

Protokół Nr XXX/21
z XXX sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
w dniu 22 marca 2021 r.

rozpoczęcie sesji godz. 10.00

zakończenie sesji godz. 16.10

W dniu 22 marca 2021 r. w sali Władysława Raczkiewicza w Urzędzie Marszałkowskim w Toruniu odbyła się XXX 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 Kujawsko-Pomorskiego, marszałka województwa Piotra Całbeckiego wraz z zarządem województwa, skarbnika województwa Pawła Adamczyka, Komendanta Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy insp. Piotra Leciejewskiego, Kujawsko-Pomorskiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej w Toruniu st. bryg. Jacka Kaczmarka, przedstawiciela Oddziału Wojewódzkiego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP Województwa Kujawsko-Pomorskiego Piotra Tomaszewskiego, 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 20 radnych, co stanowi quorum obrad (lista obecności zdalnej zał. nr 1). Obrady Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego są prawomocne.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zapytała o wnioski dotyczące zmiany porządku obrad (zał. nr 2).

Przystąpiono do zgłaszania wniosków.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zaproponowała wprowadzenie do porządku obrad:

- projektu uchwały w sprawie rozpatrzenia ponownej skargi – projekt Komisji Skarg, Wniosków i Petycji – druk nr 5/21;

- projektu stanowiska w sprawie kompleksowego zagospodarowania dolnej Wisły i budowy stopnia wodnego Siarzewo przy formułowaniu strategicznych projektów rozwoju kraju – projekt Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury.

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 rozpatrzenia ponownej skargi – projekt Komisji Skarg, Wniosków i Petycji – druk nr 5/21, jako punkt 23; wynik głosowania: 17 głosów za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik zmianę przyjął.

- projektu stanowiska w sprawie kompleksowego zagospodarowania dolnej Wisły i budowy stopnia wodnego Siarzewo przy formułowaniu strategicznych projektów rozwoju kraju – projekt Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury, jako punkt 24; wynik głosowania: 19 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; 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 XXIX sesji sejmiku. Pytań ani uwag nie zgłoszono. Protokół z XXIX 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, zał. nr 5b); radni otrzymali również informację na temat: wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 stan na dzień 11.03.2021 r.; Polityki Terytorialnej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 na stan na 11.03.2021 r. (zał. nr 6).

Radni otrzymali również analizę sytuacji społeczno-ekonomicznej województwa kujawsko-pomorskiego w obszarach oddziaływania Europejskiego Funduszu Społecznego w latach 2017-2019, która była przedmiotem obrad Komisji Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa (zał. nr), a także informację nt. prac nad Krajowym Planem Odbudowy (zał. nr), która była przedmiotem obrad Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że chciałby prosić wszystkich o chwilę uwagi nad analizą sytuacji społeczno-ekonomicznej województwa kujawsko-pomorskiego w obszarach oddziaływania Europejskiego Funduszu Społecznego w latach 2017-2019, która jest sporządzona za okres 2017-2019 w ramach realizacji naszego Regionalnego Programu

Operacyjnego w części Europejskiego Funduszu Społecznego. Jest zobowiązanie do jej przygotowania. Ma również taki ważny wymiar, tego jakie są skutki wydatkowane przez nas środki unijne na tle ogólnej sytuacji społecznej naszego społeczeństwa. Są tam ciekawe spostrzeżenia, które sądzi, że dadzą obraz zmian w tym obszarze. A w konsekwencji będzie większa celowość, kiedy będą w przyszłości podejmowane decyzje w kontekście tej obiektywnej rzeczywistości. Trzeba ją znać podejmując właściwe decyzje przez sejmik czy zarząd. I także kiedy planowana jest nowa perspektywa budżetu unijnego na lata 2020-2027.

Następnie naczelnik Wydziału Analiz i Ewaluacji w Departamencie Funduszy Europejskich przedstawiła **Jolanta Rudnicka** analizę sytuacji społeczno-ekonomicznej województwa kujawsko-pomorskiego w obszarach oddziaływania Europejskiego Funduszu Społecznego w latach 2017-2019 (zał. nr 7).

Z kolei dyrektor Departamentu Funduszy Europejskich **Rafał Pietrucień** przedstawił informację nt. prac nad Krajowym Planem Odbudowy (zał. nr 8).

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że w tej drugiej części została przedstawiona sytuacja o głośniejszej sprawie o wymiarze krajowym, gdzie słyhać niemal codziennie w wiadomościach medialnych, a dotyczącą przecież naszego województwa. „Mówimy przecież, o bagatela 70 mld euro. I proszę zwrócić uwagę, że ten instrument realizowany w ramach odbudowy i zwiększenia odporności z poziomu europejskiego przewidziany jest do wdrożenia do 2024 roku. Jest to jeden z wielu instrumentów walki ze skutkami epidemii covid-19. Wiemy jakie są źródła finansowania tego instrumentu, że w jakiej części są to środki bezzwrotne, ale również w części są to środki zwrotne. Malo tego, one po raz pierwszy zaistniały w budżecie unijnym jako zobowiązanie dłużne wszystkich krajów członkowskich. Są to obligacje, które będą spłacać kraje członkowskie o oddawać te pieniądze, dziś pożyczone sobie wzajemnie. Proporcje zostały ustalone przez Radę Europy, itd. Było o tym głośno, kiedy premierzy i głowy państw, spotykali się, aby to narzędzie ustalić, ustanowić i wdrożyć je w życie. Dodam, że w niektórych państwach już to się stało i parlamenty zatwierdziły krajowy plan odbudowy. Wiem, że mechanizm jego wdrażania uzgodniony już został z Komisją Europejską i w niektórych krajach ten etap przygotowania i kwalifikacji jest zrobiony. Wiemy już, że musi być kwalifikacja instrumentu przez parlamenty, jako instytucji stanowiących osobno dla każdego z krajów członkowskich. Tutaj jest wymagana solidarność wszystkich krajów członkowskich europejskich – 27. Bez tej wspólnej zgody, to narzędzie nie będzie mogło być wdrażane. I w tym kontekście rozgorzała w Polsce dyskusja polityczna, bo nie wszystkie ugrupowania polityczne współtworzące w tej chwili większość rządzącą popierają ten instrument. Czekamy na to, jak to narzędzie będzie zatwierdzone na poziomie politycznym w naszym kraju. Stąd nasza aktywność, bo nie musimy ukrywać, że jako region jesteśmy bardzo zainteresowani sprawiedliwym podziałem tych środków i dostrzeżeniem w tym procesie odbudowy kraju po pandemii wszystkich jego

