

**Protokół Nr XXVIII/20**  
**z XXVIII sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego**  
**w dniu 21 grudnia 2020 r.**

rozpoczęcie sesji godz. 10.00

zakończenie sesji godz. 20.05

W dniu 21 grudnia 2020 r. w sali Władysława Raczkiewicza w Urzędzie Marszałkowskim w Toruniu odbyła się XXVIII sesja zwyczajna Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego VI kadencji. Sesję otworzyła Przewodnicząca Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego Elżbieta Piniewska. Obrady odbyły się w trybie zdalnym zgodnie z artykułem 15zzx ustęp 1 i 2 ustawy z dnia 31 marca 2020 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw. Przywołane przepisy ww. ustawy pozwalają na obrady sesji oraz podejmowanie rozstrzygnięć, w tym uchwał z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość – zdalny tryb obradowania.

Na wstępie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** powitała radnych województwa, marszałka Piotra Całbeckiego wraz z zarządem województwa. Na sesję zostali również zaproszeni do zdalnego w niej udziału: Wojewoda Kujawsko-Pomorskiego Mikołaj Bogdanowicz, Skarbnik Województwa Kujawsko-Pomorskiego Paweł Adamczyk, Prezydent Miasta Bydgoszczy Rafał Bruski, Prezydent Miasta Torunia Michał Zaleski, Prezydent Miasta Włocławek Marek Wojtkowski, Prezydent Grudziądz Maciej Glamowski, Prezydent Miasta Inowrocławia pan Ryszard Brejza, Przewodniczący Konwentu Powiatów Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Starosta Wąbrzeski Krzysztofa Maćkiewicza, Przewodniczący Konwentu Burmistrzów Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Burmistrz Miasta i Gminy Nakła nad Notecią Sławomir Napierała, Przewodniczący Konwentu Wójtów Gmin Wiejskich Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Wójt Gminy Cekcyn Jacek Brygman, Prezydent Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy prof. hon. Krzysztof Sikora, Kierownik Katedry Przedsiębiorczości na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu prof. Maciej Zastempowski, Prezes Zarządu Kujawsko-Pomorskiej Federacji Organizacji Pozarządowych Jan Grabowski, Członek Zarządu Regionalnej Agencji Poszanowania Energii i Środowiska z siedzibą w Toruniu Szczepan Burak, Dyrektor Opery NOVA w Bydgoszczy Maciej Figas, Dyrektor Centrum Onkologii w Bydgoszczy prof. Janusz Kowalewski, Dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Toruniu Artur Janas, wicedyrektor WUP w Toruniu Beata Piskorska. Powitała dyrektorów departamentów urzędu marszałkowskiego i jednostek organizacyjnych oraz wszystkich biorących udział zdalnie w sesji.

Na podstawie listy obecności przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** poinformowała, że w sesji bierze udział 26 radnych, co stanowi quorum obrad (lista obecności zdalnej zał. nr 1). Obrady Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego są prawomocne.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zaproponowała, aby zmiana porządku obrad (zał. nr 2) nastąpiła po rozpatrzeniu i podjęciu uchwały w sprawie nadania Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego – projekt doraźnej Komisji Wyróżnień Honorowych – druk nr 1/20, po którym odbędzie się uroczyste przekazanie wyróżnienia.

Nikt nie zgłosił sprzeciwu.

W związku z powyższym przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji punktu przewidującego rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie nadania Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego – projekt doraźnej Komisji Wyróżnień Honorowych – druk nr 1/20 (zał. nr 3) – panu Arturowi Janasowi.

Pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania uchwały w sprawie nadania Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego – projekt doraźnej Komisji Wyróżnień Honorowych – druk nr 1/20; wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik podjął uchwałę nr XXVIII/393/20 i nadał Odznakę Honorową za Zasługi dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego panu Arturowi Janasowi.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zapowiedziała uroczystość wręczenia nadanej Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział: „Szanowna pani przewodnicząca, panie i panowie radni, wszyscy, którzy uczestniczą w dzisiejszej sesji, mam na myśli zarówno urzędników Urzędu Marszałkowskiego, domniemam Wojewódzkiego Urzędu Pracy, naszych jednostek, a także mieszkańców województwa, którzy drogą on-line są dzisiaj z nami. Rozpoczynamy sesję niezwykle ważną, ponieważ dwa projekty uchwał, które przed nami: pierwszy dotyczący budżetu i drugi jakże również ważny w perspektywie wielu lat, które przed nami, to strategia województwa do 2030 r. To rzeczywiście w naszym żargonie powiedzielibyśmy „kobyły” i dobrze, że rozpoczynamy to spotkanie od miłego akcentu, a z drugiej strony panie Arturze, smutnego, bo żyliśmy się z panem przez te lata. Był pan dla nas po prostu ostoją. Kiedy sprawy dotyczą bezrobocia, to widzimy przez ten pryzmat, my tutaj na sesji często, cyfry, wskaźniki, procenty, analitykę. W jakiś sposób przyzwyczailiśmy się do tego, że rankingujemy te wyniki, porównujemy się z innymi. I ta dyskusja stawała się czasami nawet przedmiotem swego rodzaju rywalizacji z innymi regionami. Mówimy, że jesteśmy lepsi czy gorsi od innych. A wiemy, że za pana pracą i służb podległych kiedyś, bo

uważam zintegrowaną służbę w obszarze pracy za jedną, bo powiatowe urzędy pracy jak i wojewódzki urząd pracy tak naprawdę wychodzą z jednego punktu ideowego i w jednym celu – jako służbę codzienną dziesiątkom tysięcy ludzi – konkretnych ludzi. Którzy z różnych powodów często nagle stają przed obliczem braku pracy, po prostu przychodzą do domu i są zwolnieni – a rodzina, a zobowiązania i wiele innych, np. marzeń, które leżałyby w gruzach są dla pana właściwie inspiracją i wszystkich tych służb – inspiracją pracy, aby w tym właśnie trudnym momencie, kiedy ludzie przestają mieć jakąś szansę i nadzieję, jest potrzebna druga dłoń. Mówi się o skostniałych urzędach, również w kontekście Urzędu Marszałkowskiego, że urzędników jest zbyt wielu, że właściwie, co oni tam robią. Dzisiaj pana, za co bardzo pani przewodniczącej dziękuję, uhonorowaliśmy tym wyróżnieniem – Zasłużony dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Jako wybitnego przedstawiciela urzędów wszelakich jest moim zdaniem komplementacją zasług tych tysięcy codziennie przychodzących do pracy, nie tylko Wojewódzkiego Urzędu Pracy, jednostek związanych z organizacją pracy w naszym regionie, ale wszystkich po prostu urzędników, którzy w jakiś sposób mogą dzisiaj w pana osobie czuć się dowartościowani. Zasługi, jakie pan odniósł na niwie województwa są ogromne. Dodam, że przeniósł pan w świat nowoczesnego funkcjonowania i myślenia o rynku pracy, o bezrobotnym przecież z epoki, gdzie nie było bezrobocia. A nagle się okazało, że w ciągu kilku miesięcy, że miliony ludzi w Polsce nie mają pracy. A to znaczyło, że wszystko trzeba zorganizować na nowo, żeby ta praca, którą kiedyś oni wykonywali, żeby mogli wrócić do pracy, oczywiście w innych obszarze, w innym segmencie gospodarki, życia społecznego itd. I urzędy pracy podjęły się roli koordynacji czyli pogodzenia transformacji, ze zmieniającym się otoczeniem, z indywidualnymi potrzebami zwykłych ludzi. Zaczęło się od kuroniówki, ale to by pierwszy krok, tak naprawdę, w którym urzędy państwowe potem samorządowe przyjęły rolę wsparcia dla wszystkich tych, którzy tracą pracę. Dzisiaj jak wiemy wygląda Wojewódzki Urząd Pracy. Wszystko się już zmieniło. Kiedyś to awangardowe działanie czyli przenoszenie wzorców z zachodniej Europy de facto było w wypadku wojewódzkich urzędów pracy absolutnie pewną nowinką w ogóle administracyjną i sposobem myślenia dla całego regionu, dla nas wszystkich, kiedy na początku lat 90-tych przenosiliście państwo job center – to te doświadczenia stamtąd, kiedy już tam działały w pewnym rozpędzie, w zupełnie innej strukturze, do nas nie tylko do walki tu z bezrobociem, ale to co się potem okazało, co było najważniejsze kreatywnego podejścia do rynku pracy. Kształtowania tego rynku pracy, doradzania w innych obszarach decydentom, jakie kroki i działania powinni podejmować, aby te miejsca pracy powstawały. Ba, dzisiaj już nie mówimy o zwykłych miejscach pracy. W Polsce, a i w naszym województwie pracuje bardzo wiele osób z zagranicy. Nie dlatego, że oni są dużo tańsi, ale dlatego, że brakuje tu rąk do pracy. Takich osób w województwie mamy 35 tys. czyli tylu ilu jest bezrobotnych wg wskaźników BAEL-owskich (Badania Aktywności Ekonomicznej

Ludności). To oznacza, że mamy aspiracje do tego, aby ten rynek się zmieniał, aby był bardziej z punktu widzenia pracownika opłacalny, żeby lepiej zarabiać. To znaczy, że te miejsca pracy muszą być innowacyjne. Musimy wchodzić w zupełnie inne obszary produkcyjne usług wyższego rzędu. Tak, żebyśmy mogli kiedyś powiedzieć – tak nasze pensje, nasze wynagrodzenia są takie same jak w Europie zachodniej, a nawet dlaczego nie wyższe. Dlatego realizuje pan wraz z urzędem od wielu lat ideę rozwoju. Zaczęliśmy od wypłaty zapomogi, żeby ludzie, którzy poszli na bruk, mieli za co żyć, a teraz mamy innowacje, mówimy o nauce, o implementacji innowacyjnych rozwiązań w obszarach wszędzie tam gdzie miejsca pracy mogą i powinny powstawać. Będzie nam brakowało panie Arturze tych spotkań, kiedy wprost w analityczny sposób, jakże też filozoficzny mówił nam pan szczerze, czy można coś zrobić czy nie można zrobić. Ta uczciwość w podejściu do spraw i nie mamienie nas jakimiś obietnicami bez pokrycia były możliwe też dla nas do zaakceptowania, dlatego że był pan w tym przekazy wiarygodny. Ale na to trzeba sobie zasłużyć latami pracy, konsekwencji, uczciwości. Sądzę, że wpieryw w środowisku, gdzie pan na co dzień przebywał czyli wśród swoich najbliższych współpracowników, wśród samorządowców – ileż ich się zmieniło, pewnie już pan nie pamięta i nie zliczy. Ale oni wszyscy, jak sądzą, pamiętają pana jako człowieka o wybitnych cechach. Też przyjaznego. Kogoś, kto nie stara się wykorzystywać sprawowanego urzędu dla swoich ambicji, dla podkreślenia swojego zdania, swoich racji, a z drugiej strony konsekwentnego. Nie było dyskusji o podziale Funduszu Pracy – algorytmy, które przygotowywaliście państwo zawsze były uzgodnione w terenie z powiatowymi urzędami pracy, ze starostami. Nikt nie protestował. Nikt nie żądał więcej niż można. Wszyscy to rozumieli i wiedzieli, w jakich granicach i obszarze się poruszamy. A dzisiaj, to co przyszło robić na koniec pana kariery, czyli włączyć się w ten zwariowany świat – też znowu na szpicy, bo przecież już od 20. zacznie pan przyjmować wnioski dla gastro-fitness i wielu innych uchwalonych przez rząd, bo staliście się fort pocztą właściwie do załatwiania tych tysięcy projektów i wniosków, w których nie są łatwo podejmowane decyzje, bo na nie nie potrzeba pieniędzy, ale jeszcze trudniej jest, proszę mi wierzyć, szybko i sprawnie je wdrożyć. Tak, aby środki i pomoc dotarły do potrzebujących. Dzisiaj państwo pomagają przedsiębiorcom po to, żeby utrzymać pracę. Proszę zwrócić uwagę jak się to zmieniło. Zaczęliśmy od bezrobotnego, od kuroniówki, od rejestracji a kończymy na współpracy z przedsiębiorcą. Trzeba im pomagać, żeby te miejsca pracy przetrwały. Myślę, że wszystko to, co stanowi historię pana życia – jest w uzasadnieniu uchwały, jest też wiele smaczków. We wszystkich tych zdarzeniach na pierwszy plan wychodzi pana kreatywne myślenie. I nie bał się pan wchodzić w trudne i nieznanne obszary. Za tę otwartość, implementowanie dobrych wzorców, również tych zagranicznych i przenoszenie tego na nasz grunt, serdecznie panu dyrektorowi dziękuję. Życzę przede wszystkim zdrowia, bo wiemy, że jednym z powodów, przez który chciałby pan

trochę inaczej spędzać swój czas jest stan zdrowia, ale proszę pamiętać, że tu drzwi w Urzędzie Marszałkowskim, jak i w Wojewódzkim Urzędzie Pracy zawsze będą dla pana otwarte. Mało tego, będziemy żądać, aby pan tutaj do nas przychodził, my będziemy tu pana potrzebować panie dyrektorze. Pan Artur jest wybitnym szachistą. Ma wiele pasji. I pochłania książki. Dlatego na pamiątkę dzisiejszego spotkania z panią przewodniczącą, żeby pan miał co robić w pierwszym miesiącu, jest dla pana zestaw książek. Panie Arturze, proszę przyjąć nasze najserdeczniejsze podziękowania i moje osobiste za te comiesięczne spotkania z zarządem województwa, kiedy w optymistyczny sposób pokazywał pan, co się dzieje w obszarze rynku pracy. Pomimo tego, że być może nie było najłatwiej to wytłumaczyć, że mieć pracę, a jej nie mieć nie polega tylko na tym, że tej pracy nie ma, ale jeszcze trzeba chcieć pracować i pan Artur zawsze to podkreślał, jeżeli ktoś chce naprawdę pracować, to w tym województwie tę pracę zawsze znajdował. Za te 30 lat w służbie naszemu województwu, stworzenie naszego Wojewódzkiego Urzędu Pracy – bardzo serdecznie panu dziękuję”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** powiedziała: „Panie dyrektorze, Jan Lechoń w jednym ze swoich wierszy napisał, że są zwykli ludzie, którzy zawsze wszystko chcą wykonać dobrze. Cieszę się, że pan właśnie jest takim człowiekiem. Z wielkim szacunkiem odnoszę się do pana pracy i jestem szczęśliwa, że mogłam pana spotkać na mojej samorządowej drodze”.

Dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy **Artur Janas** powiedział. „Dzień dobry wszystkim. Jestem wzruszony i zawstydzony, dlatego że dźwignąć takie wyróżnienie w pojedynkę nie jest łatwo. Wyróżnienia mają to do siebie, że mają plusy, bo kogoś wyróżniamy, ale to jest też ogromna odpowiedzialność, czy rzeczywiście aż tyle zrobiłem. Bardzo się cieszę, że pan marszałek wspomniał o pracy zespołowej wielu urzędów i wielu osób. I to powoduje, że jest mi lżej przyjąć to wyróżnienie. Tysiące osób procują w powiatowych urzędach pracy i wojewódzkim urzędzie pracy i jak rozłożę to wyróżnienie na wszystkich, to będzie mi lżej dźwigać tę odpowiedzialność. Bardzo, bardzo dziękuję. Słusznie pan marszałek powiedział, że początek historii naszego urzędu sięga lat 90-tych i gigantycznej fali bezrobocia. Zasługą, nie zawsze mającego dobrą prasę jako urzędu, było prowadzenie programów aktywizujących w latach 90-tych i to w skuteczny sposób. W tej chwili wchodzimy w zupełnie inną sferę oddziaływania na rynek pracy. I głównym problemem jaki będzie, i to będzie paradoks, bo będzie totalny brak własnych zasobów siły roboczej na dużą skalę. Każde miejsce pracy będzie na wagę złota i praca nad kompetencjami tych zasobów, które będą wchodzić na rynek pracy będzie kluczowym zadaniem polityki regionalnej. Dlatego, że ludzi są najważniejsi. A jednocześnie wiedza i postęp będzie warunkować powodzenie każdej polityki czy lokalnej czy regionalnej czy krajowej. Moim hobby było to, aby zostać antykwariuszem. Handlowałem i zdobywałem książki, a często to było wyzwanie. To wyróżnienie traktuję, jako dostrzeżenie naszej pracy – wszystkich moich

kolegów i koleżanek w powiatowych i wojewódzkim urzędzie pracy, jako ważnej dla rozwoju lokalnego i regionalnego. Dobrze, że co prawda na koniec mojej kariery, ale to dostrzeżono. Ale faktem jest, że mi będzie też brakować tych filozoficznych dyskusji z panem marszałkiem i całym zarządem. Czasami zachowywałem się okropnie, mówiąc rzeczy być może nieprzyjemne, ale dla dobra prawdy warto to robić. Prawdopodobnie jest to moje ostatnie wystąpienie w sejmiku, bo za kilka dni kończę pracę zawodową. Chciałem podziękować zespołowi obsługi sejmiku za bardzo życzliwą współpracę przez tych wiele lat, po to, aby państwo radni otrzymali materiał we właściwym czasie, we właściwej formie i co powinien zawierać. A ponieważ zbliżają się święta, to życzę wszystkiego dobrego z okazji Świąt Bożego Narodzenia. A nade wszystko życzę wszystkim zdrowia, aby ten koszmar związany z pandemią się skończył. Jeszcze raz serdecznie dziękuję w imieniu własnych i wszystkich kolegów i koleżanek z urzędów pracy”.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział: „Chciałbym potwierdzić, że nasze spotkania, a spotykaliśmy się regularnie każdego miesiąca analizując, co się dzieje na rynku pracy z panem dyrektorem podczas zarządu. Nie zawsze ale często się kończyły trącąc o absolut i filozoficzne zagadnienie transcendentne. I powiem szczerze, wywodzenie tego z runku pracy – było wielkim zaszczytem i dla nas treningiem intelektualnym, a zarządy z tego powodu miały dodatkową wartość dodaną. My się edukowaliśmy przy panu dyrektorze – pełni pokory i uznania”.

Z kolei przewodnicząca sejmiku Elżbieta Piniewska i marszałek województwa Piotr Całbecki wręczyli panu Arturowi Janasowi Odznakę Honorową za Zasługi dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Przewodnicząca Komisji Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa **Katarzyna Lubańska** powiedziała: „Chciałabym powiedzieć kilka słów, jako przewodnicząca Komisji Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa – sama nazwa tej komisji niesie tematykę, którą się zajmuje i jest ona trudna, ale jakże ważną, nakierowaną na pomoc ludziom. Współpracowaliśmy razem z panem dyrektorem przez sześć lat i mam nadzieję panie dyrektorze, że będzie pan wspominał tę pracę co najmniej dobrze, a nawet bardzo dobrze. Nasze dyskusje, podobnie jak wspominał tutaj już pan marszałek, były niezmiernie dla mnie istotnymi. Wydłużały posiedzenia komisji czasami do dwóch czy trzech godzin, ale były niezwykle cenne nakierowane zawsze na pomoc ludziom. Był pan zawsze dla mnie cennym źródłem wiedzy i człowiekiem inspiracją. Chciałabym to zaznaczyć, dlatego że zainspirował mnie pan nie tylko w życiu zawodowym, ale również i osobistym. Życzę, aby pan w swoim dalszym życiu realizował swoje zamierzenia, a wiem, że już się jakoś kształtują w głowie i mam nadzieję, że się wykrystalizują w najbliższym czasie. Nie wątpię, że pan pozostanie przez cały czas w aktywności, a jedyne co się zmieni to instytucja finansująca pana

aktywność. Dziękuję jeszcze raz za współpracę. Życzę wspaniałego życia i realizacji zamierzeń. Jeszcze raz dziękuję za współpracę”.

Następnie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zarządziła 15-minutową przerwę w obradach.

- przerwa -

Po przerwie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** wznowiła obrady i zapytała o wnioski dotyczące zmiany porządku obrad (zał. nr 2).

Przystąpiono do zgłaszania wniosków.

Marszałek **Piotr Całbecki** zgłosił wniosek o wprowadzenie do porządku obrad następujących projektów uchwał i stanowisk:

- projekt uchwały w sprawie ustalenia stawek dotacji przedmiotowych dla operatorów świadczących usługi publiczne w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – projekt zarządu województwa – druk nr 114/20;

- projekt uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Kowal – projekt zarządu województwa – druk nr 115/20;

- projekt uchwały w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Kowal – projekt zarządu województwa – druk nr 116/20;

- projekt stanowiska w sprawie uczczenia ofiar Grudnia 1970 – projekt zarządu województwa;

- projekt stanowiska w sprawie udzielenia wsparcia dla Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych – projekt zarządu województwa – projekt zarządu województwa;

- projekt uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miejsce połączeń kolejowych – projekt zarządu województwa – druk nr 120/20;

Więcej wniosków do porządku obrad nie zgłoszono.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do głosowania wniosków o zmianę porządku obrad poprzez wprowadzenie:

- projektu uchwały w sprawie ustalenia stawek dotacji przedmiotowych dla operatorów świadczących usługi publiczne w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – projekt zarządu województwa – druk nr 114/20, jako punkt 21; wynik głosowania: 24 głosy za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik zmianę przyjął;

- projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Kowal – projekt zarządu województwa – druk nr 115/20, jako punkt 22; wynik głosowania: 26 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik zmianę przyjął;

- projektu uchwały w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Kowal – projekt zarządu województwa – druk nr 116/20, jako punkt 23; wynik głosowania: 26 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik zmianę przyjął;

- projektu stanowiska w sprawie uczczenia ofiar Grudnia 1970 – projekt zarządu województwa, jako punkt 24; wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik zmianę przyjął;

- projektu stanowiska w sprawie udzielenia wsparcia dla Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych – projekt zarządu województwa, jako punkt 25; wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik zmianę przyjął;

- projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miejsce połączeń kolejowych – projekt zarządu województwa – druk nr 120/20, jako punkt 26; wynik głosowania: 23 głosy za, 1 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik zmianę przyjął;

Porządek obrad po zmianach – zał. nr 3.

Następnie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** kontynuując realizację porządku obrad przystąpiła do punktu dotyczącego przyjęcia protokołu z XXVII sesji sejmiku. Pytań ani uwag nie zgłoszono. Protokół z XXVII sesji sejmik przyjął.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnych punktów porządku obrad:

- informacji z pracy sejmiku województwa (zał. nr 4). Pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik informację rozpatrzył.

- informacji z pracy zarządu województwa (zał. nr 5, zał. nr 5a); radni otrzymali również: informację na temat: wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 stan na dzień 09.12.2020 r.; Polityki Terytorialnej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 na stan na 09.12.2020 r. (zał. nr 6);

- informację o stanie realizacji inwestycji drogowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego – stan na 10.12.2020 r. (zał. nr 7).

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** powiedział, że chciałby zaapelować do pana marszałka i zarządu województwa o renegotjacje umów z przewoźnikami regionalnymi. Dodał, że spływają nie tylko do niego, ale też pewnie do wszystkich radnych z województwa, skargi, petycje, wnioski dotyczące przywrócenia zlikwidowanych połączeń kolejowych. Przed chwilą dzwonił do niego przewodniczący rady powiatu włocławskiego, który jest zaniepokojony tą sytuacją. Również prezydent Włocławka wypowiedział się nt. połączeń Włocławek – Kutno. Ale chodzi tu o wszystkie połączenia, bo



dzwonią i piszą z całego województwa – radni i mieszkańcy, bo chodzi o połączenia też na innych trasach. I np. jeśli chodzi o połączenie Włocławek – Kutno, to już mieszkańcy nie tylko proszą, ale błagają o przynajmniej jedno połączenie od stycznia, aby mogli dojechać do pracy do Włocławka bądź do Kutna, a młodzież do szkół po przywróceniu stacjonarnej nauki. Wczoraj otrzymał e-mail z błagającą prośbą mieszkańców, którzy się pod nią podpisali, żeby przywrócić jedną parę połączeń rano w kierunku Kutna i z powrotem z Kutna do Włocławka i drugą parę w momencie, kiedy będzie koniec pracy ok. godz. 16:00. Miałoby to być oczywiście jako przejściowe do marca, kiedy będzie wprowadzona korekta rozkładu jazdy, bo apeluje do pana marszałka o renegocjacje umów w kierunku przywrócenia, może nie 100 proc. zawieszonych połączeń, ale przynajmniej jakiejś znacznej ich części. Stosowny wniosek Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości złożył na ręce pana marszałka odnośnie przyszłorocznego budżetu, żeby zwiększyć go przynajmniej do wysokości w roku 2020, żeby można było właśnie za te środki przywrócić likwidowane połączenia. Przypomniał, że zastępowanie autobusami tych przejazdów kolejowych, nie załatwia sprawy. Dlatego że autobusy będą jeździć dwa razy dłużej. Będą mniej pojemne i przy panującej pandemii stwarza to pewne niebezpieczeństwo. Podał przykład, że w kierunku Tucholi autobus jedzie 1:10 godz. a pociąg 24 minuty. Jest to duża różnica. I nie wyobraża sobie, żeby te autobusy jeździły od stacji do stacji, co bardzo to wydłuży czas podróży. Zresztą, na tym połączeniu jest takie obłożenie, że wydaje się, że autobusy mogą być przepełnione. Są też różne propozycje, aby na linii Włocławek – Kutno, kursowały mniejsze składy, np. wahadłowy szynobus. Dodał, że te wszystkie pisma i e-maile przekaże panu marszałkowi, jako załącznik do interpelacji.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział, że chciałby przedyskutować pewne wyniki posiedzeń zarządu z przekazanej informacji. W tym okresie zarząd objął udziały zwykłe w podwyższonym kapitale zakładowym trzech spółek: Regionalny Ośrodek Edukacji Ekologicznej w Przysieku; Kujawsko-Pomorskie Inwestycje Medyczne sp. z o.o.; Kujawsko-Pomorskie Centrum Kompetencji Cyfrowych sp. z o.o. Wymienione udziały pokryte będą wkładem pieniężnym. Zapytał, kiedy to nastąpi? Z którego budżetu, czy z roku bieżącego czy przyszłego? Jakie to są kwoty? Dodał, że spółki są dokapitalizowywane, a jak wynika z analiz prowadzonych przez Komisję Rewizyjną, to one pracują nieefektywnie, czyli nie przynoszą pozytywnych rezultatów działalności województwa. Ponadto w projekcie uchwały (druk nr 111/20) na dzisiejszym posiedzeniu zarząd kieruje wniesienie wkładu niepieniężnego czyli aportu do Kujawsko-Pomorskiego Funduszu Pożyczkowego w postaci prawa własności zabudowanej nieruchomości położonej w Bydgoszczy. Z czego wynikają takie działania zarządu w końcu roku, że spółki wymagają dokapitalizowania zarówno finansowego, jak i aportem?

Następnie radny odniósł się do posiedzenia zarządu województwa z 7 grudnia br., że uchwałą nr 39/2137/20 wyraził zgodę na zawarcie aneksu do umowy o świadczenie usług w zakresie świadczenia usług w transporcie kolejowym w okresie od 13 grudnia br. do 11 grudnia 2021 r. Czego dotyczy ten aneks? Jakie są warunki? Skoro w tej chwili radni otrzymali projekt uchwały (druk nr 114/20), który został wprowadzony do porządku obrad, w sprawie ustalenia nowych stawek dotacji przedmiotowych dla operatorów świadczących usługi transportowe. Chciałby, aby pan marszałek wyjaśnił radnym, co będzie sejmik uchwalał, skoro już jest podpisany jakiś aneks, o którym radni wcześniej nie wiedzieli? Z doniesień medialnych wynika, że pan marszałek wynegocjował roczne umowy z Polregio na 53,7 mln zł i z Arrivą na 37,2 mln zł, co też nie odnosi się do kwot, które są zapisane w uzasadnieniu do tego projektu uchwały (z dnia 9 grudnia 2020 r. i dlaczego radni otrzymali go dziś – 21 grudnia?), gdzie suma jest inna, jako skutki regulacji finansowej. Dodał, że nie chce powtarzać tego, co powiedział pan radny Wojciech Jaranowski, ale rzeczywiście, siedząc dzisiaj przed komputerem odbiera bardzo często tel. w prawach połączeń kolejowych. Pan marszałek zna jego wystąpienia, że zawsze mówił, aby weryfikować koszty u przewoźników. I dobrze tu w tym zakresie pan marszałek czyni. Ale jest pytanie, co się zmieniło, że wymienia się nas w kraju, jako jedyny samorząd województwa, który tak drastycznie obniża środki finansowe na przewozy regionalne kolejowe? Poprosił, aby na dzisiejszej sesji pan marszałek szerzej radnych poinformował, ale też społeczeństwo, jak się zachowują przewoźnicy i dlaczego należało aneksować z Arrivą przy wyższych stawkach niż Polregio. Jest tu dużo niedomówień. Być może media nie wszystko przekazują mieszkańcom, dlatego jest tyle telefonów. Potwierdził, że zarówno prezydent Włocławka, który dzisiaj nas słucha, jak przewodniczący rady powiatu włocławskiego, apelują o połączenia Włocławek – Kutno. Powiedział, że poruszał problem tego połączenia w departamencie, bo w ubiegłym roku zamierzano likwidować te połączenia, tłumacząc, że jest przebudowa linii kolejowej, że nie ma dojazdu do Kutna, bo trzeba tam długo czekać – takie były wtedy uzasadnienia. Ale dzisiaj, po przebudowanej linii, a szczególnie wybudowanych nowych przystankach lokalnych, przynajmniej do granicy naszego województwa, bo nie wie, jak jest na terenie regionu kutnowskiego, są bardzo długie stanowiska, teraz mają nie jeździć pociągi lokalne, to coś się tutaj źle dzieje. Dodał, że nie mówi tu, że pan marszałek źle czyni, ale chce się dowiedzieć prawdy. Czy przewoźnicy stojąc na swoich stanowiskach zbyt twardo wymagają od nas pieniędzy nie rozliczając się z kosztów swojego funkcjonowania? Czy też my, wprowadzając pewne obostrzenia w budżecie, chcemy ścinać te pieniądze? Przecież wprowadzenie połączeń autobusowych nie rozwiąże problemu do końca dla dotychczasowych pasażerów połączeń kolejowych. To są inne połączenia. To są inne drogi. To są inne dojazdy. To jest inny czas. Poprosił panią przewodniczącą, aby pan marszałek miał dosyć czasu na przedstawienie, jaka jest sytuacja

bądź przekazał ją radnym na piśmie, tak aby radni mogli wyborcom i mieszkańcom przekazywać prawdziwe informacje, mające źródło od pana marszałka, a nie od jakichś spekulacji medialnych.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zapewniła, że nie będzie limitowała czasu wystąpienia pana marszałka.

Radny **Jarosław Katulski** powiedział, że niestety, ale też musi zabrać głos w sprawie przewozów kolejowych, bo ilość zgłaszanych do niego uwag i pism, które też są kierowane bezpośrednio do pana marszałka, ze strony lokalnych samorządów z terenu, z którego jest radnym, jest po prostu niebywała. Nigdy tak nie było. I faktycznie powiedział, że wie doskonale, że wynika to ze wzrostu kosztów pociągokilometra, ale też sposób prowadzenia negocjacji nie do końca jest przejrzysty. A do tego, informowanie i współpraca z samorządami lokalnymi, nie jest wzorcowa. Było zorganizowane spotkanie dot. Borów Tucholskich, na którym byli wójtowie, ale już np. pominięto samorzady powiatowe, które też są zainteresowane, a nie były poinformowane o tym spotkaniu. Dodał, że spotkanie 25 listopada br. dotyczyło przewozów regionalnych na terenie Borów Tucholskich – pewne ustalenia zostały poczynione. Padła konkretna i ważna informacja o linii nr 208 z Bydgoszczy do Tucholi, na której jest przewożonych najwięcej pasażerów, bo na dobę 2400 osób. Nie poinformowano samorządowców na tym spotkaniu, że zamierzenia są takie, że zatajono przed nimi, że za kilka dni ukaże się nowy rozkład jazdy, z którego wycięto kilka pociągów, że z 16 par pociągów zrobiono 10, a tych wyciętych nie konsultowano z samorządowcami i akurat te, które generowały najwyższy ruch, bo ludzie o tej porze udawali się z tego terenu do Bydgoszczy do pracy. To oczywiście powoduje radykalny spadek liczby pasażerów i zmniejszy się zainteresowanie tymi przejazdami, ale przede wszystkim ludziom w sposób dramatyczny ograniczy się możliwość dotarcia do pracy. W skrajnych przypadkach być może będą musieli tę pracę rzucić, a prawdopodobnie będą się zrzucać, aby wspólnie samochodem jakoś do tej pracy dotrzeć. A do tego – zastępcza komunikacja autobusowa – nie wie co to za „mistrz” od komunikacji wymyślał, żeby na terenie Borów Tucholskich zastępować komunikację kolejową poprzez autobusową – to chyba ta osoba tu nigdy nie była i nie wie jak tu drogi wyglądają; jak wygląda osadnictwo ludzkie; jak i gdzie są wsie i drobne osady zlokalizowane – one są wszystkie wzdłuż linii kolejowej. Tam najczęściej nie ma takich dróg, gdzie autobus może dojechać i w przyzwoitym czasie dowieźć ludzi do szkoły czy do pracy. Zupełnym kuriozum jest postępowanie w sprawie linii 201, która łączy Czersk z województwa pomorskiego poprzez miejscowość Szlachta – Wierzchucin Królewski – Tuchola, gdzie młodzież szkolna dojeżdża do szkół ponadpodstawowych. Dodał, że jak obserwuje działania wokół linii 201, to wygląda na to, że ktoś jest bardzo zainteresowany, aby tę linią zlikwidować albo wyciąć z niej połączenia. Powiedział, że w czerwcu był z samorządowcami osobiście u pana dyrektora Tomasza Moraczewskiego, kiedy epidemia

trošeczkę odpušciła, wtedy pan dyrektor zapewnił tych samorządowców w jego obecności, więc również jego, że od września gdy szkoły zostaną otwarte i zostały, to dwie pary pociągów na trasie 201 będą uruchomione – rano i popołudniu, żeby młodzież mogła dojechać do szkół i wrócić do domów. Oczywiście, nic takiego się nie stało. Został, można powiedzieć, w ordynarny sposób przez pana dyrektora Tomasza Moraczewskiego oszukany. Dodał, że nie wie, czy pan marszałek był informowany o takich zamierzeniach, że miała być otwierana linia. Wokół tej całej sprawy dzieje się bardzo dużo złego. Emocje społeczne i samorządowców są naprawdę takie, jakich nigdy jeszcze nie było – bardzo negatywne, wręcz skrajnie negatywne. A jeśli do tego, w prasie ogólnopolskiej można przeczytać, że inne województwa zwiększają liczbę kilometrów i więcej pasażerów można przewozić na liniach regionalnych, a nasze województwo, jako jedyne czy jedno z dwóch, będzie zmniejszyło ilości kilometrów – to jeśli ludzie to czytają, to naprawdę musi powiedzieć, że oczekiwania w stosunku do radnych, też do niego, są jednoznaczne, że ma się czemuś takiemu sprzeciwiać. Powiedział, że nie jest usatysfakcjonowany tą informacją i tym wszystkim, co się wokół tego dzieje. Myślał, że nigdy nie będzie się musiał się aż tak angażować w przewozy kolejowe, bo nie jest to sfera jego zainteresowań, ale taka ilość, jak mówili też jego przedmówcy: e-maili, apeli – które trafiają do radnych – jest wręcz niebywała – społecznie jest to bardzo drażliwy temat. Tak uważa – być może w niektórych rejonach naszego województwa w tej chwili ta sprawa dla ludzi jest najważniejsza. Dodał, że rozumie, że nie można myśleć w ten sposób tylko, że będzie się wozic za wszelką cenę, bo to nie o to chodzi, aby puste pociągi jeździły i można planować jakieś alternatywne rozwiązania, ale uważa, że musi to być zrobione w drodze np. ekspertów, którzy się nad tym zastanowią jak to zrobić, a nie w drodze decyzji, tak to ocenia, urzędniczych. Nie zgadza się w tabelce i trzeba wyciąć ileś mln zł, bo brakuje pieniędzy: tu wycinamy, tam wycinamy i już gra – tak postępować nie można.