części, mając na uwadze taką terytorializację tego narzędzia. Jeżeli do tej analizy dodamy toczącą się w tej chwili dyskusję i już właściwie podejmowane decyzje nt. polityki spójności jest tu do podziału 70 miliardów euro. Suma dwóch głównych polityk, jest innych więcej, unijnych każe nam dzisiaj zachować szczególną czujność i koncentrację, bo dziś się decydują właściwie losy naszego województwa i Polski na najbliższe 10 lat. Nie wyobrażam sobie, aby zabrakło naszego głosu jako Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego w tej dyskusji. My na kolejne posiedzenie sejmiku przygotowujemy nie informację, ale już postulaty, z którymi jeszcze raz się do państwa zgłosimy. Tak jak, pan dyrektor zaznaczył, te konsultacje trwają, a właściwie one będą zakończone do następnej sesji. Tempo jest niesamowite, a jak zwracamy uwagę na to, że nie jesteśmy dostrzegani w tych konsultacjach w należyty sposób, to efekt jest taki, że *pociąg jedzie*, a my mieliśmy się prawo wypowiedzieć, przy czym z jakim skutkiem, to tego już nikt nie chce komentować. Szanowni państwo, to nie jest kwestia tylko Sierzewa. To są ogromne możliwości, które daje ten instrument finansowy. Problem jest tylko w tym, czy nasze oczekiwania – regionów się tu przebiją. Jeżeli w Komitecie Sterującym czy Monitorującym nie będzie czynnika społeczno-gospodarczego, a marszałkowie niedawno podjęli taki postulat udziału ponad politycznego czyli udziału wszystkich ugrupowań politycznych na szczeblu krajowym, po to, żeby rzeczywiście jakaś zgoda narodowa panowała przy podziale pieniędzy i wyborze strategii dla Polski na najbliższe lata w walce z pandemią, to trudno się spodziewać, że będziemy tu bierni w tym przypadku. Nie wyobrażam sobie Komitetu Sterującego, w którym nie partycypują chociażby regiony. Nie mówię już o czynnikach gospodarczych czy organizacji pozarządowych i różnych środowiskach politycznych. Teraz są potrzeby regionalne, jak już było powiedziane, nikt na poziomie krajowym na razie o tym nie mówi. My rozumiemy, że tu chodzi o horyzontalne plany transformacji w obszarach, o których była mowa dla całego kraju, ale bez udziału poszczególnych regionów, bez realizacji tych horyzontalnych planów, to po prostu nie można mówić o jakimś logicznym, spójnym planie dla całego kraju. Nie dość tego, jeżeli mówimy dzisiaj o polityce spójności, to 70 mld euro, w tym 2 mld, mam nadzieję zagwarantowanych mamy 1,5 mld euro w naszym nowym Regionalnym Programie Operacyjnym, już widzimy konieczność uzgodnienia Krajowego Planu Odbudowy z regionami, tak aby one były kompatybilne, aby te plany były widzące się wzajemnie, itd., itd. My jak państwo zauważyliście: o Filharmonię, Operę, obwodnice, o wszystko o czym tutaj mówimy, wysyłamy wszędzie do wszystkich możliwych instrumentów, ale ktoś powinien wreszcie z nami usiąść do stołu i powiedzieć: *Szanowni państwo, Filharmonia będzie wsparta z tego źródła, a drogi i obwodnice będą z tego źródła, a Sierzewo z tego źródła*. Zajmijcie się w swoich regionach takimi projektami z RPO, a my z POiŚ czy KOP bierzemy te i te zadania do realizacji. To jest wówczas jakieś uzgodnienie. Bo jeżeli ja słyszę, że wszystkie samorządy w Polsce będą mogły ubiegać się o środki w trybie konkursowym z

KPO na realizację inwestycji samorządowych, to jest to naprawdę *jakiś śmiech na sali*. Przepraszam za ten kolokwializm, ale tak się nie buduje spójnej i dość skomplikowanej rzeczywistości w jakiej żyjemy, planów działania – to jakie konkursy? Mam nadzieję, że nie będą się one toczyły w ten sposób, jeżeli już do nich dojdzie czemu my jesteśmy absolutnie przeciwni, bo uważamy, że konkursy właściwie powinny być ostatecznością, a plany powinny być wypracowane na poziomie regionów, wówczas my jako samorządy regionalne we współpracy z innymi samorządami uzgadniamy, co to tak naprawdę oznacza odbudowę popandemiczną naszego województwa i następnie wchodzimy w ich realizację zachowując oczywiście standardy unijne, jak zresztą stosujemy w naszym Regionalnym Programie Operacyjnym. Ale jeżeli już będą te konkursy na poziomie krajowym, takimi sytuacjami jak w przypadku FIL-a czyli Programu Inwestycji Lokalnych. Bo właśnie z tego flagowego programu walki z pandemią, słynnych 112 mld zł, które rząd ma do dyspozycji na podstawie uchwał i ustaw przyjętych przez Sejm i Senat, żeby się nie okazało, że np. my jako województwo otrzymaliśmy zero środków w ramach tych konkursów. Dlatego mówię o tym wszystkim państwu, bo to jest współodpowiedzialność polityczna nas wszystkich, a właściwie nie polityczna tylko merytoryczna, bo radni a wszyscy nimi jesteśmy, reprezentujemy wszystkie zakątki naszego regionu. Wirus dotarł wszędzie z taką samą siłą. Nie ma miejsc, które by nie zostały w mniejszym czy większym stopniu spustoszone. Oczywiście musimy koncentrować środki na służbę zdrowia, na spójne logicznie projekty odzwierciedlające jakąś spójną koncepcję rozwojową, ale nasz udział nie może być moim zdaniem taki, że jesienią nas się pyta o listę projektów kluczowych. Potem ta lista projektów kluczowych jest już nieważna. Teraz się z nami konsultuje obszarowo i wysyłamy kolejne nasze zgłoszenia i nasze sugestie. To trwa kilka dni. I właściwie nie wiemy jaki jest ciąg dalszy, bo nie ma jakiegoś jednego wspólnego stołu, przy którym te decyzje byłyby podejmowane. Oczywiście rząd reprezentuje państwo polskie, to wszyscy rozumiemy i tak to musi być. Ale jesteśmy zobowiązani i prosi się nas o konsultację, to również proszę państwa jako radnych o ten głos, ponieważ bez jego wsparcia, te konsultacje mogą być nie do końca skuteczne i efektywne. A tego byśmy sobie nie życzyli. Na nową perspektywę to jest ta polityka spójności, o której już kiedyś mówiliśmy i wciąż rozmawiamy tak została zaprojektowana, że w naszym kraju wszystkie regiony oczywiście mają możliwość utworzenia własnych regionalnych programów operacyjnych metodą berlińską liczenia środków z czego my generalnie jesteśmy zadowoleni, bo pokazuje to poziom rozwojowy poszczególnych regionów a polityka spójności ma na celu wyrównywanie szans rozwojowych więc z tych środków 70 mld euro uważamy, że alokacje przygotowane w ramach tego podstawowego pakietu czyli w naszym przypadku przypada ok. 1,5 mld euro – to jest właściwa metoda przydzielania tych 70 mld euro. Liczymy na podobną metodologię i sposób myślenia w przypadku tzw. rezerwy. Niedługo siadamy do stołu, chyba już w tę środę, aby porozmawiać

o tej rezerwie, w jakim zakresie ona nam przypadnie. Mam nadzieję, że te regiony, które mają problemy, jak nasz z rozwojem i wciąż są w jakiś obszarach niedostatecznie rozwinięte, będą mogły liczyć, po przedstawieniu konkretnych projektów i planów, na podobne traktowanie jak w przypadku głównej alokacji. Ale pamiętajmy, że mamy jeszcze do dyspozycji całą pulę w ramach programów operacyjnych chociażby Infrastruktura i Środowisko. I uzgodnienia demarkacji pomiędzy tymi programami operacyjnymi. Chciałbym, abyśmy zwrócili uwagę jeszcze na jedną rzecz. Inne województwa mają już zagwarantowane dodatkowo pieniądze w ramach tzw. regionów ściany wschodniej, do których dołączyło niedawno Mazowsze. Ale przypomnijmy sobie, że Mazowsze zawsze było kreowane jako ten najlepiej rozwinięty region w Polsce, a tu nagle poprzez zabiegi geograficzne i utworzenie nowego tworu stołecznego miasta i obwarzanka pozostałej części Mazowsza, województwo mazowieckie znalazło się w puli środków dla ściany wschodniej. Drugi kolumnowy instrument, który się pojawia w sprawiedliwej transformacji energetycznej objął kolejne województwa, takie jak: łódzkie, wielkopolskie. Tam, gdzie mamy odejść od węgla i przejść na inne źródła energii. W sumie pozostały 4 województwa z 16 w Polsce, które nie mają w ogóle żadnego dodatkowego źródła wsparcia ani z energii ani z transformacji ściany wschodniej. Do tych 4 województw oczywiście należy między innymi kujawsko-pomorskie. To jest moim zdaniem jakieś kompletne niezrozumienie jak Polska wygląda. I mówimy o tym rządzącym, żeby przestali się koncentrować na tych wielkich i głośnych, zarówno mam tu na myśli ścianę wschodnią, jak i te wielkie województwa, że jeśli mają przeprowadzić rewolucję np. energetyczną w kraju, aby też zaczęli dostrzegać takie regiony jak nasz, bo my wciąż stoimy w miejscu, jeśli chodzi o możliwość pozyskania konkretnych, dodatkowych, gwarantowanych środków finansowych w kontekście Krajowego Planu Odbudowy. Dlatego te dane są tak niezwykle ważne, żeby o nich wiedzieć, żeby nimi się posługiwać w różnych miejscach, gdzie rozmawiamy i bronimy interesu naszego regionu. Prośba do pani przewodniczącej, abyśmy mogli wrócić do tego tematu na następnej sesji, przygotujemy stosowne adres, bo to nie chodzi tylko, jak powiedziałem na wstępie, o Siarzewo”.

Radny **Michał Czepek** powiedział: „Pani przewodnicząca, szanowny panie marszałku, szanowni państwo radni. Mam takie pytanie czy pan marszałek i departament mógłby pokusić się o wskazanie kosztów tych dwudziestu kilku propozycji, które są proponowane do Krajowego Programu Odbudowy? Drugie pytanie, to trochę nie rozumiem zasady podziału tych środków. Czy to są środki, które są dedykowane do dyspozycji samorządów na cele, które my wskażemy jako samorząd województwa? W wykazie, który zaprezentował pan marszałek byłby inwestycje, które ewidentnie powinny być realizowane przez państwo, np. budowa stopnia wodnego w Siarzewie. Czy budowy obwodnicy w przebiegu dróg krajowych w kujawsko-pomorskim?

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że w szczegółowej odpowiedzi udzieli pan dyrektor Rafał Pietrucień. Wyjaśnił: „KPO mieści się w innej strukturze wdrażania środków unijnych niż do których zostaliśmy przyzwyczajeni. Ponieważ on właściwie widzi dwa poziomy implementacji. Pierwszy, to jest instytucja zarządzająca, tak można by ogólnie nazwać, którą jest Komisja Europejska, nie kraje członkowskie ani tym bardziej regiony, która zatwierdza plan do realizacji i przekazuje do wdrożenia. W tej umowie będą określone zasady jego implementacji. Tutaj dowolność sposobu wdrażania w danym kraju jest oczywiście pojemna, bo typów form wdrożenia może być bardzo wiele. Dlatego my dzisiaj, jako marszałkowie województw, apelujemy do rządu o to, aby uwzględnić w planie krajowym rolę samorządu województwa przynajmniej określając strategiczne cele i uwzględniając podstawowe projekty do wdrożenia. Chcielibyśmy być przydatni, ponieważ dysponujemy ogromnym instrumentarium implementacyjnym, wynikającym chociażby z dotychczasowego RPO. Wiemy, na czym polega wdrażanie środków unijnych. A dublowanie agend i sposobu wdrażania tych instrumentów na poziomie krajowym albo ograniczanie implementacji do poziomu krajowego może być naprawdę bardzo trudne i ostatecznie nieefektywne. Jeszcze raz to powtórzę, że jeśli mówimy o reformie służby zdrowia, to przecież wiemy, że cele są krajowe i można je na tym poziomie określać, ale też należy każdy region indywidualnie poddać ewaluacji, dokonać inwentaryzacji inwestycyjnej itd. To jest moim zdaniem zadanie dla regionów – dostarczenie części takiego programu. Ale dzisiaj my takiej roli nie mamy w żaden sposób zagwarantowanej, a apelujemy wciąż bezskutecznie. Co do wartości wniosków, które już złożyliśmy, to wyjaśni slajd pan dyrektor Rafał Pietrucień”.