Radna **Małgorzata Taranowicz** powiedziała, że jako mieszkanka województwa kujawsko-pomorskiego, zależy jej bardzo na rozwoju naszego województwa. Docierają do niej niepokojące wnioski odnośnie transportu kolejowego o przywrócenie połączeń nie tylko z powiatu wąbrzeskiego, grudziądzkiego, brodnickiego, ale też z powiatu lipnowskiego, włocławskiego. Jak wcześniej już było powiedziane, bardzo ludziom zależy na przywróceniu połączeń: Wierzchucin – Lipowa Tucholska – Laskowice Pomorskie – Czersk. Jest to bardzo radykalna zmiana, która bardzo upośledzałaby komunikację. W ostatniej chwili wprowadzono do rozkładu jazdy zawieszenie połączeń na trasie Bydgoszcz – Chełmża. Zmiana ma nagły charakter, co negatywnie wpływa na opinię wśród pasażerów, że odbiera się im jedyny środek transportu i jest poczucie niepewności co do tego środka transportu. W nowym rozkładzie jazdy nie ma też połączeń Bydgoszcz – Toruń – Olsztyn – skrócono do: Bydgoszcz – Toruń; spadnie też liczba połączeń Toruń – Włocławek – Kutno. Zmniejszone

są też ilości połączeń Arrivy na trasie Brodnica – Grudziądz – skąd wielu mieszkańców, zwłaszcza Brodnicy dojeżdża do pracy do Grudziądza. Były pociągi rano ok godz. 5:00-6:00, a teraz najwcześniejsze połączenie jest takie, że o godz. 7:00 jest się na miejscu w Grudziądzu. Więc osoby, które rozpoczynają pracę wcześniej, nie mają czym dostać się do pracy: niektóre osoby są niepełnosprawne, nie mają prawa jazdy – dla nich pociąg to jedyny transport, którym mogły się dostać do pracy. Te osoby są bardzo zrozpaczone. Liczą na przywrócenie tych połączeń. Również jest zmniejszona ilość połączeń z Grudziądza do Brodnicy bądź do Jabłonowa Pomorskiego – na dzisiaj szkoły pracują zdalnie, ale też będzie problem z powrotem uczniów do szkół. Poprosiła o wyjaśnienia, czym spowodowane jest zmniejszenie kursów, a zwłaszcza usług Arrivy. Powiedziała, że złoży interpelację w tej sprawie, ale naprawdę dużo mieszkańców odzywa się do niej i nie miała do tej pory tylu sygnałów, jak teraz i nie tylko z jej okręgu wyborczego, ale też z całego województwa kujawsko-pomorskiego.

Wiceprzewodnicząca sejmiku **Agnieszka Kłopotek** powiedziała, że również zabiera głos w sprawie przewozów kolejowych. Do niej również docierają informacje w tej sprawie: pisma od samorządów, od mieszkańców – wiele głosów bardzo negatywnych wskutek podjętych decyzji. Przypomniała, że w lipcu tego roku zwracała się z prośbą o zorganizowanie spotkania na terenie powiatu tucholskiego, żeby można było wypracować jakiś zadawalający kompromis – niestety do spotkania nie doszło. W tej chwili sytuacja bardzo nabrzmiała. Mieszkańcy są bardzo niezadowoleni. Praktycznie powiat tucholski chyba na terenie naszego województwa jest najbardziej odcięty powiatem, jeżeli chodzi o połączenia kolejowe. Jak wspominał kolega radny Jarosław Katulski, to rzeczywiście specyfika Borów, małych miejscowości i wiosek jest taka, że pozbawiając tych ludzi możliwości podróżowania koleją skazuje się ich w pewnym sensie na wykluczenie komunikacyjne i jednocześnie na wykluczenie społeczne. Bardzo dużo osób to są mieszkańcy w podeszłym wieku, którzy nie mają samochodu i nie mają możliwości dostać się do pracy, do lekarza, do urzędu czy załatwić inne swoje podstawowe potrzeby. Dodała, że złoży interpelację w tej sprawie. Poprosiła, aby jeszcze raz na spokojnie zastanowić się jak ta sprawę rozwiązać. Może rzeczywiście trzeba rozmawiać na ten temat i być może wspólnie wypracować najlepsze rozwiązanie, bo nie można zostawić mieszkańców z tym problemem.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** zapytał pana marszałka, z czego wynika różnica aż 4 zł pomiędzy stawką dotacji przedmiotowej dla spółki Arriva na poziomie powyżej 24 zł a stawką przedmiotową dla spółki Polregio 20,70 gr? Dodał, że te stawki pojawiły się w okresie międzysesyjnym, w trakcie negocjacji i są zapisane w umowach.

Powiedział, że wróci do sprawy, którą poruszał już dużo wcześniej, a przebieg ostatnich wydarzeń powoduje, że pan marszałek powinien się poważnie zastanowić nad tym czy ta sama osoba, może jednocześnie sprawować dwie funkcje: prezesa Portu Lotniczego i dyrektora Departamentu Transportu w Urzędzie Marszałkowskim. Wydaje się, że po pierwsze, ta sytuacja jest dysfunkcyjna, a po drugie jest niemoralna – wydaje się, że nie ma takiego drugiego przypadku w kraju, żeby jedna osoba dwa tak ważne tematy na swoich barkach niosła. Wydaje się, że ławka kadrowa pana marszałka, nie jest aż tak krótka, żeby musiało dochodzić do takiej dychotomii funkcyjnej – jednej osoby, choćby ona była nie wiadomo jak kompetentna.

Radny **Jerzy Gawęda** powiedział, że w sierpniu pytał, czy będzie ogłoszony przetarg na przewozy kolejowe. Z odpowiedzi wynikało, że nastąpi to na przełomie września i października. Co się stało, że do tego nie doszło? Mieszkańcy mają prawo wiedzieć, a jest to bardzo delikatna kwestia, żeby mieli jasną mapę drogową, która powinna im być przedstawiona, kiedy i jak się to zakończy. Dodał, że w listopadzie pytał, czy Urząd Marszałkowski w sprawie kolejowej zlecał komuś z zewnątrz przygotowanie analiz czy opracowań. Nie usłyszał odpowiedzi, dlatego ponawia to pytanie. Czy jakieś podmioty zewnętrzne doradzały, a jeśli tak, to jakie i ile to sejmik będzie kosztowało?

Radny **Roman Jasiakiewicz** powiedział, że uważa, że informacja o sieci kolejowej spadła i na radnych, a przede wszystkim na mieszkańców jak grom z jasnego nieba. Były to decyzje zupełnie irracjonalne dla wielu i wręcz z niedowierzaniem przyjmowano formułę prowadzonych negocjacji. Przedmówcy wspominali o połączeniach. Także jest zobowiązany wspomnieć o połączeniu relacji Bydgoszcz – Chełmża, gdzie zlikwidowano to połączenie nie dając nic w zamian. Powiedział, że dostaje od mieszkańców wręcz rozpaczliwe e-maile, z prośbą o interwencję, przekazanie i informację, co niniejszym uczynił. Dodał, że wydaje się, i tu jest rzecz bardzo istotna, która wymaga wyjaśnienia – dochodzi do sytuacji, w której zawierana jest umowa i z Polregio i z Arrivą w sytuacji, kiedy nie ma budżetu. Jest to więcej jak dziwne zjawisko w życiu samorządowym – nie mając pieniędzy, nie można niczego zlecać. Rzecz podstawowa to sprawa dyscypliny budżetowej – to pierwsza rzecz. A druga, to szukając przyczyn tego stanu rzeczy, który w zasadzie oscyluje w granicach 20-30 mln zł by ten status quo kolejowe utrzymać, to wystarczy zerknąć na wydatki. Dodał, że w jego mniemaniu przemiarowaną inwestycją są inwestycje medyczne, gdzie spłata kredytu w roku 2020 wynosiła 13 mln zł, a w 2021 r. będzie to 33 mln zł, a w 2022 r. będzie to ponad 40 mln zł rocznej spłaty, a więc może tam są te ukryte pieniądze, których nam brakuje. I trzecia rzecz, o której warto wspomnieć, że likwidowano połączenia kolejowe, nie dano nic w zamian, albo zakładając, że połączenia autobusowe, gdzie nie wszędzie jest to możliwe, jak poprzednicy wspominali – ma nadzieję, że będą tańsze, bo taka jest tego formuła. Autobusy wciąż nie jeżdżą. Dzisiaj jest zapowiedź o wystąpieniu do wojewody kujawsko-pomorskiego

o dofinansowanie programu usług z programu autobus-plus. Jaka jest gwarancja, że w ogóle te pieniądze na te działania połączenia autobusowe będą przyznane? W innym razie w ogromnym kłopotcie zostaną pozostawieni w znaczącym kłopotcie nasi mieszkańcy w dużej części województwa.

Radny **Marek Witkowski** powiedział, że pani radna Agnieszka Kłopotek mówiła, że powiat tucholski jest najbardziej poszkodowany, jeśli chodzi o komunikację. Przypomniał, że niejednokrotnie mówił już o tym, że powiat sępoleński jest pozbawiony zupełnie przejazdów kolejowych i komunikacji kolejowej. Dziś przysłuchując się wystąpieniem kolegów i koleżanek oraz mając zapchaną skrzynkę pocztową e-mailową listami od ludzi, o telefonach już nie wspomni, odnośnie sieci kolejowej to szczerze powiedział, że jest zupełnie pozbawiony ducha. Jego wcześniejsze wystąpienia o to, żeby zadbać przynajmniej o drogi w powiecie sępoleńskim, żeby nie czuł się wykluczony, teraz zostało to jakby wszystko przyćmione skalą tych wszystkich połączeń kolejowych. Powiedział do pana marszałka – trafiło to na nas bardzo niespodziewanie – to co się stało, likwidacje połączeń kolejowych, za pańskim przyzwoleniem. Dodał: „Mówię to prosto z mostu – mam wrażenie, że przestał pan dbać o spójność naszego województwa – o komunikację zarówno autobusową, jak i kolejową. O stan techniczny naszych dróg. Myślę, że trzeba postawić sprawę bardzo radykalnie. Nie chciałbym, aby to wybrzmiało jako niegrzeczność w stosunku do pańskiej osoby, bo nie chciałbym tego robić, ale musimy chyba drastycznie postawić pytanie – co dalej? Czy jest pan osobą jako marszałek, która gwarantuje rozwój naszego województwa? Uważam, że niestety tak nie jest. Moje doświadczenia w tym względzie są bardzo przykre. Myślę, że zarząd powinien się zreflektować, przemyśleć sprawę i przedstawić radnym, nie wiem czy w ciągu tygodnia, alternatywne rozwiązanie – jak chcemy potraktować sprawę komunikacji w naszym województwie. Miesiąc temu zadałem pytanie, co z oznakowaniem drogi nr 241 – do dzisiaj się nie doczekałem tej odpowiedzi – chodzi o pomalowanie znaków na środku jezdni i poboczach, aby kierowcy wiedzieli jak daleko mogą przesuwac się do środka jezdni lub do pobocza jezdni na której skraju rosną drzewa. Jest tam bardzo niebezpieczna sytuacja zagrażająca ludzkiemu zdrowiu i życiu. A dzisiaj mamy tu na sesji poważny „pasztecik” jeśli chodzi o dysfunkcję komunikacji kolejowej. Myślę, panie marszałku, proszę tego nie odbierać jako złośliwego albo wrogiego głosu – czas się poważnie zastanowić nad własną rolą w województwie”.

Radny **Jacek Chmarzyński** zwrócił uwagę: „Chciałoby się powiedzieć, że to nihil novi sub sole (nic nowego pod słońcem) – ciągle wracamy do punktu wyjścia. Ten nowy sposób, tak naprawdę nowatorski, ale bardzo ryzykowny, aby spróbować zmierzyć się z tematem rozwiązania naszych problemów komunikacji kolejowej – wywołał taki wielki spór i tyle może niepotrzebnych emocji. Ale oczywiście, jak zrównoważyć budżet i jak wybrnąć z tej trudnej opresji, kiedy rosną koszty a maleją dochody. To nie jest oczywiście takie proste. To

wymaga namysłu i mądrych decyzji przy tworzeniu siatki połączeń. Z tym były problemy. Wielokrotnie o tym rozmawialiśmy, że siatka połączeń jest istotna, dlatego że nie mamy pieniędzy przeogromnych. Nie możemy tworzyć niepotrzebnych połączeń kosztem rejonów, które oczywiście wymaga połączeń, ale nie są tak licznie uczęszczane. I to jest oczywiście problem, z którym będziemy musieli się zmierzyć, abstrahując już od tego, jaki system komunikacji chcemy w tej chwili stworzyć. Dlatego że wiele tematów jest ciągle otwartych; wiele tematów jest traktowanych połowicznie. I to jest początek, tak uważam dyskusji, żeby te sprawę raz na zawsze spróbować załatwić. Dlatego rozumiem te słowa, które płyną z Borów, ale i z innych regionów, które są słowami ostrymi nie raz i trzeba się z tym tematem zmierzyć, ale jak mówię – mądra siatka połączeń na dziś, żeby spróbować wyjść z tego klinca i trochę wyjść na prostą. Także, myślę, że tę sprawę uda się załatwić w sposób zadawalający dwie strony”.

Marszałek **Piotr Calbecki** powiedział: „Właściwie wszystkie wypowiedzi dotyczyły przewozów kolejowych, ale w pierwszej kolejności odniosę się do innych pytań. Odnośnie dokapitalizowania spółek poproszę pana skarbnika Pawła Adamczyka o udzielenie odpowiedzi. Dodał, że chciałby od razu uprzedzić ewentualne pytania, bo umowy na kontynuację świadczenia przewozów regionalnych zostały zawarte i zostały podpisane na podstawie tegorocznego budżetu, dlatego panie Romanie jest zabezpieczenie i nie musicie państwo zgłaszać naruszenia dyscypliny publicznej do nikogo, chyba że ktoś ma taką wolę, to może to zrobić. Chciałbym ogólnie przekazać taką informację. Zaczynaliśmy w tym roku z nadzieją, że zostanie ogłoszony a właściwie zakończony przetarg na wyłonienie wykonawców usług kolejowych, którzy by do 13 grudnia tego roku, myśleliśmy nawet w perspektywie 15 lat, przejęli połączenia i rozwijali ruch pasażerskich na liniach kolejowych zgodnie z naszymi wszystkich nas przecież oczekiwaniami, bo chyba to nie ulega wątpliwości, że transport pasażerski kolejowy jest przyszłością i będzie się rozwijał na całym świecie, również w Polsce i w naszym regionie. Temu służy wiele działań wcześniej podejmowanych. Przypomnę, że złamaliśmy monopol 14 lat temu. Wtedy negocjacje prowadziliśmy z zupełnie z innej pozycji – wówczas z Przewozami Regionalnymi. Postanowiliśmy odważnie spróbować zdywersyfikować ten rynek za co otrzymaliśmy nagrody. Wtedy pojawiła się pierwsza w Polsce konkurencja do państwowej spółki – i od tego czasu Arriva objęła część pakietu, która w trybie przetargowym dała lepszą konkurencyjną ofertę. Minęło dużo czasu od tego wydarzenia. Ale wszyscy marszałkowie i w ogóle Polska i PKP inwestują w tabor i w infrastrukturę – z różnym skutkiem. Przypomnę, że w tym okresie programowania, zaplanowaliśmy ze środków RPO sfinansować, co było wcześniej uzgodnione kilka lat temu, z Liniami Kolejowymi blisko 150 km dróg kolejowych. Też tego w tym gronie nie muszę tłumaczyć, że infrastruktura jest podstawą, aby rozwijać transport kolejowy, aby był komfortowy, szybszy, bezpieczny. To są do poniesienia w tych



obszarach ogromne inwestycje. Wybraliśmy wspólnie z właścicielem tych linii te odcinki, które uznaliśmy, że w pierwszej kolejności powinny być remontowane. Niektórzy radni nam zarzucali, że preferujemy część toruńską czy włocławską, nieważne teraz, ale zabrakło inwestycji na innych obszarach. A czasami zarzucano nam, że nie inwestujemy w linie, które są w ogóle nierewitalizowane, a powinniśmy je zrewitalizować i otworzyć. Wiele zresztą z nich wcześniej już podjętymi decyzjami przekształciły się w najlepszym wypadku w ścieżki rowerowe, a w najgorszym, że nie ma tam ani torów ani śladów dawnej infrastruktury. Ale z tych 150 km niestety uda się zrealizować 17 km. I to jeszcze wtedy, jeśli wszystkie przez nas decyzje wcześniej zostaną wykonane, bo wykonawcą inwestycji jest nasz partner, którym są Polskie Linie Kolejowe PLK. Dlaczego tak się stało, że z zaplanowanych 150 km, za tę samą kwotę, możemy wyremontować tylko 17 km? Jeśli będzie kiedyś taka okazja, to chętnie państwa poinformuję i podzielę się swoimi przemyśleniami. Więc to jest pierwsza niespodzianka i trzeba o tym mówić w kontekście, o którym za chwilę. Po drugie, remonty na naszych liniach kolejowych w naszym województwie, chociażby wspomnianych, z których się bardzo cieszymy, na linii Kutno – Włocławek i innych miejscach. Oczywiście one cieszą, ale wprowadzają też pewne utrudnienia. Jest to oczywiste, że tam ruch nie jest płynny i będzie wciąż wywoływał komplikacje. Weszliśmy w nowy rok z nadzieją ogłoszenia przetargu. Przy czym okoliczności, w których się znaleźliśmy zarówno pandemiczne, jak jeszcze kilka innych - tu poproszę o uzupełnienie mojej wypowiedzi pana dyrektora Tomasza Moraczewskiego, sprawiły, że musieliśmy odstąpić od pierwotnego zamierzenia i skorzystać z prawa powierzenia tych usług na najbliższy rok w innym trybie. Polega on na tym, że negocjujemy, jak państwo wiedzą, z wolnej ręki czyli poza systemem ustawy o zamówieniach publicznych, na mocy odrębnych przepisów – stawki, które potem stanowić będą podstawę do rekompensaty czyli różnicy między ponoszonymi rzeczywistymi kosztami przez przewoźnika a przychodami, które uzyskali w ramach prowadzonej działalności. My przyjmując na 2021 r. stawki wiedzieliśmy już o tym, że poziom dochodów drastycznie spadł po pojawieniu się covidu i bez wycofywania nawet połączeń, bo niektóre, a nie wszystkie od razu zlikwidowaliśmy. Widzieliśmy, że potoki podróżnych z dnia na dzień spadły o 30 proc., a były też linie kolejowe, że o więcej proc. Mówię o tym w kontekście planu finansowego, który przed nami, ponieważ ostateczny koszt, tego co już dzisiaj jest zamówione, może się okazać, że będzie znacznie wyższy. Nasze dzisiejsze założenie, które oparliśmy optymistycznie na roku 2019 czyli wtedy, kiedy nie było pandemii i gdy możemy założyć, że stawki były na najwyższym poziomie. Ryzyko, w związku z tym w przypadku rekompensaty przechodzi na samorząd województwa – to po pierwsze. A po drugie, w wyniku tychże negocjacji, które trwały rzeczywiście długo zarzuca się nam, że byliśmy pasywni. Są dokumenty i dowody, że było inaczej. My prowadziliśmy je absolutnie z otwartą przyłbicą dysponując prowizorium budżetowym przyjętym przez sejmik na najbliższe lata, kiedy

staraliśmy się zmieścić w naszych ramach finansowych, to nieprawda, że przeznaczamy środki pieniężne na kolejne lata. W ramach tych ram finansowych staraliśmy się uczciwie podejść do naszych negocjacji. I sądziliśmy, że jeśli nawet będą wzrosty kosztów wynikające z obiektywnych przesłanek, np. wzrostu cen energii elektrycznej, ale np. licząc na to, że cena np. do diesla spadnie, to może uda się znaleźć jakąś wspólną płaszczyznę porozumienia z przewoźnikami. I zaproponować sobie wzajemnie godziwą współpracę. Niestety okazało się, że jest to niemożliwe. I mówię to w przypadku obydwu przewoźników. Chociaż w przypadku Polregio ten wzrost kosztów zaproponowany przez spółkę jest drastyczny. Za chwilę też poproszę pana skarbnika o te wyliczenia, dokładne, jak one się kształtują i jaki mają skutek dla budżetu. My musimy o jednym pamiętać, że w ramach naszej współpracy przekazywaliśmy jak dotąd wszystkie środki. Oczywiście były większe środki z budżetu województwa bezpośrednio z dochodów własnych, ale również przypomnę, z przychodów, które pozyskiwaliśmy w ramach rządowego funduszu kolejowego. I tak się akurat złożyło, zresztą z Polregio, że kumulowane od kilku lat pieniądze na tym właśnie funduszu kolejowym w wysokości przeszło 26 mln zł, zostały skonsumowane w tym roku. To oczywiście, per saldo wskazywało na to, że tegoroczny poziom finansowania przewozów jest bardzo, bardzo wysoki. A to, co dzisiaj proponujemy i co mogliśmy zaproponować czyli utrzymanie status quo, a oparte na budżet środków własnych, znacznie wyższy niż ten dzisiejszy w stosunku do roku 2020. Jeszcze raz przypomnę, są to pieniądze kumulowane i jednorazowo ze względu na charakter prac eksploatacyjnych, np. na konieczność przeprowadzenia remontu pociągów P-3 czy P-2, to te kilka mln zł, zgodziliśmy się z przewoźnikami, że przeznaczymy na ten cel w tym roku. Jeszcze jedna kwestia – nie wspomniałem jeszcze dzisiaj o tym, ale warto przypomnieć jakim taborem dzisiaj podróżują nasi pasażerowie. W naszym województwie dysponujemy taborem własnym. Samorząd województwa już od wielu lat, już za mojego poprzednika, rozpoczął taką inwestycję i uważam słusznie, bo dzięki temu powstała PESA. Prototyp, pierwszy egzemplarz już muzealny jest w naszych zasobach jako historia, od której zaczęła się przygoda z naszą firmą PESA w Bydgoszczy. My sukcesywnie ten tabor dokupujemy. Oprócz pieniędzy z funduszu kolejowego, który przeznaczamy głównie, jak wiemy, na remonty, było zakupionych na przestrzeni ostatnich lat bardzo wiele nowego taboru. Niestety przewoźnicy nie do końca realizują ten cel. Już pięć lat temu w umowach takie warunki postawiliśmy, że np. Arriva była zobowiązana do postawienia do dyspozycji w naszym województwie zupełnie nowego sprzętu. Dlaczego jest to tak ważne? Dlatego, że jednym z kosztów, który mu negocjujemy, który tworzy koszty po stronie operatorów jest koszt zakupu, remontów, eksploatacji, amortyzacji taboru. Jeśli jest to nasz tabor własny to my jesteśmy obciążani tym kosztem amortyzacyjnym. W jednym przypadku ten odpis odzyskujemy to jest ok. 2,3 mln zł rocznie po stronie Przewozów Regionalnych. Pozostały tabor udostępniamy i nie pobieramy z tego tytułu żadnych opłat zarówno w

przypadku Arrivy, jak i Przewozów Regionalnych. Chciałbym, żebyście kiedyś państwo mieli czas, bo pewnie nam wszystkim go brakowało i mnie również, aby przejechać się tymi składami i porównać, jaki tabor jest podstawiany przez przewoźników w naszym regionie, czy w tym przypadku koszty związane z amortyzacją tego sprzętu, które my ponosimy, są adekwatne do tego, co tak naprawdę w zamian otrzymujemy na torach i ostatecznie z czego korzysta pasażer. Chcę jeszcze zwrócić uwagę na inne rzeczy. Na inne punkty kosztowe po stronie przewoźników. Są to tzw. koszty zarządu. One się wahają od 4 do 5 mln zł u każdego z przewoźników. Jest jeszcze taka pozycja jak zysk. Nie odmawiamy prawa firmom do godziwego zysku, to jest standardowe działanie w sytuacji, kiedy gospodarka się rozwija i każdy pracuje, żeby zarabiać, a przynajmniej tak powinno być. Jednak w sytuacji pandemii, wielu innych ograniczeń i tak naprawdę jednego źródła finansowania, jakim jest publiczny podmiot i powiedzmy szczerze przy całkowitym braku konkurencji, te zyski są moim zdaniem, nie do końca godziwe, ale takie musieliśmy zaakceptować. Suma summarum – kontrakt na przyszły rok nawet nie wliczając w to środków z funduszu kolejowego jest porównywalny, w przypadku Polregio, z tym, co oferujemy jako zapłatę za usługi w tym roku. A dokładając do tego pieniądze w ramach funduszu kolejowego jest to znacznie więcej niż obecnie. To jeszcze warto dodać do tej kwestii zanim oddam głos panu skarbnikowi i panu dyrektorowi. Oczywiście państwo mogą wieszać psy, przepraszam niektórzy bo nie wszyscy, na pana dyrektora – on nie musi pełnić funkcji dyrektora w urzędzie – odrzucam jednak wszelkie insynuacje, że postępowaliśmy w jakiś sposób niewłaściwy czy arogancki, że nie konsultowaliśmy ze środowiskiem naszych ruchów – być może pamięć niektórych, z którymi rozmawialiśmy niejednokrotnie o tej sytuacji, w jakiej jesteśmy, jest zbyt krótka, żeby to potwierdzić, ale proszę mi wierzyć, że mogą potwierdzić ci, którzy uznają, że tak jest po prostu uczciwie. Obecnie proponujemy, aby w sytuacji, w jakiej się znaleźliśmy i możliwości finansowych, aby od 3 stycznia uruchomić wszędzie tam, gdzie zostały zredukowane i zawieszony tymczasowo połączenia kolejowe, mam nadzieję, i tutaj się z wszystkim zgadzam, rozkład autobusowy. Oczywiście będzie on negocjowany i uzgodniony z samorządowcami. My nie wiemy z pozycji, i tu też się zgadzam, województwa dokładnych oczekiwań społecznych w terenie, o które ten transport powinien być zorganizowany. Powiem tylko jedno, będzie łatwiej go zorganizować, dlatego że dostępność do torów jest ograniczana różnymi przepisami kolejowymi. Często jest nawet tak, że zmiana jest niemożliwa, bo kilka miesięcy trzeba procedować taką zmianę. Wynika to ze specyfiki prawa transportu kolejowego, dostępności torów i wcześniejszych zobowiązań. Na drogach takiego problemu nie ma, więc umowy z przewoźnikami, które dziś są negocjowane w takim trybie extraordinarynym będą mogły być dostosowane do rzeczywistych oczekiwań mieszkańców. Tak, aby nikomu nie zabrakło możliwości dojechania do pracy, bo jeśli chodzi o szkoły – to czekamy na odwieszenie zawieszonych szkół i wówczas, jeśli tak się stanie – to

jest punkt drugi – od 18 stycznia zostaną przywrócone połączenia na linii między Laskowicami Pomorskimi do Szlachty do Czerska oraz połączenie między Chełmżą a Bydgoszczą. Jeśli chodzi o Włocławek i Kaliską – było pytanie, czy to jest jakieś widzimisie i ktoś kto te propozycje składa, wie o co w ogóle chodzi? Te osoby wiedzą o co chodzi i oczywiście to nie jest tak, że nasze propozycje są jakimiś matematycznymi prostymi kalkulacjami. Jestem otwarty na dalszą dyskusję i zapraszam wszystkich do kontynuowania naszego spotkania może permanentnie odbywanego, aby szczerze o tych wszystkich niuansach porozmawiać. Potoki na tych zawieszonych liniach, które były niedawno mierzone były, proszę mi wierzyć, bardzo, bardzo niewielkie. Ja wiem – czynnik społeczny czyli brak możliwości dostania się do pracy, do centrów miejskich – i mówi się nawet o wykluczeniu komunikacyjnym. Jest to ważne, przy czym nie jest to jedyny czynnik, jaki powinniśmy brać pod uwagę w sytuacji, kiedy mówimy o transporcie kolejowym. Jeżeli koszt dopłaty do jednego biletu wynosi 46 zł, w innym przypadku jest to 16 zł, 33 zł – średnia w ogóle w województwie dopłata do pasażera do jednego biletu wynosi 16 zł. Wszyscy, którzy prowadzą biznesy wiedzą, że budżet jest jeden i trzeba go bilansować. Możemy rozpocząć dyskusję, gdzie redukować połączenia – nie ma najmniejszego powodu, żeby takiej dyskusji nie prowadzić. My przyjęliśmy jako wskaźnik nierentowność tych połączeń jako jeden z tych istotnych, kiedy podejmowaliśmy takie czy inne decyzje, o zawieszeniu połączeń i linii kolejowych. Kaliska – Włocławek – jest to rzeczywiście bardzo niedobra sytuacja, kiedy na nowo wyremontowanej linii nie możemy wprowadzić naszych składów. Niestety te wskaźniki ilości podróżnych nie były zadawalające. Myślę, że wrócimy do tej linii, tu chciałbym złożyć taką wspólną deklarację, byśmy w ramach naszych możliwości finansowych o tym również odcinku rozmawiali. W przypadku Borów Tucholskich sądzę, że wkrađło się wiele nieporozumień, również z tym faktem, że starostwo nie było doproszone do stołu. Faktycznie ja dzwoniąc do wójtów, zresztą osobiście, być może trochę zapomniałem o starostwie – za co przepraszam, bo wtedy właściwie byliśmy przyparci do ściany. Dlaczego tak późno? Dlatego, że my do końca w ogóle nie wiedzieliśmy czy uda nam się zawrzeć porozumienie z Polregio. Proszę mi wierzyć, że to nastąpiło na kilka godzin przed uruchomieniem nowego rozkładu jazdy. Czy było w tym więcej naszej winy czy innym, to o tym nie chciałbym mówić. Chciałbym jednak zapytać, czy kupując lub zamawiając cokolwiek, to jest tak, że przeciąga się kogoś tak długo w negocjacjach? Przeprowadzono tak gigantyczną kampanię w województwie – i nie sądzę, bo wiele z tych informacji ujawnionych i upublicznionych – taki jednostronny osąd, są tylko i wyłącznie inspirowane niezadowoleniem mieszkańców? Pewnie gdzieś też tak, ale zostali poinformowali, że w naszym województwie jest katastrofa i że nie ma w ogóle połączeń kolejowych – nieomalże. Ale nikt nie przedstawił do końca rzetelnej informacji, a przynajmniej ona się nie przebiła do opinii publicznej – nad czym osobiście ubolewam. Co do pism, o których mówił pan radny Wojciech Jaranowski, a także

wszystkie inne, które są w skrzynkach e-mailowych i w innej formie, bardzo proszę przesłać je do nas, zapoznamy się z nimi, nie tyle zapoznamy, ale postaramy się skontaktować z ich nadawcami, dlatego że żadnej interpelacji, żadnego wniosku nie pozostawimy samemu sobie. Zbyt długo pełnię funkcję marszałka, i to jest odpowiedź dla pana radnego Marka Witkowskiego, żeby pozwolić sobie na arogancję władzy. Jeśli ktoś tak uważa, że się taką wykazuję, to proszę mi wprost to powiedzieć. I nie opowiadać, że dyskryminuję, pomijam w swoich decyzjach jakąś część województwa, że niewystarczająco poświęcam uwagę tym obszarom czy robię błędy niegodne funkcji marszałka. Poproszę pana skarbnika o rozwinięcie mojej myśli i wypowiedzi a następnie pana dyrektora, jeśli pani przewodnicząca pozwoli”.

Skarbnik **Paweł Adamczyk** powiedział: „Pozwoliłem sobie zestawić w takim układzie informacje dotyczące budżetu na rok 2020 i 2021 jeżeli chodzi o dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich na 2020 r. czyli na „starą” umowę Arrivy i Polregio mieliśmy zabezpieczone 22 mln zł, a jeżeli chodzi o nową umowę, która obowiązuje teraz od nowego rozkładu są to środki 42,600 tys. zł. Na to w budżecie 2020 r. były połączenia współfinansowane z dwóch województw: mazowieckiego i pomorskiego. W związku z tym, że były to połączenia o charakterze międzywojewódzkim i dotyczyło to linii nr 27 – 220 tys. zł i przewozy kolejowe na liniach nr: 208, 215 – od granicy województwa – jedna do Chojnic i druga do Czerska – to 2,5 mln zł. Ponadto było współfinansowanie połączenia na linii 207 w wysokości 1,300 tys. zł z naszego budżetu. Są to kwoty, które możecie sobie państwo porównać. Dodatkowo na modernizację i naprawę pojazdów kolejowych pierwotnie mieliśmy zabezpieczone w budżecie tego roku prawie 10 mln zł. W związku z tym, że były środki niewykorzystane przez Polregio z lat poprzednich, to ten budżet uległ zwiększeniu do 25,8 mln zł. Po to, żeby zamknąć całkowicie fundusz kolejowy, który był przeznaczony do 2020 r. Jest tam harmonogram wydatków ogłaszany przez ministerstwo. I na 2021 r. mamy nową pulę 6,875 tys. zł, która jest pulą zwiększoną do 82 mln zł, czyli tak de facto, jeżeli chodzi o połączenia z nowej umowy, to mamy 82 mln zł; 4 mln zł; 1,300 tys. zł i 6,800 tys. zł. I jak to teraz się przekłada na umowy, które były zawarte w poprzednim okresie: Arriva – 2,4 mln zł ze współfinansowaniem – tak, żeby państwo widzieli, że to było 52 mln zł z naszego budżetu województwa i plus województwo mazowieckie i województwo pomorskie, w tym koszt PLK dostępu do infrastruktury prawie 9 mln zł. Jeżeli chodzi o Polregio było to 3,5 mln zł i 42 mln zł. Nowy rozkład jazdy to jest prawie 1,5 mln km i 47 mln zł jeżeli chodzi o rekompensatę i Polregio 2,200 tys. zł i 52,250 tys. zł oraz fundusz kolejowy, o którym wcześniej wspominałem. Ostatnia kwestia, która dotyczy pewnego wyniku w ogóle na prace eksploatacyjne w wysokości przychodów i kosztów – rozliczenia łączne przychodów, kosztów i różnica do pokrycia – w związku z tym, że niestety na tych dokumentach, które przedłożone są przez przewoźników i jest tzw. klauzula tajemnicy handlowej –

skumulowałem kwoty. Planowane przychody, które są planowane na ten rozkład jazdy to 35,8 mln zł; planowane koszty 125,3 mln zł; różnica pokrycia to jest 89,4 mln zł – to jest ta kwota, którą mamy potencjalnie do pokrycia. Jest jeszcze jedno ryzyko, o którym mówił również pan marszałek – właśnie planowane przychody 35,8 mln zł. One są założone przy pewnej ilości sprzedaży biletów. Jeżeli się okaże, że ta ilość podróżnych będzie mniejsza i ilość sprzedanych biletów w naszej taryfie okaże się mniejsza, to będziemy musieli do państwa przyjść i zwiększyć kwotę rekompensaty. Z całą pewnością trzeba powiedzieć, że te umowy na pewno trzeba renegocjować w zakresie pewnych zapisów, jeżeli chodzi o kwestie wyliczania poszczególnych kosztów, które są wykazane w planie finansowym. Jeżeli dzisiaj państwo w zmianie budżetu zaakceptują zmianę budżetu tegorocznego, to będzie dzisiaj złożona kontrasygnata łącznie z uwagami, które będą wymagały aneksowania w jednej i w drugiej umowie”.

Dyrektor Departamentu Transportu **Tomasz Moraczewski** powiedział: „Mam niewiele do dodania, tylko jeżeli chodzi o stawki, bo słucha nas bardzo dużo osób, to proszę pamiętać, że głównym kryterium porównawczym dla przewoźników to są tak naprawdę koszty zależne czyli te, na które przewoźnik ma wpływ. Musimy odrzucić koszty niezależne w postaci głównie dostępu do infrastruktury, a także energii – zarówno energii trakcyjnej, jak i paliwa trakcyjnego – to koszty zupełnie niezależne od przewoźników – w dwóch przypadkach są regulowane przez regulatorów, a w trzecim przypadku przez rynek paliwowy – są narzucane – to jest pierwsza sprawa. W tych kosztach zależnych można porównywać stawki, które jak pan marszałek podał, wahają się od ok 13 zł do pociągokilometra do aż 38 zł – więc rozpiętość jest bardzo duża. Drugim czynnikiem są wpływy z biletów. Tutaj też, przed chwilą pokazywał to pan skarbnik, te wpływy z biletów na terenie naszego województwa dość znikome. Średnia dla całej Polski przychodów z biletów na pasażera jest 10 zł a 15 lat temu wynosiła tylko 4 zł – więc tutaj widać, że systemowo jest to nie do końca dobrze rozwiązane, bo ta kwota dopłaty jednak rośnie zamiast maleć. Jeżeli chodzi o poruszone wszystkie tematy, to na to chciałbym zwrócić uwagę, żeby być ostrożnym przy tym i posługiwać się dopłatą, jak pan marszałek wspominał. Jeśli będą potrzebne dodatkowe wyjaśnienia jakie elementy są zawierane w tych kosztach to jesteśmy do dyspozycji”.

Marszałek **Piotr Calbecki** powiedział: „Chciałem, aby konkluzją mojej wypowiedzi było to, że chciałbym zaproponować powołanie zespołu, który będzie analizował na bieżąco koszty operacyjne i nie tylko te naszych przewozów z dwóch powodów: żeby odpowiedzieć sobie co zrobić na przyszłość i to szybko – powinniśmy zaproponować, aby sytuację zmienić; a po drugie, aby liczyć tę rekompensatę oczywiście według warunków umowy, które dzisiaj zawieramy. Przypomnę raz jeszcze, że umowa polegała na tym, że liczymy rzeczywiste koszty bez przychodów. Więc musimy te koszty skrupulatnie policzyć, jakie one są

rzeczywiście. Od tego musimy zacząć. Będę prosił też radnych o włączenie się do tych prac, ponieważ mówimy tu o bardzo poważnych zobowiązaniach finansowych”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** podziękowała panu marszałkowi za tę deklarację, bo sądzi, że wszyscy na nią czekali.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** ad vocem powiedział: „Panie marszałku, pan powiedział również na konwencie, że w autopoprawce nr 1 jest zwiększenie środków do poziomu tegorocznego, jeśli chodzi o budżet przyszłoroczny (chodzi o dotacje) – otóż nie znalazłem w autopoprawce nr 1 żadnej zmiany. Tak, jak było w projekcie budżetu planowane 82,600 tys. zł, tak jest. I pan skarbnik teraz to potwierdził. Podczas, gdy w tym roku 16 grudnia 2020 r. uchwaliliśmy dotację w wysokości 100,520 tys. zł – ona zmalała w rezultacie zmian budżetowych do 97,800 tys. zł – no może źle wyliczyłem, ale ponad 96 mln zł na pewno, a więc jest ta różnica między dotacjami tegorocznymi, a planowanymi przyszłorocznymi w wysokości prawie 15 mln zł, nie licząc oczywiście tych dopłat na modernizację i remonty taboru. Mówię o czystych kwotach na dotacje”.