Dyrektor Departamentu Funduszy Europejskich **Rafał Pietrucień** powiedział, że slajd pokazuje drugą turę sierpniową – po prośbie o zmniejszenie kwot i ilości projektów. To jest ponad 22 mld zł. To infrastruktura, transport – są tu po kolei podane. Jeśli chodzi o listę, którą pan minister nam przysłał 29. To 23 projekty – i zamyka listę stopień wodny Siarzewo. Jest to kwota 18 mld zł. To są dane na koniec października. Podkreślił, że system składania projektów quasi strategicznych, prorozwojowych dla województwa się nie sprawdził. Koncepcja została zmieniona. Powtarzając słowa pani minister Małgorzaty Jarosińskiej-Jedynak była to swoista sugestia czy też inspiracja do tego, co zostało teraz zrobione. Te projekty były inspiracją do tworzenia programów w kontekście reform i dedykowania ewentualnie procedury konkursowej dla tych beneficjentów, którzy pokazali w tej procedurze swoje projekty.

Radny **Michał Czepek** ad vocem powiedział, że rozumie, że ministerstwo nie przedstawiło propozycji jaka część tych projektów będzie możliwa do zrealizowania?

Dyrektor Departamentu Funduszy Europejskich **Rafał Pietrucień** powiedział, że nie było takiej informacji. Była lista rekomendowanych projektów ewentualnie do KPO. Lista z 29. to była lista projektów rekomendowanych. Z godnie z instrukcją, projekty i ich fiszki

wprowadzone były do systemu SL, bo taka była instrukcja. I od tego czasu nic się z tym dalej nie zdarzyło. Wie o tym, że będzie trochę inaczej.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział: „Pani przewodnicząca, jak się przeczyta i wysłucha informacji, które były przed chwilą przekazane, to można stwierdzić, że ten bałagan w kraju trwa na każdej linii. W tym także przy projekcie odbudowy naszego państwa po covidzie, bo jak to inaczej można nazwać, skoro pan dyrektor przed chwilą powiedział, i ma rację, że nie wiadomo, które projekty będą realizowane i przez kogo. Nie wiadomo jeszcze, które to będą projekty. Pytanie moje jest następujące, przecież wiem, pan marszałek to podkreślił, że musi być ratyfikacja podzielonych funduszy unijnych przez parlamenty poszczególnych państw. Słuchamy i nie wiemy. A co będzie, jeżeli cały parlament nie przyjmie tych pieniędzy. Czyli ta praca, którą wkładacie państwo na przestrzeni powiedzmy już niecałego roku, pójdzie na marne. Jak rozumiem środków na ten cel nie będzie. Jeżeli ich nie będzie, to jak my zamierzamy odbudować nasz kraj po pandemii, która się przecież jeszcze rozwija a nie hamuje. Druga sprawa to tryb konkursowy. Absolutnie nie możemy się zgodzić jeżeli mamy wypowiedzieć się jako sejmik. To słuszność ma pan marszałek, który powiedział, że pandemia jednakowo *grasuje* we wszystkich regionach naszego kraju i wobec powyższego system konkursowy, moim zdaniem, jest tutaj nie do przyjęcia. Sprawa trzecia, to wiadomo, że są środki dotacyjne i środki pożyczone. Czy pracując nad poszczególnymi zadaniami, pomijam spór rządowy czy regionalny, wiadomo, które z tych zadań będą finansowane dotacją, a które będą finansowane pożyczką? Oczywiście pożyczką zaciągniętą przez państwo polskie. Jeżeli to dotacja, to sprawa jest prosta ale jeżeli pożyczka, to państwo polskie będzie musiało tę pożyczkę spłacać do 2030 któregoś roku. Teraz jest pytanie, czy regiony, jeżeli te pożyczki będą przeznaczone na zadania regionalne, będą musiały je spłacać na przestrzeni lat czy spłata pożyczonych środków unijnych będzie obciążać jedynie budżet państwa. To jest bardzo ważne, żebyśmy również mieli świadomość, kto będzie te pieniądze spłacał na przestrzeni lat. Nas już nie będzie, ale ktoś te pieniądze będzie musiał oddawać. Ostatnia sprawa też bardzo niepokojąca, że te wszystkie zapowiedzi rządzących, którzy zdobyli władzę i chcą ją usilnie utrzymać. To o inwestycjach, tak głośno wcześniej zapowiadanych, np. o 100 obwodnicach w Polsce, czy mostach dla regionów, to jeżeli pokrycie wydatków związanych z tymi zadaniami ma nastąpić w ramach Krajowego Planu Odbudowy, to przecież nie takie były deklaracje rządu na wstępie, bo czy obwodnica danego miasta będzie finansowana ze środków Krajowego Planu Odbudowy czy ze środków budżetu państwa? To propaganda, która dzisiaj ma być pokryta i to jeszcze z udziałem województwa ze środków, które się województwu bądź co bądź po prostu w jakiejś tam proporcji należą. Te środki powinny być rozdzielone, moim zdaniem, w odniesieniu np. do liczby mieszkańców czy też w odniesieniu do skutków pandemii, która dotknęła poszczególne regiony czyli jakimś algorytmem, a nie

konkursami. Stopień wodny Siarzewo – to teraz my mamy go jeszcze finansować i do tego z puli środków przyznanych dla naszego województwa? Konferencja, która odbyła się w ubiegłym tygodniu, o czym innym świadczyła i o sytuacji budowy stopnia wodnego. I nadal jest aktualna sytuacja odnośnie przeprawy drogowej, o której już się wcale nie mówi. To są ważne sprawy. I dobrze, że pan marszałek proponuje, abyśmy mieli czas na ich przeanalizowanie oraz zastanowienie się i na najbliższej sesji podjęcia stanowiska w tej sprawie. Dziękuję pan marszałkowi za ubiegłotygodniową konferencję, która spowodowała, że został wydany apel marszałka również o zabudowie dolnej Wisły w naszym regionie. Tylko ciekawe co to da, bo my o stopniu wodnym pisaliśmy, o przebiegu pociągów w naszym kraju i w naszym województwie. I nie wiem, ale prawdopodobnie to, jak *kamień w wodę*, i nikt nie reaguje na to, co się mówi z poziomu samorządu. I to jest bardzo zła praktyka, którą przyjęto w tym okresie funkcjonowania”.

Przewodniczący Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości **Michał Krzemkowski** powiedział: „Chciałem zacząć od sprawy osobistej, bo pierwszy raz mam taką absencję w pracy sejmiku. Bardzo trudno przechodziłem chorobę. I chciałbym tutaj, w tym momencie bardzo serdecznie podziękować radnym Markowi Domżale i Przemkowi Przybylskiemu, że bardzo mnie wspierali i opiekowali się mną w tym trudnym czasie. Zwłaszcza tym dramatycznie trudnym dniu 18 stycznia. Prawdopodobnie gdyby nie wasze wsparcie, to mnie by tutaj dzisiaj po prostu nie było. Ta choroba przebiegałaby na pewno w dużo bardziej dramatyczny sposób z trudnymi do przewidzenia konsekwencjami. Chciałbym też bardzo serdecznie podziękować panu marszałkowi Zbigniewowi Ostrowskiemu za troskę i takie błyskawiczne działanie i wolę niesienia pomocy. Również panu marszałkowi Piotrowi Całbeckiemu za pozdrowienia w tym trudnym czasie. Też był chory na tę samą chorobę, trochę ją łagodniej przeszedł. Chciałem powiedzieć, że jest to dla mnie bardzo budujące i czułem się wzmocniony tym, że czterech dżentelmenów jest po mojej stronie, że wspiera mnie duchem, że mimo pewnych różnic, które nas dzielą i sporów, które prowadzimy, to w obliczu sytuacji krytycznej potrafimy być solidarni, potrafimy sobie okazać braterstwo. Bardzo za to wam po prostu dziękuję”.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** ze wzruszeniem powiedziała, że jest to świadectwo solidarności, którego nam w tych czasach naprawdę tak bardzo potrzeba.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział: „Również dziękuję za solidarność, bo przecież wiemy, gdy byliśmy chorzy czuliśmy, że nie jesteśmy sami. Czterech dżentelmenów, ale myślę, że cały sejmik rozumie, że tworzymy jakąś wspólnotę. I każdy z nas jest niezbędny i jedyny w swoim rodzaju. Dlatego, jeśli jednemu z nas dzieje się coś złego, to stajemy za nim murem. I tak było, panie Michale, w pana przypadku, bo pan bardzo ciężko przechodzi tę chorobę. Byliśmy bardzo zaniepokojeni. Dziś jest w szpitalu marszałek Aneta Jędrzejewska, trochę łagodniej przechodzi chorobę i też powinniśmy okazać jej taką solidarność. Nie nam

ujawniać stan zdrowia, ale to są osoby publiczne i o nas się mówi. Ja odczuwam taką oczywistą potrzebę solidarności, kiedy ktoś potrzebuje mojego wsparcia, naszego wsparcia. A możemy sobie to wsparcie okazać, bo wtedy kiedy można komuś pomóc, a możemy to zrobić, to byłoby dużym naprawdę zaniechaniem być wtedy obojętnym. Tak trzymajmy się dalej, bo nigdy nie wiadomo, kiedy co kogo spotka. Jesteś Michale z nami i to jest fantastyczne”.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** podziękował serdecznie panu marszałkowi, łącząc się duchem z panią marszałek Anetą Jędrzejewską w tym trudnym czasie.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** poprosiła pana marszałka o odniesienie się do zgłoszonych pytań.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że poprosi pana dyrektora Rafała Pietrucienia, aby udzielił szczegółowych odpowiedzi. „Generalnie o to właśnie chodzi w tej naszej dyskusji, żebyśmy się postarali być na tyle skuteczni i mówię teraz tu do naszej opozycji, której w tej sprawie nie powinno być. Jest to naprawdę wspólny interes, abyśmy na mapie podziału środków zaistnieli jako region w sposób naprawdę widoczny. Nasze wnioski, które złożyliśmy, są odzwierciedleniem potrzeb, ale nic z nich może nie zostać zrealizowane ostateczne, jeśli nie będziemy skuteczni. Nie łudźmy się, tam gdzie chodzi o pieniądze, to też nasze ościennie przyjazne regiony, co jest zrozumiałe będą walczyć o te pieniądze. Wielkopolska będzie mówiła, że trzeba pomagać tym, którzy są silni i są lokomotywą rozwoju całego kraju, więc żeby niwelować skutki covidu w skali ogólnopolskiej, to nie pozwólmy upaść tym, którzy są naprawdę silni. Sekcja, na której przecież rozmawiamy na posiedzeniach Konwentu Marszałków. Trudno się dziwić, bo każdy region ma swoją strategię i własne problemy. Musimy się dzisiaj mocno przebić z naszymi apelami. Jestem pozytywnie nastawiony. Dlatego dość aktywnie wszędzie gdzie tylko to jest możliwe nasze postulaty formułujemy. Mamy duże grono zwolenników. I też potrzebne jest też wsparcie na tym szczeblu politycznym. Tak naprawdę ostateczne decyzje będą podejmowane w Warszawie i w Brukseli”.

Dyrektor Departamentu Funduszy Europejskich **Rafał Pietrucień** odniósł się do slajdu dot. budżetu, który ma podlegać ratyfikacji przez parlamenty. To jest Polityka Spójności, Plan Odbudowy dla Europy. Warto też powiedzieć o tych kwestiach dotyczących pożyczania. Instrument Generation EU to są środki, których wprost nie ma w budżecie UE, tylko pod to wszyscy członkowie UE zaciągają zobowiązanie, aby potem ten plan odbudowy realizować. Skąd się biorą te pieniądze? Biorą się z systemu zadłużenia państwa członkowskich i odpowiedzialności za to zadłużenie. Do tego jest kwestia dotycząca zakresu w Krajowym Planie Odbudowy i podziale środków na poziomie państwa członkowskiego, że dzisiaj rozmawiamy o KPO na poziomie systemu dotacyjnego. Nie ma jeszcze takich

informacji jak zostanie zbudowany. Prawdopodobnie będzie można przewidzieć, że w ramach środków zwrotnych w ramach tego funduszu. Pewnie jakaś instytucja państwowa np. bankowa będzie zarządzała i udzielała pożyczek – beneficjenci, którzy zaciągają zobowiązania związane z celem KPO. Na razie takich informacji szczegółowych jeszcze nie posiada. Co do obwodnic, to nie są one wyspecyfikowane z nazwy, tylko to jest pewien aspekt nowy dotyczący ich długości i środków, jeżeli dobrze pamięta czyli przelicznika jednego kilometra obwodnicy – ok. 460 mln zł – to jest 70 km obwodnic. Jest to opisane wskaźnikiem, a nie konkretną obwodnicą.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik informację rozpatrzył.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, który przewidywał informację na temat stanu bezpieczeństwa publicznego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w 2020 roku, która była przedmiotem obrad Komisji Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa.

Komendant Wojewódzki Policji w Bydgoszczy insp. **Piotr Leciejewski** przedstawił powyższą informację (zał.nr 9).