Wiceprzewodnicząca sejmiku **Agnieszka Kłopotek** ad vocem powiedziała: „Chciałabym jeszcze dopowiedzieć dlaczego powiat tucholski według mnie jest najbardziej poszkodowanym powiatem. Otóż tam, wycięciu lub znacznemu ograniczeniu uległy trzy linie kolejowe: linia nr 201, która została całkowicie zamknięta i to zamknięcie spotkało się z największym negatywnym społecznym obciążeniem; linia nr 215, która na razie jest nieczynna i słyszymy od pana marszałka, że ma ruszyć od 18 stycznia – jest tylko jedno pytanie – bardzo chciałabym nie mieć racji w tej kwestii, ale pojawiły się takie pogłoski, że wrócą dzieci do szkół, ale tylko klasy 1-3, a w związku tym młodzież i starsze dzieci, które jeżdżą do liceów i techników, nie ruszą do szkół i czy ta linia faktycznie wtedy zostanie uruchomiona? Linia nr 208, która z 13 par pociągów została zmniejszona do 10 czy 11 bodajże i uległy również zmianie godziny podróżowania i poruszania się tych pociągów, co bardzo utrudniło mieszkańcom dojeżdżanie do pracy, bowiem teraz jest taka sytuacja, że popołudniu po pracy muszą czekać dwie godziny na połączenie, bo nie ma dobrze dopasowanych godzin rozkładu jazdy. I ostatnia kwestia – z tymi autobusami, z tego co słyszeliśmy 27 listopada zostało na wideokonferencji z wójtami samorządów podjęte, że te autobusy ruszą. Trochę się martwię, bo mamy 21 grudnia, idą święta, nowy rok zapasem – i dalej te autobusy nie ruszyły. Ja wiem, że to nie jest takie proste dopasowanie tego wszystkiego, jednak cały czas ludzie są pozbawieni takiej jakiejś dogodnej komunikacji, więc chciałabym na to zwrócić uwagę i jak najbardziej tutaj wspieram pana marszałka, aby powstał taki zespół, który będzie nadzorował to wszystko i który będzie nadzorował sprawy związane z tymi połączeniami kolejowymi”.

Członek zarządu **Sławomir Kopyść** powiedział: „Jestem mieszkańcem Włocławka, a jednocześnie członkiem zarządu, jestem radnym z okręgu włocławskiego i z największą

uwagą wysłuchałem tego, co pan marszałek mówił podczas dzisiejszego posiedzenia sejmiku, a także wcześniej, podczas posiedzeń zarządu. Trudno się nie zgodzić z wieloma argumentami dotyczącymi ekonomii, ale jest pewna nadzieja w tym, co usłyszałem z ust pana marszałka, kiedy padła deklaracja o tym, żeby powołać zespół do spraw analizy kosztów i tej całej sytuacji. Być może będzie to mogło skutkować decyzjami na przyszłość, już po powrocie uczniów do szkół, aby te połączenia szczególnie ważne dla mieszkańców mojej części Włocławka do granic w kierunku Kutna, choć w części przywrócić. A jednocześnie wszyscy musimy bardzo mocno monitorować sposób organizacji przewozów autobusowych – czy zastępcza komunikacja autobusowa spełni oczekiwania. Do mnie dochodzą te same głosy, które były kierowane do pana radnego Wojciecha Jaranowskiego i do pana radnego Stanisława Pawlaka. Zrobimy wszystko pracując w tym zespole, bo mamy nadzieję, że w tym zespole będziemy mogli pracować wspólnie, aby wypracować kompromis w tej sprawie, abyśmy mogli wszyscy powiedzieć, że zrobiliśmy wszystko, co w naszej mocy, aby sprawnie organizować transport dla mieszkańców do Włocławka i z Włocławka. Przypominam, że jest tu Lubień Kujawski i Strefa Rozwoju Gospodarczego Włocławek i bardzo silnie się rozwijająca strefa Brześcia Kujawskiego. To wszystko powoduje, że musimy na to bardzo mocno zwrócić swoją uwagę. Oczywiście w pełni także rozumiem obawy radnych z innych części województwa, bo przecież naszą rolą – rolą zarządu jest słuchać wszystkich głosów i myślę, że realizowanie wniosków i czeka nas dyskusja na przyszłość, jak zrobić, aby mając tyle pieniędzy, ile mamy do dyspozycji, jak najsprawniej ten transport zorganizować. Jeszcze raz dziękuję za tę inicjatywę”.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział: „Chciałbym poprosić o dodatkowe wyjaśnienia, ponieważ dużo się dowiedzieliśmy, to prawda. Chcę bardzo podziękować panu marszałkowi za merytoryczne odpowiedzi. Propozycja weryfikowania w ogóle funkcjonowania transportu regionalnego, tak zrozumiałem, a w tym szczególnie kosztów, rodzi moje pytania na tym tle: kto wylicza ten bilans finansowy, który przedłożył nam pan skarbnik, że na planowane koszty – rozumiem, my nie mamy na nie wpływu i to przedkładają chyba przewoźnicy, może się mylę, ale chyba tak jest? Po drugie, planowane przychody – z czego są wyliczane planowane przychody czyli kto ustala ceny biletów? Czy my mamy wpływ na wysokość cen biletów sprzedawanych przez przewoźników? I z tego wychodzi nam różnica do pokrycia? Taka kolejność przeze mnie jest celowo przekazana, że – my mamy jakieś koszty, mówi przewoźnik, z biletów otrzymałem tyle, a różnicę musicie dopłacić. I ten jak gdyby model budżetowania przewozów funkcjonuje od samego początku od wielu, wielu lat – odkąd pracujemy w sejmiku on się nie zmienił. I dlatego przewoźnicy nie będą starali się ograniczać kosztów, którzy jeżdżą na naszym sprzęcie, o czym powiedział pan skarbnik. Komisja Rewizyjna dwa miesiące temu analizowała temat wpływu i dbałości w imieniu pana marszałka o sprzęt, który został przekazany w użytkowanie, jak pan marszałek powiedział,



że nie pobieramy żadnych opłat z tego tytułu. Chciałbym, aby bilans został nam dodatkowo wyjaśniony – to jest sprawa pierwsza. A sprawa druga – zastępcza komunikacja autobusowa – czy tu autorzy tego rozwiązania policzyli, jakie są tego koszty i ile to nas będzie kosztować, jeżeli by ten pomysł został zrealizowany? Nie wiemy, czy będzie dopłata do biletów, a dopiero dzisiaj mamy proponować takie działanie. Jaki jest w tym udział województwa budżetowy i finansowy. A jeżeli tak, to z jakiego źródła finansowania byłyby środki potrzebne do pokrycia różnicy w kosztach między przewozami autobusowymi a kolejowymi. Myślę, że to dobrze, że pan marszałek mówi o tym, tylko czy to nie jest za późno? Czy nie powinniśmy wcześniej dokonywać takich analiz, żeby można było dzisiaj mieć pewność, że jeżeli nie będą funkcjonować jakieś połączenia kolejowe, to w to miejsce wprowadzone połączenia autobusowe czy dadzą nam jakąś różnicę, bo może się okazać, że ta różnica będzie albo nieznacząca albo jeszcze będzie bardziej obciążająca budżet województwa. Ponieważ przewozy autobusowe też są bardzo drogie z tego powodu, że koszty przewoźników autobusowych przecież rosną tak jak i koszty przewoźników kolejowych. Stąd takie dodatkowe jeszcze pytania i bardzo dziękuję za odpowiedź”.

Radny **Jacek Chmarzyński** powiedział: „Po odsłonięciu kulis rozmów widać, jak na dłoni, tę kwadraturę koła, z którą mamy od lat do czynienia. Czyli żeby coś zaczęło funkcjonować, to mamy trzy składniki, które trudno jest wyważyć. Pierwszy składnik ten, który jest kluczowy i istotny, a więc jeżeli chodzi o pociągokilometr to rozpiętość jest tu szalona do 13 zł do 38 zł. Oczywiście jest ona narzucona z pozycji często monopolu, a więc jest to bardzo trudne. I dlatego trudno jest właśnie tę kwadraturę koła rozwiązać. Ale jeszcze raz podkreślę, że będziemy tak długo mieli te problemy, jeżeli dwie strony nie spróbują rozwiązać tego bardzo ważnego z punktu widzenia podróży spójnego transportu. On dopiero będzie się mógł finansować, kiedy zrobimy go w pełni nowoczesnym. A więc oparty o tabor nowoczesny, który generuje jak najmniejsze koszty i wtedy poprawi się też częstotliwość tak naprawdę komunikacji kolejowej lepszej – to zapewni na pewno przyływ pasażerów. Bo kiedy mamy do czynienia z taborem słabym, tak naprawdę generującym ogromne koszty, to sobie na dłuższą metę z tym nie poradzimy. I oczywiście częstotliwość będzie zbyt mała, żeby ten transport kolejowy stał się takim transportem tak naprawdę publicznym w całym naszym województwie”.

Radny **Roman Jasiakiewicz** powiedział: „Z zainteresowaniem wsłuchuję się w głosy, które padły i myślę, że nie tylko ja, tylko że te głosy i odpowiedzi satysfakcji tym, którzy dojechać do pracy, do lekarza i jeszcze gdzie dotąd mogli, satysfakcji ani frajdy żadnej nie przynosi. Myślę, że sprawa zespołu jest zbyt wąskim rozwiązaniem i nie do końca załatwiającym problem. Zwróć uwagę, że ze 150 km planowanych inwestycji kolejowych w poprzednim rozdaniu wykonaliśmy niecałe 18 km. Przypomnę, że rok 2021 w Unii Europejskiej i według środków, które będą przeznaczone, to rok wydatkowania szczególnie

wysokich środków na rozbudowę sieci kolejowej. Warto zatem, abyśmy wyciągnęli z tego właściwe wnioski. Te wnioski w moim mniemaniu to nie tylko zespół, ale to jest poszukanie odpowiedzi, jaka ma być publiczna komunikacja w województwie kujawsko-pomorskim. Myślę, że najlepszym rozwiązaniem, najbardziej ekologicznym, najbardziej równoważącym potrzeby mieszkańców wychodzącym naprzeciw spraw gospodarczych, kulturowych, społecznych jest właśnie sieć kolejowa. My nie mówimy o zastępczej, kolego Stanisławie Pawlaku, komunikacji autobusowej, my mówimy o komunikacji autobusowej zamiennej – to są zupełnie inne sformułowania. A więc, dopóki nie zbudujemy takiej właśnie chociażby koncepcji krok po kroku sieci kolejowej województwa kujawsko-pomorskiego, to będziemy mieli nieustanne przypadki, ponieważ odbijamy się od ściany do ściany. Kolejna rzecz, która budzi mój bardzo poważny niepokój, bo nie najlepiej słyszałem, ale jeśli słowa pana marszałka odnosiły się do moich wypowiedzi, to przypominam ponad godzinną wypowiedź na bydgoskiej sesji z poważnymi słowami niezadowolenia prezydenta Bydgoszczy, w której pan marszałek brał udział, więc nie jest to przecież zjawisko zupełnie nowe. Natomiast, nie rozumiem dlaczego nie został zaproszony wysoki przedstawiciel spółki Polregio, który w sposób więcej jak nieelegancki, a więc była to wręcz insynuacja zachowania w kierunku pana marszałka, i ta konfrontacja między stwierdzeniem, przepraszam że powtarzam, marszałek kłamie, a rzeczywistością wymagałaby chociażby ustalenia odpowiedzi na to stwierdzenie, chyba że pan marszałek przyjmuje tak jak w dawnych czasach – media kłamią, wtedy jest to łatwiejsze do przełknięcia. A więc odpowiedzi, jakie dajemy mieszkańcom są w tej chwili żadne, bo może warto byłoby chociażby na kolejny kwartał na trzy – cztery miesiące wznowić funkcjonowanie linii kolejowych do czasu, kiedy rachunek ekonomiczny – ja rozumiem, że mogą być kłopoty finansowe – nie podpowie nam, że zamienna komunikacja autobusowa tam, gdzie jest możliwa i tańsza, warto ją wprowadzić. Natomiast my w tej chwili ograniczyliśmy sieć kolejową, przewozową a nie wprowadziliśmy komunikacji autobusowej zamiennej. I nie ma się co dziwić ze skali tego niezadowolenia. Podpowiadam zatem, że konieczna jest zatem wspólna nasza praca nad wyborem publicznej komunikacji w województwie kujawsko-pomorskim. Dopóki tego nie uczynimy, dopóty będziemy mieli nieustanne kłopoty i będziemy wręcz na pasku tych, którzy nam proponują własne warunki”.

Marszałek **Piotr Calbecki** powiedział: „Zgadza się absolutnie z tą ostatnią sentencją pana Romana Jasiakiewicza, ponieważ też uważam, że niczego nie zrobimy, jak byśmy tego nie chcieli, jeśli nie będziemy mieli ku temu narzędzi. A co do Strategii, my dziś mam nadzieję, że ją przyjmujemy. Tam absolutnym priorytetem jest transport kolejowy jako ten właściwy. Nie chciałbym się rozwódzić na ten temat, chociażby dlatego, że niech nam wystarczy, to co pan radny powiedział na początku swojej wypowiedzi, że idą na ten cel gigantyczne pieniądze, kolejne zresztą w Europie na transport kolejowy i nie możemy wypaść z tego koszyka. Więc przy deficytach, które dzisiaj dostrzegamy w regionie w

infrastrukturze wszyscy powinniśmy się na tym skoncentrować bardzo mocno, żebyśmy o te środki po prostu skutecznie zawalczyli. Ta skuteczność niestety nie zależy od nas, tylko to są środki redystrybuowane bądź to bezpośrednio przez Brukselę i tutaj te projekty będą możliwe do realizacji z nowego RPO. Taką strategię do RPO wpisaliśmy. Chcemy przynajmniej kupić nowy tabor, a jeśli trzeba też zwrócić do Infrastruktury Liniowej, proszę zwrócić uwagę, gdzie tak naprawdę są największe możliwości, bo chociażby już dostępne, prawie że będą, w pakiecie Krajowego Programu Odbudowy, bo to są pieniądze unijne, które będziemy wydawać już w przyszłym i kolejnych latach. A tam z tego, co wiem jest postawiony green deal. A więc kolej jest jak najbardziej tym celem, który będzie realizowany poprzez odbudowę w ramach odbudowy Europy po covidzie. My zgłosiliśmy do tego pakietu miliardy złotych i oby to się nie skończyło tak jak z TIL-em bądźmy jednak optymistami. Sami sobie nie poradzimy. To jest pewne. Chciałbym po pierwsze, co do tych niuansów finansowych, raz jeszcze poprosić pana skarbnika, żeby wyjaśnił, na jakim poziomie finansowania przewozów regionalnych jesteśmy w tym roku i na jakich warunkach w roku 2019. To jest jedna kwestia, bo jest to, myślę, taki podstawowy błąd komunikacyjny i informacyjny, który się nieprzypadkowo, moim zdaniem zakradł, do przestrzeni publicznej, a trzeba go mieszkańcom województwa rzetelnie wyjaśnić. Powiem w skrócie, pan Stanisław Pawlak pytał o koszty autobusów – one są ujęte w przyszłorocznym budżecie. Zobaczmy czy wystarczą, ale już teraz mogę odpowiedzieć, my negocjujemy stawkę przewozową na poziomie 4-5 zł za kilometr. A pociąg jak widzicie państwo z tych informacji to są koszty 27 zł wliczając koszt amortyzacji i inne składniki, też fundusz kolejowy, który jest kosztem ponoszonym przez przewoźników. Różnica jest w ogóle nieporównywalna – 4 zł do 27 zł do 25 zł – nie ma co w ogóle porównywać. Tak po prostu wynika. I jeszcze jedna taka informacja – ja powiedziałem, że za 2019 r., kiedy wszystkie połączenia funkcjonowały mieliśmy średnią dopłatę do pasażera 16 zł. I teraz tak – w tamtym roku były takie linie, które pracowały na inne. To jest np. połączenie między Bydgoszczą i Notecią o tam dopłacaliśmy 8,50 gr; między Bydgoszczą a Toruniem – 10,80 gr; między Włocławkiem a Toruniem – 13,49 gr; między Włocławkiem a Kaliską – 16 zł; między Włocławkiem a Kutnem – 33 zł. Widać wyraźnie, że transport szynowy jest tym bardziej opłacalny, im bliżej centrów miast o znaczeniu strategicznym. I tak mógłbym wymieniać te przykłady, bo każda linia jest dokładnie rozpisana, jakie ponosimy z tego tytułu koszty. I oczywiście nie dlatego my organizujemy transport publiczny, bo on jest rentowny, bo gdyby tak było, to dawno byśmy z tego zrezygnowali. Rynek by sam uregulował te kwestie. Jednak na całym świecie w całej Europie do transportu publicznego po prostu się dopłaca duże pieniądze, po to, żeby w innych obszarach można było wyłączyć transport samochodowy, ograniczyć emisję itd. To wszystko gdzieś na końcu się odbija pozytywnie. I jeszcze jedna uwaga ogólna, pan Jacek Chmarzyński, słusznie powiedział, od czego zależy ta kwestia organizacji transportu

publicznego, od jednej rzeczy w Polsce – ustawy, która uregulowałaby transport autobusowy poza obszarami miejskimi czyli ten, który nas najbardziej interesuje, bo bez uspoijnienia transportu autobusowego, który jest oczywistością, że musi być zorganizowany, nowoczesny, czysty, ale skomunikowany w punktach przesiadkowych. A nie dowożący do centrów miast z odległych zakątków województwa. Jeżeli kiedyś ktoś uchwali taką ustawę i określi kompetencje samorządu województwa lub kogokolwiek innego, kto będzie miał to prawo w województwie na stanowienie tych kwestii, to będzie wszystko wtedy po prostu dobrze. Póki co jest jak jest i trzeba sobie radzić. Dziękuję tym wszystkim, którzy chcą się włączyć w pracę zespołu. Sądzę, że nam bardzo wyjaśni. Będziemy wchodzić w szczegóły nie dziś, bo jest to niemożliwe. Poproszę pana skarbnika o objaśnienie finansowe i pana dyrektora o objaśnienie co do linii nr: 208 i 215; linia 201 jest zawieszona; jak linia nr 208 i 215 będzie wyglądała w rozkładzie, bo tutaj jest też wiele niejasności”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** poprosiła o zwracanie uwagi na czas wypowiedzi.

Skarbnik **Paweł Adamczyk** powiedział: „Jeżeli chodzi o poprzednią umowę, która obowiązywała, to było w budżecie zabezpieczone 92 mln zł. Na tę nową umowę mamy w chwili obecnej w budżecie wraz z dzisiejszymi zmianami 4,673 tys. zł jeszcze w tym roku plus w przyszłym roku 82 mln zł. Też w tej chwili czekają przelewy do podpisu, żeby uruchomić dla Polregio i Arrivy – łącznie 4 mln zł czyli łącznie mamy 86,673 tys. zł a mieliśmy 92 mln zł poza funduszami kolejowymi, których już tu nie chcę z tym mieszać”.

Dyrektor Departamentu Transportu **Tomasz Moraczewski** powiedział: „Pojawiło się pytanie, czy mamy wpływ na koszty przewoźników? Oczywiście chociażby przez ten zespół, który zapowiedział pan marszałek czy my w departamencie. Pewne koszty są porównywalne: ilość maszynistów, liczba godzin pracy – też są tu wytyczne ustawy kolejowej i wynikające z rozporządzeń. My możemy pytać przewoźnika o te koszty dlatego ma takie a nie inne. I to jest nasz wpływ i te pytania zadajemy. Oczywiście przewoźnicy odpowiadają na te pytania w taki sposób w jaki odpowiadają. Natomiast tutaj jedna zasadnicza uwaga, że do tej pory nie było takiego jakby mechanizmu, który jest dzisiaj. Dzisiaj jest taki mechanizm, że przewoźnik nie ryzykuje poza normalną działalnością – tych dwóch przewoźników, niczym nie ryzykuje. Dlatego że my to oddajemy w powierzenie czyli to my odpowiadamy za przychody, a przewoźnik odpowiada za koszty rzeczywiste – jest w rozporządzeniu (1390) definiowane jako koszty uzasadnione. I różnica pomiędzy przychodami a kosztami uzasadnionymi jest do pokrycia przez nas. Jeżeli będą mniejsze przychody to będziemy musieli pokryć więcej. Przewoźnik nie ryzykuje. Do tej pory, umowa na trzy lata, pierwsza 2007-2010 i 2010 do teraz z Arrivą, tam przewoźnik musiał się martwić o to, żeby te przychody i różnicę osiągnąć. Drugie pytanie odnośnie linii w Borach Tucholskich – to rzeczywiście sytuacja na drugiej, co do frekwencyjności linii, ale pierwszej spalinowej w

naszym województwie, planowano 16 par pociągów, a w tej chwili jest ograniczone do 11 par pociągów – i myślę, że pandemicznie tutaj wielkiego problemu nie ma – to jest linia 208 i 201. Linia nr 208, którą poruszyła pani radna na odcinku Laskowice Pomorskie – Wierzchucin, w tej chwili robimy analizy, tam poruszało się 17 osób i nie było z tego terenu żadnych sygnałów, to była linia podsyłowa, techniczna. Też technicznie ten odcinek i sama frekwencja nawet wskazywała, że tam te osoby z tego nie korzystały. Więc to już wymaga strategicznego zastanowienie się nad tym. Ten odcinek linii nr 208 nie był brany pod uwagę do przywrócenia. Natomiast linii nr 201 jest to linia idąca z południa na północ – ten odcinek częściowo odchodzi od linii 215. Więc tam ta rozmowa pana marszałka i zarządu z wójtami dotyczyła tego, że linia nr 215 po uruchomieniu będzie połączona autobusowo z linią nr 201 głównie z Wierzchucinem, żeby te osoby, które mieszkają na tym terenie mogły dość szybko dotrzeć do stacji bądź przystanku, z którego się dostaną dalej w innych kierunkach (pan marszałek poprosił o podanie jak będzie obecnie wyglądał rozkład jazdy pomiędzy Bydgoszczą a Tucholą dalej do Chojnic). Tam będzie 11 par pociągów. Te pięć zawieszonych to pociągi najmniej frekwencyjne. Jeśli chodzi o szczegóły, to zapraszam do nas, żeby pokazać to w rozkładzie jazdy. A jeśli chodzi o linie nr 215 tam rozkładu nie ma, po państwa dzisiejszej decyzji ten rozkład będziemy kładli, ale tam on już będzie dostosowany, bo tam jest linia, która nie jest linią, po której jeżdżą przewoźnicy na pusto, bo nikt tam nie jeździ więc jest duża swoboda. Oczywiście ograniczona możliwościami taboru i linii, ale nic więcej nas tam nie ogranicza”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zwróciła uwagę, że będzie możliwość powrotu do tej dyskusji w momencie, kiedy będzie procedowany ten punkt. Powiedziała, że w tej chwili zawieszają tę dyskusję, nie odbierając nikomu głosu i będzie można do niej wrócić w danym punkcie.

Nikt nie zgłosił sprzeciwu. Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik rozpatrzył informację.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnych punktów porządku obrad, tj. do rozpatrzenia i podjęcia uchwał:

- w sprawie wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2039 – projekt zarządu województwa – druk nr 96/20 (zał. nr 8); autopoprawki zarządu województwa (zał. nr 9 i zał. nr 10).

- w sprawie budżetu województwa na rok 2021 – projekt zarządu województwa – druk nr 97/20 (zał. nr 11 ); autopoprawki zarządu województwa (zał. nr 12 i zał. nr 13).

Następnie przewodnicząca sejmiku przedstawiła procedurę zgodnie z uchwałą Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr VIII/129/19 w sprawie ustalenia trybu prac nad projektem uchwały budżetowej: § 14 załącznika stanowi, iż porządek obrad sesji sejmiku województwa, na której rozpatrywany jest projekt uchwały budżetowej powinien obejmować:

przedstawienie projektu budżetu; przedstawienie opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej w Bydgoszczy; przedstawienie opinii poszczególnych Komisji, w tym Komisji Budżetu i Finansów oraz opinii Klubów Radnych; odczytanie stanowiska Zarządu Województwa w sprawie opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej oraz opinii Komisji Budżetu i Finansów; dyskusję; głosowanie.

Skarbnik **Paweł Adamczyk** przedstawił wieloletnią prognozę finansową Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2039 oraz budżet województwa na rok 2021 w postaci prezentacji (zał. nr 14).

Następnie wiceprzewodnicząca sejmiku **Agnieszka Kłopotek** odczytała opinie Regionalnej Izby Obrachunkowej:

– uchwałę Nr 1/WPF/2020 Składu Orzekającego Nr 11 Regionalnej Izby Obrachunkowej w Bydgoszczy, z dnia 8 grudnia 2020 r., w sprawie opinii o projekcie uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego (zał. nr 15);

– uchwałę Nr 1/P/2020 Składu Orzekającego Nr 11 Regionalnej Izby Obrachunkowej w Bydgoszczy, z dnia 8 grudnia 2020 roku, w sprawie opinii o projekcie uchwały budżetowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na 2021 rok (zał. nr 16).;

– uchwałę 1/Dpr/2020 Składu Orzekającego Nr 11 Regionalnej Izby Obrachunkowej w Bydgoszczy, z dnia 8 grudnia 2020 roku, w sprawie opinii o możliwości sfinansowania planowanego deficytu przedstawionego w projekcie uchwały budżetowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na 2021 rok (zał. nr 17).

Następnie przewodniczący Komisji Budżetu i Finansów **Leszek Pluciński**, w imieniu Klubu Radnych KO, odniósł się do podstawowych zagrożeń budżetu wynikających z pandemii. Jeszcze niedawno planowano, że od 2020 r. województwo będzie miało nadwyżkę budżetową. Niestety, musi to zostać przesunięte o kilka lat. Będzie się zadłużać, ale nie ma nic złego w zadłużaniu, bo zadłużać się będzie cały świat. Należy tylko uważać, aby było ono pod kontrolą, a koszty obsługi w znaczny sposób nie ograniczały możliwości rozwoju województwa. To samo dotyczy budżetu państwa. Ważnym jest, aby zadłużenie, które w tej chwili gwałtownie rośnie służyło wyjściu z kryzysu i służyło inwestycjom. To inwestycja, a nie konsumpcja powinna być podstawą rozwoju i wychodzenia z kryzysu. Szczególnie dotyczy to inwestycji prywatnych, bo publiczne są niewystarczające i czasami trudno mówić o ich wpływie na rozwój. Na szczęście Unia Europejska przygotowała plan ratunkowy wyjścia z kryzysu. Został już uchwalony budżet, nowe ramy finansowe na lata 2021-2027, a także plan odnowy w kwocie 750 mld euro. Łącznie dla wszystkich członków UE ponad 1.800 mld euro na wyjście z kryzysu i przyspieszenia transformacji – szczególnie energetycznej i cyfrowej. Od wielu miesięcy najważniejszą sprawą w Polsce powinno być przygotowywanie Krajowego Planu Odbudowy. To on ma być fundamentem

wykorzystywania tych środków. Niestety my przez ostatnie miesiące nie zajmowaliśmy się planem odbudowy, tylko dyskusją nt. wetować czy nie wetować budżet unijny i co gorsze, w politycznym zamieszaniu, czy UE narusza naszą suwerenność. W czasach, kiedy taki plan jest wszystkim naprawdę niezbędny, trwały niepotrzebne dyskusje polityczne. Plan taki wymaga mobilizacji wszystkich, współpracy między różnymi instytucjami, między rządem a samorządem, biznesem, całym społeczeństwem po to, aby był on najlepszy dla wszystkich. Niestety widać tylko chaos i upolitycznienie różnych decyzji. Przy okazji wspominał o rządowym Funduszu Inwestycji Lokalnych - 12 mld zł z naszych podatków, gdzie środki przekazywane są głównie do powiatów, gmin, miast. Ale są w nim również pieniądze dla Województw w wysokości 330 mln zł. Okazało się, że 300 mln zł otrzymały Województwa zarządzane przez PiS, a 30 mln zł Województwa zarządzane przez opozycję. Ta proporcja w sposób oczywisty wskazuje, że to nie jest przypadek. Dedykował to radnym z PiS-u, którzy często utyskują nad koniecznością robienia cięć, aby jednak przyjrzeć się, w jaki sposób wspomagane jest nasze województwo. Czy nasze pieniądze z podatków trafiają do najbardziej potrzebujących na najlepsze plany? Mówił o tym zmartwiony, że za chwilę będą dzielić 760 mld zł w ramach Krajowego Planu Odbudowy. Jaką mamy gwarancję, nie mając nadzoru nad tymi środkami, w jaki sposób będą one dystrybuowane? Istnieje obawa, że znów będą wykorzystywane politycznie a nie na rozwój i wyjście z kryzysu. Wyraził nadzieję, że jednak samorządowcy PiS-u mocno przyjrzą się dystrybucji tych środków. Nie wierzy już w to, że politycy PiS-u w przyzwoity sposób będą je dzielić, ale wierzy w to, że samorządowcy dbając o swoich mieszkańców będą ten podział środków nadzorować.

Przechodząc do budżetu województwa na 2021 r. wspominał dochodach z CIT-u, które, jak powiedział skarbnik, zostały zaplanowane w sposób ostrożny. Mamy sytuację pandemiczną niezwykle dynamiczną i złą. Wskaźniki ekonomiczne, które były podstawą założenia budżetu, były z okresu, kiedy pandemia wyraźnie złagodniała. W tej chwili wszyscy z przerażeniem obserwują, co się dzieje. Mamy praktycznie powszechny lockdown europejski. Pojawiają się nowe mutacje wirusa, które nie dają wierzyć, że szybko sobie poradzimy z wirusem za pomocą szczepień. Sytuacja jest dramatycznie nieprzewidywalna. Do tego w naszym budżecie krajowym eksport był w ostatnich miesiącach motorem gospodarczym. Tylko dzięki eksportowi mogliśmy stosunkowo łagodnie, z niskim spadkiem PKB, przechodzić przez kryzys. Niestety mając lockdown, mając brexit w Wielkiej Brytanii należy się spodziewać, że eksport będzie mocno odczuwał skutki kryzysu. W związku z tym te założone wskaźniki ekonomiczne mogą być nietrafione. Do tego w przyszłym roku wchodzi estoński CIT, gdzie zasada jest taka, że dopóki spółka nie konsumuje zysku, dopóki nie wypłaca dywidenda, czyli inwestuje, lub trzyma pieniądze w „skarpecie” nie ma żadnego podatku. Podatek estoński dotyczy 200 tys. przedsiębiorstw małych i średnich, czyli filaru

naszego CIT-u, naszej gospodarki. Może się okazać, że w najbliższych miesiącach w ogóle nie zobaczymy dochodów z CIT-u i wpływy będą bardzo małe. Państwo zakłada, że spadek dochodów z CIT-u będzie wynosił około 5 mld zł w skali kraju i samo sobie prorokuje, że nadrobi ten spadek zwiększonymi wpływami z VAT-u, bo liczy na to, że uruchomi inwestycje. Ale uruchomienie inwestycji nie można zaklinać. Żeby inwestować trzeba mieć stabilną sytuację epidemiczną. Trzeba mieć zaufanie, praworządność i wiele innych elementów, które decydują o tym, że przedsiębiorcy prywatni decydują się na wydawanie środków. Obawia się, że z powodu tych wszystkich uwarunkowań zewnętrznych przez najbliższe miesiące będzie dominowała kumulacja, poprawa płynności, a nie inwestowanie. Niestety wpływy z CIT-u w samorządach, według ekspertów, spadną o 1,5 mld zł w skali kraju. Dlatego cieszy się, że skarbnik zaplanował je ostrożnie, ale wcale nie jest spokojny, że to ostrożne myślenie o CIT będzie wystarczające.

Odnośnie wydatków wspominał tu o wojewódzkich spółkach kapitałowych prawa handlowego, z których część już przed pandemią miała kłopoty ze zbilansowaniem się, a pandemia tę sytuację dramatycznie pogorszyła. Nie proponuje tu rezygnację z ratowania tych spółek, dopłat do spółek, ale przeraża go i niepokoi łatwość, z jaką sięgają one po środki do budżetu województwa. Zaaapelowwał do marszałka, aby wspólnie spojrzeć, czy na pewno wszystkie te spółki są strategiczne i ważne dla województwa. Podejrzewa, że można znaleźć co najmniej 1-2 spółki, które można urynkować i odciąć od „garnuszka” budżetu, bo nie spełniają warunków istotnych dla województwa. Zaaapelowwał również, żeby zmienić model nadzoru nad spółkami. Marszałek, jako właściciel musi mieć profesjonalny instrument pod postacią rad nadzorczych, które będą dysponowały własną wiedzą, ale także wiedzą audytorów, ekspertów po to, żeby mógł podejmować świadome i racjonalne decyzje. Pieniądze, jakie są teraz wkładane do spółek i będą wkładane w najbliższych latach są tak duże, że warto zainwestować w nowe składy rad nadzorczych. Poprosił marszałka, aby w najbliższych miesiącach tym się zajął.

Następnie odniósł się do wydatków na ochronę zdrowia, a szczególnie na szpitale. Szpitale w tym roku są w wyjątkowo trudnej sytuacji związanej z pandemią. Rosnące koszty osobowe, środków ochrony osobistej, spadające przychody powodują, że na pewno kilka szpitali zakończy ten rok stratą. Wszyscy czekają na realizację wyroku Trybunału Konstytucyjnego, który nakazał rządowi zmianę ustawy o działalności leczniczej tak, aby określiła, kto ma odpowiadać za długi szpitali, skoro nie samorządy. Cała ustawa musi być zmieniona do końca kwietnia. Taki jest nakaz TK. Na razie na ten temat nic nie wiadomo. My mając rozpoczęte inwestycje w szpitalach planowaliśmy, że będą one w aktywny sposób finansować te inwestycje. Obawia się, że z powodu trudności finansowych, sytuacji pandemicznej w tym i w przyszłym roku, ich udział w inwestycjach jest mocno zagrożony. Być może będziemy musieli plany finansowania tych inwestycji przeanalizować i zmienić.



Przy okazji walki z pandemią podziękował marszałkowi za wszystkie projekty covidowe dotyczące szpitali, dotyczące sprzętu jak i środków ochrony osobistej. Pomoc ta była wyjątkowo potrzebna i w dobrym momencie. Wszystko wskazuje na to, że przyjdzie nam walczyć z pandemią jeszcze co najmniej 6-8 miesięcy, dlatego możemy mieć z tego powodu kłopoty budżetowe.

Kończąc powiedział, że wszystkie samorzady czekają cięcia, bo te trudne czasy dotyczą wszystkich. Z analiz wynika, że większość samorządów, bo aż 80% szuka oszczędności w kulturze, a 75% samorządów tnie budżety w ochronie zdrowia. Wyraził nadzieję, że jak najmniej samorządów będzie cięto w inwestycjach. Jeśli wejdzie się już w etap cięć w inwestycjach, to wyjście z kryzysu będzie trwało o wiele dłużej. Dlatego ma nadzieję, że mądrze zostaną wykorzystane fundusze unijne i mądrze zostanie zrealizowane Krajowy Plan Odbudowy.

Marszałkowi i wszystkim życzył, aby cięcia były jak najmniej bolesne, żeby nie dotyczyły inwestycji i aby udało się wypracować mądre projekty, które będą finansowane z funduszy europejskich. Życzył wszystkim, żeby udało się już w drugiej połowie przyszłego roku funkcjonować w normalnym kraju i wejść na ścieżkę budowy, rozwoju.

Poinformował, że Klub Radnych Koalicji Obywatelskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego będzie głosował za przyjęciem budżetu na 2021 r.

Następnie przewodniczący Komisji Budżetu i Finansów **Leszek Pluciński** odczytał opinię komisji w sprawie projektu budżetu Województwa Kujawsko-pomorskiego na rok 2021 oraz wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2039 (zał. nr 18).

Z kolei nastąpiły wystąpienia kolejnych przewodniczących klubów radnych Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego dotyczące opinii w sprawie budżetu województwa na rok 2021 oraz wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2039.

Przewodniczący Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości **Michał Krzemkowski**, w imieniu klubu powiedział, że projekt budżetu na przyszły rok ma swoje plusy i minusy, lepsze i gorsze rozwiązania. Zawsze jest tak, kiedy skupiamy swoją uwagę na dokumencie polityki budżetowej. To, co ciąży na tym budżecie, ten grzech główny, który dzisiaj był dyskutowany, to realizacja przewozów kolejowych w naszym województwie, a dokładniej zbyt nisko wyskalowana dotacja kolejowa, która na przyszły rok została zaplanowana na poziomie 82,5 mln zł, a nie 86 mln zł, jak mówi skarbnik, bo te 4 mln zł są zapisane na ten rok. W roku 2020 na ten cel było zapisane 96 mln zł. Jest to bardzo znaczne ograniczenie środków. Spowodowało to sytuację, jaką mamy teraz. Zarząd województwa musiał brać pod uwagę to, że Przewozy Regionalne uparcie będą dążyć do tego, żeby podnieść stawkę przedmiotową do poziomu, który spowoduje, że nie będą przynosiły straty. W związku z tym

powinien zaplanować budżet na ten cel na poziomie przynajmniej tegorocznym. Powinien pozyskać na ten cel również dodatkowe środki, aby nie ograniczać w tak drastyczny sposób usługi kolejowej. Niestety tak się nie stało. Jest to trudny budżet, bo czeka nas przysłowiowe zaciskanie pasa. Będzie to rok zdominowany przez sytuację epidemiczną. Spadnie popyt, spadną podatki, spadnie aktywność społeczna, gospodarcza i dlatego należy oszczędzać w każdej strefie życia społecznego. Niestety w tym budżecie oszczędności skupiły się tylko i wyłącznie na codziennych użytkownikach kolei. To jest dotkliwe. Mogąc ciąć wydatki we wszystkich rozdziałach, paragrafach przyszłorocznego budżetu przycięto tylko w paru, a w przypadku przewozów kolejowych w sposób drastyczny. Wydatki w pozostałych rozdziałach najczęściej są na poziomie wydatków tegorocznych, albo nieznacznie wzrastają, a jeżeli są zmniejszone, to również nieznacznie. W związku z tym Klub Radnych PiS uważa, że jest to sytuacja nieracjonalna, bardzo niedobra. Można powiedzieć, że przewozy pasażerskie stały się ofiarą tych oszczędności.