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Radny **Jarosław Katulski** powiedział, że z uwagą wysłuchał sprawozdania pana komendanta. Dodał, że nie mógł uczestniczyć w posiedzeniu komisji z uwagi na obowiązki zawodowe. Sytuacja została przedstawiona dość sprawnie. Ona w oglądzie wygląda dobrze. To było trudne zadanie, ponieważ Policja tak generalnie ostatnio nie cieszy się dobrą sławą. To nie chodzi o pokazane wskaźniki, które pewnie bardzo łatwo da się uzasadnić, ale na pewno się też domyśla o czym mówi. W Bydgoszczy nie było drastycznych sytuacji, ale koledzy niektórzy pana komendanta w Warszawie pokazali trochę inne oblicze Policji, która wcale nie jest już taka przyjazna. Odniósł się do slajdu, że ze zrozumiałych względów mniej było kontroli kierowców jeśli chodzi o trzeźwość. To jest jasne. I była to bardzo rozsądna decyzja, ale to co drastycznie spadło w 2020 r., ale ilość wykrytych zdarzeń, czyli kierowców, którzy prowadzili pod wpływem alkoholu ta czerwona linia praktycznie jest taka sama na tym samym poziomie. To by znaczyło, taki z tego wniosek, że proporcjonalnie więcej kierowców, tylko nie zostali wykryci. Zapytał czy pan komendant to potwierdza biorąc pod uwagę doświadczenia z lat ubiegłych czy niekoniecznie?

Komendant Wojewódzki Policji w Bydgoszczy insp. **Piotr Leciejewski** odpowiedział, że liczba kontroli drastycznie spada. Liczba osób mimo wszystko nie aż tak bardzo, bo w 2019 r. ujawnionych w wyniku tych kontroli było 5830, a teraz mimo tak drastycznego spadku kontroli ujawniono 5409 kierujących. Wnioski z tego są takie, że spora liczba kontroli z roku na rok wzrastała, spowodowała przeświadczenie wśród społeczności, że nie warto jeździć, bo jest tyle różnych akcji i inicjatyw Policji, takich przesiewowych badań, które jasno mogą wskazać na kierowanie pod wpływem alkoholu. Ostatnie lata charakteryzowały się tym, że

pomimo tak dużej liczby tych kontroli nie wyłapywano aż tak dużo osób pod wpływem alkoholu. Czyli świadomość rosła. I trzeba mieć nadzieję, że ona rośnie.

Radny **Jarosław Katulski** odnosząc się do wniosku pana komendanta zapytał czy to, że radykalnie zmniejszyła się ilość badań nie spowoduje, że kierowcy pomyślą, że jak nie ma kontroli to przez następne dwa lata może być drastyczny wzrost wykrytych zdarzeń czy niewykrytych, ale kierowcy będą kierować pod wpływem alkoholu czy środków odurzających?

Komendant Wojewódzki Policji w Bydgoszczy insp. **Piotr Leciejewski** odpowiedział, że pan radny ma rację, bo niestety ten trend może powstać, ale podjęto decyzję o ponownej aktywności w tej kwestii, ale są coraz większe koszty związane z tym, że są używane w większości przesiewowe urządzenia, w które się *dmucha z powietrza*, a wrócono do urządzeń, gdzie za każdym razem jest stosowany ustnik jednorazowy. To kosztuje czas i środki finansowe. Ale nie można tego odpuścić. Stąd powrót do akcji, które dały nadzieję i możliwość usuwania osób pod wpływem alkoholu z dróg.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik informację rozpatrzył.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** podziękowała serdecznie panu komendantowi za przedstawienie informacji na temat stanu bezpieczeństwa publicznego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w 2020 roku. Poprosiła o przekazanie wszystkim funkcjonariuszkom i funkcjonariuszom podziękowania za ciężką pracę, szczególnie istotną w trudnym czasie pandemii. Zwróciła uwagę, że pan komendant powiedział, że wartością najważniejszą jest nasze poczucie bezpieczeństwa. Dodałaby jeszcze, że najważniejszą wartością jest wolność i bardzo by chciała, aby Policja stała za wolnością mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego.

Następnie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, który przewidywał informację o stanie organizacji Państwowej Straży Pożarnej i funkcjonowania krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w 2020 roku, która była przedmiotem obrad Komisji Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa.

Kujawsko-Pomorski Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej w Toruniu st. bryg. **Jacek Kaczmarek** przedstawił informację (zał.nr 10).

Pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik informację rozpatrzył.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** podziękowała panu komendantowi za przedstawienie informacji o stanie organizacji Państwowej Straży Pożarnej, funkcjonowania systemu ratowniczo-gaśniczego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w 2020 roku. Życzyła wszystkim strażakom, wszystkim mieszkańcom województwa, by formacje PSP i OSP jak najrzadziej wyjeżdżały do interwencji, podczas, których mierzą się poważnymi zagrożeniami, żeby mogli skupić się jedynie na tym, co można określić mianem działań

prewencyjnych i edukacyjnych, tak, aby stworzyć w naszym regionie bezpieczniejsze warunki życia. Jeszcze raz bardzo serdecznie podziękowała.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, który przewidywał informację o stanie realizacji inwestycji drogowych w województwie (zał. nr 11), która była przedmiotem obrad Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury; Komisji Budżetu i Finansów; Komisji Rewizyjnej.

Wicemarszałek **Zbigniew Sosnowski** powiedział: „Otrzymaliście państwo informację o stanie realizacji inwestycji drogowych na terenie województwa stan na 26 lutego 2021 roku. Tu małe wyjaśnienie, otóż na ostatniej sesji pan radny Stanisław Pawlak zwrócił uwagę, że nie przedstawiamy tej informacji co miesiąc. Na posiedzeniu komisji wyjaśniliśmy sobie, że uzgodnienia wcześniejsze były takie, że sprawozdanie będziemy przedstawiać państwu raz na kwartał. Wszyscy radni biorący udział w posiedzeniach różnych komisji zgodzili się z taką propozycją i od dzisiaj informacja ta będzie raz na kwartał. Szanowni państwo, nie mam zamiaru przedstawiać po kolei każdego zadania, gdyż każde z nich zostało szczegółowo opisane. Odniosę się tylko do tych spraw, które mogą budzić jakieś emocje i pytania. Zwracam uwagę na fakt, że ta tabela, którą otrzymaliście państwo, zawiera numer drogi, kilometraż, wartość zadania i w jakim momencie jesteśmy na dzień dzisiejszy. Oczywiście najwięcej emocji budzą zadania te duże z udziałem środków europejskich i od nich należałoby zacząć. Otóż z tytułów w pierwszej części zwrócę uwagę tylko na to, że te zadania są realizowane na bieżąco, umowy zostały podpisane i można powiedzieć, że teraz, poczynając już od miesiąca marca, na wszystkich tych drogach rozpoczynają się z poważne zadania. Jeśli chodzi o drogę nr 559, jest rozbudowa tej drogi na odcinku Kamień Kotowy - granica województwa. Zadanie to rozpoczęliśmy realizować właściwie od września ubiegłego roku, umowa została podpisana w sierpniu i jest to droga, która, mam nadzieję, będzie jedną z pierwszych dróg, która zostanie zrealizowana w wyznaczonym czasie, a nawet najprawdopodobniej przed terminem. Jeśli chodzi o inne zadania z tej grupy, to zwrócę uwagę jeszcze na drogę nr 249 – mowa jest o budowie przyczółków przy przeprawie promowej. Dzisiaj mogę powiedzieć, że realizacja tego zadania została rozpoczęta z tym, że mamy mały problem z dostarczeniem promu i na środę jesteśmy umówieni z wykonawcami, aby uzgodnić ostatecznie, czy firma jest w stanie zrealizować zadania wg zamówienia. Jestem przekonany, że w odpowiednim czasie sprzęt zostanie dostarczony. Jeśli chodzi o budowę tzw. obwodnicy, to umowa została podpisana, ale niestety mamy tam drobne problemy, albowiem okazało się, że na trasie przebiegu tej obwodnicy mamy do czynienia z badaniami archeologicznymi, które musimy przeprowadzić. Do tego mieszkańcy niezbyt chętnie wpuszczają firmę przed zrywem. Jest już wykonana koncepcja, mam nadzieję, że wszystko pójdzie w należyтым porządku. Podoba sytuacja jest z drogą nr 254,