Druga kwestia dotycząca projektu budżetu na przyszły rok jest bardziej formalna. Ograniczenie środków budżetowych na przewozy regionalne powoduje, że muszą być one zastąpione komunikacją autobusową. Chociaż zapadły już pewne decyzje w tym względzie, to nie wpisano tego do budżetu. Budżet przewidywany na dotowanie przewozów autobusowych, po podpisaniu umów z przewoźnikami, pozostał na tym samym poziomie. Uważa, że tych pieniędzy w budżecie brakuje.

Przed nami trudny rok. Rok zamrożenia w pewnym stopniu aktywności społecznej. Należy się więc skupić na podstawowych sprawach związanych z egzystencją. Dlatego nie rozumie, dlaczego w przyszłym roku budżet promocji – usługi dodatkowej, którą świadczy samorząd województwa reklamując województwo, a szczerze mówiąc i władze tego województwa, jest zwiększony zamiast szukać tam oszczędności. Podkreślił, że popiera promocję gospodarczą (cztery projekty w budżecie), choć obawia się, że przy rozpatrywaniu sprawozdania z wykonania budżetu za 2020 r. będzie musiał krytykować zarząd województwa za to, że pieniędzy na ten cel nie wydatkowano na poziomie, który zaplanowano. Niestety co roku budżet na promocję gospodarczą nie jest realizowany na założonym poziomie. Nie popiera jednak wzrostu wydatków na promocję województwa i na realizację różnego rodzaju eventów, konferencji. Tu należałoby poszukać oszczędności. Nie mogąc skandować „chleba i igrzysk”, a musząc wybierać między chlebem a igrzyskami, to jednak wybiera chleb.

Odnosnie promocji zastanawia się również, czy w czasie pandemii i tak zaniżonej komunikacji lotniczej, utrzymywanie wysokości dotacji dla przewoźników lotniczych na tym samym poziomie, tj. 3 mln zł, jest zasadne. Może tu również należałoby szukać oszczędności.

Na temat spółek wojewódzkich też ma pewne refleksje. Nie popiera tego, że zaplanowano na przyszły rok 3 mln zł na Kujawsko-Pomorskie Inwestycje Regionalne. Uważa, że spółka powinna najpierw pokazać, jak potrafi realizować inwestycje drogowe w ramach RPO, a dopiero wówczas będzie popierał jej dokapitalizowanie. Nie popiera również wspierania Kujawsko-Pomorskiego Centrum Kompetencji Cyfrowych, któremu jeszcze na ten rok dokłada się 3 mln zł, a w przyszłym 2 mln zł. Nie popiera polityki kierowania usług informatycznych przez spółkę wojewódzką. To powinny robić spółki prywatne poprzez system przetargowy, które zrobią to szybciej, taniej i lepiej.

Jak co roku pojawia się projekt *Mówisz i masz* – certyfikowane kursy językowe za 19 mln zł. Jest to program skierowany do osób defaworyzowanych. Nie rozumie realizacji tego projektu, zwłaszcza w rozdziale *Rozwój kadr nowoczesnej gospodarki*. Dzięki temu programowi wykształcą się osoby, które później wyemigrują za pracą do Francji, Niemiec czy Wielkiej Brytanii, bo pracę na terenie województwa w firmach zagranicznych otrzymają nieliczni. Lepiej byłoby pieniądze te przeznaczyć na projekty realizujące specjalistyczne kursy zawodowe, czy profesjonalne szkolenia komputerowe. Byłoby to dla rynku pracy większą korzyścią.

Zarzucał również zarządowi województwa brak zainteresowania rolnictwem tradycyjnym, ekologicznym. Pieniądze na rolnictwo tradycyjne, czy produkt regionalny, żywność ekologiczną wysokiej jakości pozostają od lat bez zmian. Zwrócił uwagę, że ilość gospodarstw ekologicznych systematycznie spada. Pomimo milionów wydawanych na PROW, czy wysokich kwot na KSOW ilość gospodarstw ekologicznych, a więc tego, czym moglibyśmy się pochwalić, co jest lansowane w projekcie Strategii, maleje.

Odnosił się również do punktu: aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W roku bieżącym na ten cel przewidziano 100 tys. zł i na rok 2021 również 100 tys. zł. W jego przekonaniu jest to bardzo wysoki koszt. W formie zapytania będzie dociekał, co się na tę kwotę składa.

Zwrócił uwagę na apel przewodniczącego Komisji Budżetu i Finansów Leszka Plucińskiego skierowany do radnych PiS o nadzór nad polityką budżetową wydatkowania przez rząd pieniędzy dla samorządów. Podkreślił, że nadzór nad rządem pełnią posłowie a nie radni samorządowi. Ale radni samorządowi pełnią nadzór nad pracą zarządu, samorządu i radni PiS będą się do tego nadzoru przykładać.

Poinformował, że klub radnych Prawa i Sprawiedliwości będzie głosował przeciwko projektowi budżetu na 2021 rok.

Przewodniczący Klubu Radnych Polskiego Stronnictwa Ludowego **Paweł Zgórzyński**, w imieniu klubu powiedział: „Przystępujemy dziś do uchwalenia budżetu na rok 2021, budżetu będącego kompromisem między potrzebami społeczeństwa a możliwościami finansowymi województwa. Zakłada on równomierny rozwój w zakresie działań wynikających

z zadań, które nakłada na samorząd ustawa o samorządzie wojewódzkim. Planowany na rok następny budżet jest szczególny. Panująca pandemia niewątpliwie wpłynęła na stan naszej gospodarki, a co za tym idzie i na stan finansów samorządu w roku bieżącym oraz w planach na rok przyszły.

Potrzeby województwa jak co roku są ogromne, ale wieloletnie strategiczne i dobre planowanie pozwala stopniowo i systematycznie zaspokajać potrzeby naszych mieszkańców w stopniu wynikającym z możliwości naszego budżetu. Zapotrzebowanie na środki wynika z planowanych inwestycji jak i wydatków bieżących oraz wynika z planów pozyskania środków zewnętrznych na realizację inwestycji.

Dokonując analizy przedstawionego przez zarząd województwa budżetu na 2021 rok, należy uwzględnić przede wszystkim takie wartości jak:

- dochody, na które ani zarząd, ani sejmik nie mają zbyt dużego wpływu,
- wydatki dostosowane do potrzeb województwa,
- deficyt budżetu województwa.

Na temat dochodów mówił już radny Leszek Pluciński i skarbnik województwa. Dlatego w swoim wystąpieniu skupię się na wydatkach. Wśród nich ważniejsze pozycje to:

- dział 600 Transport i łączność – 435 588 mln zł, z czego ponad 90 mln zł przeznaczamy na krajowe pasażerskie przewozy kolejowe i 35 mln zł na krajowe pasażerskie przewozy autobusowe. Od wielu lat podczas sesji budżetowych dyskutujemy o tych wielkościach. A w tym roku szczególnie wiele kontrowersji budzi sieć połączeń kolejowych i wielkość dotacji. Możemy dyskutować czy ilość połączeń jest wystarczająca czy nie, czy zwiększać dotacje do kolejowych przewozów pasażerskich. Pytanie kosztem czego? Czy kosztem remontu dróg wojewódzkich, kosztem Opery Nova, czy może któregoś z innych działów. A może kosztem zwiększenia deficytu na koniec roku. Dług jednak przyjdzie nam kiedyś spłacić.

W roku 2021 przeznaczymy 300 mln zł na dotacje dla Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy. Z czego ponad 46 mln zł przeznaczone będzie na funkcjonowanie zarządu dróg i bieżące utrzymanie dróg wojewódzkich. Na inwestycje wydamy zatem około 254 mln zł. Tych inwestycji jest dość dużo, budowy dróg, ścieżek rowerowych i pieszo rowerowych, remonty wiaduktów itd. Dobrze by było, gdyby te wszystkie inwestycje wreszcie zostały wykonane w 100 %, a patrząc dziś na przeprowadzone przetargi i wykonane inwestycje w mijającym roku można mieć nadzieję, że koszty budowy dróg wreszcie się ustabilizują, a może nawet zaczną spadać (choć o spadki będzie trudno mając przed sobą perspektywę zapowiadanych podwyżek energii czy podwyższenie płacy minimalnej) Mamy tę świadomość, że kluczem do rozwoju województwa jest rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej. Tam, gdzie region jest dobrze skomunikowany powstają nowe zakłady, nowe miejsca pracy tam, gdzie brak dobrych dróg przedsiębiorcy nie inwestują. Mnie osobiście

cieszy i mam nadzieję, że po wielu latach starań wreszcie ruszy modernizacja drogi 563 relacji Rypin - Żuromin w województwie mazowieckim.

- dział 720 Informatyka ponad 71 mln zł,
- dział 750 Administracja publiczna - ponad 157 mln zł,
- dział 801 Oświata i wychowanie ponad 90 mln zł (subwencja oświatowa 63,70 mln zł w roku 2020 wydatki te wynosiły 80 mln zł, a subwencja przyjęta w budżecie na bieżący rok wynosiła 62,8 mln wzrost kosztów, to między innymi regulacje płacowe, na które jak widać nie dostajemy pieniędzy rządowych,
- dział 921 Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego -120 mln zł spadek w stosunku do zaplanowanych w roku 2020 o 13,5 mln zł.

Przez kilka lat byłem członkiem Komisji Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii, dziś z ciekawości zwróciłem uwagę na część budżetu podlegającego opinii tej komisji a mianowicie parkom krajobrazowym. W dziale 925 po stronie dochodów mamy kwotę 2.180.000 zł w postaci dotacji celowych z budżetu państwa. Wydatki na utrzymanie parków w roku 2021 wyniosą 8,335 mln zł, z czego na wydatki bieżące 4,791 mln zł i wydatki inwestycyjne 3,54 mln zł. Same płace i pochodne to kwota ponad 3,1 mln zł. W momencie przejścia kompetencji w zakresie parków, samorząd województwa dokładał niewielkie kwoty rządu kilkuset tysięcy złotych. Posiłkował się w tym zakresie środkami z WFOŚiGW w Toruniu. Dziś nie mamy tego źródła przychodów, a przynajmniej nie w takim zakresie, jak to miało miejsce kilka lat temu.

Jak widać na przykładzie oświaty i parków krajobrazowych subwencje i dotacje nie wystarczają nie tylko na inwestycje, ale i na bieżące utrzymanie. Różnica pomiędzy przychodami z subwencji a wydatkami w tych dwóch działach wystarczyłaby na pokrycie połowy planowanego deficytu. Wydatki w wymienionych działach budżetu są bardzo wysokie i zapewne uwzględniają najważniejsze potrzeby. Cieszą nas autopoprawki zarządu do przyszłorocznego budżetu uwzględniające uwagi radnych.

Budżet na rok 2021 zakłada deficyt budżetowy w wysokości 74,3 mln zł. Możemy dyskutować czy to dobrze czy źle, ale przy tak dużym planie inwestycji na etapie planowania i wielkościach dochodu wielkość ta nie jest wielka. Nie musimy się bać deficytu, jeżeli te pieniądze zostaną wydatkowane na rozwój naszego województwa. Jeżeli przeznaczymy je na rozwój infrastruktury drogowej, ochronę zdrowia, oświatę czy kulturę. Wiadomo, że deficyt jest finansowany kredytami i kiedyś przyjdzie je spłacić. Ale wierzymy, że planowane inwestycje przyniosą nam konkretne korzyści. Wierzymy, że, inwestycje będą swego rodzaju impulsem rozwoju gospodarki regionu w dobie pandemii.

Projekt budżetu na 2021 rok uwzględnia potrzeby mieszkańców naszego województwa w stopniu wynikającym z możliwości dochodów budżetowych, możemy się spierać, które inwestycje są ważniejsze, które zadania powinny być wykonane, jako

pierwsze. Zapewne wszyscy byśmy chcieli, aby środków w budżecie wystarczyło na budowę i remonty wszystkich dróg wojewódzkich, aby w najbliższych latach powstał czwarty krąg Opery Nova, aby wyremontować filharmonię, dofinansować wszystkie imprezy kulturalne, utrzymać dotychczasową sieć połączeń kolejowych. Podział środków w projekcie budżetu na 2021 rok uważamy za dobry może nie doskonały. Klub Radnych Polskiego Stronnictwa Ludowego będzie głosował za przyjęciem projektu budżetu w zaproponowanym nam wraz z autopoprawkami przez zarząd kształcie”.

Marszałek **Piotr Całbecki** odczytał stanowiska Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w sprawie:

- opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej w Bydgoszczy (zał. nr 19),
- opinii Komisji Budżetu i Finansów (zał. nr 20).

Następnie odbyła się dyskusja.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** uzupełnił wypowiedź przewodniczącego Klubu Radnych PiS Michała Krzemkowskiego. Powiedział, że w końcu zostało ustalone, że różnica w wydatkach na dotacje dla przewozów pasażerskich kolejowych między tym rokiem a zapisanymi w projekcie na przyszły rok, wynosi około 14 mln zł. Więc o taką kwotę klub radnych wystąpił w piątek 18 grudnia br. do zarządu województwa na zwiększenie środków na przewozy regionalne kolejowe. Niestety marszałek z tej propozycji nie skorzystał. Szkoda, bo miałby możliwość jak najszybszego renegotjowania umów z przewoźnikami. Kwota 82,6 mln zł pojawiła się już 28 września 2020 r. w uchwale zmieniającej wieloletnią prognozę finansową, czyli marszałek negocjując z przewoźnikami regionalnymi umowy miał „z tyłu głowy” tę kwotę. Wyraził opinię, iż szkoda, że tak się stało, bo zapewne nie miał możliwości podpisania korzystniejszych dla pasażerów umów. Podkreślił, że Klub Radnych PiS domaga się zwiększenia o 14 mln zł dotowania przewozów pasażerskich kolejowych w regionie, a kwotę tę można łączyć ze wskazanych przez radnego Michała Krzemkowskiego pozycji.

Radny **Stanisław Pawlak** zwrócił uwagę na wystąpienie przewodniczącego Komisji Budżetu i Finansów, w którym uzmysłowił on wszystkim, jak rodzi się budżet i co może nas czekać po jego uchwaleniu. Tylko na bazie tego wystąpienia można wyrazić opinię o projekcie budżetu na przyszły rok. Ze swojego punktu widzenia uważa, że jest to budżet o wysokich dochodach, ale i o bardzo wysokich wydatkach. W autopoprawce zarząd przyjął dodatkowe dochody – ponad 96 mln zł, co dało 1.207 mln zł oraz w tej samej kwocie zwiększył wydatki do kwoty 1.282 mln zł. Gdyby były jeszcze dodatkowe źródła dochodów, to te wydatki wymagałyby jeszcze wyższych pieniędzy. Prawda jest również taka, że dużo zaplanowano się środków na wydatki inwestycyjne, bo aż 532 mln zł. Zapytał, jak to jest, że my planujemy na początku roku wysokie wydatki inwestycyjne, majątkowe, natomiast w ciągu roku, na każdej sesji można usłyszeć głosy w sprawie braku realizacji inwestycji.

W tym planie coś nam nie funkcjonuje, np. wspomiane już drogi, których realizację przenosimy na następne lata. Można podawać różne tego argumenty, ale w jego opinii jest to brak nadzoru ze strony inwestora. Podobna sytuacja jest w przypadku Pałacu w Wieńcu. Na swoją interpelację otrzymał odpowiedź, która nic mu nie mówi i dlatego wymagała dopytania. W budżecie są zaplanowane środki na realizację tego zadania, a postęp prac jest niewłaściwy – opóźnienie czteromiesięczne. Na pytanie, w jakim terminie ma być zakończone to zadanie, nie otrzymał odpowiedzi. Dlatego zapytał, czy przetarg na wyposażenie budynku jest w ramach umowy, czy nie. Jest to jeden z przykładów, że nie wiadomo, kiedy mają być zakończone poszczególne inwestycje w realizacji.

Na koniec odniósł się do otrzymanej informacji nt. drogi 265 Brześć Kujawski – Kowal. Znowu nie wiadomo, kiedy będzie końcowy odbiór, mimo że termin był do końca listopada br. Zaczęły się odbiory cząstkowe z udziałem gmin. Przesłane zostały mu uwagi, m.in. gmina Brześć Kujawski do odcinka 4 km zgłosiła prawie 60 uwag. Zapytał, dlaczego nie możemy doczekać się nadzoru inwestorskiego. Miało być stworzone biuro projektowe, przy departamencie; mieli być inspektorzy nadzoru. Nie ma. Robią to inne osoby. O drogach radni mówią najczęściej w ciągu roku. Choć są na nie środki, to postępu prac nie ma. Życzy, aby w 2021 r. to się zmieniło.

Radny **Marek Hildebrandt** powiedział, że nie może cieszyć się z tego projektu budżetu, skoro brakuje w nim ponad 72 mln zł, na które trzeba wziąć kredyt. Analizując budżet pierwszego półrocza 2020 r. stwierdził, że dochody z podatków były na poziomie 60%. Nie wykonano dochodów majątkowych, ale one nie są wykonywane już od 5-6 lat i są przesuwane z roku na rok. Najbardziej martwi go wysokość zadłużenia województwa w wysokości aż 400 mln zł. Przeraza go całe zadłużenie województwa, do którego dochodzą inwestycje medyczne i za chwilę dojdą jeszcze inwestycje regionalne. Uważa, że ten budżet nie jest rozwojowy, prowadzi do zadłużenia województwa, a w końcu do niewypłacalności. Już dzisiaj trzeba ciąć wydatki w niektórych działach, jak np. w przewozach regionalnych. Uważa, że z tymi przewozami trzeba było już dawno zrobić porządek. Jeżeli cała gospodarka Polski ma być gospodarką rynkową, to my nie powinniśmy do każdej naszej spółki dokładać po 2-3 mln zł. Wyraził opinię, że na dłuższą metę tak się nie da. Przyznał rację radnemu Stanisławowi Pawlakowi, że brak jest nadzoru właścicielskiego. Uważa, że w spółkach są duże zaniedbania. Myślał, że inwestycje wojewódzkie będą motorem rozwojowym dla przedsiębiorców. Niestety nic się takiego nie stało. Uważa, że przedłożony projekt budżetu nie rokuje na przyszłość. Nie ma nadziei, że przyjdą lepsze lata. Dlatego powinno się budżet bilansować i spłacać zaciągnięte kredyty, a nie brać kolejne.

Radny **Jerzy Gawęda** powiedział, że budżet jest oceniany w różny sposób, ale przede wszystkim poprzez jego główne filary, które mają wpływ na życie społeczno-gospodarcze społeczeństwa. Poprzez zmniejszenie wydatków na przewozy kolejowe

zmieniona zostaje filozofia komunikacyjna – transport pasażerski kierowany jest na drogi. A należy podkreślić, że kolej jest przyjazna środowisku. Zmieniając tę filozofię stwarzamy szereg problemów, np. związanych z parkingami. O tym, że będą mniejsze wpływy zarząd wiedział już dużo wcześniej i mógł się lepiej przygotować do cięć w poszczególnych działach budżetu. Zwrócił również uwagę, że utrudniając ruch komunikacyjny pogarszamy jakość życia mieszkańców żyjących poza głównymi ośrodkami miejskimi. To nie jest tylko młodzież szkolna, czy studenci, ale również osoby dojeżdżające do pracy. Stwierdził, że przy takim podejściu zarządu województwa, nie może głosować za przyjęciem tego budżetu. Przypomniał, że na terenie naszego województwa nie ma wiele tras szybkiego ruchu, a stan technicznych dróg nie jest dobry, wręcz są niebezpieczne. Dlatego uważa temat komunikacji w województwie, jako niezamknięty, do którego radni powinni powrócić i jeszcze raz się nad nim pochylić.

Wiceprzewodnicząca sejmiku **Agnieszka Kłopotek** powiedziała, że budżet województwa na 2021 r. nie jest idealny, ale rzadko kiedy jakiś budżet jest idealny, bo zawsze będą osoby niezadowolone. Zwróciła uwagę, że budżet na 2021 r. był planowany w wyjątkowej sytuacji – pandemii. Sytuacja jest nadal dynamiczna i nie wiadomo co będzie w przyszłym roku. Dlatego trudno jest zaplanować taki budżet, który będzie zadawał wszystkim. Odnośnie środków, które zostały ograniczone na połączenia kolejowe powiedziała, że nie ma aż tak dużej różnicy w stosunku do ubiegłego roku. Przypomniała, że kiedy we wrześniu były planowane środki, to nie zdawano sobie sprawy, że w momencie przed podpisaniem umów, przewoźnicy tak bardzo podniosą stawki pociągokilometra. Taka sytuacja na pewno zaskoczyła marszałka i zarząd przy podpisywaniu umów. Myśli, że dzisiejszych dyskusjach sytuacja jest na tyle poważna, że należy do tego tematu wrócić. W każdym budżecie planowana jest rezerwa, więc być może będzie można z niej skorzystać, aby pokryć pewne wydatki związane z połączeniami. Należałoby się jeszcze zastanowić nad cięciami w niektórych częściach budżetu, aby dokonać zmian w trakcie przyszłego roku.

Radny **Jacek Chmarzyński** powiedział, że w kontekście opinii zarządu, opinii RIO, a przede wszystkim w kontekście kryzysu epidemicznego, a także w kontekście nierównego traktowania samorządów przy podziale środków z funduszu lokalnego, ale przede wszystkim w kontekście woli współpracy, z którą Polacy mają nieustający problem, a bez której nie uda się zbudować wielkich rzeczy, potrzebna jest współpraca pomiędzy samorządem a państwem. Z uwagi na to wszystko zadeklarował, że będzie głosował za przyjęciem przedłożonego projektu budżetu, pomimo że nie jest to budżet jego marzeń. Jego precedens jest wyrazem sprzeciwu przeciwko utartym, niedobrym standardom uprawiania polityki. Jest też wołaniem o nową jakość w życiu politycznym. Uważa, że może byłoby dobrze gdybyśmy się w końcu nauczyli mądrze różnić, nie dzieląc się przy okazji i nie oddzielając się od siebie.



Radny **Jacek Gajewski** powiedział, że podczas dzisiejszej sesji wiele emocji wzbudza temat dotowania kolejowych przewozów pasażerskich. W związku z tym przedstawił różne wskaźniki procentowe z tego zakresu: w roku ubiegłym na ten cel przeznaczaliśmy 92 mln zł, teraz 82,6 mln zł + 4 mln zł (czas trwania umowy nie pokrywa się z rokiem kalendarzowym), to tu jest spadek od 6% do 10%. Umowa z Polregio – 3,5 mln zł pociągokilometrów w stosunku do 2,2 mln zł pociągokilometrów, to spadek o 37%; stawka zmieniła się z 13,06 zł na 20,37 zł, to jest wzrost o 60%.

Marszałek **Piotr Całbecki** podziękował wszystkim, którzy pracowali nad przygotowaniem projektu budżetu na 2021 r. tj. skarbnikowi i całemu Departamentowi Finansów. Podziękował radnym za merytoryczną dyskusję mimo wielu różnic, za chęć porozumienia. Bez tej współpracy i wzajemnej solidarności nic nie jesteśmy w stanie zrobić. Jeżeli przedmiot troski, wspólnego pochylenia się nad najbardziej potrzebującymi miałby stanowić powód do różnic i do budowania swojej pozycji w takich trudnych czasach, to nie jest to właściwa postawa. Każdy w sumieniu rozpatrzy, jaką postawę dzisiaj prezentuje, w jaki sposób podchodzi do wspólnych problemów. Uważa, że wypowiedzi radnych były bardzo budujące i za nie bardzo podziękował. Przewodniczącemu Komisji Budżetu i Finansów podziękował za refleksyjną i horyzontalną opinię, za nutę przestrogi. Podziękował również przewodniczącej sejmiku i wszystkim, którzy opiniowali przedłożony projekt budżetu. Wie, jak wielkie są oczekiwania wobec budżetu województwa, jak i środków unijnych.

Myśli, że przedłożony projekt budżetu jest lepszy od poprzednich, ale trzeba być w permanentnej gotowości. Zgadza się z opinią, że należy przyspieszać, racjonalizować wydatki. To na pewno będzie robione. Tam, gdzie są one do poniesienia, należy je jak najszybciej realizować, bo nie wiadomo, co będzie w drugim półroczu 2021 r. Ogólna refleksja, jaka wysuwa się do wszystkich wystąpień to ta, że nasze możliwości inwestycyjne zależą od nadwyżki finansowej. W ogólnym ujęciu należy stwierdzić, że możliwości samorządów z roku na rok maleją. 5-10 lat temu były one na poziomie około 30 mld zł per saldo – biorą pod uwagę wszystkie wydatki samorządów w Polsce. Obecne są na poziomie 15 mld zł przy 330 mld zł, którymi zarządzają samorzady w Polsce. To pokazuje tendencję, którą obserwujemy od wielu lat, i o której jest mowa na różnych forach. Na tym polega dialog, aby dzielić się nie tylko zadaniami, ale również kompetencjami i możliwościami. Jeżeli samorządom ogranicza się te możliwości finansowe, to niech nikt się nie dziwi, że w geście desperacji samorzady zaczynają się zadłużać, bo liczą na to, że wydatki na inwestycje przyniosą w przyszłości jakieś możliwości spłaty, ale przede wszystkim chcą wypełnić swój obywatelski obowiązek. Każdy samorząd jest do czegoś powołany. Więc jeżeli nie ma innej drogi, to musi i chce na rzecz swoich mieszkańców podejmować czasami takie zobowiązania, które tym bardziej dzisiaj, kiedy wszystko zaczyna

się chwiać, nie wiemy jak będziemy spłacać. Zgodził się z radnym Markiem Hildebrandtem, że trzeba zredukować deficyt. Zrobiliśmy to w latach poprzednich, gdy widzieliśmy ścieżkę wzrostu, budżet był bilansowany. Dopiero ten rok, po raz pierwszy, zakończymy deficytem. Nie wiem, jak będzie to wyglądało w 2021 r. W budżetach wszystkich samorządów w ciągu ostatnich pięciu lat o 5% spadły przychody z tytułu odpisów podatku od PIT-u. Oznacza to, że kiedy rozwijała się gospodarka dochody państwa z tytułu podatków, które płacą przedsiębiorcy, rosły. Obecnie maleją subwencje a rosną dotacje celowe czyli takie, które są dedykowane konkretnemu przedsięwzięciu, np. na 500+. Są to pieniądze znaczone, których samorzady same nie mogą zadysponować w sposób, jaki by chciały. Dodał, że 50% wszystkich wydatków, w naszym województwie jeszcze tak nie jest, ale ogólnie w Polsce jest tak, płynących z budżetów samorządów musi uzupełniać subwencję oświatową. To znaczy, że pensje nauczycieli, ich wzrost, jest przenoszony w dużej mierze na samorzady. W sytuacji, w jakiej jesteśmy, balansujemy cały czas na granicy, która nie jest satysfakcjonująca. Nie jest ona komfortowa przy tworzeniu jakiejś perspektywy, spójnej koncepcji przyszłości. Mimo wszystko budżet ten cieszy, ponieważ jeżeli w strukturze wydatków 41% są to wydatki majątkowe, to w poprzednich latach nie było pod tym względem tak dobrze. Ale, cieniem kładą się wszystkie obawy, które już dzisiaj widzimy. Nie ma tego entuzjazmu, ponieważ zagrożeń jest coraz więcej. Z kolei 45% budżetu są to środki unijne. Na szczęście mamy te pieniądze zagwarantowane. Tu też jest ale. Rząd nie miał prawa tak potraktować naszego województwa przy podziale środków w ramach Funduszu Inwestycji Lokalnych. Z całej puli tych środków nasze województwo otrzymało tylko 3,5% chociaż mieszkańców regionu jest 5,5% w stosunku do wszystkich mieszkańców w Polsce. Coś nie zadziało jak należy. Pomija fakt, że żadna z naszych inwestycji nie została uwzględniona, a zgłoszone były różne projekty. Dużą nadzieję daje Krajowy Plan Odbudowy. Jako współprzewodniczący Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu pytał o kryteria podziału środków. Otrzymał odpowiedź, że ich na razie nie ma. Powstaje Krajowy Plan Odbudowy, który ma być zaakceptowany przez Komisję Europejską. I jeżeli ma się to znów odbywać tylko poprzez zgłoszenie fiszek projektowych i wyboru tych projektów według własnego uznania przez stronę rządową. Nigdy nie dojdziemy do zrównoważonego rozwoju kraju, kiedy nie będą uwzględniane ważne czynniki, jak ten, w jakim stopniu pandemia dotknęła dany region, jaki miała wpływ na ograniczenia rozwojowe. Prosił, abyśmy mogli stworzyć swój własny regionalny plan odbudowy po to, aby stał się on elementem narodowego programu. Niestety, prośba ta jest na razie bez odpowiedzi. Coś się dzieje poza nami i nie wiadomo, na co możemy liczyć, a są to gigantyczne pieniądze – miliardy z funduszy zwrotnych. Gdyby jakaś część z nich do nas napłynęła, do naszej dyspozycji, wiedzielibyśmy co z nimi zrobić. Jesteśmy razem wspólnotą samorządową, osoby z opozycji i te, które dzisiaj sprawują władzę. Nie może to być narzędzie do konkurowania kosztem rozwoju

całego województwa. Samorządowcy są już coraz bardziej bezsilni. Tak to zaczyna funkcjonować. Nadzieję dają decyzje Komisji Europejskiej, że samorządy otrzymają pieniądze unijne. Spodziewamy się, że jeszcze w przyszłym roku w ramach RPO dostaniemy środki w wysokości może nawet 500 mln zł. Będą to środki bezzwrotne, przeznaczone na wspieranie gospodarki – bezpośrednio dla przedsiębiorców. Poprosił, aby nie patrzeć w przyszłość tylko w czarnych barwach. Zarząd województwa postara się, aby cały katalog zadań wpisany do realizacji został wypełniony. Na pewno będzie potrzeba jeszcze większa współpraca różnych partnerów. Np. linia kolejowa z Torunia do Sierpca – wielokrotnie była o niej mowa. Został ogłoszony konkurs na przygotowania różnych przystanków, miejsc rowerowych, samochodowych, aby tam je zostawiać i dalej jechać koleją, na który nikt się nie zgłosił. Dlaczego? Trzeba to zbadać. Zapewnił, że nikt nie myśli o tym, aby zrezygnować z transportu kolejowego, ale musi to być spójna polityka i uzgodnienie w środowisku, jak ostatecznie ma ten rozwój wyglądać. W niektórych obszarach współpraca nie układa się dobrze. Takim przykładem może być port lotniczy, gdzie samorząd województwa został sam, nikt nie pomaga. Pomimo tego podjęto decyzję o jego utrzymaniu. Przekazaliśmy 12 mln zł na dokapitalizowanie spółki, a rząd 200 tys. zł wsparcia.

Uważa, że można nie promować województwa, ale nie można zapomnieć o tym, że z tej puli przeznaczane są środki na eventy sportowe, kulturalne, jakże potrzebne w dobie pandemii. Wiele organizacji, które się tym zajmują, z tych środków korzystają. Powiedział, że z 2 mld zł, które są przeznaczane na telewizję, można proporcjonalnie przekazać naszemu województwu 50 mln zł, które bardzo by się przydały. A PKN Orlen przeznaczył 150 mln zł na zakup prywatnej spółki Polska Press.

Wyjaśnił, że w roku ubiegłym przeznaczaliśmy na organizację przewozów regionalnych, nie licząc Funduszu Kolejowego, 92 mln zł do 13 grudnia br. i od tego dnia do 13 grudnia przyszłego roku (tak się budżetuje koleje) mamy zapisane na ten cel 86 mln zł. Różnica między dwoma latami nie wynosi 14 mln zł, lecz niecałe 6 mln zł. Ilość środków przeznaczonych na organizację zelektryfikowanych (obsługiwanych przez Przewozy Regionalne – Interregio) są nieznacznie większe. Chciałby, aby przyszły rok rozpocząć z nutą optymizmu, że sami nie zostaniemy z problemami, lecz będziemy się nawzajem wspierać. Nawet, jeżeli trzeba coś powiedzieć, bo należymy do takich czy innych partii i mamy swoich zwierzchników, jednak nie zapominajmy o tym, że na końcu zostajemy tutaj sami z tymi problemami. Musi być jakaś nić porozumienia, bo my nic bez rządu nie zrobimy. Powtarza wszędzie, że jego współpraca z wojewodą jest wzorcowa, ale co z tego, jeżeli nie możemy przebić się z naszymi projektami, które powinny skutkować środkami finansowymi.

Poinformował radnego Stanisława Pawlaka, że remont Pałacu w Wieńcu zostanie zakończony we wrześniu 2021 r. Będzie jeden wykonawca.

Na koniec podziękował wszystkim radnym za współpracę i wyrozumiałość. Poprosił o poparcie tego budżetu, który nie jest zły, życząc abyśmy potrafili go zrealizować. Jednocześnie poprosił radnych o włączenie się do pracy przy rozwiązywaniu problemów z transportem publicznym w naszym województwie, bo to jest wspólne zadanie zaczynając od najmniejszej gminy, poprzez powiaty i samorząd województwa. Myśli, że jesteśmy w stanie wypracować spójny system transportu, który będzie satysfakcjonujący dla podróżnych, ale też będzie narzędziem rozwojowym dla naszego województwa. Zgodził się, że od spójności komunikacyjnej, od transportu publicznego bardzo wiele w tym obszarze zależy.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** ad vocem odniósł się do 200 tys. zł pomocy ze strony rządu dla portu lotniczego. Wyjaśnił, że kwota ta nie mogła być wyższa, bo byłoby to naruszenie przepisów pomocy publicznej. Było to wyrównanie do strat, które poniósł port lotniczy względem roku poprzedniego.

Zaznaczył również, iż nie powiedział, żeby zrezygnować z promocji województwa, lecz aby budżet na promocję zmniejszyć dostosowując go do okoliczności, tj. mniejszej aktywności społeczno-gospodarczej społeczeństwa i mniejszego popytu, a przede wszystkim trudnej sytuacji budżetowej. Dodał: „Wierzę, że poza zwierzchnikami, mocodawcami mamy też swoje poglądy. Ja Pana poglądy szanuję i mam nadzieję, że Pan moje też zechce dostrzec i uszanować. Nikt nie ingerował w moje dzisiejsze przemówienia. Mam nadzieję, że usłyszane dzisiaj uwagi krytyczne nie potraktuje Pan, jako akt wrogości tylko, jako mój wkład i naszego klubu w dalsze realizowanie polityki budżetowej, rozwoju naszego województwa. Co do dotacji kolejowej też nie chciałbym prowadzić sporu ile milionów teraz, ile później. To nie jest istotą sprawy. Istotą sprawy jest to, żeby mieszkańcy naszego województwa byli zadowoleni, albo mieli podstawową satysfakcję korzystania z komunikacji kolejowej. I to jest nasz wspólny cel, tak mi się wydaje. Mam nadzieję, że do tego będziemy dążyć. Będę rozmawiał z kolegami i koleżanką klubową, aby z naszego klubu radnych również zgłosił się chętny do pracy w zespole, który planuje Pan powołać. Co do naszej współpracy, jeżeli chodzi o ingerencję w rozwój naszego województwa, to poprzemy dzisiaj stanowisko, które Pan przygotował. Dlatego nie chciałbym, aby Pan mówił, że nie może liczyć na nasze wsparcie, bo ono zawsze jest, jeżeli są słuszne inicjatywy, jeżeli są dyplomatycznie prowadzone pertraktacje z rządem. Działania wojewody, który przekazał pieniądze na aparaturę dla szpitala w Toruniu też są dowodem na to, że ze strony państwowej jest wola wsparcia i pomocy”.

Radny **Wojciech Jaranowski** nie zgodził się z wypowiedzią marszałka odnośnie porównań dotacji kolejowych. Należałoby porównywać rok do roku, budżet do budżetu. Jeśli marszałek dolicza 4 mln zł z roku 2020 na rok 2021, to należałoby do roku 2020 też dodać

około 4 mln zł z roku 2019 na rozkład jazdy od 13 grudnia do końca roku. Stąd ta różnica jednak wynosi 14 mln zł.