gdzie niestety mamy lekkie opóźnienie. Interwencja Zarządu Dróg Wojewódzkich sprawiła, że firma przystąpiła do wzmożonych prac i zapewnia nas, że wszystko będzie wykonane w terminie.

Z pierwszej grupy spójności są trzy drogi, które mają być budowane przy użyciu środków europejskich. Jest to droga nr 254, to jest trzecia część tej drogi, o pierwszych dwóch mówiłem w pierwszej części, oraz droga nr 563 Rypin - Żuromin i droga nr 270 - pierwszy etap od Brześcia do połączenia z obwodnicą. Jeśli chodzi o drogę nr 254, to tutaj mamy do czynienia z zadaniem o dużej wartości. Przygotowane zostały już odpowiednie dokumenty, które będą skierowane do Urzędu Zamówień Publicznych w Warszawie. W związku z tym należy przypuszczać, że potrzebny jest miesiąc na wydanie ostatecznej decyzji i zakładamy, że na początku miesiąca maja będziemy mogli podpisać umowę z wykonawcą. Pamiętajmy że te trzy zadania: drogi: 254, 563 i 270 budujemy w systemie zaprojektuj i wybuduj i te drogi muszą być wybudowane, zaprojektowane i wybudowane do połowy 2023 roku. Jeśli chodzi o drogę nr 563, to po przetargu brakuje tam niespełna 400 000 zł. Wedle uzgodnień z panem skarbnikiem, na sesji 26 kwietnia br. zostanie przygotowana zmiana do budżetu i będziemy prosili państwa radnych o przesunięcie kwoty, którą mamy zabezpieczoną w ramach tych trzech zadań, albowiem tak jak inne dwa zadania, jest wyceniona na nieco mniej. Po przyjęciu tej decyzji przez sejmik będziemy mogli podpisać umowę. Mamy nadzieję, że jeśli sejmik zrobi to 26 kwietnia br. to być może jeszcze do końca kwietnia, a na pewno w pierwszych dniach maja umowa zostanie podpisana. Jeśli chodzi o trzecią drogę, czyli drogę nr 270 to tutaj mam zapewnienie ZDW, że umowa zostanie podpisana najprawdopodobniej jeszcze w kwietniu tego roku.

W trzeciej części wymienione są drogi, które będą remontowane w tzw. systemie nakładkowym. Na stronie czwartej wymienione są cztery zadania, które miały być realizowane przez spółkę. Dzisiaj już wiemy, że spółka nie uzyska kredytu, który nie byłby wliczany do długu publicznego. W związku z tym jest już wstępna decyzja, że te cztery zadania, które zostały przygotowane przez spółkę, będą realizowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich. Oczywiście, to będzie zależało od państwa radnych czy rzeczywiście te cztery zadania zostaną uruchomione już w tym roku albowiem na sesji kwietniowej liczymy na życzliwość państwa i zwiększenie budżetu na budowę dróg, bo przecież wiemy, że spółka nie będzie realizować tego zadania, nie można liczyć na kredyt, który wcześniej był przewidziany. Mam nadzieję, że te cztery zadania przynajmniej jeśli nie będą wykonane, to zostaną rozpoczęte.