Radny **Michał Czepek** przypomniał, że wielokrotnie podczas sesji sejmiku jeden z radnych PiS mówił, że na wielu połączeniach kolejowych w naszym regionie taniej jest fundować mieszkańcom taksówki niż puszczać wielkie składy taborowe, które kosztują parędziesiąt złotych za kilometr. Jako wiceprzewodniczący Komisji Współpracy Międzynarodowej i Promocji Województwa gorąco zaprotestował przeciwko wypowiedzi radnego Michała Krzemkowskiego nt. promocji województwa, którą uważa za bardzo krzywdzącą i niesprawiedliwą. Klub Radnych PiS jest dobrze reprezentowany w tej komisji. Na jej posiedzeniach, gdy analizowane są wszystkie wydatki Departamentu Promocji UM, nikt nigdy nie kwestionował żadnego wydatku. Dodał, że Prawo i Sprawiedliwość na sztandarach niesie politykę historyczną i patriotyczną, a to właśnie m.in. na takie wydarzenia są przeznaczane środki z promocji województwa. Dlatego poprosił o precyzyjne wypowiedzenie się na ten temat.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** ad vocem powiedział, że nie wie w czym i dla kogo jego wypowiedź na temat zmniejszenia funduszu na promocję województwa była krzywdząca. Utrzymanie wysokości budżetu województwa w przyszłym roku na poziomie roku bieżącego uważa za niezasadne.

Radny **Michał Czepek** powiedział, że wszystkie zadania związane z rocznicą powrotu Pomorza do Macierzy, które były realizowane w gminach, powiatach były finansowane z budżetu promocji województwa.

Skarbnik **Paweł Adamczyk** wyjaśnił, że umowa z Arrivą i Przewozami Regionalnymi na poprzedni rozkład jazdy to łącznie: 94,6 mln zł; umowa z Polregio i Arrivą to 89,4 ml zł na nowy rozkład jazdy pociągów.

Na tym zakończono dyskusję.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zarządziła głosowanie uchwał:

- w sprawie wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2039 – projekt zarządu województwa – druk nr 96/20 wraz z autopoprawkami zarządu województwa; wynik głosowania: 19 za, 7 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik podjął uchwałę.

Radna Małgorzata Taranowicz, radny Marek Hildebrandt, radny Roman Jasiakiewicz zgłosili, że ze względów technicznych nie mogli oddać głosu.

- przewodnicząca zarządziła reasumpcję głosowania w sprawie wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2039 – projekt zarządu województwa – druk nr 96/20 wraz z autopoprawkami zarządu województwa; wynik głosowania: 19 za, 10 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik podjął uchwałę.

- w sprawie budżetu województwa na rok 2021 – projekt zarządu województwa – druk nr 97/20 wraz z autopoprawkami zarządu województwa; wynik głosowania: 19 za, 10 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik podjął uchwałę.

Przewodnicząca sejmiku serdecznie podziękowała marszałkowi, zarządowi województwa oraz skarbnikowi za przygotowanie najważniejszych dokumentów finansowych Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnych punktów porządku obrad, które przewidywały:

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie zmiany wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2020-2038 – projekt zarządu województwa – druk nr 117/20 (zał. nr 21); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: głosowania: 4 głosy za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 19 głosów za, 9 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie zmiany budżetu województwa na rok 2020 – projekt zarządu województwa – druk nr 118/20 (zał. nr 22); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: głosowania: 4 głosy za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 17 głosów za, 10 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie ustalenia wykazu wydatków, które nie wygasają z upływem 2020 r., terminów ich dokonania oraz planów finansowych – projekt zarządu województwa – druk nr 119/20 (zał. nr 23); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 17 głosów za, 10 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zarządziła 30-minutową przerwę w obradach.

- przerwa -

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** wznowiła obrady po przerwie i przystąpiła do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, który przewidywał rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ – projekt zarządu województwa – druk nr 105/20 (zał. nr 24) wraz z autopoprawką zarządu (zał. nr 25). Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała pozytywnie projekt uchwały; wynik głosowania: 6 głosów za, 1 przeciw, 0 wstrzymujących (zał. nr 26).

Marszałek **Piotr Calbecki** na wstępie powiedział, że dzisiejszy dzień jest jednym z ważniejszych dni w pracach sejmiku, funkcjonowania województwa kujawsko-pomorskiego, jak również jego i zarządu województwa. Dokument, dzisiaj przedłożony radnym do zaakceptowania, jest owocem dwóch dekad pracy i funkcjonowania Województwa Kujawsko-Pomorskiego, ponieważ dzisiejsza Strategia jest kolejną odsłoną naszego rozwoju, która jest planowana w oparciu o dotychczas realizowane strategie województwa.

Następnie przeszedł do prezentacji Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku (prezentacja zał. nr 27).

Na koniec wypowiedzi serdecznie podziękował wszystkim za wysiłek włożony do przygotowania tego projektu. Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego – Strategia Przyspieszenia 2030+ jest udziałem nas wszystkich. Wyjaśnił symbolikę szachownicy znajdującej się na okładce Strategii – pokazuje ona złożoność, ale i piękno naszego województwa. Kwadraty stanowią jedną, spójną, harmonijną całość. Duży kwadrat, symbolizujący nasz region, składa się z mniejszych, równorzędnych, partnerskich, szanujących się nawzajem, współpracujących na zasadzie solidarności, komplementarności i współodpowiedzialności.

Dziękując powiedział, iż uważa, że dziś robimy mały, a może duży krok dla naszych dzieci, wnuków, bo to następne pokolenia będą pisać kolejną strategię rozwoju województwa.

Następnie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zapowiedziała wystąpienia gości.

Prezydent Miasta Bydgoszczy **Rafał Bruski** powiedział, że każda strategia dla samorządowców jest bardzo ważnym dokumentem, w którym są zapisane nasze marzenia i przyszłość. On takie dokumenty tak traktuje. Na ile uda się to wszystko, co jest w strategii zapisane zrealizować, zależy nie tylko od nas samorządowców, ale także od tego jaka będzie sytuacja na świecie (przykład pandemii), ale także jak będzie wyglądała polityka rządu w zakresie współpracy z samorządami. Wie, że trudność tego dokumentu polega na tym, że nasze województwo jest bardzo zróżnicowane. Są małe wsie, małe miasteczka, miasta i miasta stołeczne i dokument ten musi dostrzegać wszystkie ich potrzeby i starać się szukać zdrowego kompromisu, rozsądku, właściwie stawiać akcenty. Jakość życia mieszkańców to coś, co jest kluczem, bardzo pojemnym sformułowaniem. Wie, że trudno jest zbudować tę samą jakość życia na wsi i w mieście. Ale taki cel jak najbardziej rozumie i akceptuje. Lista projektów kluczowych z poziomu województwa i rządu, lub takie, które miały być wspólnie realizowane, jest bardzo długa. Stąd ten drugi element, poza otoczeniem zewnętrznym, to decyzje rządu w zakresie tego, co z tej listy życzeń, choć niektóre z tych pozycji są już na etapie przygotowań, będzie realizowane. Jest realistą i wie, że marszałkowi nie będzie łatwo, bo spoglądając na ostatnie decyzje rządu dotyczące podziału środków z

Funduszu Inwestycji Lokalnych do naszego województwa trafiło tylko 3,5% tej kwoty przy 5,5% liczby mieszkańców województwa w skali kraju. Zdaje sobie sprawę z tego, że jest to element, który jest poza możliwościami marszałka, bo są to decyzje innych osób. Może wojewoda spróbuje wytłumaczyć, dlaczego to tylko 3,5% a nie 5,5%. W całej Polsce podniosły się głosy, że tak być nie powinno. Powinny być konkretne kryteria podziału środków a nie uznaniowe. Większość uwag do Strategii zgłaszanych przez Miasto Bydgoszcz w formie konsultacji, czy spotkań zostało uwzględnionych. Nie wszystkie, bo jak wiadomo każdy samorządowiec kieruje się dobrem swoich mieszkańców, a trzeba znaleźć kompromis. Dlatego dziękuje za te uwzględnione, a o te nieuwzględnione, jako samorządowiec, będzie jeszcze walczył.

Podsumowując powiedział, że 50 lat temu po raz pierwszy sformułowano ideę dwumiasta Bydgoszcz – Toruń. Przez te 50 lat powstawało wiele dokumentów, w tym trzy ostatnie Strategie województwa uchwalane przez sejmik. To, co było w nich zapisane nie mogło powstać, bo nie było to zgodne z oczekiwaniami Bydgoszczy, decyzjami radnych miasta. Uważa kierunek stołecznego obszaru rozwoju, który jest realizowany głównie z poziomu samorządu województwa, jako pewne idee, projekty, które oba miasta postrzegają, jako kierunek zasadny. Cieszy się, że od pięciu lat Miasto Bydgoszcz funkcjonuje w Stowarzyszeniu Metropolia Bydgoska. Pokazywał tę ideę, że tak naprawdę każde z miast współpracuje i buduje relacje, faktyczne związki funkcjonalne z najbliższym otoczeniem. To jest naturalne zaplecze, te same problemy, sięga się razem po środki finansowe. To jest coś, co łączny, nie wzbudza emocji. Wiadomo, że inna jest rola dużego miasta i inna jest rola tych, którzy to miasto otaczają, ale z wielkim szacunkiem udaje się tę współpracę realizować.

Poinformował, że na ostatnim etapie negocjacji dyr. Adam Stańczyk, za pośrednictwem wiceprzewodniczącego sejmiku Łukasza Krupy, próbował namówić go do tego, aby ich obszar funkcjonalny jeszcze powiększyć. Jest przeciwny temu rozwiązaniu, bo na tym etapie powiększanie granic byłoby sztuczne i na siłę, gdyż jest to obszar spójny pod względem związków funkcjonalnych, doświadczeń, współpracy. Może w przyszłości, jeżeli pojawi się pomysł szukania współpracy poza granicami tego obszaru, to się zmieni, ale na dzień dzisiejszy nie widzi takiej potrzeby, bo byłoby sztuczne i mało prawdziwe.

Na koniec powiedział, że życie pokaże, ile uda się zrealizować z tego, co jest zapisane w Strategii. Oby jak najwięcej. A na obecny czas życzył wszystkim zdrowia, oraz spokojnych Świąt Bożego Narodzenia.

Prezydent Miasta Torunia **Michał Zaleski** podziękował za zaproszenie i za możliwość zabrania głosu. Powiedział, że Strategia to dokument kompleksowy, kompletny, który powinien pokazać przyszłość województwa na najbliższe lata. Przyszłość rozwojową, o którą nam najbardziej zależy, od najmniejszej wsi do największego miasta w naszym



województwie. Potencjał województwa kujawsko-pomorskiego sprzyja temu rozwojowi, bo przecież tych pól do rozwoju jest bardzo wiele. Uwarunkowań, które otaczają ten szeroki, kompleksowy i zwarty program rozwoju województwa jest bardzo dużo. Niektóre już się wyjaśniają, dopełniają, jak np. decyzje związane z okresem programowania środków unijnych (2021-2027). To także Europejski Program Odbudowy. Tutaj decyzje już zapadły. Nie musimy obawiać się, że Polski w tym przedsięwzięciu nie będzie. Natomiast te uwarunkowania wynikające z sytuacji gospodarczej Europy, Polski a tym samym regionu kujawsko-pomorskiego, jakie mogą być jeszcze przed nami nie są do końca rozeznane. Jest przekonany, że w tym wszystkim potrzebna jest wola uczestniczenia w rozwiązywaniu tego, co można nazwać problemem poza naszym zasięgiem, jak rozwój gospodarki. Mechanizmy dla tego rozwoju również stwarzają samorządy i powinny w tym śmiało i zdecydowanie uczestniczyć. Mechanizmy w postaci tworzenia warunków dla rozwoju firm na terenach naszych gmin, powiatów, czy na terenie całego województwa. To ogólnikowy przykład, który w Strategii zostaje potwierdzony, że to jest również rola samorządów.

Odnosząc się do zagadnień, które związane są z miastem Toruniem, to przede wszystkim w perspektywie rozwoju miasta bardzo liczy na postrzeganie Torunia, jako współstolicy województwa kujawsko-pomorskiego. W nadchodzącym okresie 2030+ dostrzeganie Torunia, jako drugiego, co do wielkości miasta w województwie. Nigdy z tej drugiej pozycji nie rezygnowano ani nie próbowano wspiąć się na pierwszą, bo zdaje sobie sprawę, jakie dane zawierają roczniki statystyczne. Ma też świadomość, że zachowania wewnątrz danego terytorium kreują ludzie. Czasami ci ludzie są bardziej aktywni, czasami mniej. Stara się, aby w Toruniu jak najwięcej osób z taką pozytywną, aktywną kreacją uczestniczyło w rozwoju miasta i to wydaje się w tym wszystkim najważniejsze. Wielkości wynikające z rocznika statystycznego zdają się w tym kontekście schodzić na plan dalszy, aczkolwiek są istotne i w którymś momencie trzeba brać je pod uwagę. Słyszeliśmy o tym, kiedy porównywaliśmy nasze potrzeby, jako województwa do rozdziału środków w ramach Funduszu Inwestycji Lokalnych. W takich sytuacjach jest to istotne, aby o tym nie zapominać. Istotne jest również to, i nie bez przyczyny mówi o pozycji Torunia w województwie kujawsko-pomorskim, ponieważ bez jakiegokolwiek próby rezygnacji z tego zdania, jest zwolennikiem tezy, iż potrzebne jest skupienie aktywności, potencjału, aby osiągać lepsze efekty. Miasta takie, które mają już ten dobry początek w starcie gospodarczym mogą być lokomotywami dla danego obszaru, w tym wypadku dla województwa kujawsko-pomorskiego. Taką rolę Toruń spełnia i jest gotów nadal spełniać w naszym regionie. Znajduje to odzwierciedlenie w Strategii. Znalazło także odzwierciedlenie w decyzjach, które zostały podjęte w jej ostatecznym kształcie, gdzie zdecydowana większość zgłaszanych uwag, wniosków i postulatów przez Miasto Toruń, została uwzględniona.

Ostatni podjęty wątek to obszarowość. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, które do dzisiaj funkcjonują pokazały, iż tworząc pewne rozwiązania obszarowe, wzajemnych powiązań, wzajemnych kompetencji, wzajemnego wspierania się, a nawet koleżeńskości łatwiej coś osiągnąć i zmierzać do jakiegoś celu. Może ze spokojem powiedzieć, że mimo tak trudnego „porodu” ZIT bydgosko-toruński zdał swój egzamin. To jest faktem i nie można tego kontestować, ponieważ jak przeliczy się to na złotówki, efekty rzeczowe w terenie, to tak naprawdę będzie. Natomiast jest oczywiste, że jeżeli trzeba zmienić podejście, inaczej spojrzeć na tę funkcjonalność obszarową, to trzeba to zrobić z całą odwagą. Dzięki również możliwości dialogu z zarządem województwa podjęło wspólną inicjatywę 36 podmiotów samorządowych. Są to 4 powiaty ziemskie, 1 powiat grodzki (stołeczne wojewódzkie miasto Toruń) i 31 samorządów gminnych, w tym gminy miejskie, miejsko-wiejskie i wiejskie. W tym składzie samorządowym rozpoczynamy drogę do zapewnienia na terenie naszej działalności dalszego, aktywnego, efektywnego i zgodnego ze Strategią drogę rozwoju, drogę kreowania zupełnie nowych pomysłów. Będą to nowe pomysły, chociaż nie zawsze. Wypraktykowane od lat sprzężenia z kilkoma gminami i miastem w otoczeniu Torunia są faktem i mogą być wykorzystane. Na tak dużym obszarze do tej pory nie działali. Miejski obszar funkcjonalny Torunia to od niedawna 36 podmiotów samorządowych. Podziękował serdecznie starostom, burmistrzom, wójtom za to, że zgodzili się przyłączyć do takiej wspólnej pracy. Pracy, która zapewne na początku będzie trochę wyboista, ale później będzie to praca zdeterminowana, bo każdy samorząd chce szukać pomysłu na to, aby wspólnie i korzystając nawzajem z tego, co potrafi umiejętnie osiągnąć cele wyznaczone indywidualnie dla swojego obszaru. Myśli, że jest to dobry moment, bo kończy się stary okres programowania środków unijnych, kończy się rok 2020. Należy zacząć coś od nowa, w nowym, innym, dynamicznym składzie.

Na koniec złożył życzenia z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia. Niech to będą święta rodzinne, upływające w dobrej, budującej atmosferze. Na czas nowego roku życzył po trzykroć zdrowia oraz wytrwałości, która razem ze zdrowiem zapewni realizację tak ambitnych celów, jakie zostały przedstawione w Strategii województwa. Podziękował zarządowi województwa, marszałkowi oraz przewodniczącej sejmiku i radnym województwa za prezentację tego dokumentu dającego światło na przyszłość, a nawet jasność. Jako ciekawostkę podał, że dzisiaj w nocy będzie można oglądać koniunkcję Saturna i Júpitera.

W imieniu prezydenta Grudziądza głos zabrał wiceprezydent **Szymon Gurbin**, który powiedział, że radni województwa rozpatrują dzisiaj dokument, który może być istotnym punktem odniesienia dla wszystkich, jako członków regionalnej wspólnoty. Niestety, równie dobrze dokument ten może być tylko piękną w założeniach, lecz w praktyce niewiele znacząca urzędniczą wydmuszką. Wiele zależy od dojrzałości nas wszystkich, jako samorządowców. Oczywiście, każdy reprezentuje pewną grupę obywateli stanowiących wycinek województwa. Tym samym każdy przede wszystkim identyfikuje się ze swoją

lokalną społecznością. Jeśli jednak potrafimy zdobyć się na dojrzałość wykraczającą poza miejscowe ramy dopiero wówczas możemy mówić o faktycznym realizowaniu takiego tworu jak strategia na poziomie województwa. Każda taka strategia będzie fikcją, jeżeli nie wytworzymy w województwie poczucia więzi i wynikającej z niej odpowiedzialności poszczególnych gmin za całość wspólnoty i całej wspólnoty za poszczególne gminy. Ktoś może powiedzieć, że brzmi to górnolotnie, ale może lepiej dopominać się głośno o pryncypia niż bezszelestnie akceptować fikcję. Jako grudziądzanie ufają, że w naszym województwie są możliwe do wypracowania takie standardy, które w przyszłości pozwolą nam o sobie mówić, jako o dość zgranej samorządowej rodzinie. Tak naprawdę cała sprawa sprowadza się w swojej istocie do rzeczy bardzo praktycznej i mało górnolotnej, tj. do podziału środków finansowych między poszczególne miasta i gminy. Pytanie: czy duże ryby w naszym stawie skonsumują wszystko? Czy ta konsumpcja dóbr przez kluczowe miasta rzeczywiście przełoży się na pozytywne i czynione w poczuciu solidarnej odpowiedzialności za całość oddziaływanie na innych członków naszej wojewódzkiej wspólnoty. Należy także zadawać sobie nieustannie pytanie czy my rzeczywiście taką wspólnotę stanowimy. Może jednak jesteśmy bardziej zbiorem zantagonizowanych elementów. Każdy z nas ma swoje ambicje i marzenia. Duże ambicje i piękne marzenia mają również prawo dojrzewać w tych miejscach, które bywają określane prowincją. Ufa, że propozycje do Strategii, które wniósł Grudziądz, będą korzystne nie tylko z perspektywy grudziądzan. Wśród tych propozycji, które udało się przeforsować są:

- włączenie Regionalnego Specjalistycznego Szpitala im. W. Biegańskiego w Grudziądzu placówki o zasięgu subregionalnym, do sieci regionalnych szpitali wielospecjalistycznych zarządzanych przez województwo,
- budowa obiektu wielofunkcyjnego z torem kolarskim w Grudziądzu - ma to być obiekt stanowiący centrum aktywności gospodarczej i sportowej, edukacji ekologicznej wraz z rozrywką wodną i basenami solankowymi,
- budowa S5 z Grudziądza do Ostródy Połączenie Grudziądza z drogą S5,
- przebudowa linii kolejowej 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa.

Pomysłów i propozycji było więcej, ale nie udało się ich przeforsować, m.in. tych dotyczących kultury, dziedzictwa historycznego i turystyki. Władze Grudziądza mają jednak wiele determinacji, żeby tak czy inaczej rozwijać miasto nie tylko z korzyścią dla samych grudziądzan, ale dla wszystkich mieszkańców województwa, wychodząc z założenia, że siła poszczególnych części składa się na potencjał całości.

Prośba kierowana z Grudziądza do wszystkich sprowadza się do tego, by na województwo kujawsko-pomorskie wreszcie patrzeć właśnie, jako na całość. Realizowanie idei zrównoważonego rozwoju ostatecznie będzie korzystne dla nas wszystkich. To jednak

właśnie od nas wszystkich wymaga dojrzałości i elementarnego szacunku oraz zrozumienia potrzeb innych.

W imieniu prezydenta Grudziądza Macieja Glamowskiego serdecznie zachęcił radnych województwa do zagłosowania za proponowaną uchwałą. Przyłączył się również do bożonarodzeniowych i noworocznych życzeń dla wszystkich mieszkańców naszego województwa.

Przewodniczący Konwentu Wójtów Gmin Wiejskich Województwa Kujawsko-Pomorskiego, wójt gminy Cekcyn **Jacek Brygman** w imieniu Konwentu podziękował za możliwość aktywnego brania udziału w pracach nad Strategią rozwoju naszego województwa. Podkreślił, że tak, jak mówili przedmówcy, bardzo wiele będzie zależało od samorządowców, od tych osób, które współdecydują o rozwoju naszego województwa. Martwi go jednak postępujący w ostatnich latach proces centralizacji, osłabiania samorządności – osłabiania kompetencyjnego i ekonomicznego. Stara się zawsze patrzeć bardzo optymistycznie w przyszłość i cieszy się, że ta Strategia jest też tak napisana. Podziękował również za to, że w odpowiednim momencie udało się wspólnie z marszałkiem, z twórcami tej Strategii trochę zmienić jej zapisy, które niefortunnie pojawiły się w pewnym momencie, a dotyczące planowanych zmian administracyjnych w podziale naszego województwa – mowa o gminach tzw. obwarzankowych.

Odniosł się również do tematu transportu, który był już podejmowany w poprzedniej Strategii, czyli do słynnego modelu 60/90 dostępności (model 60/90 to docelowy system funkcjonowania regionalnego transportu publicznego, który zakłada, że dojazd z każdego miasta powiatowego do Bydgoszczy lub Torunia powinien trwać nie dłużej niż 60 minut, a z pozostałych miejscowości nie dłużej niż 90 minut). Dostępności ta w nowym okresie będzie równie trudna do zrealizowania, bo trzeba pamiętać, że jest sporo gmin, terenów oddalonych od stolic naszego województwa. Teraz, przy problemach finansowych dotyczących utrzymania połączeń kolejowych, będzie to bardzo trudne, aby w tym czasie to zrealizować. Stąd wniosek gmin wiejskich, odnośnie dalszego wspierania kwestii krwioobiegu naszego województwa, czyli powiązań sieci dróg wojewódzkich, dostępności powiatów do tych dróg wojewódzkich, ale także dostępności siedzib gmin do powiatu, połączeń pomiędzy siedzibami gmin i terenów inwestycyjnych. Konwent wójtów w swoim wniosku rozszerzył to o kwestię związaną z rozbudową infrastruktury terenów inwestycyjnych nie tylko dla przedsiębiorstw, ale dla rozwoju sieci osadniczej, dla budownictwa mieszkaniowego. Należy pamiętać o tym, że ciągle w Polsce 2/3 samorządów ma problemy demograficzne. Myśli, że należy upatrywać szansy rozwoju naszego województwa w poprawianiu tej infrastruktury, zachęcania mieszkańców województwa, aby w nim pozostali, ale również namawiać osoby z zewnątrz, by chciały się tutaj osiedlić. Należy stworzyć im jak najlepsze warunki do zamieszkania, w tym również gotowe tereny uzbrojone

w dobre drogi, jak i sieci wodociągowo-kanalizacyjne, czy gazowe. Cieszy go to, że poprzeczka została zawieszona wysoko, bo to zawsze mobilizuje do tego, aby te wyższe cele osiągać.

Korzystając z okazji, również w imieniu Konwentu, wszystkim obecnym złożył życzenia bożonarodzeniowe i noworoczne. Dużo optymizmu na przyszły rok i tego, abyśmy potrafili w normalnej rozmowie rozwiązywać jak najwięcej problemów naszych mieszkańców.

Prezydent Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy **Krzysztof Sikora** powiedział, że jego wystąpienie związane jest z dwiema głównymi rolami, jakie pełni, tj. prezydenta sejmiku gospodarczego oraz prezydenta wyższej uczelni w naszym województwie. Sejmik gospodarczy uczestniczył w pracach nad Strategią od samego początku, tj. od stycznia 2019 r., kiedy to odbyła się już duża debata z udziałem pracowników departamentu Urzędu Marszałkowskiego i przedstawicieli organizacji gospodarczych naszego regionu. Debatowano już wówczas, jak podejść do myślenia o przyszłym dziesięcioleciu. Ostatnie spotkanie z dyrektorem Adamem Stańczykiem było kilkanaście dni temu po przedłożeniu tego dokumentu zarządowi województwa. Po drodze było jeszcze kilka spotkań. Podkreślił, że sejmik gospodarczy, przedsiębiorcy z naszego województwa interesują się Strategią bardzo aktywnie. Ma nadzieję, że równie aktywnie będą starali się monitorować ten dokument przez 10 lat, a jednocześnie swoimi działaniami próbować osiągać te cele, które są w Strategii założone.

Jako prezydent Wyższej Szkoły Gospodarki zwrócił uwagę na wypowiedź marszałka dotyczącą porównania roku 2012 do roku 2019 pod względem ilości osób z wykształceniem wyższym, gdzie nastąpił wzrost do 230 tys. osób – prawie 18% mieszkańców województwa ma wykształcenie wyższe. Myśli, że jest to grupa z największymi aspiracjami. Podniósł się również poziom jakości kształcenia zawodowego jak i poziom edukacji. To są przesłanki do tego, aby Strategia ta miała prawo mieć ambitne cele. Mamy też większe doświadczenia, jako obywatele tego województwa, w tworzeniu takiej strategii.

Poinformował, że sejmik gospodarczy organizuje comiesięczne spotkania, podczas których analizowana jest sytuacja związana z pandemią. Tam spotyka się bardzo szerokie grono: od uczelni wyższych, poprzez organizacje współpracujące z biznesem, jak i organizacje samych przedsiębiorców. Podczas ostatniego spotkania sejmiku gospodarczego dużą część czasu zajęło analizowanie Strategii rozwoju województwa. Tak, jak mówili przedmówcy, czy to duże miasta, czy różne grupy społeczne, każdy na swój sposób widzi cele strategiczne, swoją rolę w ich realizacji. To jest naturalne, ale najważniejszym jest znaleźć wspólny mianownik dla naszego działania w województwie kujawsko-pomorskim.

Zwrócił uwagę, że w rozważaniach nad Strategią powtarzała się jedna bardzo ważna kwestia – apelowano o to, aby był coroczny monitoring Strategii, przyjmowany przy końcu roku, albo na początku roku następnego. Aby przyjąć taką zasadę, by można było

monitorować stan realizacji, jak zbliżamy się do tych wskaźników, którymi jest oprzyrządowana Strategia. W ten sposób widoczne byłoby, co udaje się osiągnąć, a co nie. Jednak w czasie pandemicznym musimy liczyć się z tym, że inaczej będzie funkcjonowała społeczność, gospodarka. Podkreślił, że w gospodarce spodziewa się radykalnych zmian. To nie tylko elektronizacja, to inna filozofia. Apeluje o to, aby ten coroczny monitoring odbywał się regularnie i systemowo, tj. aby zawsze był zrobiony dobrze, według pewnej przyjętej metodologii. Wówczas byłby jeszcze jeden element dołożony do filozofii strategicznego myślenia o naszym województwie. Jak marszałek informował, już od 2000 r. rozpoczęło się tworzenie takich strategii. On miał przyjemność uczestniczyć w pracach nad wszystkimi strategiami, nawet tej z 2000 r. Pracował w zespołach, które tę pierwszą strategię tworzyły. Doskonale zdaje sobie sprawę z tego, jak monitorowanie tego, jak przebiega realizacja strategii jest potrzebne nam wszystkim. Nie tylko przedsiębiorcom, czy samorządowcom, ale również mieszkańcom województwa taki sygnał wysłany, że kontrolujemy to, co zaplanowaliśmy będzie bardzo istotny dla przyszłego myślenia.

Podkreślił również bardzo ważne zmiany, których należy się spodziewać po problemach pandemicznych, to zmiany związane z Green Deal, czyli z takim myśleniem o zielonym ładzie, tym zielonym w najszerszym tego słowa znaczeniu, tj. w sensie ekonomicznym czy ekologicznym. Te ogromne dodatkowe pieniądze, które są teraz planowane – oprócz funduszy strukturalnych – muszą spowodować to, że musimy spojrzeć na nasz region w sposób szczególny. Znaczenie dla mieszkańców tego naszego miejsca, jako miejsca doskonałego do mieszkania, przebywania jest bardzo istotne.

Na koniec życzył radnym województwa, aby udało im się te wszystkie założenia krok po kroku realizować. A sam obiecał, że będzie w tych wszystkich działaniach w sposób realny pomagać.

Życzył spokojnych świąt, uśmiechu w tym trudnym czasie i aby można było tę Strategię za 10 lat w takim gronie, i jeszcze większym, podsumowywać.

Członek zarządu Regionalnej Agencji Poszanowania Energii i Środowiska **Szczepan Burak** powiedział, że z tą Strategią związany jest uczuciowo, gdyż uczestniczył czynnie w procesie jej współtworzenia, jako przedstawiciel organizacji pozarządowej, w panelu: przestrzeń i bezpieczeństwo. Nie ma upoważnienia, aby wypowiadać się w imieniu wszystkich kolegów, którzy uczestniczyli w tym panelu, ale w swoim, jako przyrodnika, ekologa pracującego przez wiele lat w służbach ochrony środowiska powiedział, że wypracowane w tym panelu cele, a takim były: adaptacja do zmian klimatu, bezpieczeństwo energetyczne w tym odnawialne źródła energii, poprawa jakości powietrza, edukacja ekologiczna, ład przestrzenny, gospodarka odpadami, ochrona przyrody wszystkie zostały zdiagnozowane i zapisane pośrednio lub bezpośrednio w opiniowanym projekcie Strategii. W Strategii diagnozowano, że realizacja podstawowego celu, jakim jest zapewnienie

mieszkańcom jak najlepszych warunków życia, jest możliwa tylko i wyłącznie w warunkach czystego środowiska i dobrej jakości przestrzeni. Ważnym jest, że zapisano również, że podstawowe kierunki rozwoju gospodarczego województwa, jakim są usługi turystyczne, usługi uzdrowiskowe, czy produkcja zdrowej żywności o wysokiej jakości możliwe są do realizacji tylko w warunkach czystego środowiska. To są zasady gospodarki zrównoważonej. Stan środowiska oraz zagospodarowanie przestrzeni mają w Strategii bardzo ważne zapisy. O wysokiej randze, znaczeniu problematyki środowiskowej świadczy fakt, że wśród pięciu głównych celów znalazł się cel czwarty: dostępna przestrzeń i czyste środowisko, gdzie środowisko przyrodnicze, czysta energia i bezpieczeństwo energetyczne są jednymi z głównych zapisanych kierunków. W kierunkach dotyczących środowiska przyrodniczego zostały sformułowane zadania, które odnoszą się do wszystkich komponentów systemów przyrodniczych w naszym województwie, które wymagają poprawy, albo zachowania, ochrony lub wzmocnienia potencjału.

Z dużym zadowoleniem przyjął fakt, że Strategia bardzo mocny akcent kładzie na problematykę czystej energii i bezpieczeństwa energetycznego formułując zadania ukierunkowane na rozwój niskoemisyjnych systemów transportu publicznego i indywidualnego, energetyki przemysłowej, indywidualnych systemów grzewczych, ale także prokonsumenckich systemów produkcji energii, rozwoju energetyki na bazie OZE (odnawialnych źródeł energii), rozwoju budownictwa pasywnego. W Strategii zapisane jest, że jesteśmy regionem prośrodowiskowym. Celem do osiągnięcia w 2030 r. jest zapotrzebowanie na energię w 100% było realizowane na bazie OZE. Jest to bardzo ambitne zadanie. Obecnie już i tak nasz województwo jest jednym z liderów w kraju, bo prawie 50% wytwarzanej energii pochodzi z OZE.

Podkreślił również, że w Strategii duży nacisk kładzie się na edukację ekologiczną. Trzeba pamiętać o tym, że aby osiągnąć efekty w ochronie środowiska muszą być spełnione trzy zasady: dobre prawo, realizacja przemyślanych inwestycji (jest ich bardzo dużo w wykazie inwestycji kluczowych) i równoległe prowadzona efektywna edukacja ekologiczna.

Zwrócił uwagę, że zagadnieniom proekologicznym w żadnej z poprzednich trzech strategii nie poświęcono tyle miejsca, co przedłożonym projekcie. Strategia ta nie byłaby taka, gdyby nie szeroka, wnikliwa, bardzo profesjonalna diagnoza regionalna. Dokument ten to wartość dodana, który może być potrzebny do wojewódzkiego planu zagospodarowania przestrzennego, czy do programu ochrony środowiska.

Na koniec życzył sejmikowi podejmowania samych udanych, dobrych decyzji dla regionu, a wszystkim życzył wszelkiej pomyślności na święta i wszystkiego dobrego w nowym roku.

Z kolei nastąpiły wystąpienia klubowe.

W imieniu Klubu Radnych Platformy Obywatelskiej głos zabrał **Robert Malinowski**, który powiedział: „Przedstawiana dzisiaj sejmikowi Strategia Przyspieszenia jest czwartą już strategią w historii samorządowego województwa. Rolą pierwszej, sporządzonej bezpośrednio po jego utworzeniu, była integracja dotychczasowych, odrębnie funkcjonujących terytoriów trzech województw, rolą drugiej było wyrównanie szans rozwojowych zróżnicowanego wewnątrz województwa, trzecia miała na celu zmodernizowanie regionu. Ideą czwartej jest przyspieszenie rozwoju – czyli „doganianie” regionów najlepiej rozwiniętych oraz nadawanie impulsów obszarom najslabszym. Podobnie jak strategia dotychczasowa, także ta „nowa” w całości podporządkowana jest wykreowaniu jak najlepszych warunków życia i rozwoju mieszkańców. Misję Planu Modernizacji 2020+ wyrażało hasło „Człowiek, rodzina, społeczeństwo” a misją Strategii Przyspieszenia 2030+ będzie „Człowiek w centrum uwagi”. To bardzo dobrze postawiony środek ciężkości w polityce rozwoju województwa, bowiem rozwój prowadzony jest nie dla osiągnięcia jak najlepszych wskaźników, ale dla zaspokajania w jak najlepszy sposób potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Rozwój gospodarczy, wysoka jakość środowiska, a także rozwinięta infrastruktura wszelkiego rodzaju, są nam potrzebne dla zapewnienia wysokiej jakości życia oraz bezpośrednio warunkują możliwości rozwoju społeczeństwa. Stanowią też swoiste instrumenty zaspokojenia potrzeb.

Polityczna wizja rozwoju województwa w najbliższej dekadzie zdefiniowana jako „przyspieszenie rozwoju” jest bardzo trafna. Pomimo ogromnej skali pozytywnych zmian, kujawsko-pomorskie wciąż jest regionem, którego stan rozwoju, nie jest w pełni satysfakcjonujący ani dla mieszkańców, ani tym bardziej dla władz samorządowych, których aspiracją jest zapewnienie jak najlepszych warunków życia. Należy pamiętać, że powstałe dwadzieścia lat temu samorządowe województwo, musiało zmierzyć się z szeregiem problemów, które już „na starcie” powodowały „straty konkurencyjne” w stosunku do krajowych liderów. Największym obciążeniem była niezakończona transformacja gospodarki, która skutkowałą w naszym regionie wyjątkowo dużym bezrobociem, a co za tym idzie – także niższą jakością życia. Jej skutkami szczególnie dotknięte były trzy tzw. miasta średnie – Włocławek, Grudziądz i Inowrocław, które przez wiele lat odbudowywały bazę ekonomiczną. Byliśmy także regionem o dużych zapóźnieniach w rozwoju lokalnej infrastruktury technicznej oraz regionem słabo dostępnym z innych województw i z zagranicy. Przez wiele lat budowaliśmy naszą regionalną tożsamość. Wszystkie te czynniki stanowiły determinanty polityki rozwoju. Dziś z pełną odpowiedzialnością można powiedzieć, że większość zidentyfikowanych w początkowym okresie problemów została rozwiązana, jak też, że udało się wykorzystać dane nam szanse. Wystarczy powiedzieć, że tylko w okresie realizacji dotychczasowej Strategii rozwoju, PKB województwa wzrosło o 30%, produkcja sprzedana przemysłu wzrosła o 30%, dochody własne budżetu województwa wzrosły o



ponad 62%. Udział korzystających z pomocy społecznej zmalał ponad dwukrotnie, liczba dzieci objętych opieką żłobkową wzrosła prawie 3-krotnie a liczba mieszkańców województwa z wykształceniem wyższym wzrosła o ponad 1/5. Pomimo trudności gospodarczych związanych z pandemią covid-19, stopa bezrobocia wg BAEL w połowie roku 2020 była niższa niż 3%, a więc nie tylko mamy poziom bezrobocia zdecydowanie lepszy niż średnia Unii Europejskiej, ale też jest on 4-krotnie niższy, niż na początku Planu Modernizacji 2020+. Jesteśmy czołowym producentem żywności. Mamy bardzo duży potencjał uzdrowiskowy. Mamy szereg bardzo nowoczesnych dziedzin przemysłu. Mamy wreszcie bardzo dobre predyspozycje dla kreowania rozwoju w przyszłości – dwie stolicy, uzupełniające je miasta średnie i dobrze rozwinięte miasta powiatowe, regularny kształt regionu, układ sieci transportowych, walory naturalne dla rolnictwa, gospodarki leśnej i turystyki, korzystne położenie w strukturze kraju – to nasze naturalne atuty, które musimy wykorzystywać w polityce rozwoju.

Konstrukcja Strategii Przyspieszenia 2030+ daje szanse na wykorzystanie dostrzeganych walorów, a także na skuteczne rozwiązywanie wciąż obecnych problemów. Na pewno należy do nich niższy od przeciętnej poziom zamożności społeczeństwa oraz niższa innowacyjność gospodarki. Dostrzegamy wciąż potrzeby w sferze społecznej – nie tylko te związane z potrzebą rozwoju polityki senioralnej, ale także z likwidacją wciąż obecnych zapóźnień w sferze rozwoju społecznego, np. powinniśmy znacząco podnieść poziom kształcenia i kwalifikacji zawodowych, bo są to niezbędne warunki poprawy jakości życia poprzez rozwój nowoczesnej i efektywnej gospodarki.

Bardzo ważną cechą Strategii Przyspieszenia 2030+ jest dostrzeganie nowych wyzwań, które stoją nie tylko przed województwem, Polską, czy Unią Europejską, ale z pewnością będą kształtować globalne kierunki rozwoju. Należy tu wspomnieć przede wszystkim transformację energetyczną, uwzględnienie konsekwencji zmian klimatu, modernizację gospodarki w kierunku Gospodarki 4.0, powszechną cyfryzację, na bazie doświadczeń z pandemii dostrzega się potrzebę budowania systemu odporności na zagrożenia cywilizacyjne, zmiany klimatu oraz zdarzenia kryzysowe.

Na koniec wreszcie trzeba stwierdzić, że nowa Strategia określa bardzo ambitne założenia rozwoju. Trzeba będzie bardzo intensywnej pracy i bardzo zróżnicowanych działań, aby zrealizować określone w niej cele, kierunki i przedsięwzięcia. Ale jeśli celem rozwoju województwa ma być „przyspieszenie”, tak ambitne wyzwania są niezbędne. Fakt, że w trakcie tworzenia tego dokumentu, w praktyce przez kilka miesięcy umożliwiono bardzo szeroki udział wszystkich chętnych w jego przygotowanie, daje nadzieję, że także większość mieszkańców, środowisk społecznych i gospodarczych oraz samorządowców z terenu województwa, będzie się z tak wyrażoną polityką rozwoju, utożsamiać. Tym bardziej, że do samego końca prac nad Strategią podejmowano działania mające na celu wypracowanie

takiego kształtu Strategii, który każdemu zainteresowanemu daje szansę na realizację jego potrzeb i ambicji.

Tak więc, dla mieszkańców naszego województwa strategia stanowi zbiór wiedzy o potrzebach regionu oraz o tym, w jaki sposób zamierza się te potrzeby realizować. Zarazem przedstawia ona rozwiniętą ideę rozwoju wywodzącą się z aspiracji politycznych Samorządu Województwa oraz potrzeb i aspiracji wyrażanych przez partnerów społeczno-gospodarczych i samorządowych. Bardzo trafnie określa cele i kierunki rozwoju, a poprzez wykaz projektów kluczowych precyzuje obszary aktywności samorządu województwa oraz innych podmiotów zaangażowanych w rozwój naszego regionu.

Jest to dokument spójny, przejrzysty, napisany klarownym, zrozumiałym językiem. Spełnia też wymagania określone w znowelizowanej ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, stanowiąc zarazem solidną podstawę dla przygotowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027. W związku z tym Klub Radnych Koalicji Obywatelskiej rekomenduje przyjęcie przedstawionego do uchwalenia dokumentu”.

W imieniu Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości głos zabrał **Michał Krzemkowski**, który powiedział: „Szanowna pani przewodnicząca, szanowny panie marszałku, szanowni panie i panowie radni, wszyscy goście. Też pozwolę sobie zacząć moje wystąpienie od cytatu utrzymane może trochę w innym duchu. Mianowicie: „Województwo Kujawsko-Pomorskie cechuje się trwale słabszym rozwojem przedsiębiorczości niż przeciętnie w Polsce. Gorszy rozwój większości rodzajów działalności gospodarczych. Niewykorzystany potencjał przetwórstwa rolno-spożywczego. Pod względem wielkości produktu krajowego brutto ogółem kujawsko-pomorskie lokuje się na niezmiennej ósmej pozycji. Mimo, że w latach 2010-2017 lokata województwa pozostawała na niezmiennej ósmej pozycji to było jednym z sześciu województw, które odnotowało zmniejszenie swojego udziału w krajowej produkcji przemysłu. Porównanie stanu przedsiębiorczości w miastach pełniących funkcję siedzib województw w Polsce prowadzi do wniosku o niekorzystnym stanie rozwoju w obydwu ośrodkach stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego. Zarówno Bydgoszcz jak i Toruń notują wskaźniki przedsiębiorczości niemal najniższe przy czym dysproporcja w stosunku do większości miast wojewódzkich jest bardzo znaczna. Wynosi nawet kilkaset podmiotów na 20 tys. mieszkańców. Porównanie pozycji województwa w zakresie wskaźnika przedsiębiorczości w miastach – 14 pozycja, na obszarach wiejskich – 9 pozycja, potwierdza tezę o niedorozwoju przedsiębiorczości w miastach, a zwłaszcza w miastach największych, których wyniki w decydującym stopniu wpływają na ogólny wynik województwa” – to są cytaty wybrane z jednego obszaru rozwojowego z diagnozy, która jest pierwszą częścią tego opracowania Strategii rozwoju województwa – strategii przyspieszenia. Nie są te dane przeze mnie podane wyrwane, nie są one wyabstrahowane, bowiem one podsumowują

poniekąd 15-letni okres zarządu pana marszałka województwem, jak również koalicji PO i PSL. Więc w jakiś sposób niestety te dane ilustrują wyniki waszej polityki. Oczywiście nie jesteście jedynymi kreatorami rozwoju regionalnego, bowiem na to składa się także praca samorządów, zwłaszcza samorządów dużych miast w naszym województwie, również polityka rządowa. Niemniej zarząd województwa operuje bardzo ważnym narzędziem rozwoju, którym jest Regionalny Program Operacyjny. I należałoby się spodziewać, że poprzez skuteczne jego wdrażanie nam się uda w pewnych wskaźnikach przeskoczyć choćby o jedna czy dwie lokaty. Ale naprawdę trudno byłoby na palcach jednej ręki policzyć takie dziedziny, w których rzeczywiście ruszyliśmy z miejsca i skoczyliśmy na wyższe pozycje. Niestety nasze województwo, ono się tak nie rozwija, temu nie można zaprzeczyć, natomiast rozwija się wolniej niż te, którym chcemy dorównać i do których chcemy się zbliżyć. Stąd ten tytuł Strategii – Strategia Przyspieszenia jest tutaj chyba jak najbardziej na miejscu. Należy mieć nadzieję, że w jakimś sensie to przyspieszenie nastąpi i będziemy mogli za 10 lat mówić, że parę z tych lokat żeśmy poprawili. Na razie mamy do czynienia z przyspieszeniem, które w dziedzinie realizacji wdrożenia tego dokumentu – a jesteśmy bodajże pierwszym województwem, które ten dokument przyjmuje. Chciałoby się, aby za tym poszło przyspieszenie realizacji i dokończeniu RPO za lata 2014-2020. Tyle tytułem wstępu. W Strategii województwa, którą dzisiaj dyskutujemy ważny element stanowi polityka terytorialna. Przedstawiono we wstępnej wersji tego dokumentu pewną wizję, która zakładała utworzenie jednego wspólnego miejskiego obszaru funkcjonalnego dla Bydgoszczy i Torunia. Stało się to pomimo tego, iż samorząd i prezydent Bydgoszczy niejednokrotnie mówił, że wolałby, żeby Bydgoszcz tworzyła odrębny obszar funkcjonalny, ponieważ powstał już związek gmin, związek samorządów po zachodniej stronie województwa, które sobie dobrze współpracują i wolałaby tworzyć taki obszar funkcjonalny – oddzielny. I mimo, że była wiedza o takim, to państwo żeście do końca jak gdyby w konsultacji upierali się przy tym modelu takiego małżeństwa Bydgoszczy z Toruniem, trochę nie do końca opartego na wspólnej woli obu stron. Dzięki determinacji i postawie prezydenta Bydgoszczy, samorządu Bydgoszczy, jednak państwo od tego odstąpili. Zaproponowaliście rozdzielenie obu miast. Też dokonaliście tego znowuż jakby lekceważąc stanowisko, które mówiło o woli powołania obszaru funkcjonalnego Bydgoszczy i w oparciu o gminy powiatu bydgoskiego, ale także powiatów otaczających tworzących wspólny organizm pod nazwą Metropolia Bydgoska. Dopiero na dwa tygodnie przed uchwaleniem tego dokumentu dochodzi jednak do przeforsowania pewnej wizji, którą ma Bydgoszcz. Za tym, zaraz w ślad idzie mobilizacja Torunia i utworzenie dużego aglomeratu samorządowego 36 gmin kolejnego obszaru funkcjonalnego zdecydowanie wykraczającego poza obszar miasta centralnego i otaczającego go powiatu grodzkiego. Wskutek tego i wskutek tych negocjacji, konsultacji dochodzi do sytuacji, kiedy właściwie ponad połowa obszaru województwa objęta jest

miejskimi obszarami funkcjonalnymi i znajduje się w sferze realizacji polityk miejskich. Ma wstać też pięć ZIT-ów co jest też rekordem w skali kraju. W naszym przekonaniu to się jednak z ideą zrównoważonego rozwoju kłóci. Jednak w jakimś stopniu na skutek tak rozbudowanego systemu Miejskich Obszarów Funkcjonalnych pokrzywdzone są jednak te tereny prowincjonalne znajdujące się poza tą sferą wpływów miast prezydenckich. I tu powstaje pytanie, czy efekt ten końcowy to jest efekt tego, że ta koncepcja, którą żeście przedstawili na początku, to ona była niedopracowana, nie mieliście do niej przekonania, że zgodziliście się na odstępianie od niej czy też zrobiliście to dla tzw. politycznego spokoju? Tak, aby nie powodować konfliktu pewną wizją narzuconą odgórnie? To jest zasadnicze pytanie. Bo przez wiele lat słyszeliśmy tutaj argument, że musi być ZIT, że musi być obszar funkcjonalny wspólny Bydgoszczy i Torunia i absolutnie o niczym innym nie ma mowy, wszystko inne jest zaprzeczeniem idei rozwoju, a jednak na takie rozdzielanie się zgadzacie. Więc to jest pytanie, czy to jest decyzja jednak o charakterze naukowym czy bardziej o charakterze politycznym? Myślę, że jednak chodzi o to drugie – dla politycznego świętego spokoju – ustąpiliście. To jest jedna sprawa. Ale też jest druga kwestia, przy której też wydaje mi się, że na skutek działań samorządów gminnych zrezygnowaliście ze słusznej koncepcji likwidacji gmin obwarunkowych. Każdy, kto się trochę polityką terytorialną interesuje wie doskonale, że te gminy mają charakter dysfunkcyjny, że rozwój w oparciu o podział na gminę miejską i gminę wiejską w tych małych jednostkach jest niezasadny. I w moim przekonaniu, to co ostatecznie jest zapisane w Strategii jest swego rodzaju kapitulacją. Wiele się mówi w tej strategii i ona zresztą została rozbudowana w związku z epidemią – jest tam zawarty szereg słusznych postulatów. Dobrze, że jest ten rozdział, bowiem to z czym będziemy mieli do czynienia, z pewną wyrwą w rozwoju spowodowaną przez tego groźnego wirusa, będzie wymagało jednak skutecznej interwencji. Jest ta interwencja prowadzona już teraz w ramach RPO. Jest doposażanie szpitali. Jest wyposażanie służby medycznej w niezbędne zabezpieczające środki. Jest troska o dobre samopoczucie personelu medycznego. O rehabilitację osób pokrzywdzonych (radny Michał Czepek powiedział, bo rząd o to nie zadbał; radny Michał Krzemkowski odpowiedział, że kolega radny na pewno będzie mógł zabrać głos i szerzej się wypowiedzieć, nie chciałby teraz podejmować dyskusji). Natomiast refleksja, jaka się rodzi, to ten sprzęt i środki, które można kupić to nie jest wszystko. Jednym z podstawowych, a może najważniejszym problemem jest brak kadry medycznej. W związku z tym zastanawia brak propozycji w Strategii utworzenia drugiej uczelni medycznej. To jest postulat, z którym przecież wielu mieszkańców naszego województwa się kierowało do sejmu. To jest sprawa, o której się dyskutuje, a w Strategii nie ma o tym śladu. Mamy szpital w Grudziądzu, który zarząd województwa postanowił wcielić do sieci szpitali wojewódzkich. Ale dlaczego nie wykorzysta tego szpitala do budowania potencjału akademickiego w oparciu o jego potencjał, a także pozostałych i tworzyć ważny

system szpitali ze Szpitalem Zespolonym, który się rozbudowuje w Toruniu – czy nie pokusić się to, aby powołać w naszym województwie drugą uczelnię medyczną – jedną w Bydgoszczy i drugą w Toruniu. Jest w Strategii rozwoju województwa idea powołania politechniki w Bydgoszczy, ale brakuje jednak mowy o szerszej wizji współpracy UMK i UTP, które razem mogłyby się pokusić jednak o powołanie uniwersytetu nowoczesnych technologii, co może dzisiaj się wydawać wizją abstrakcyjną, ale przy dobrej współpracy dwóch ważnych uczelni i jeśli by dołączyła jeszcze do tego planowana uczelnia w Grudziądzu, to takie centrum zaawansowanych technologii, które zajmowałoby się chociażby wspomnianą branżą chemiczną – wydaje mi się, że to byłoby wyróżniające dla naszego województwa. Oczywiście, to do czego byśmy w tych działaniach dążyli, to może by się znajdowało na obrzeżach tego sektora gospodarki światowej, ale jednak mimo wszystko – w końcu jesteśmy regionem Kopernika więc dlaczego nie. Mowa jest o klastrze narzędziowo-przetwórczym, ale nie ma mowy o klastrze np. chemicznym czy elektrotechnicznym, a przecież i w tej dziedzinie mamy potencjał, nawet jeśli on jest w tej chwili nieco uśpiony, to jednak są tutaj i tradycje i pewna ilość instytucji i przedsiębiorstw, które mogłyby takie klastry również utworzyć. Wbrew temu, co mówi pan marszałek województwa, kolej nie jest traktowana w tej Strategii priorytetowo. Jest jednym z elementów. Ma rangę tutaj równorzędną z transportem drogowym. I brakuje mi tu jakiejś hierarchizacji celów, jeżeli o to chodzi, jakichś priorytetów. Na dobrą sprawę mamy rozpisane w całym dokumencie niezliczoną ilość różnego rodzaju inwestycji, inicjatyw kolejowych, ale nie jest to zbudowane na zasadzie pewnej piramidy przedsięwzięć czy inwestycyjnej. Jest w Strategii podkreślenie wagi średniowiecznego Torunia jako obiektu dziedzictwa UNESCO i bardzo dobrze, bo powinniśmy się tym chwalić i to promować, ale dla mnie przynajmniej, brakuje w tej Strategii chociażby zaznaczenia, że będziemy się starali poszerzyć i aplikować o uznanie wpisania kolejnych obiektów na zaszczytną listę UNESCO – chociażby grudziądzkich Spichrzy – jako przykładu średniowiecznej architektury. Swego czasu, w jednym z plebiscytów międzynarodowych zakwalifikowanego je jako jedno z siedmiu cudów świata. Brak chociażby bydgoskiego systemu kanałów i parku tzw. plantów bydgoskich, gdzie już kiedyś były czynione starania, czy chociażby średniowiecznego miasta kościołów na wzgórzu, jakim jest Chełmno. Być może te starania skończyłyby się niepowodzeniem, ale na pewno byłby to bardzo silny akcent promocyjny naszego województwa i też mogłoby to nam pozwolić uzyskać pewnie i dodatkowe środki na rozwój tych cennych obiektów. Nie wspomina się ani słowem w Strategii rozwoju województwa np. o bydgoskiej secesji. Nasze miasto na pewno jest jednym z pięciu, w których ten styl architektoniczny w Polsce wyróżnia się i jest wiele obiektów godnych uwagi, gdyż jest to na pewno znakomita wizytówka promocyjna naszego województwa. Nie dostrzega się też założeń urbanistycznych Bydgoszczy jako miasta parków, co powodowało, że Bydgoszcz była nawet określana mianem „małego Berlina”,

ponieważ te rozwiązania nawiązywały do berlińskich. Nie wspomina się także o unikatowym w skali województwa i pewnie kraju – Leśnym Parku Kultury i Wypoczynku w Myśliczynie. To też mogłaby być poważna promocyjna lokomotywa i szansa na zwiększenie ruchu turystycznego. Brak wreszcie wzmianki o idei miasta kreatywnego. Jest to coraz bardziej popularny trend w Europie. Bydgoszcz się w tej chwili stara o rangę miasta kreatywnego UNESCO w obszarze muzyki. Toruń np. mógłby starać się o rangę miasta kreatywnego w dziedzinie filmu, jeżeli ta idea powołania centrum filmowego się powiedzie. Z tym, że już teraz wydaje mi się, że powinno to już być w tej Strategii zaznaczone, że jest pomysł na kolejne przedsięwzięcia filmowe, bo samo Camerimage nie pociągnie tej idei. Są wprawdzie pewne propozycje sfilmowania pewnych wątków historycznych pewnych postaci z naszego województwa, ale jeden czy dwa takie nośne festiwale filmowe na pewno by tę ideę wzmocniły. Poddaję to pod uwagę i panu marszałkowi i prezydentowi Torunia. Może warto byłoby o tym pomyśleć. Jest wreszcie lista projektów kluczowych, która się rozdeła na skutek konsultacji. Było ich pierwotnie 105. Teraz jest ich 132. W związku z tym jest tam właściwie wszystko. Wszystko co nawiązuje do proponowanych kierunków rozwojowych. Natomiast w tej sytuacji trudno mówić o tym, że są to projekty kluczowe. Jednak projekty kluczowe to byłoby 10-20 pozycji szczególnie ważnych i priorytetowych, które mają nadać rozpęd a te pozostałe powinny być traktowane jako projekty uzupełniające ważne dla województwa, które należy zrealizować, ale lista projektów kluczowych to jednak powinna być lista tych najważniejszych rzeczy, od których nie wolno nam absolutnie odstępować. Dlatego albo lista projektów kluczowych i lista projektów uzupełniających, albo lista projektów kluczowych, pierwszego, drugiego, trzeciego rzędu. Trzeba też podkreślić, że wiele z tych projektów kluczowych to właściwie nie są projekty to są pewne opisowe idee rozwojowe, hasła, propozycje działań. One często nie mają nazwy i nawiązują do opisywanych wcześniejszych kierunków działań rozwojowych. Są też niestety propozycje niepoważne. Jak chociażby rozbudowa urzędu marszałkowskiego. Projekt mówisz i masz. Kujawsko-pomorska telepieka. Jacht pełnomorski o wdzięcznej nazwie dar samorządu województwa kujawsko-pomorskiego i chciałoby się tu zapytać czemu nie np. prom kosmiczny NASA – w końcu mamy kopernikańskie koneksje. To swego rodzaju zabawka. To może lepiej pójść w tym kierunku. Jest gęšina na św. Marcina. Jest rozbudowa portalu regionalnego. Jest projekt animatorzy i strażnicy zielonego ładu i wiele podobnych. Są to bez wątpienia fajne pomysły. To wygląda tak, jakby na etapie tworzenia tej Strategii ktoś przyszedł z pomysłem – dobra wpisujemy, coś jest, super. Ale nie są to projekty kluczowe panie marszałku. Nie spodziewajmy się, że od tego rozwinie się bardziej. Wspomniałem o gęsinie – pawia się parokrotnie, ale ja do złudzenia będę przypominał o wieprzowinie. To wieprzowina jest tym produktem, na którym – ja wiedziałem, że to będzie śmieszne dla niektórych – my możemy się wybić. Oczywiście promujemy gęsinę, im więcej się jej produkuje i zjada – tym lepiej. Sam

bardzo lubię. Natomiast prawda jest taka, że na domowe stoły trafia jednak wieprzowina, drób, rzadziej wołowina – i tu starajmy się specjalizować. To poddaję pod rozagę jak nie w tej Strategii, to może za siedem lat to dopracujemy. Nie ma też i w ogóle nie mówi się o chowie bydła czy owiec. Przecież mamy świetne warunki, dużo pastwisk, łąk. Są tereny nieużytków, które z powodzeniem owce czy kozy mogłyby zasiedlić. W ogóle brak jakiejś takiej szerszej wizji rolnictwa. Samo stworzenie zasobów ziem rolnych niezbywalnych to jest trochę mało; modernizacja rolnictwa to trochę mało. Brakuje mi wizji mocno ukierunkowanej. Reasumując to jest dokument na pewno dobry od strony akademickiej. To jest bardzo dobry dokument w tej części diagnostycznej. W Postulatach rozwojowych. W kreśleniu pewnych celów. Hierarchizacji tych celów. Opisanu kierunków. Bardzo dobry kawałek roboty. Tam jest wszystko, co powinno się wydarzyć, żebyśmy rzeczywiście byli województwem zbliżającym się do dobrze rozwiniętych regionów europejskich. Natomiast politycznie brakuje tu wizji. I paru takich pomysłów, które byłyby takimi lukstordami rozwojowymi, które rzeczywiście by nasze województwo poprowadziły do przyspieszonego rozwoju i podbicia lokat, które zajmujemy. Takiego politycznego pazura. To tyle. Moją wypowiedź uzupełnią jeszcze oczywiście wypowiedzi moich kolegów klubowych. Swoje stanowisko wypracowane zaprezentujemy w głosowaniu”.

W imieniu Klubu Radnych Polskiego Stronnictwa Ludowego głos zabrał **Paweł Zgórzyński**, który powiedział: „Pani przewodnicząca, panie marszałku, szanowni państwo radni, panie wojewodo, szanowni zaproszeni goście. W dniu dzisiejszym kończy się dwuletni okres opracowywania Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia przyspieszenia 2030+ - czwartej Strategii rozwoju naszego województwa. Okres, który w ostatnim roku nie był dla samorządu, partnerów społeczno-gospodarczych i mieszkańców województwa sprzyjający, w związku z pandemią. Jednakże mimo tych uwarunkowań, dzięki wspólnemu zaangażowaniu, wielu dyskusjom, które nie zawsze były łatwe, ale zawsze wartościowe i budujące, ukierunkowane na dynamiczny i konkurencyjny rozwój naszego regionu – samorząd województwa wspólnie z miastami, gminami, powiatami, środowiskami społecznymi, gospodarczymi i naukowymi oraz innymi zainteresowanymi przygotował dobry dokument strategiczny. Strategia przyspieszenia 2030+ jest więc nie tylko wynikiem aspiracji politycznych samorządu województwa kujawsko-pomorskiego, ale także potrzeb i aspiracji wyrażanych przez partnerów podczas wspólnego tworzenia tego dokumentu. Chcielibyśmy podkreślić, że Strategia przyspieszenia 2030+ da nowe silne impulsy rozwojowe. Wyznaczy kierunki działań. I jednocześnie będzie stanowiła naszą odpowiedź na wyzwania, przed którymi stanie województwo kujawsko-pomorskie w perspektywie najbliższych 10 lat. Strategia przyspieszenia 2030+ będzie podstawowym dokumentem rozwojowym województwa. Istotny dla zapisów nowego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027. A więc

sposobu wydatkowania nowej puli środków europejskich na rzecz rozwoju naszego regionu. Dzięki niej rozpoczniemy rok 2021 przygotowani do programowania dalszych szczegółowych działań. Zarówno wynikających z polityki europejskiej, krajowej jak i regionalnej w postaci programów, a przez to do jak najszybszego rozpoczęcia ich realizacji. Należy podkreślić, że Strategia przyspieszenia 2030+ odnosi się do wszystkich istotnych aspektów rozwoju województwa. Nie tylko tych przypisanych kompetencyjnie do samorządu województwa, ale także leżących w kompetencji administracji rządowej. Została przygotowana zgodnie z zasadami opracowania tego typu dokumentu. Gdzie u jej podstaw leżała szeroka diagnoza stanu i uwarunkowań rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego, stanowiąca osobne opracowanie oraz szeroki proces uspołecznienia. Prowadzone już zarówno na etapie tworzenia diagnozy, jak i na etapie współtworzenia dokumentu oraz późniejszych formalnych konsultacji społecznych. Tak więc w ogólnym zarysie Strategia przyspieszenia 2030+ składa się z części diagnostycznej, kierunkowej oraz systemu realizacji. Część programowa to cel nadrzędny, jako kierunek do wysoko rozwiniętych regionów europejskich. Pięć celów głównych to jest: skuteczna edukacja; zdrowe, aktywne i zamożne społeczeństwo; konkurencyjna gospodarka; dostępna przestrzeń i czyste środowisko; spójne i bezpieczne województwo. A także 28 celów operacyjnych; 221 kierunków rozwoju; 134 przedsięwzięcia; 11 polityk i 15 programów rozwoju. Ponadto Strategia zawiera także koncepcję rozwoju funkcjonalno-przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, co stanowi pierwszy etap łączenia planowania strategicznego i przestrzennego. Jest pierwszą Strategią w historii naszego województwa, która posiada tego typu koncepcję. Dokument został przygotowany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w tym został dostosowany do listopadowych zmian ustawy o samorządzie województwa. Dzięki czemu Strategia przyspieszenia 2030+ nie straci ważności po 2025 r. Przeprowadzono wymagane dla niej procedury oraz uzyskała wszystkie wymagane prawem opinie i uzgodnienia. W związku z powyższym rekomendujemy przyjęcie Strategii przyspieszenia 2030+. Klub Radnych Polskiego Stronnictwa Ludowego będzie głosował za przyjęciem Strategie. Natomiast szanowni państwo, nie sposób się nie odnieść do wypowiedzi mojego poprzednika. Zastanawiam się, co by musiał marszałek zrobić, czy zarząd, departament kierowany przez pana dyrektora Adama Stańczyka, żeby koledzy radni Prawa i Sprawiedliwości byli za? I mówili pozytywnie o tym. Dziwi mnie stwierdzenie mojego poprzednika, że my jako województwo czy jako samorząd prowadzimy nierównomierny rozwój województwa. Po tym, co ostatnio zrobił rząd, z rządowym funduszem inwestycji lokalnych – panie radny trochę to nie na miejscu. To nie było równomierne rozłożenie środków. Powiedźcie wreszcie samorządom obwarzankowym, typu gmina Rypin, Brodnica itd., że jesteście za połączeniem z miastami. Wyjdźcie do tych lokalnych małych wiosek i powiecie – my chcemy was włączyć do miast. Nazwijcie to po imieniu”.



Z kolei nastąpiły indywidualne głosy radnych w dyskusji.

Przewodniczący Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury **Tadeusz Pogoda** powiedział: „Szanowna pani przewodnicząca, panie i panowie radni, drodzy goście, panie marszałku. Po pana wystąpieniu i dziewięciu wystąpieniach przede mną to mogę powiedzieć, że większość głosów była bardzo pozytywna dla dokumentu, który mamy za chwilę uchwalić. Mnie, jako przewodniczącego Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury przede wszystkim interesuje zawartość merytoryczna tego dokumentu oraz w jaki sposób on został wypracowany. Jako przewodniczący komisji bardzo żywo interesowałem się tym procesem dochodzenia do ostatecznej wersji projektu. I można powiedzieć, że proces przygotowania Strategii bardzo mocno uspołeczniony. W efekcie czego, bardzo dużo propozycji złożonych przez osoby uczestniczące w jej konsultacjach zostały uwzględnione w ostatecznej wersji Strategii. Dowodem na to, że tak było jest fakt, że w ciągu ostatniego miesiąca otrzymaliśmy na skrzynki trzy wersje projektu, które w kolejnej wersji uwzględniały nowe propozycje i rozwiązania. Celem nadrzędnym Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia przyspieszenia 2030+ jest jakość życia typowa dla wysoko rozwiniętych regionów europejskich. Ten cel zamierza się zgodnie z projektem Strategii osiągnąć przez koncentrację działań w czterech obszarach: społeczeństwo, gospodarka, przestrzeń i spójność województwa. W ramach tych obszarów wyznaczonych zostało pięć celów głównych: skuteczna edukacja; zdrowe, aktywne i zamożne społeczeństwo; konkurencyjna gospodarka; dostępna przestrzeń i czyste środowisko; spójne i bezpieczne województwo. Dla zrealizowania tych celów głównych wyznaczonych zostało 29 celów operacyjnych, które dzielą się na 240 kierunków rozwoju. Ostatnim elementem części operacyjnej Strategii są zidentyfikowane przedsięwzięcia kluczowe, które uznaje się za niezbędne w celu przyspieszenia rozwoju i które samorząd województwa kujawsko-pomorskiego zdeterminowany jest realizować. W wykazie przedsięwzięć kluczowych znajdują się 133 przedsięwzięcia znane na etapie tworzenia Strategii przyspieszenia 2030+ - jest to oczywiście wykaz zamknięty. Zrealizowane będą jeszcze te przedsięwzięcia, które zostaną zidentyfikowane w okresie obowiązywania Strategii. Przygotowany więc materiał jest dokumentem dającym wyobrażenie jak mieszkańcom naszego województwa po 2030 r. powinno się tutaj żyć i co należy wykonać, aby to osiągnąć. Również z powodów formalnych zgodnie z art. 18 pkt 2 ustawy o samorządzie województwa przyjęcie Strategii rozwoju na kolejny okres w tym przypadku do 2030 r. jest konieczne. W Polsce obowiązuje Strategia rozwoju kraju; Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.; Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2021-2030. A w przyszłym roku rozpoczyna się siedmioletnia nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej, która określi obszary wsparcia. Przyjęcie więc tej uchwały w sprawie Strategii rozwoju województwa jest

uzasadnione. Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury na posiedzeniu 17 grudnia br. pozytywnie zaopiniowała projekt Strategii, co jest jednoznaczną rekomendacją dla przyjęcia tej uchwały przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego. To tyle takiej generalnej konkluzji, ale po dzisiejszej dyskusji cieszy mnie przede wszystkim to, że padło tyle głosów pozytywnych w związku z tą ważną uchwałą, którą mamy za chwilę podjąć, że właściwie tylko jeden głos powiedzieć, że jest lekko krytyczny, a wszystkie pozostałe bardzo pozytywnie oceniają ten dokument, a przede wszystkim, że wynika to z faktu, że dokument ten został przygotowany w takiej drodze uspołecznienia, szerokich konsultacji i zaczerpnięcia z tych propozycji, które zostały w czasie pracy nad Strategią uwzględnione”.

Radny **Jacek Chmarzyński** powiedział: „Przede wszystkim chciałem pogratulować panu dyrektorowi Adamowi Stańczykowi, że udało się w końcu stworzyć bardzo dobry dokument, który tak naprawdę przywraca nam właściwą hierarchię wartości w wielu dziedzinach życia społeczno-gospodarczego. Coś co do tej pory nie miało miejsca. Dlatego jeżeli uda nam się dokument uchwalić to będzie tak trochę jak wybuch supernowej, która wyjątkową jasność konstelacji Saturna i Júpitera przyćmi. Cieszę się, że w końcu ten moment ma miejsce. I że przede wszystkim udało się w tym dokumencie we właściwym miejscu zaznaczyć kwestię zielonego ładu. Kwestię zielonego ładu, która jest tak ważna dla nas. Przede wszystkim dla naszego zdrowia i dla naszego życia. Uświadamiamy sobie to zawsze wtedy, kiedy nam to życie zaczyna szwankować, kiedy jest wystawione na liczne próby, a to się teraz dzieje w obecnej pandemii. Kiedy widzimy, że nasze społeczeństwo o bardzo słabej kondycji. Próbuje to nazwać często tak trochę eufemistycznie, że człowiek cierpi na choroby różnego rodzaju współistniejące, ale tak naprawdę to są konsekwencje tego, że kiedyś poszliśmy w złym kierunku. Próbuje ten właściwy kierunek wyznaczyć. I w tym dokumencie ten zielony ład jest we właściwym miejscu i to jest sporu sukces. Spory sukces dlatego że nasze województwo jest województwem szczególnym. Ma szczególne aspiracje, możliwości i szczególny potencjał. A więc wydaje się, że mamy z górki. I właśnie, żeby wykorzystać tę naszą siłę – myślę, że w końcu w tej nowej perspektywie nam się to uda. Jeszcze raz gratuluję wszystkim, którzy przyczynili się do tego dokumentu. Myślę, że to będzie dokument, nie wiem jakie będą inne strategie innych województw, ale myślę, że to będzie dokument, który będzie można się pochwalić również na kanwie innych województw”.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział: „Pani przewodnicząca, panie marszałku, szanowni państwo radni, zaproszeni goście. Mam tę przyjemność, że pracuję nad czwartą Strategią rozwoju województwa tak jak pan marszałek, gdzie mogę mieć porównanie do sposobu przygotowywania projektu Strategii, jak również realizacji tych uchwalonych dokumentów w odniesieniu do tego, co dzisiaj rozpatrujemy. Oczywiście to dobrze, że przy każdym nowym podejściu, co siedem lat, poprawiamy swój poziom pracy. Swój poziom

przygotowania dokumentu i tak mogę powiedzieć o tej Strategii o tym projekcie, który w dniu dzisiejszym rozpatrujemy. Po pierwsze, od uroczystego otwarcia prac nad Strategią, która była jeszcze przed pandemią i mogliśmy być obecni w Toruniu i usłyszeć o założeniach Strategii, a następnie przez konsultacje, które odbyły się właśnie w terenie w różnych miejscowościach i na różne tematach. Tak było i w kilku spotkaniach brałem udział. I co należy podkreślić, że przed rozpatrzeniem dzisiejszego projektu na dzisiejszej sesji, mieliśmy jako radni możliwość przedyskutowania tych dokumentów na spotkaniu – nie w czasie obrad sesji tylko wtedy gdy jeszcze można było wносить określone poprawki i swoje pomysły, ale też wynikające także z informacji, które były przekazywane przez naszych wyborców. Pan marszałek dzisiaj powiedział w końcowej części swojego wystąpienia, bardzo trafnie, że Strategia jest podstawowym dokumentem prowadzenia polityki rozwoju województwa pt. nowe otwarcie i będzie kształtować rozwój naszego województwa i należałoby dodać, że będzie także podstawa do przygotowania nowego Regionalnego Programu Operacyjnego. Zapowiedź, że w lutym 2021 r. będzie przygotowany szczegółowy plan działań na rzecz realizacji ustaleń Strategii przyspieszenia 2030+ jest dowodem na to, że Strategia jest całkowicie uspołeczniona od początku jej budowy poprzez później jej realizację w ciągu najbliższych lat. Poprzednia Strategia, która jeszcze obowiązuje miała zapis, że można było nowelizować tę Strategię corocznie. Dzisiaj obecny nasz gość pan prezydent Krzysztof Sikora powiedział, żeby corocznie ją oceniać. I to jest dobry zapis, niech pan marszałek rozważy, czy nie należałoby przyjąć w tym dokumencie szczegółowego planu działania – informację o ocenie funkcjonowania Strategii rozwoju województwa w jakimś okresie czasu, czy to rocznym czy to dwuletnim. Należałoby to rozstrzygnąć. W czasie konsultacji, na które się powołałem, pani przewodnicząca, jeden z uczestników powiedział, że województwo jest tak silne, jak silna jest najslabsza gmina. Co to znaczy? To znaczy, że należy dożyć do rozłożenia możliwości finansowania na wszystkie jednostki administracyjne w naszym województwie, bo wiemy o tym, że to nie jest Strategia samorządu województwa, tylko to jest Strategia rozwoju naszego województwa, a więc dotyczy wszystkich jednostek, a podstawową jednostką jest gmina. Mówił o tym przewodniczący konwentu wójtów, aby pamiętać właśnie o tych najbardziej oddalonych gminach w naszym województwie. Zresztą to też jest zapis, o którym mówił pan marszałek – 60 min i 90 min możliwości dotarcia do siedziby województwa. Tu się również kłania sektor rolno-spożywczy, o którym już mówił kolega Jacek Chmarzyński. My często na posiedzeniach Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi o tym dyskutujemy, aby właśnie dążyć do tego, żeby wykorzystać nasz potencjał w zakresie rolnictwa i dążyć do tego, aby nasze województwo stało się liderem w produkcji zdrowej żywności – zdrowej żywności, to jest bardzo ważne. Dlatego już dzisiaj apeluję, że gdy będzie pan marszałek opracowywał plan szczegółowy działań na rzecz realizacji Strategii, aby o tym nie zapomnieć. Żeby nie zapomnieć o gospodarstwach agroturystycznych, o

których też dzisiaj była mowa, ale ta zdrowa żywność przede wszystkim we wszystkich gospodarstwach powinna być jak najbardziej stosowana. Także w zderzeniu z ochroną środowiska. To jest istotne. Mówimy często o probiotykach o ich stosowaniu. To jest bardzo istotna rzecz. O zielonym ładzie już powiedział kolega Jacek Chmarzyński, więc nie będę tego rozwijał. Czyli to są te plusy, na które ja przynajmniej zwróciłem uwagę, ale jest także dużo niewiadomych z działań rządu, bo wiele z zadań na terenie naszego województwa, będą to zadania rządowe. Zacznę od kaskady dolnej Wisły, panie marszałku. Kilka dni temu otrzymałem odpowiedź na interpelację pana posła Jana Szopińskiego odnośnie dróg wodnych, bo dzisiaj było bardzo mało mowy o drogach wodnych. Mówimy o kolei, o drogach do ruchu kołowego. Ale drogi wodne – zainteresował się tym poseł i otrzymał odpowiedź, którą posiadam. I tylko mnie interesuje część dotycząca stopnia wodnego Siarzewo. Proszę zwrócić uwagę, co rząd w tej sprawie pisze: Pan Marek Gróbarczyk – sekretarz stanu – „Drogi wodne w województwie kujawsko-pomorskim stanowią istotny element sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. A o potrzebie ich zagospodarowania poprzez budowę obiektów hydrotechnicznych mówi się od powstania stopnia wodnego Włocławek (przypomnę to już 50 lat) będącego elementem kaskady Wisły. Dlatego też przewiduje się na terenie województwa kujawsko-pomorskiego na odcinku E70 (przypomnę od Gdańska do Warszawy) budowę dwóch stopni wodnych spośród pięciu będących elementami kompleksowego zagospodarowania dolnej Wisły. Wśród potencjalnych negocjacji wskazuje się Chełmno i Grudziądz”. Ja nie mam nic przeciwko temu, ale gdzie jest wcześniej planowane Siarzewo? Czy ktoś o tym zapomniał? Czy nastąpiła zmiana planu? To należy także jeszcze wyjaśnić. A Siarzewo łączy się przede wszystkim z drogą S10 o czym sejmik debatował podejmując stanowisko w tej sprawie, a Polskie Wody podzieliły nasze zdanie dotyczące tego problemu, że powinna być w Siarzewie dodatkowa przeprawa wodna. A do tego jeszcze dodam „program mosty”, gdzie nasze województwo nie jest objęte tym programem, a czy nie mogło być w Siarzewie objęte? A do tego dodam budowę dróg rządowcy S5 w realizacji, S10 ma być realizowane i stopień wodny Siarzewo, ale chyba jest ważny także dla nas Centralny Port Komunikacyjny – linie kolejowe w województwie kujawsko-pomorskim. My do tej pory nie znamy, bo jeżeli przyjąć pierwsze działanie rządowe, że te linie miały być budowane, tak jak pan marszałek odniósł się do nich i nas powiadomił, wskazując inne rozwiązanie, ale z tego co ja wiem, chyba że nie mam wiedzy do końca, nikt nie zareagował na te nasze wystąpienie zarówno pana marszałka, jak i Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego. To wszystko świadczy o tym, że jednak musi być współpraca rządu i samorządu. I odwrotnie, to my proponujemy współpracę samorządu z rządem, aby wykonać podstawowe założenia naszej Strategii, którą ja mam nadzieję, że dzisiaj uchwalimy. I ona będzie obowiązująca przez najbliższe siedem lat do 2030+. Życzę właśnie, żeby tak było, a wszystkim, którzy się zaangażowali w pracę urzędniczą budowania

tego projektu dokumentu, wyrażam serdeczne słowa podziękowania i składam gratulacje z tytułu wyjątkowo profesjonalnie opracowanego dokumentu panu dyrektorowi Adamowi Stańczykowi, ale przede wszystkim panu marszałkowi Piotrowi Całbeckiemu za nadzór nad jego przygotowaniem. Myślę, że w głosowaniu przyjmiemy dokument. Ja będę głosował za jego przyjęciem”.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** powiedział: „Tak, Strategia zawiera ponad 130 tzw. przedsięwzięć kluczowych. Oczywiście, pewnie ta lista nie wyczerpuje wszystkich potrzeb, natomiast praktyka i realizacja dotychczasowej Strategii obrazuje, że praktycznie z tych przedsięwzięć kluczowych podczas realizacji obecnej Strategii zostało zrealizowanych nie wiem czy 50 proc. z nich. Więc po co wpisywać aż tyle tych przedsięwzięć, po to tylko, żeby były na papierze. Może lepiej należałoby się skupić na tych, które mają powiedzmy realne perspektywy realizacji. Uważam, że wpisywanie wszystkiego tylko po to, żeby tylko było, nie ma racji bytu. A odpowiadając koledze Pawłowi Zgórzyńskiemu chce przypomnieć, że trwa nabór wniosków do 28 grudnia br. do Funduszu Inwestycji Lokalnych i zobaczymy, jaki będzie podział tych środków”.

Radny **Łukasz Krupa** powiedział: „Panie marszałku, na początku chcę panu marszałkowi podziękować za uwzględnienie mojego czwartkowego, jeszcze po komisji, wniosku o dopisanie do wykazu projektów kluczowych inwestycji „Proton Rad Med Bydgoszcz” czyli protonoterapii w Centrum Onkologii w Bydgoszczy. Jest to projekt zdecydowanie ponadregionalny i został złożony wniosek z Krajowego Programu Odbudowy, a wpisanie go do Strategii może zwiększyć szansę dofinansowania, więc bardzo dziękuję za to, że w ostatniej chwili jeszcze udało się tę autopoprawkę zrobić. Jeżeli chodzi o sam dokument Strategii – z takich uwag ogólnych to są podobne uwagi, jakie miałem wcześniej, gdy procedowaliśmy plan zagospodarowania przestrzennego województwa. Brakuje mi generalnie takiej rzetelnej analizy potencjałów Bydgoszczy i Torunia, jako dwóch stolic województwa, po to, aby wspólnie potencjał województwa pokazać. I mówię o tym dlatego że często te dokumenty nasze wojewódzkie i potem przez administrację rządową są brane do różnego rodzaju analiz, a nawet jako wsad do dokumentów strategicznych o szczeblu krajowym. Dodatkowy rozdział, który wskazałby w czym oba miasta są mocne, w czym nie i jak te potencjały się łączą, byłby z pewnością wartościowy. Tego zabrakło wcześniej, który procedowaliśmy i w tym dokumencie również. Ja się bardzo cieszę, że udało się osiągnąć ten kompromis co do polityki przestrzennej. To bardzo ważne moim zdaniem i też zmieni, myślę, całą retorykę, która od dłuższego czasu niestety wokół tego tematu się toczyła. Umożliwienie gminom skupionym wokół największych miast tworzenia realnych obszarów funkcjonalnych na pewno będzie skutkowało rozwojem i o tym jeszcze za chwilę powiem. Jedna rzecz jest przykra i nie chce jej mówić jako element jakiejś złośliwości tylko jako stwierdzenie faktu, którego można byłoby uniknąć. Może na przyszłość tego typu dyskusje

będą mogły odbywać się w nieco innej atmosferze. Chodzi mi o to, też dziś prezydent Rafał Bruski mówił o tym, że od dłuższego czasu walczył, można powiedzieć, że walczył o usankcjonowanie Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz jako obszaru funkcjonalnego Bydgoszczy. Na wielu spotkaniach, na sesji sejmiku i w wielu pismach, w Bydgoszczy na sesji, w której pan marszałek brał udział, wykazywał powiązania pomiędzy dwudziestoma samorządami, które tworzą Metropolię Bydgoszcz od czterech lat, budując na różnym szczeblu powiązania. Od takich typowo twardych jak wspólna promocja gospodarcza czy rozwój komunikacji publicznej po projekty miękkie typowo kierowane do mieszkańców jak polityka senioralna czy inne różne rzeczy. I zderzaliśmy się w tej dyskusji, że się nie da, że to tak nie może być, że jakieś wskaźniki nie wychodzą. I tak właściwie już od dwóch lat tak minimum z tego, co ja pamiętam, kiedy nie byłem radnym sejmiku, ta dyskusja się toczy. I cały czas ten opór mimo woli współpracy samorządów jednak był. A kiedy udało się osiągnąć ten kompromis to okazało się, że się da. Okazało się, że obszar funkcjonalny Torunia poparło 36 samorządów i może powstać w kilkadziesiąt godzin i nie ma z tym żadnego problemu. I tak jak mówię, że nie mówię tego złośliwie, tylko mówię to po to, że gdybyśmy tę dyskusję odbyli rok temu czy wcześniej, gdyby te spotkania władarzy miast, miasteczek, gmin wiejskich, powiatów i zarządu województwa odbyły się wcześniej, bez kamer i właśnie tak, jak powinny się odbywać czyli w drodze negocjacji i szukania kompromisów, to nie tylko udałoby się uniknąć pewnie potrzebnych wielu konfliktów rozgrzebywanych później w mediach i też takich podsycających taką atmosferę animozji, ale też udałoby się oszczędzić wiele pracy pana dyrektora Adama Stańczyka i jego współpracowników, bo rzeczywiście kilkakrotnie przynajmniej część tej Strategii zmieniali. I z pewnością była to duża praca. Ale nie ma co do tego wracać. Ja bardzo, tak jak powiedziałem, się ucieszyłem, że udało się do tego kompromisu dojść. Jestem przekonany, że to będą skuteczne i dobre rozwiązania. Bardzo chciałbym, aby przyszłe ZIT-y przy wsparciu samorządu województwa, żeby spełniły minimum taką rolę, jak ten obecny ZIT, żeby miał autonomię to działań, żeby mogły kreować pewne rozwiązania integrujące i żeby to były rzeczywiście integrujące działania. Bo tak jak pan prezydent Michał Zaleski dzisiaj powiedział, że ZIT się sprawdził. Ale on się sprawdził technicznie jako narzędzie finansowe, ale jeśli chodzi o integrację, to chyba tu nikt nie ma wątpliwości, że trudno wskazać inicjatywy i inwestycje integrujące, więc myślę, że dwa obszary funkcjonalne Bydgoszczy i Torunia, a być może jeszcze obszary funkcjonalne pozostałych miast prezydenckich, które też będą mogły realizować ZIT, z pewnością przyczynia się do tego, aby integracja gmin ościennych, powiatów z miastami stołecznymi, prezydenckimi rozwijała się dobrze, żeby pozwalała pogłębiać współpracę, integrację i wzajemne zaufanie. Szukanie nowych obszarów powiązań funkcjonalnych, bo dzisiaj mówimy o polityce, o pewnej strategii, o naszych działaniach jako samorządowców, a tak naprawdę te wszystkie działania, i mówię to też z doświadczenia z pracy na rzecz

Stowarzyszenia Metropolia Bydgoszcz – one w gruncie rzeczy ostatecznie przekładają się na poprawę jakości życia mieszkańców i na poczucie fajnego rozwoju i takiego przyjaznego ośrodka. Tego będę życzył. I generalnie dziękuję za to, że właśnie udało się ostatecznie przyjąć taką wersję, która jest do zaakceptowania, która jest, myślę, nowym otwarciem polityki przestrzennej w tym województwie. Życzę i Bydgoszczy i Toruniowi tego, aby swoje obszary kreowały i rozwijały ze skutecznością i na rzecz rozwoju całego województwa”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** powiedziała, że rozumie, że pan radny Łukasz Krupa życzy tego również innym miejscowościom województwa kujawsko-pomorskiego.

Radny **Łukasz Krupa** powiedział: „Oczywiście, że tak, odnosilem się do obszarów funkcjonalnych, ale na rzecz całego województwa”.

Radny **Jerzy Gawęda** powiedział: „Pani przewodnicząca, panie marszałku, szanowni państwo. Ja szanuję każdą pracę. I tę Strategię nazwalibyśmy bardziej jako opis czy spis potrzeb, które posiada nasze województwo. Jako taki wstęp do takiej już konkretnej strategii do RPO. Brakuje mi w tej Strategii tych kluczowych inwestycji, które pozwoliłyby ciągnąć i w taki sposób pobudzać działalność gospodarczą w tych obszarach i umożliwić na poziomie lokalnym podejmowanie wspólnych działań i realizacji swoich zamierzeń. Szanowni państwo, chciałem zwrócić tu uwagę na Emilianowo czy szerzej na regulację Wisły i program, który stawiamy sobie niejako na przyszłość – główny cel. W związku z tym ta Strategia też powinna być w tym kierunku podyktowana. Powinna iść już w kierunku budowania przyczółków infrastruktury w takim kierunku, żebyśmy mogli być przygotowani. Zdajmy sobie szanowni państwo sprawę z tego, że gdyby ten projekt został wcześniej czy później zbudowany, to będzie mogło nastąpić rozproszenie komunikacji. To nie można się skupić na jednym odcinku drogi. Tu musimy użyć wszystkie te możliwości, aby go rozproszyć. Np. terminal komunikacyjny Inowrocławia nie jako konkurencja Emilianowa, ale jako element porządkujący po drugiej stronie województwa. Powinniśmy o to zabiegać. W takim wypadku mielibyśmy kilka elementów, które one musiałyby realizować. Nie tylko ten przeładunek zbierając, ale również przerzucając na drugą stronę. Tak, aby odciążać drogi. To te sprawy, na których my się powinniśmy skupić. W takich obszarach jak drogi, sprawy komunikacyjne, gospodarcze, rolnicze, nauka czy kultura. Brak jest tych kluczowych przedsięwzięć. Tego nie mamy. Mamy rozproszone na ponad 130 głównych zadań, to się zaczyna rozmywać. My nie będziemy mogli tego zrealizować. Chodzi o to, aby to uporządkować i określić również i być może uda się to zrobić w RPO, ale określić te inwestycje, które będą kluczowe dla województwa, które będą napędzać województwo, które będą wprowadzały odpowiednią współpracę pomiędzy innymi województwami. Dlatego, jak powiedziałem, szanuję każdą pracę. I traktuję to jako spis potrzeb do przejścia do już poważnej dyskusji pod kątem zbudowania prawdziwej Strategii czy programu operacyjnego”.

Radny **Michał Czepek** powiedział: „Pani przewodnicząca, szanowni państwo radni. Tak myślę, że zarząd województwa padł ofiarą własnej otwartości na zdanie władarzy wszystkich gmin w kujawsko-pomorskim, bo sam załącznik i cała treść Strategii obejmuje ponad 500 zadań kluczowych. Z punktu widzenia zarówno zarządu województwa, jak i powiatów i gmin, to pewnie jakiś mały ułamek tego, co władarze gmin i powiatów zgłosili do tej Strategii. Sam zgłaszałem kilka takich przedsięwzięć. Nie wszystkie zostały wpisane do tej Strategii, ale rozumiem, że nie było takiej możliwości. Podobnie jak moi koledzy przedmówcy chciałem bardzo serdecznie podziękować panu dyrektorowi Adamowi Stańczykowi, także zastępcy dyrektora panu Andrzejowi Potoczkowi Departamentu Planowania Strategicznego i Rozwoju Gospodarczego za tytaniczną pracę. I za to, że z taką cierpliwością właściwie wsłuchiwali się w zdanie tych najniżej położonych samorządów czyli gmin ale także powiatów. Natomiast odnosząc się, nie wiem czy traktować to jako zarzuty, kolegów z Prawa i Sprawiedliwości, którym brakuje tych strategicznych zadań. Cieszę się, że zarząd województwa wpisał do Strategii przede wszystkim zadania takie, które powinny być zrealizowane przez rząd. Od chociażby wymienionej przez pana radnego Stanisława Pawlaka zapory na Wiśle czy elektrowni z zaporą na Wiśle przez dokończenie drogi ekspresowej S5 z Nowych Marz przez Grudziądz do Ostródy. To szkielet inwestycyjny na najbliższych 10 lat, wokół których powstaną nowe tereny inwestycyjne, nowe parki przemysłowe, nowe zakłady pracy, nowe przedsięwzięcia, które zredukują problemy społeczne, z którymi się nasze województwo boryka. Tym cenniejszą chociażby S5 z Grudziądza do Ostródy, że przebiega przez jedną z najbardziej zapóźnionych i takich zaniedbanych społecznie terenów jak powiat grudziądzki – także tutaj się bardzo cieszę. I zdanie mojego przesympatycznego kolegi Łukasza Krupy, który traktuje jako najwyższe wyróżnienie tego projektu Strategii, bo jeżeli Bydgoszcz jest zadowolona to znaczy, że ta Strategia jest bardzo dobra”.

Radny **Marek Hildebrandt** powiedział: „Mam przed sobą mapę metropolii bydgoskiej jak można to nazwać i patrzę na powiat nakielski, zapomniano o Sadkach, które zostało w ogóle komunikacyjnie odcięte od naszego województwa. Janowiec Wielkopolski, Rogowo, Gąsawa; powiat żniński został podzielony na dwa powiaty. Złotniki Kujawskie to w ogóle takim obwarzankiem się staną – nie wiem o co tu chodzi. Tymi ZRID-ami, które proponujecie w tej Strategii to dzielimy, a kiedyś mieliśmy łączyć to województwo. Teraz je podzieliiliśmy, poszatkowaliśmy to województwo. I tak naprawdę, nie wiem, czy to będzie jeszcze województwo. Każdy będzie sobie wydierał pieniądze. Duże miasta będą wydierać większy kąsek a szczerze mówiąc tylko motorem rozwoju mogą być Toruń i Bydgoszcz. Myślę, że dla nas wszystkich i dla tych mniejszych miejscowości, nie udało się nic zrobić i to mnie przeraża. Tu wszyscy się zachwycają tą przyrodą, jeziorami, lasami, turystyką – czy wy wiecie jakie mają problemy te gminy, które mają tylko jeziora i lasy? Oni w ogóle nie mają



dochodów i nie mają z czego żyć. Czemu nie proponuje się w tej Strategii, żeby udział w podatku dochodowym czy innym był po prostu w tych gminach wyższy. One mają przyrodę, mają czyste powietrze i nie mają nic. Nie mają na rozwój. Po prostu jeśli myślimy o tym, żeby to wszystko zrównoważyć, żeby był zrównoważony rozwój województwa, to ta Strategia tego nam nie zapewnia. I to mnie martwi. To, do czego dążyliśmy w poprzednich latach, których i tak nie wykonaliśmy, to tu tą Strategią burzimy”.

Radny **Marek Witkowski** powiedział: „Pora jest późna, więc bardzo krótko proszę państwa. Byłem na kilku spotkaniach konsultacyjnych naszej Strategii. Czytałem uważnie. Brakuje mi tam pewnej wrażliwości. Jeżeli mówimy o przyspieszonym rozwoju, to upatrujemy go generalnie we współpracy różnych samorządów wokół Torunia czy Bydgoszczy. Teren, z którego ja pochodzę czyli Krajna – ma swoje doświadczenia. Zawsze jesteśmy gdzieś tam na poboczu. I myślę, że to co mówimy o komunikacji o drogach lądowych i rzecznych, powinno się spotkać ze sformułowaniem bardzo precyzyjnym. Co będzie motorem rozwojowym dla poszczególnego terenu i jak ustawiamy w hierarchii pewne zdania, przynajmniej jeżeli chodzi o komunikację drogową. Zapomnieliśmy zupełnie o tym, że dany teren rozwijają środowiska sąsiedzkie. Powiat sępoleński tuż obok powiatu tucholskiego. Ciążymy do Bydgoszczy, ciążymy do Torunia administracyjnie ale gospodarczo niekoniecznie. Nie jesteśmy związani tylko z naszym województwem. Ta współpraca jest z Wielkopolską, z różnymi miastami. I tutaj muszę powiedzieć, że bardzo dużo i bardzo często jeździłem po naszym województwie i znam drogi. Myślę, że zabrakło w naszej Strategii generalnie takiego algorytmu, co chcemy robić najpierw. Bo jeżeli mówimy, że dany teren może być wkluczony trwale albo jest zagrożony wykluczeniem, to powinniśmy przeciwdziałać temu. Oczywiście trzeba czuwać nad tym, czy to jest racjonalne ze względów demograficznych, czy w przyszłości tam na pewno będą jeszcze ludzie mieszkać, jaka gromada ich zostanie. Myślę, że pewne procesy, które dzisiaj obserwujemy nie są aż tak definitywne, wskazujące jako prognostyk na to, co może być w przyszłości. Musimy podejmować ryzyko dopracowania rozwoju naszego województwa nie tylko w sporze, kłótni między dwoma największymi naszymi miastami. Reprezentuję powiat peryferyjny, prowincję i chciałbym, aby ta Strategia również odpowiadała na wyzwania rozwoju tych naszych powiatów ościennych. Na razie tego w Strategii nie widzę. Ona jest świetnie napisana: język przebogaty, różne kryteria, różne dziedziny życia są pokazane, uwypuklone, uwrażliwione, ale brakuje tych twardych i podstawowych – dróg. I teraz kryteria ich budowy. W jaki sposób i ile kasy na to kładziemy i jaki będzie na to nacisk. Nie tylko unijnych, ale również naszych czyli wewnętrzny wysiłek w inwestowanie w drogi kolejowe, lądowe i rzeczne. Będę głosował na nie, ale wierzę, że w ciągu roku czy dwóch wypracujemy to o co wołamy do marszałka – o politykę komunikacyjną. Nie czekajmy aż rząd nam poda rękę i pomoże. Sami powiedzmy sobie, które środowiska trzeba wspomóc, gdzie jest szansa rozwojowa. W rolnictwie jak

najbardziej moja Krajna może być rozwojowa. Tam też potrzeba przedsiębiorstw. Nawet na szczeblu gospodarstwa rolnego, to bardzo dużo daje. A o tym żeśmy zapomnieli w całej Strategii. Ta Strategia nie ma wrażliwości, która by odpowiadała terenowi, który ja stricte reprezentuję. Myślę o całym województwie, ale także muszę myśleć o swoim terenie”.

Radny **Roman Jasiakiewicz** powiedział: „Panie przewodnicząca, panie marszałku, szanowne panie, szanowni panowie. Dokument ten rodził się w konflikcie, którego źródło było niestety w zarządzie województwa. Bo ten konflikt, który był między Bydgoszczą a Toruniem był zupełnie niepotrzebny. Od początku, kiedy Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zajmowała się tymi kwestiami, wieloma zapisami Strategii, projektem Strategii – byłem przeciwny z kilku powodów. Po pierwsze, wśród bydgoszczan i nie tylko wśród bydgoszczan, wbrew temu co kolega radny Michał Czepek zechciał mówić o zadowoleniu Bydgoszczy – nie ma wiarygodności władz zarządu województwa i samorządu województwa do działań w Bydgoszczy. Nie ma wiarygodności. Skoro nie ma wiarygodności, to przedstawiane dokumenty jaką mają wartość? Odpowiedzą państwo sobie sami. Po drugie, jeden z ważniejszych problemów tego dokumentu to brak lidera województwa. Nie ma takiej instytucji. Trudno koledze Markowi Hildebrandtowi odebrać rację, skoro mówi o formule pięciu prezydenckich obszarów funkcjonalnych, gdzie następuje zdeprecjonowanie tej instytucji lidarskiej, nazwijmy to, chyba że celem jest przejście władztwa nad tą formułą przez zarząd województwa – jest to bardzo proste do zrobienia. Po trzecie, do kolegi Stanisława Pawłaka, ja bym nie popadał w taki zachwyt o sukcesach trzech poprzednich Strategii. Jedną z wad tego dokumentu jest fakt, że nie wyciągnięto wniosków z tych trzech Strategii. Jeżeli dla kolegi sukcesem jest zajmowanie w wielu dziedzinach miejsc od 14. do 16. w skali ogólnopolskiej, to gratuluję. We wszystkim jesteśmy na końcu w Polsce – na końcu. Ba, jest taki śmieszny zapis w Diagnozie, który mówi, że w województwie kujawsko-pomorskim nie ma nawet drużyny w ekstraklasie w piłce nożnej – pomijam, że tak powiem, poziom polskiej piłki nożnej. Ale tu nie chodzi o to, czy ta drużyna gra w ekstraklasie, czy nie gra – to województwo jest takie biedne, takie biedne są firmy, że nie stać tego województwa, nie stać tych firm tu pracujących na utrzymanie takiej drużyny, bo przypomnę piłka nożna to worek bez dna. I taka jest sytuacja. I przeciwko tej biedzie, tej inercji, w której od 15 czy ilu lat krążymy – niestety ta Strategia nie daje nam żadnej odpowiedzi. Ona nie daje nam odpowiedzi na pytanie podstawowe jak mądrze wydawać pieniądze? Bo my się przyzwyczailiśmy do wydawania. Nam się wydaje, że pieniądze się biorą z budżetu i one są; że pieniądze są kredytów, bo są; z Unii Europejskiej, bo są – i to jest nasze myślenie i nasza droga do budowania bogactwa województwa – a pieniądze biorą się z pracy i biorą się z rozwoju. Inaczej – na rozwój są potrzebne pieniądze. Pieniądze to rozwój. Taka jest droga. I tego spojrzenia najprostszego w tym dokumencie nie zauważam. I przełożyć ten język, o którym mówię na fakty – jest ta sieć kolejowa, której

nam zabrakło, kiedy mówiliśmy o budżecie. Ba, nawet koncepcji tego nie ma. To jest aktywność samorządu województwa dla takich działań jak np. suchy port w Emilianowie. Przecież skandalem jest, że przez sześć lat ze strony zarządu województwa nie kiwnięto palcem w bucie. To minister Jan Krzysztof Ardanowski powołał kadłubową spółkę płodów rolnych. Zaprosił jedną z gmin bodajże Nową Wieś Wielką, a samorząd województwa nawet nie jest członkiem tej spółki czy jej udziałowcem. Marzenia o tzw. porcie rzeczonym Bydgoszcz – Solec i jego rozwoju – to są mrzonki, bo tego nie będzie za 30 lat. A mamy ogromną szansę na miejsca pracy, na rozwój. Również terminal w Inowrocławiu jak jest taka konieczność. Ba, dzisiaj czytam, że linia kolejowa nr 131 Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk do portu, która ma kosztować 1,200 mln zł na kolej szybkiej prędkości 120/140 km/h przy towarowych przewozach. Gdzie, zatem pytam, był zarząd województwa przy tych działaniach gospodarskich, gdzie można zarabiać? Gdzie był przy suchym porcie w Emilianowie? Nie było tam zarządu województwa. Nie było nigdzie w tych sferach, gdzie można zarabiać pieniądze. Można to nazwać zaniechaniem gospodarczym. I jeszcze jedna rzecz, bo wsłuchując się w wiele głosów skądinąd interesujących, szczególnie ze strony pana wiceprezydenta z Grudziądza, który wie o czym mówi. Odnoszę wrażenie i proszę, żeby się nikt nie obraził, ale mamy do czynienia z osobami, podmiotami – które w sposób wyraźny są zależne od zarządu województwa, od podziału tych pieniędzy i które wychodzą z założenia – lepiej się nie narażać, będę miał święty spokój, a może dostane parę groszy więcej. I ta formuła – „cicho będziesz dalej zajdziesz”, jak gdyby pokutuje i pokutowała dotąd także w wielu, wielu wypowiedziach. A więc jeżeli drodzy państwo oczekujemy, że ten bardzo pracowicie przygotowany dokument zrewolucjonizuje na kolejne lata nasze spojrzenie na gospodarkę, to śmiało dzisiaj możemy powiedzieć – nie, nic się nie zmieni. Czy będziemy mieli pieniądze? Tak, dopóki będzie istniała Unia Europejska i będzie chciała nam dawać pieniądze. Czy stać nas będzie na kredyty? Tak, będziemy je spłacali obniżając środki na inne inwestycje, już nie wspominam o Operze Nova, o Filharmonii Pomorskiej; o spotkaniu przed Operą Nową jak szybko ją zbudujemy; o tempie jakie miasto Bydgoszcz przyjęło o zmianie planu zagospodarowania przestrzennego przy Filharmonii – to już dzisiaj nie ma żadnego znaczenia. Już wszyscy o tym zapomnieli. Wybory się skończyły. Dopiero za trzy lata są następne. Znowu można pod budynkiem stanąć i mówić jaka będzie świetlana przyszłość. Mówię o tym pełen emocji, ponieważ bardzo mi zależy, żeby mieszkańcy naszego województwa nie byli pariasami na arenie ogólnopolskiej, a tak się mają prawo czuć. By bydgoskie także uczelnie to nie były wyższe szkoły zawodowe, jak jest zapisane w Strategii, tylko uczelniami, które mają potencjał. By szkoły podstawowe, średnie mądrze uczyły. A tego dzisiaj niestety do końca nie widzimy. I to jest nasze zadanie. To jest nasza formuła, w której powinniśmy się zmieścić. Mam nadzieję, że życie mój sceptycyzm zweryfikuje, czego państwu i sobie życzę, dziękując panu dyrektorowi Adamowi Stańczykowi

i jego zespołowi za ogromną pracę, szalenie niewdzięczną, zmieniającą się z godziny na godzinę, a państwu za cierpliwość w wysłuchaniu mnie”.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział: „Szanowna pani przewodnicząca, panie i panowie radni, szanowni goście, którzy wytrwaliście do końca. Po głosowaniu chciał zabrać głos pan wojewoda, więc czekamy na to wystąpienie. Chcę wszystkim państwu podziękować za wypowiedzi. Myślę, że jest to bardzo cenne, bo szczerze. Sądzę, że wiele z tych osób, które dzisiaj wypowiedziały się pozytywnie na temat tego dokumentu rozumieją, że ma on charakter optymalny i że on ewaluował we właściwą stronę, bo tak rozumiem zmiany, które zachodziły w trakcie tej dyskusji do samego końca, przyznaję. Są nie jakimś zgniłym kompromisem czy kompromisem, który właściwie wypacza ideę rozwoju. Są dobrze rozumianym kompromisem. I motywującym i mobilizującym wszystkich w przyszłości do pozytywnego działania na rzecz rozwoju województwa. Myśląc o małych, o średnich czy o wielkich ojczyznach, do których zaliczają się miasta, szczególnie te wojewódzkie. My uchwalamy dzisiaj, to przewijało się w państwa wypowiedziach, Strategię rozwoju dla całego regionu. I ten piękny cytat, że silni jesteśmy siłą najsłabszego, jest bez wątpienia, chyba mottem tej polityki terytorialnej, którą powinniśmy stosować jako zasadę pryncypialną, którą powinniśmy mieć cały czas na uwadze mówiąc – województwo. Co do idei, która przyświeciła ostatecznie nam wszystkim tworząc misję naszej Strategii czyli człowiek jest w centrum, chyba się nie pomyliliśmy, bo jak tu jesteśmy, wszystkim zależy na dobru człowieka ponad wszystko, cokolwiek to oznacza, powinniśmy służyć człowiekowi. Może też w kontekście tego, jak ktoś potrafi lub nie sobie radzić – ten najsłabszy człowiek jest dla nas wyznacznikiem wartości jaką ostatecznie prezentujemy i wdramy w naszej Strategii. Ten niepełnosprawny, ten, który sobie nie radzi w życiu, nie znajduje w nim wciąż jeszcze miejsca, który wciąż jest alienowany, dyskryminowany poniżany. Musimy tych ludzi szukać. Wtedy będziemy czuli się wspólnotą, jeśli zainteresujemy się ich losem, jeśli będziemy potrafili włączyć te osoby do naszego życia społecznego. Cała reszta to są to tylko narzędzia do realizacji. Można długo dyskutować o liście projektów kluczowych. Oczywiście mają rację ci, którzy wątpią w ich efektywność, ale też nie byłbym taki sceptyczny, bo w tej obecnej Strategii po wyeliminowaniu na wniosek samych zainteresowanych czyli blisko 65 projektów, od których odstąpiliśmy, jeszcze raz powtórzę, na wniosek zainteresowanych. Może pierwszy z brzegu przykład – Uniwersytet Mikołaja Kopernika Radioteleskop Heweliusz – odstąpili od realizacji; Włocławek – od budowa muzeum wojny polsko-bolszewickiej. I wielu, wielu podobnych projektów. Do tej pory udało się zrealizować i zamknąć pozytywnie spośród 192 projektów. Cała obecna lista, którą wdramy jest znacznie bogatsza, niż ta którą teraz proponujemy. 46 proc. udało się już zamknąć i zrealizować, a 17 proc. jest w toku. Więc sumując spośród tych, które pozostały do zrealizowania i wciąż są naszym celem, są wciąż na liście projektów priorytetowych. A  $\frac{3}{4}$  udało się i udaje się obecnie realizować. W naturalny

sposób, których nie udało się zrealizować, czy jeszcze nie mamy koncepcji finansowania ich, czy partnerzy proszą o odroczenie i uznaliśmy, to przenosimy na następny okres programowania. To tyle jeśli chodzi o ambicję i tę długą listę projektów kluczowych. To nie jest prawdą, że koleje nie są priorytetem. Wystarczy zajrzeć do tej Strategii i zobaczyć, że wspólnie, bo przecież nie zarząd województwa, ale wspólnie określiliśmy ten rodzaj transportu publicznego i w ogóle transportu jest najbardziej proekologiczny i oczekiwany. I na pewno będziemy dążyć, aby to wdrożyć w życie. Raz jeszcze przypomnę, że możliwości samorządu województwa są naprawdę niewystarczające nawet dysponując środkami RPO, aby taki program udźwignąć. Dlatego piszemy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym i jego odnogach i naszych uwagach, zresztą, które konsekwentnie w Strategii rozwoju województwa pokazujemy, aby uwzględniały wszystkie miasta w należyty sposób, czyli Włocławek, Toruń i Bydgoszcz, a nie pomijały je bokiem. Oczywiście z uwzględnieniem aspiracji, oczekiwań Grudziądza i wielu innych miejsc, które też opisujemy, jak rozwiązać ten dylemat, przed którym zostaliśmy postawieni. Bo przecież po to się konsultuje z poziomem krajowym Strategię, żebyśmy mogli się w tym dokumencie krajowym wypowiedzieć. Jest to jednak przykład na to, że my nie mówimy absolutnie nie kolejom. Chcemy ten obszar uporządkować. Jeżeli pan radny Roman Jasiakiewicz był łaskaw wspomnieć o inwestycji krajowej właśnie wartej miliardy, to mówimy również o naszych możliwościach, w kontekście tych nawet setek czy kilkudziesięciu milionów złotych. I jeżeli na to nałożymy 17 km za 130 mln zł – zmodernizowanych, to odpowiadamy sobie na pytanie, co nie znaczy, że tych pieniędzy nie będzie i że nie powinniśmy się bardziej wykazywać aktywnością i sprytem, aby pozyskać przychylność rządu. To od rządu będzie zależało, od tego czy innego, ile inwestycji kolejowych na terenie naszego województwa będzie w przyszłości realizowanych. Oczywiście, tyle było mowy o transporcie, to dobrze byłoby zapytać tych, którzy dzisiaj planują Centralny Port Komunikacyjny – to nie jest żaden wyrzut. Ja naprawdę życzliwie o to pytam, co z portem lotniczym bydgoskim? Bo jeżeli mamy wozić wszystkich do Centralnego Portu Komunikacyjnego czy utrzymywanie portu lotniczego, tak drogiego w regionie o charakterze regionalnym czy międzynarodowym, ale starającego się konkurować z nowym tworem, jakim ma być port komunikacyjny dobrze skomunikowany, oby tak było, co dalej z portami lotniczymi regionalnymi. Nie tylko chodzi o nasz port, ale o wszystkie pozostałe w Polsce: czy one będą partycypować; brać udział w jakiejś sieci lotniczej; pod jednym zarządem; pod jedną strategią? My tego wciąż nie wiemy. To są pytania, na które dziś nie jesteśmy sobie w żaden sposób odpowiedzieć, bo nie my jesteśmy adresatem. Nie powinniśmy być adresatem takiego pytania. Było tu wiele sugestii i w ogóle ZIT się przejawiał we wszystkich wypowiedziach i uwagach. ZIT – proszę państwa, jest jakąś historią i elementem współpracy wewnątrzregionalnej, która się starała do tej pory, ja tak rozumiem, pokazać potencjał tych miast łącznie. I proszę nie odbierać tego, jako próbę powrotu do

przeszłości, ale dlatego staraliśmy się jako województwo pokazywać Bydgoszcz z Toruniem razem, to wychodziliśmy mniej więcej tak jak Poznań w wielu wskaźnikach – proszę mi wierzyć. Oczywiście jeszcze nie o takim per capita w wynagrodzeniach, ale jeśli chodzi o bardzo wiele wskaźników, np. stopa bezrobocia, instytucji kultury uniwersytetów, itd. to wszystko zaczynało się kształtować jako całkiem niezła metropolia czy aglomeracja. Ja uważam, że dobrze dzisiaj się stało, że każde z tych miast, orientuje swoje myślenie na współpracę z otoczeniem. Po to, żeby być może w ten sposób lepiej zainteresować się sąsiadami i lepiej wykorzystać potencjał współpracy na obszary, które są bezpośrednio i skomunikowane i uzależnione właściwie od tych miast rdzeniowych. Jest w tym chyba dużo racji i ja przyznaję też, że z ulgą przyjąłem ostatecznie deklarację, że właściwie możemy taki kompromis zawrzeć, ale uznając, że będziemy dbać o wartości społeczne. Bardzo mnie zabolęła wypowiedź pana Romana Jasiakiewicza, bardzo biorę to do serca, że pan uważa, iż ten zarząd nie jest wiarygodny w Bydgoszczy. Udowodnię panu, że się pan myli, panie radny. I już się pan myli. Patrząc na ilość instytucji, ich jakość i to co jeszcze planujemy właśnie wojewódzkich w tym mieście – najważniejszym, największym. Bo nie po to przed Operą kiedyś wspólnie podpisywaliśmy akt rozbudowy o czwarty krąg Opery; nie po to dzisiaj jesteśmy na etapie dogadywania szczegółów jeśli chodzi o projektowanie rozbudowy Filharmonii, żeby oszukać mieszkańców Bydgoszczy. Jeśli ktoś tak uważa, że odwołujemy, odraczamy, bo nie mamy koncepcji, a najchętniej prawdopodobnie ktoś by powiedział, że chcemy zamazać ten obraz realny, który chcemy zrealizować w Bydgoszczy i udajemy, że to robimy, że to nieprawda, to przykro mi to słyszeć po tylu latach znajomości i współpracy. Szanowni państwo, sądzę, że od nas tylko będzie zależeć tylko, jak to wszystko się potoczy. Niemniej jednak mamy restart. Pamiętajmy o tym, ponieważ pandemia nie odpuszcza. I ten rozdział poświęcony reakcji na pandemię, tak naprawdę w wielu obszarach, które zostały zapisane z impetem i optymizmem, jeszcze sprzed dwóch lat, obym nie miał racji, ale może się opóźnić. I nie chciałbym, żebyśmy znów za rok, bo do takiej ewaluacji się zobowiązujemy, zresztą ona jest zapisana w tym dokumencie, że co roku będziemy ją podsumowywać, co nam się udało zrobić. Nie chciałbym, żeby z jakich powodów obwiniać samorząd województwa, że jest ta pandemia. Bo mam takie wrażenie, bo ktoś raz wypowiedział się publicznie w kontekście tej Strategii, że jest tego zakładnikiem, a życie płynie. I proszę pamiętać, jeszcze raz powtórzę, to co mówiłem przy budżecie województwa. Wchodzimy w bardzo niepewny rok. Tak jak nas zaskoczył 2020 r., a szliśmy w ten rok z zupełnie innymi nastrojami, tak dzisiaj jesteśmy stopowani i to już wiemy. I oby te obciążenia, które nas dzisiaj hamują, żeby one odstępowały od Polski i od świata, bo z tym obciążeniem trudno będzie sobie poradzić z realizacją tej Strategii. Nie wiem, może będziemy przyspieszać na tle innych regionów, ponieważ przyspieszenie to jest rzecz względna w stosunku do tych, których mamy wyprzedzić czy dogonić. Może ośrodki miejskie

paradoksalnie, czego nie życzę nikomu, zwolnią a my przyspieszymy. To jest wielkie pytanie do ekonomistów, którzy być może określą te parametry na przyszłość, jak może wpłynąć pandemia na tego typu sytuację. Chcę tylko wszystkim państwu powiedzieć i przypomnieć, że w 2008 r. i to nie tylko moje i pana dyrektora Adama Stańczyka (chciałbym też jeśli pani przewodnicząca pozwoli, bo był tyle razy wymieniany do tej pory, aby na koniec również podzielił się jakąś swoją refleksją), ale to Komisji Europejskiej, że w tym pościgu za Europą między 2008 a 2018 rokiem nasze województwo jest plasowane jako jedno z dwunastu, które najszybciej w Europie zredukowało bezrobocie, a mieliśmy najwyższe wskaźniki w Unii Europejskiej jeśli chodzi o bezrobocie. Dzisiaj w tym przedziale zostaliśmy wymienieni jako jedno z najlepiej radzących sobie regionów. I oczywiście, że będziemy mieli niskie wynagrodzenia. To jest koszt przyciągania inwestorów. Niska płaca jest jakimś elementem konkurencyjności. Dlatego mamy ambicję, aby przeskoczyć ten próg i wejść w inny obszar. Ten dokument, jeśli będziemy konsekwentni daje nam taką szansę. Panie Stanisławie, jeśli chodzi o drogę wodną E70, to chyba chodziło o ten odcinek Bydgoszcz od Fordonu powyżej. Bo tam rzeczywiście jest Chełmno i Grudziądz, a poniżej to jest droga wodna E40. Siarzewo nie mogło wypaść. E40 to kanał bydgoski i dalej na północ. Dziękuję wszystkim państwu za dzisiejszą wypowiedź. Za wielomiesięczną współpracę – ona naprawdę nie była aż taka ciężka. To była zawsze wielka satysfakcja dla mnie i przyjemność móc ją koordynować”.

Dyrektor Departamentu Planowania Strategicznego i Rozwoju Gospodarczego **Adam Stańczyk** powiedział: „Pani przewodnicząca, szanowni państwo. Rzeczywiście możliwość pracy nad Strategią rozwoju województwa jest wielkim zaszczytem i wielką satysfakcją. Padło dzisiaj trochę ciepłych i miłych słów dla zespołu, który przez ostatnie dwa lata pracował nad dokumentem. Bardzo dziękuję w imieniu całego zespołu. Ze względów pandemicznych mogą tu być tylko sam, ale widzę te osoby wśród zalogowanych, ale też część koleżeństwa ogląda – Andrzej to są też słowa dla ciebie, Agnieszko, Sandro dla was i dla waszych biur, dla Biura Planowania Przestrzennego, dla koleżanek i kolegów dyrektorów departamentów i jednostek województwa – można było na was liczyć, kiedy było to potrzebne, a wiemy, że na niektórych etapach pracy działo się dużo i szybko, więc na tyle na ile mogę chciałbym koleżeństwu bardzo podziękować za tę pracę. Padły też słowa krytyczne do niektórych planowanych rozwiązań i pamiętajmy, że planowanie rozwoju jest procesem permanentnym. Cały czas się uczę, więc na pewno wszystkie te głosy krytyczne również wymagają zastanowienia, rozważenia. I być może w przyszłości pojawią się możliwości zastosowania też pewnych rozwiązań, które odnoszą się do aspektów, które przez niektórych z państwa były wskazywane jako nie w pełni satysfakcjonujące. Na koniec też chciałbym osobiście bardzo podziękować państwu za współpracę. Wydaje się, że mieliśmy bardzo dużo możliwości spotkań: terenowych i na komisji z państwem radnymi – dla nas były one zawsze inspirujące i cenne. Bardzo dziękuję za tę współpracę. Jako geograf – dodam

tylko, że dla geografa możliwość pracy na rzecz rozwoju własnego województwa, to jest rzeczywiście bardzo duża satysfakcja zawodowa i bardzo się z tego cieszę. Jeszcze raz dziękuję państwu za te miłe słowa, które dzisiaj padły”.

Więc pytań ani uwag nie zgłoszono.

Następnie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zarządziła głosowanie uchwały w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ – projekt zarządu województwa – druk nr 105/20 wraz z autopoprawką zarządu województwa; wynik głosowania: 16 głosów za; 9 przeciw; 0 wstrzymujących; sejmik podjął uchwałę; w trakcie głosowania radny Jacek Gajewski i radna Aneta Jędrzejewska zgłosili problem technicznych, że głosują za.

Przewodnicząca podziękowała panu marszałkowi i panu dyrektorowi Adamowi Stańczykowi za przygotowanie kompleksowego dokumentu Strategii.

Ze względu na zgłoszenia o problemach technicznych uniemożliwiających głosowanie radnemu Jackowi Gajewskiemu i radnej Anecie Jędrzejewskiej. Po głosie radnego Romana Jasiakiewicza o przeprowadzeniu reasumpcji głosowania. A także po wyrażeniu opinii przez panią mecenas Aleksandrę Gatyńską, że w jej ocenie należy powtórzyć głosowanie; po głosie radnego Stanisława Pawlaka popierającym reasumpcję głosowania i przy braku głosów przeciwnych przewodnicząca sejmiku Elżbieta Piniewska zarządziła reasumpcję głosowania uchwały w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ – projekt zarządu województwa – druk nr 105/20 wraz z autopoprawką zarządu województwa; wynik głosowania: 18 głosów za; 9 przeciw; 0 wstrzymujących; sejmik podjął uchwałę.

Przewodnicząca jeszcze raz podziękowała i pogratulowała panu marszałkowi i panu dyrektorowi Adamowi Stańczykowi przygotowanego tak kompleksowego dokumentu Strategii i dodała, że przyspieszenie następuje od tego momentu, bo tytuł zobowiązuje.

Z kolei głos zabrał Wojewoda Kujawsko-Pomorski **Mikołaj Bogdanowicz**, który powiedział: „Pani przewodnicząca, dziękuję za możliwość wystąpienia. Zacznę od gratulacji dla państwa. Żyjemy w państwie demokratycznym, wszędzie jest koalicja, opozycja. Uchwalenie budżetu na rok 2021 oraz przyjęcie Strategii na najbliższe lata, to jest na pewno sukces, a na pewno sukces w trudnych czasach. Mimo tych głosów, które są bardzo potrzebne i ważne, jak w każdym demokratycznym państwie, w bardzo cywilizowany sposób przedstawiane były racje, a o to w parlamencie polskim bardzo trudno.

Współpraca między administracją rządową a administracją samorządową województwa kujawsko-pomorskiego. Sytuacja epidemiczna naszego regionu nie jest prosta, chcę abyście państwo o tym wiedzieli. Obecnie mamy rekordową ilość osób w szpitalach, bo dziś aż – 1318, a wczoraj 1340 osób. Powoduje to ogromne przeciążenie służby zdrowia. Zajętych jest 120 respiratorów ze 177, ale możliwości ich obsługi są ograniczone. Obecnie



pracuje 30 szpitali, cztery całkowicie covidowe. W pozostałych są wydzielone części, które tych chorych przyjmują. Współpracujemy z samorządami, współpracujemy ze szpitalami. Odbывают się systematyczne spotkania sztabu kryzysowego. Jednak tutaj, na sesji sejmiku chciałem szczególnie podziękować panom marszałkom: Piotrowi Całbeckiemu i Zbigniewowi Ostrowskiemu za tę współpracę i trzem głównym szpitalom, które uczestniczą w tym procesie walki z pandemią koronawirusa, to oczywiście szpital zakaźny i szpital pulmonologiczny w Bydgoszczy oraz szpital zespólny w Toruniu. Każdy z ich odgrywa inną, ale bardzo ważną rolę. Współpraca z nimi jest bardzo dobra. Dziękuję również państwu za przesunięcie środków w ramach RPO – tej resztówki. One bardzo pomogły w zakupie środków ochrony bezpośredniej, na inwestycje, które w ostatnim czasie były zrealizowane. Niektóre inwestycje odbywają się w szpitalach samorządu województwa. Jest to 8 zadań głównych. Oprócz tego dostarczamy bardzo dużo środków ochrony osobistej, z którymi problem był w marcu – kwietniu i jeszcze trochę w maju. Teraz już go nie ma. Mamy za to ogromny problem logistyczny, aby z trzech magazynów środki te dostarczać do szpitali. Ich ilość i jakość jest na dobrym poziomie. Przed nami jedno wyzwanie, to program szczepień. Zaczynamy 27 grudnia. Pierwsze w kolejności w naszym województwie rozpoczną szczepienia swojego personelu cztery szpitale: w Grudziądzu, zespólny w Toruniu, we Włocławku oraz szpital im. Jurasza w Bydgoszczy. Docelowo będzie 27 punktów szczepień. Bez skutecznej szczepionki nie uda się nam z tej choroby łagodnie, szybko wyjść.

Temat Strategii. Pozdrawiam serdecznie dr. Adama Stańczyka. Bardzo się cieszę, że Pana umiejętności, talent przyczyniają się do kolejnych dobrych rzeczy dla województwa kujawsko-pomorskiego. Wszystkie głosy krytyczne są potrzebne. Strategia jest bardzo potrzebna do planowania całego regionalnego programu operacyjnego, który będzie przygotowany na najbliższe lata, i będzie służyła do tego, aby w sposób najbardziej adekwatny przyczynić się do rozwoju naszego regionu. Ale tutaj chciałbym powiedzieć kilka ważnych rzeczy z punktu widzenia rządu. Dokument ten był przede wszystkim z państwem konsultowany. Oczywiście jest zgodny z dokumentami krajowymi, bo musiał być uzgodniony z różnymi instytucjami, bo takie są wymogi. Chciałbym zwrócić uwagę, że ideą naszego rządu, który reprezentuję, jest zrównoważony rozwój. To jest główny cel. Cieszę się bardzo, że wskaźniki, o których mówił marszałek, w dużej części są z udziałem programów rządowych, które wpłynęły na zmiany w naszym kraju. Dzisiaj jesteśmy w zupełnie innym punkcie, sytuacja w ostatnich latach zmieniała się bardzo na korzyść. Powiem jeszcze o bardzo ważnym programie, który państwo nie tak mocno akcentowali w tej Strategii, to Fundusz Dróg Samorządowych. Przez ostatnie pięć lat udało się w ramach tego programu zrobić 897 zadań. Ostatnie 53 podpisane umowy są na realizację zadań w najbliższych miesiącach, czy też tygodniach w zależności od tego, jaka będzie zima. Ale 897 zadań to prawie 1400 km zrealizowanych dróg powiatowych, gminnych. To bardzo duże osiągnięcie.

Kolejne 200 zadań będzie zrealizowane w 2021 r. Tu też ważne informacje dla państwa. Bydgoszcz i Toruń będą miały możliwość skorzystania z nowej odsłony tego programu – będzie miliard złotych na drogi osiedlowe. Natomiast 2 mld zł przeznaczonych będzie na obwodnice w ciągach dróg wojewódzkich. Taki konkurs będzie rozpisany w roku 2021. Tuchola, Więcbork, Mogilno, Brodnica, Golub-Dobrzyń, Rypin i jeszcze kilka, o których nie wiem, czekają na te inwestycje. To będzie państwa decyzja, od których rozpoczniemy. Odnośnie tego słynnego Funduszu Inwestycji Lokalnych – czekam na wnioski do 28 stycznia 2021 r. Nie chcę wchodzić tu w polemikę, ale według mojego obliczenia, to województwo kujawsko-pomorskie dostało 530 mln zł z 10,5 mld zł. Jest to 5% środków, które zostały zadysponowane. Czekamy na trzeci podział, gdzie rola wojewody jest większa, bo poprzednio mój zespół tylko oceniał projekty pod względem formalnym. Teraz zadanie zostało nam poszerzone, z czego się cieszę. Jeśli chodzi o proporcję tych 5% do ilości mieszkańców, to jesteśmy minimalnie poniżej średniej, ale praktycznie jest to niezauważalna ilość. Mam nadzieję, że tym naborem, który kończy się 28 stycznia będziemy mogli powiedzieć o bardziej równomiernym podziale środków w porównaniu z innymi regionami. Jest to ogromne wsparcie dla samorządów. Pierwszy nabór (330 mln zł) – środki otrzymały wszystkie samorządy, które mogły złożyć wniosek. Z drugiego rozdania było 200 mln zł. W trzecim jest 1,5 mld zł na cały kraj i o te środki będziemy zabiegali.

Ważne sprawy, które były tu poruszane, to droga ekspresowa S5. Zaznaczam, że kończą się te zadania w 2021 r. Rzeczywiście studium korytarzowe połączenia S5 z Ostródą jest w toku, będzie realizowane. W 2021 r. rozpoczynamy drogę ekspresowa S10 - bardzo ważną drogę na odcinku Bydgoszcz – Toruń. Myślę, że naszym wspólnym celem powinno jednak być najszybsze połączenie z Warszawą. Odcinek Szczecin – Warszawa jest dla nas zadaniem priorytetowym. Jeżeli mówimy o ambitnym planie przyspieszenia, to ta droga, z punktu widzenia tej części Polski, jest bardzo istotna. Mówiłem o obwodnicach, które możecie państwo zbudować w ramach programu - nowego Funduszu Dróg Samorządowych. Obecnie powstaje sześć obwodnic: Brzeście Kujawskiego, Lipna, Kowalewa Pomorskiego, Kruszwicy, Strzelna oraz Nowej Wsi. Zadania już się rozpoczęły. Proces inwestycyjny to 6-8 lat. Będziemy robić wszystko, aby było to bliżej 6 lat, ale to już nie zależy od wojewody, który tylko wydaje ZRID, i tak przy S5 wydanego błyskawicznie.

Mosty dla regionu – padło takie hasło przez radnego Stanisława Pawlaka, którego serdecznie pozdrawiam. Jest to program, która cały czas jest otwartym. W lutym mija kolejny nabór i tylko jedna gmina (Kruszwica) w roku 2019 złożyła wniosek. Czekamy na kolejne, droga jest otwarta. Są pewne kryteria, ograniczenia, ale program jest dostępny dla wszystkich samorządów w Polsce, które mają taki potencjał, możliwości i potrzeby.

Chciałbym jeszcze raz pogratulować panu marszałkowi, zarządowi województwa dwóch bardzo ważnych głosowań. Myślę, że to ważny dzień. Chciałbym zapewnić, że rząd,

który reprezentuję, bardzo intensywnie pracuje. W czasie kryzysu wywołanego przez koronawirusa, który teraz obejmuje cały świat i nasz region musimy jak najszybciej wygrać z nim wojnę, pokonać go i o tej porze za rok mówić o zupełnie innych sprawach, m.in. o realizacji nowego programowania, priorytetów, które są dla nas bardzo istotne i ważne. Prosiłbym, aby nie zapominać, że te ostatnie lata, ta zmiana, moim zdaniem cywilizacyjna, jest odczuwalna dla każdego mieszkańca naszego regionu. Z innego też pułapu możecie państwo te problemy regionu kujawsko-pomorskiego rozwiązywać. Pomimo różnic, jakie są między nami musimy się wspierać, aby jak najwięcej osiągnąć dla naszego województwa.

Z uwagi na to, że jutro nie będę mógł uczestniczyć we wspólnej wigilii samorządowej z tego miejsca chciałbym powiedzieć, że w tym niezwykle trudnym czasie, który nas dotyka, kiedy jest to dla nas wszystkich wyjątkowy sprawdzian, kiedy perspektywa najbliższych tygodni i miesięcy cały czas nie jest łatwa, musimy trzymać się w zdrowiu. Namawiać społeczeństwo do zachowywania dystansu, ale też i do tego, aby się zaszczepili. Dziękuję za współpracę, życzę przede wszystkim zdrowia, spokojnych i błogosławiony Świąt Bożego Narodzenia i wszystkiego dobrego w nowym roku”.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział: „Dzień dobry panie wojewodo. To ja mówiłem o mostach, ale mówiłem także o przeprawie w Siarzewie w ramach planowanej budowy stopnia wodnego. Pan wojewoda bardzo szeroko powiedział o S10 jako połączeniu Szczecina z Warszawą. Czy znane są panu plany dalszego przebiegu S10 do Torunia w kierunku Warszawy? Bo sejmik na jednym ze swoich posiedzeń wnioskuje o to, aby ten przebieg drogi poprowadzić autostradą A1 do węzła autostradowego w Nowym Ciechocinku, a następnie przez stopień wodny do Lipna i dalej połączyć z S10. Czy wiadome są takie zamierzenia? Dziękuję serdecznie i pozdrawiam pana wojewodę”.

Wojewoda Kujawsko-Pomorski **Mikołaj Bogdanowicz** powiedział: „Absolutnie, nie odpowiem panu wprost na to pytanie. To jest temat nie na teraz. Myślę, że o tym powinniśmy rozmawiać, jak już będziemy mieć ogłoszony przetarg na ten odcinek, który też bardzo wszystkich elektryzuje, a szczególnie ilość wypadków, zagrożeń, brak możliwości rozwoju przez połączenie Bydgoszczy z Toruniem. To jest temat przyszłości, ale uważam, że gdzieś w pewnym momencie powinien to być nasz główny priorytet. Ja też bardzo się cieszę z portu w Emilianowie. Mam nadzieję, że z każdym następnym etapem, pandemia pewne rzeczy nam zatrzymała, ale na to nie ma siły, będziemy się posuwać do przodu. Jeśli chodzi o Siarzewo, to zapewniam pana radnego, że doszło do jakiegoś nieporozumienia, bo miałem telefon od osoby, która się tym bardzo mocno zajmuje i ona zaprzeczyła a potwierdziła, że jeśli chodzi o Siarzewo, jest to absolutny priorytet dla zachowania pewnego bezpieczeństwa województwa kujawsko-pomorskiego już nie chodzi w tym momencie o żeglowność, co jest bardzo kosztowne ale przede wszystkim chodzi właśnie o bezpieczeństwo Włocławka i

okolic. To musi być absolutnie zrealizowane i z tego co rozumiem, środki zostały zabezpieczone już na rok 2021”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zwróciła uwagę, że nie chciałyby, aby teraz nastąpiła rozmowa radnych z panem wojewodą. Pan wojewoda bierze udział w sesji zabierając głos w związku z przyjętą Strategią rozwoju województwa.

Radny **Roman Jasiakiewicz** powiedział: „Nie śmiałybym rozwijać rozmowy, ale mam pytanie, kiedy ruszy budowa S10 z Bydgoszczy do Torunia?”

Wojewoda Kujawsko-Pomorski **Mikołaj Bogdanowicz** powiedział: „Szanowni państwo. Planowane zgodnie z harmonogramem Generalnej Dyrekcji Budowy Dróg i Autostrad ogłoszony przetarg na „Zaprojektuj, wybuduj”, to do połowy roku 2021 r. To jest kwestia najbliższych kilku miesięcy. A potem moje zadanie czyli ZRID, który będzie wydawany przez urzędników Urzędu Wojewódzkiego”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** powiedziała, że dzisiaj słowem kluczem było przyspieszenie więc trzymamy pana wojewodę za słowo. Z kolei przystąpiła do realizacji kolejnych punktów porządku obrad, które przewidywały:

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie powierzenia zarządzania odcinkiem wojewódzkiej drogi publicznej – projekt zarządu województwa – druk nr 103/20 (zał. nr 28); Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezioro Głuszyńskie – projekt zarządu województwa – druk nr 106/20 (zał. nr 29); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 28 głosów za, 10 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego – projekt zarządu województwa – druk nr 107/20 (zał. nr 30); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 28 głosów za, 10 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Drwęcy – projekt zarządu

województwa – druk nr 108/20 (zał. nr 31); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie przyjęcia projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Śliwickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu – projekt zarządu województwa – druk nr 109/20 (zał. nr 32); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – projekt zarządu województwa – druk nr 110/20 (zał. nr 33); Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 26 głosów za, 0 przeciw, 2 wstrzymujące; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na wniesienie wkładu niepieniężnego (aporty) do Kujawsko-Pomorskiego Funduszu Pożyczkowego Spółka z o.o. z siedzibą w Toruniu – projekt zarządu województwa – druk nr 111/20 (zał. nr 34); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 26 głosów za, 0 przeciw, 2 wstrzymujące; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie warunków i trybu finansowania zadania własnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego polegającego na tworzeniu warunków sprzyjających rozwojowi sportu – projekt zarządu województwa – druk nr 112/20 (zał. nr 35); Komisja Sportu i Turystyki zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie stypendiów sportowych dla osób fizycznych za osiągnięte wyniki sportowe – projekt zarządu województwa – druk nr 113/20 (zał. nr 36); Komisja Sportu i Turystyki zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani

uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 27 głosów za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie zatwierdzenia planu pracy Komisji Rewizyjnej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego na 2021 rok – projekt przewodniczącej sejmiku – druk nr 8/20 (zał. nr 37); pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie ustalenia stawek dotacji przedmiotowych dla operatorów świadczących usługi publiczne w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – projekt zarządu województwa – druk nr 114/20 (zał. nr 38); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 24 głosów za, 0 przeciw, 4 wstrzymujące; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Kowal – projekt zarządu województwa – druk nr 115/20 (zał. nr 39); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 27 głosów za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Kowal – projekt zarządu województwa – druk nr 116/20 (zał. nr 40); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 27 głosów za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie stanowiska w sprawie uczczenia ofiar Grudnia 1970 – projekt zarządu województwa (zał. nr 41); przewodnicząca sejmiku odczytała treść stanowiska; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania stanowisko: wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik stanowisko podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie stanowiska w sprawie udzielenia wsparcia dla Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych – projekt zarządu województwa – projekt zarządu województwa (zał. nr 42); przewodnicząca sejmiku odczytała treść stanowiska; pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do

głosowania stanowiska: wynik głosowania: 28 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik stanowisko podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w miejsce połączeń kolejowych – projekt zarządu województwa – druk nr 120/20 (zał. nr 43); pytań ani uwag nie zgłoszono; przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 22 głosów za, 0 przeciw, 5 wstrzymujących; sejmik stanowisko podjął.

Następnie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, który przewidywał informację o zgłoszonych interpelacjach i zapytaniach (zał. nr 44).

Pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik informację rozpatrzył.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji następnego punktu porządku obrad dotyczącego interpelacji i zapytań radnych. Przypomniała, że interpelacje i zapytania, po wypowiedzi, należy złożyć w formie pisemnej.

Przystąpiono do zgłaszania interpelacji i zapytań.

Radny **Konstanty Dombrowicz** powiedział: „Kilka miesięcy temu składałem do pana marszałka interpelacje w sprawie planów rozbudowy zawiadywanych przez Szpital Pulmonologiczny w Bydgoszczy obiektów w Bydgoszczy – Smukale. Otrzymałem odpowiedź i bardzo dziękuję. I interpelację ponawiam, dlatego że w tej chwili mieszkańcy się bardzo niepokoją i jest ich protest. Budynek został obanderowany. I do tego nikt z nimi nie rozmawia. Dlatego, że sesja już trwa tyle godzin, to nie będę przedstawiał interpelacji w całości, a zawarte są w niej pewne wątpliwości i pytania, przekażę ją zgodnie z procedurą poprzez panią przewodniczącą do pana marszałka. Miałby do pana marszałka apel, żeby może osobiście zainteresował się tą sprawą i być może osobiście przyjechał do tego szpitala i zobaczył na wizji lokalnej jak to wygląda, bo obawiam się, że pan marszałek jest wprowadzany w błąd. W jakim celu, nie wiem ale tak wynika również z mojej wizji lokalnej, że tam się dzieją dość dziwne rzeczy. Taka gospodarcza wizyta może na początku przyszłego roku byłaby sympatyczna dla obydwu stron”.

Radny **Michał Krzemkowski** powiedział: „Szanowny panie marszałku, zwracam się z następującą sprawą. W ramach parkingu przy ulicy Fosa Staromiejska w Toruniu na wysokości Teatru Horzycy jest kawałek parkingu, który z niewiadomych względów został wydzielony z miejskiej strefy płatnego parkowania i jest obsługiwany przez firmę prywatną, która pobiera opłaty również w dni wolne w sobotę i niedzielę właściwie przez 24 godziny na dobę przez siedem dni w tygodniu. Taką mam informację od skarżącego. To miejsce nie jest w żaden sposób wydzielone a parkomat, który służy temu parkingowi tak samo wygląda, jak parkomat miejski. W związku z tym prawdopodobnie wielokrotnie dochodzi tam do swego rodzaju wymuszania opłat na osobach nie zorientowanych, że oto znalazły się na parkingu

prywatnym, a nie w strefie parkowania należącej do miasta. Chciałbym zapytać, na jakiej zasadzie zostało to miejsce przez Urząd Marszałkowski wydzielone i wydierżawione tej firmie? Czy to jest jakaś umowa? Jaki jest cel tej umowy? W jaki sposób uzgodniono to z miastem Toruń? Czemu to ma służyć i po co to jest? Jutro złożę zapytanie w sposób bardziej pogłębiony.

Drugi temat to dzisiaj miał miejsce gorąca dyskusja na temat połączeń kolejowych i była mowa o tym, że część z linii, które będą obsługiwane przez autobusy zostanie z czasem przywrócona, m.in. o drodze kolejowej nr 215 z Czerska do Laskowic. Chciałbym wnioskować idąc zresztą za głosem lokalnych społeczników, środowisk kolejowych, mieszkańców, aby tą linię po oczywiście, negocjowaniu nowego kontraktu ze spółką Arriva, przedłużyć z Laskowic do Terespolu, bo wówczas ona będzie służyć mieszkańcom Świecia i na pewno będzie bardziej i szerzej wykorzystywana. Świecie to jest duże miasto i już do Terespolu jeżdżą autobusy, które mogą odbierać pasażerów na tym połączeniu. Docelowo jeżeli ta linia z Terespolu do Świecia będzie zmodernizowana można też myśleć o tym, aby kursował pociąg aż do stacji Świecie – Przechowo. Złożę ten wniosek również w formie pisemnej”.

Wiceprzewodnicząca sejmiku **Agnieszka Kłopotek** powiedziała: „Pani przewodnicząca, ponieważ musiałam wcześniej opuścić salę w Toruniu, teraz mogę z domu z państwem się połączyć, to pozwoliłam sobie zostawić na pani ręce interpelację do pana marszałka i bardzo dziękuję”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** potwierdziła, że interpelację otrzymała.

Wicemarszałek **Zbigniew Ostrowski** powiedział: „Pani przewodnicząca, szanowni państwo radni. Chciałem zwrócić się do pana radnego Konstantego Dombrowicza i uspokoić. A mianowicie, sytuację w Smukale znamy. Zajmuję się nią osobiście. Byłem na miejscu w tej placówce naszej bydgoskiej pulmonologii. Sytuacja, powiedziałbym tak, jest dosyć nieskomplikowana aczkolwiek bardzo wrażliwa i delikatna. Pracujemy nad tym i myślę, że mamy informację obiektywne, bo z obu stron tego sporu, próbujemy w tej chwili te sprawy wyjaśniać.

Radny **Konstanty Dombrowicz** ad vocem powiedział: „Bardzo się cieszę, że pan marszałek jest zainteresowany tym tematem. Ja tam byłem dwa dni temu na miejscu i nie odczułem tego, że tak powiem, wyprostowywania sytuacji. Chodzi o zburzenie domu mieszkalnego pod przyszłą inwestycję. To jest bardzo wątpliwa historia, przynajmniej dla mnie dość dwuznacznie to wszystko wygląda. Dlatego się cieszę, że pan marszałek się zainteresował i mam nadzieję, że obie strony będą zadowolone”.

Wicemarszałek **Zbigniew Ostrowski** powiedział: „Właśnie, panie radny, w sformułowaniu dom mieszkalny jest całe nieporozumienie. To nie jest dom mieszkalny, to



jest po prostu coś co może mieć najwyżej standard hostelu, ale myślę, że kiedy wpłynie interpelacja od pana radnego w tej sprawie dokładnie wyjaśnię na czym problem polega”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zapytała, czy pan marszałek zabierze głos czy udzieli odpowiedzi pisemnie.

Marszałek **Piotr Calbecki** powiedział: „Udzielimy odpowiedzi na te wszystkie zapytania szczegółowo na piśmie. Znamy sprawę linii 215 jeśli chodzi o Przechowo i Terespol. Będziemy się nad tym tematem pochylać, bo to jest kwestia jeszcze do omówienia. To też kwestia ilości kilometrów i kosztów z tym związanych. W pozostałych sprawach, też Smukały, nie wyobrażam sobie innych rozwiązań niż pokojowe. Nie będziemy ludzi wyrzucać na bruk i znajdziemy jakieś rozwiązanie”.

Więcej interpelacji i zapytań nie przedstawiono.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji punktu wolne głosy i wnioski.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** powiedział: „Chciałbym w imieniu mojej koleżanki i kolegów klubowych złożyć najlepsze życzenia świąteczne tak wszystkim radnym, koalicji rządzącej, przedstawicielom zarządu z panem marszałkiem włącznie, jak również pracownikom Kancelarii Sejmiku i naszym niestrudzonym informatykom. Wszystkiego dobrego, przeżyjcie państwo święta w zdrowiu i z dobrą energią i pomyślnie wejdźcie w nowy rok”.

Radny **Konstanty Dombrowicz** powiedział: „Chciałbym udzielić wyjaśnienie panu radnemu Stanisławowi Pawlakowi w sprawie komunikacji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wyniki konsultacji są od czerwca znane i były ogłoszone na stronie CPK. A teraz zostały ponowione. Rzeczywiście uwagi, które wnosił Urząd Marszałkowski i województwo nie zostały wzięte pod uwagę przy projektowaniu linii. W tej chwili wiadomy jest tylko korytarz linii łączący mniej więcej Włocławek z Grudziądzem. Dokładnej lokalizacji przebiegu tej linii nie ma. Tak jak do tej pory również nie ma wchodzącej w skład CPK lokalizacji drogi S10. Są to tylko w tej chwili przymiarki. Przyjęte są korytarze, którymi te linie pobiegną. To tyle w kwestii wyjaśnienia, a gdyby pana radnego interesowały szczegółowe informacje, to na stronie CPK czy portu komunikacyjnego jest taka zakładka, gdzie są również wyniki konsultacji”.

Radny **Stanisław Pawlak** podziękował za wyjaśnienie.

Radny **Przemysław Przybylski** powiedział: „Szanowna pani przewodnicząca, szanowny panie marszałku, szanowni radni. Chciałbym serdecznie podziękować za słowa kondolencji przekazane mnie i mojej rodzinie w związku ze śmiercią mojego taty Henryka. A panu marszałkowi za udział w uroczystościach pogrzebowych, jak i koleżankom i kolegom z sejmiku. To ważny moment, kiedy się żegna rodzica, ojca i bardzo sobie to cenię i w imieniu całej rodziny, bardzo serdecznie państwu za ten gest solidarności, modlitwy i uczestnictwa w

ostatniej drodze naszego taty, dziękuję. A na czas Bożego Narodzenia chciałbym państwu życzyć bardziej przeżytych niż przeżytych świąt. Żeby te święta właśnie pokazywały nam radość, miłość i żebyśmy mogli się nacieszyć sobą nawzajem, żeby miłość i magia tych świąt również dała nam motywację w dążeniu do wspólnego dobra jakie tu czynimy podczas sesji i naszego działania jako radni województwa. Jeszcze raz dziękuję pani przewodniczącej, panu marszałkowi i koleżankom i kolegom z sejmiku”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** podziękowała panu radnemu za ten głos.

Radny **Roman Jasiakiewicz** powiedział: „Panie marszałku drogi, wystąpiłem swego czasu i do pani przewodniczącej, która zechciała zająć stanowisko, do pana marszałka o rozważenie uhonorowania kierowniczkę w Mylofie, która trzy lata temu, nie wykluczone, że uratowała sporą część naszego województwa, w tym na pewno Bydgoszcz, ogromnie angażując się sama w nocy, w wichry, by podwyższyć zapory w Mylofie. Rozumiem, że to są decyzje należące wyłącznie do kompetencji pana marszałka, to była jedynie drobna z mojej strony sugestia o rozważenie tej sprawy. Do tej pory, a mija już bodajże dwa miesiące, nie mam żadnej odpowiedzi. Przekazałem to e-mailowo. Do pani przewodniczącej żadnych słów nie kieruję, bo mam informacje od pana dyrektora biura, które przesłała natychmiast panu marszałkowi. Ale chciałbym mieć informację czy zasługuje ta osoba na dyplom z podziękowaniem czy inne życzliwe słowa. I tylko tyle. Życzę spokojnych i zdrowych świąt. Spokoju i refleksji przekazuję panu marszałkowi, żeby się odrobinę uśmiechnął mimo niełatwej dzisiejszej sesji, by nowy rok był lepszy, chociaż niewiele prognoz na niebie i ziemi o tym mówi. Na koniec apel, który wspólnie powinniśmy wywołać – szczepmy się od razu po świątach, kiedy tylko będzie to możliwe. Wszystkiego dobrego państwu życzę”.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział: „Chciałbym skorzystać z okazji i złożyć państwu najserdeczniejsze życzenia tym wszystkim, z którymi jutro nie będziemy się widzieć, słyszeć i być. Zapraszam – wspólnie z panią przewodniczącą będziemy szczęśliwi, że nie będziemy mówili tylko do kamer i dalej głos popłynie w świat. Tradycją było, że w Dworze Artusa spotykało się kilkaset czy bywało tysiąc. Nie było wirusa. Wtedy było miło. Teraz są puste ściany i widzimy jako żywo wartość spotkania nawet, jeśli ono nie stwarza nam komfortowych warunków, zawsze jest lepiej niż być samemu. A za życzenia panu radnemu dziękuję, bo rzeczywiście ten uśmiech jest potrzebny, ale nie tyle martwię się sobą, wszyscy sobie jakoś poradzimy. Zawsze myślę o innych, bo są to właśnie takie święta i chciałbym, żeby rzeczywiście życzenia dotarły do wszystkich mieszkańców województwa i jakoś żebyśmy się wzajemnie wszyscy razem w tych świątach odnaleźli i nabrali sił. Przede wszystkim, by wybaczyli to co trzeba sobie wybaczyć. Ja w każdym razie taką refleksję mam i mam tak zamiar uczynić. Radosnych świąt Bożego Narodzenia i szczęśliwego nowego roku, oby nas pandemia opuściła”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** powiedziała: „Pozwólcie państwo, bo jestem ostatnią osobą, która jeszcze nie dołączyła do tych wszystkich pięknych życzeń, które dzisiaj usłyszeliśmy, że coś dołożę od siebie. Przede wszystkim życzę nam wszystkim spokoju świętego. Nadziei takiej, której nam bardzo potrzeba. Zdrowia tego, które daje dobre samopoczucie i szanowni państwo – miłości wszechogarniającej – na te święta i na ten nowy rok. Dziękuję pani Agnieszce Kłopotek za ten świąteczny akcent. Dzisiejsza sesja była bardzo trudna. Przepraszam, ale technika powodowała pewne niedoskonałości, wszyscy uczymy się zdalności tego świata. Ja wolę świat ten bardziej realny niż wirtualny. Myślę, że państwo również”.

W związku z wyczerpaniem porządku obrad, przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska**, dziękując radnym za obecność, zakończyła obrady XXVIII sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego VI kadencji.

Do protokołu dołączono:

- listy wydruków głosowań

Protokół sporządziły:

Maryla Majtczak (punkty: 1-5; 7-31)

Anna Sobierajska (punkty: 6;10)