W dalszej części informacji wymieniane są drobne zadania w postaci drobnych napraw, jak również dokumentacji, która jest przygotowywana przez Zarząd Dróg Wojewódzkich”.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział: „Chcę podziękować, że zarząd województwa dotrzymuje danego słowa i przedkłada informację bieżącą w sprawie zmian w realizacji zadań drogowych naszego województwa. Przyjmuję z zadowoleniem, że będzie to informacja kwartalna, która wystarczy, żeby mieć rozpoznanie o postępie prac. W czasie obrad komisji zgłosiliśmy bardzo dużo uwag szczegółowych do informacji, którą dziś omawiamy, dlatego uważam, że czujemy się chyba, jako radni, zwolnieni z omawiania tych szczegółów, bo autorzy tych uwag są z nami dzisiaj, myślę o panu wicemarszałku Zbigniewie Sosnowskim, o panu dyrektorze Mirosławie Graczyku, o panu dyrektorze Przemysławie Dąbrowskim, z którymi uzgodniliśmy pewne kwestie na przyszłość, aby jeszcze bardziej dopracować niektóre zdania w sprawach dróg wojewódzkich. Dowiedzieliśmy się, że spółka Kujawsko-Pomorskie Inwestycje Regionalne nie może uzyskać kredytu nie wchodzącego do zadłużenia naszego województwa tak, jak wcześniej było to z Kujawsko-Pomorskim Inwestycjami Medycznymi. Wobec powyższego zasadne jest pytanie: jaka jest przyszłość tej spółki, cel jej funkcjonowania. Wiem, że w zakresie zadań nie ma zapisanych tylko dróg, bo te były dopisane w czasie posiedzenia sejmiku, ponieważ spółka miała się wcześniej zająć inwestycjami regionalnymi i innymi, poza drogami. Prawdopodobnie będzie do tego ta spółka przypisana, a te zadania spółki w zakresie drogownictwa idą do Zarządu Dróg Wojewódzkich. To jest bardzo dobra decyzja. Panie marszałku, warto by było w ramach tej spółki utworzyć nadzór inwestorski nad prowadzonymi inwestycjami, bo cały czas kuleje nadzór inwestorski, nadzór właścicielski nad wykonywaniem bieżących prac na drogach wojewódzkich. Myślę tutaj o braku takiego nadzoru, który by wykluczył uwagi przy odbiorze końcowym. Przykład drogi nr 265 - przy odbiorze końcowym zgłoszono na obszarze jednej z gmin 60 uwag, na innej 50 uwag. Tak być nie powinno. Sprawa druga, na którą chciałbym zwrócić uwagę, to aby przy składanych informacjach odnosić się zawsze do budżetu, bo mówimy tylko o zadaniach, o planowanych nakładach, natomiast nie rozliczamy postępu finansowego w zakresie budowy dróg. Później na sesji październikowej czy grudniowej dokonujemy przesunięć środków z racji ich niewykorzystania. Wprawdzie radni otrzymują informację półroczną, ale ona jest kompleksowa, całkowita w zakresie województwa. Natomiast tutaj, gdyby przy tej informacji kwartalnej, można było zamieścić wykorzystanie środków finansowych zapisanych w budżecie na dany rok w 1/4, w 2/4, w 3/4 i później w całości, to uważam, że by to dyscyplinowało postęp prac i rozliczanie ich pod względem finansowym. Pan marszałek Zbigniew Sosnowski powiedział, że musimy do połowy 2023 roku zakończyć te drogi, które są zapisane dziś w planie. To dobrze, bo to jest pewna granica, której przekroczyć nie można, ale, żeby jej nie przekroczyć, to dobrze by było, żebyśmy mieli wiedzę także w zakresie finansów. Chciałbym dzisiaj również poruszyć sprawę bieżącego utrzymania dróg. Panie marszałku, coś jest nie tak, że w czerwcu nie mamy za co kosić poboczy, trawy, a okazuje się, że niewykorzystane środki finansowe

przechodzą na następny okres. Nie utrzymujemy również drzew, którym np. łamią się gałęzie. Nie widziałem, żeby na terenie naszego województwa na drogach wojewódzkich ktokolwiek czyścił korony drzew. To powinno się robić, a nie robi się. Osoby odpowiedzialne za to tłumaczą, że sejmik dał za mało pieniędzy. Wgląda to tak, jak byśmy tutaj indywidualnie decydowali ile środków należy na to przeznaczyć. To jest zadanie, które powinno być również wykonane. Z tym się wiążą rowy, przepusty przydrożne na skrzyżowaniach dróg, szczególnie z drogami powiatowymi, gdzie te przepusty są pozałamywane. Jeżdżą ciężkie, długie pojazdy, łamią końcówki przepustów, woda nie spływa, rolnicy narzekają, że nie mogą wjechać w miejsca przydrożne na swoje pola. Trzeba też przewidzieć wykonanie tych zadań w ramach środków finansowych na dany rok. Wiem, że ktoś powie, że mamy 1700 km dróg. Może nie zrobimy tego w jednym roku, ale mamy trzy rejony dróg, i w tych rejonach powinno się przyjąć zasadę, że przynajmniej np. raz na pięć lat, oczyszcza się przepusty i rowy tam, gdzie muszą być one oczyszczone”.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** zapytał o drogę wojewódzką nr 243 na odcinku z Koronowa do Wierzchucina. Jest mnóstwo postulatów społecznych, żeby ją wyremontować. Zapytał, kiedy będzie ona ujęta w planach wojewódzkich.

Drugie pytanie dotyczyło pierwszej inwestycji zapisanej w wykazie, mianowicie drogi nr 548. Zapytał na jaką kwotę opiewał kontrakt zawarty z firmą Trakcja, która poprzednio wykonywała tą inwestycję i jej nie dokończyła. Jakiej kwoty dopłaty się domagała, bo uznano tą inwestycję za niedoszacowaną? Ile ostatecznie po rozwiązaniu umowy otrzymali za to, co zrealizowali, o co w ramach ugody się domagali. Poprosił o odpowiedź, jakie to były kwoty.

Radny **Marek Hildebrandt** przypomniał, że kiedy sejmik powoływał spółkę drogową, był temu przeciwny. Teraz chce się ją zatrzymać, żeby tworzyć jakiś byt choć wiadomo, że nie będzie miała ona żadnych środków na realizację zadań. Zaproponował, aby wzmocnić Zarząd Dróg Wojewódzkich ludźmi, którzy zostali do niej przyjęci, a spółkę zlikwidować, bo przez prawie dwa lata to trwa i nie wiem nawet ile kosztowało samo utrzymanie tych pracowników. Zaproponował, aby skupić się na tym co jest, tj. zarządzie, departamencie, który się zajmuje drogami, Zarządzie Dróg Wojewódzkich. Po co nam spółka? Więcej osób będzie przygotowało inwestycje, jak tych, którzy będą wykonywać roboty drogowe. Uważa, że powinniśmy przyznać się do błędu i zlikwidować tą spółkę. Zapomnieć o niej, bo to nic dobrego nie wróży.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział: „Ponieważ pytania dotyczyły ogólnych też kwestii dotyczących chociażby przyszłości spółki, to w pierwszej części udzielię odpowiedzi na te pytania. Pan Stanisław Pawlak pytał i sugerował, co dalej ze spółką Kujawsko-Pomorskie Inwestycje Samorządowe. Podzielał tutaj pogląd tych, którzy twierdzą iż należy

zmienić status tej spółki i wykorzystać ją do innych celów, skoro zmieniły się przepisy prawne, uniemożliwiające de facto to, co chcieliśmy, aby ta spółka robiła, tzn. była inwestorem i pozyskiwała środki finansowe na realizację inwestycji, środków oczywiście dłużnych, ale w taki sposób, aby nie obciążały bezpośrednio budżetu województwa. Ponieważ rok czy półtora temu zmieniły się w tym zakresie przepisy o 180 stopni, finansowanie inwestycji w trybie, który zakładaliśmy, jest niemożliwe. Co to kwestii, co dalej ze spółką uważam, że spółka bez wątplenia powinna i może i powinna pełnić funkcje nadzorcze, jeśli chodzi o przygotowanie i realizację inwestycji, oczywiście nie tylko drogowych, ale skupmy się na razie na tych, ponieważ jest autorem czterech już dokumentacji, które czekają gotowe do realizacji i wdrożenia. Nabyła kompetencje w dość krótkim czasie, aby tego typu, współpracując oczywiście z ZDW, dokumentację opracowywać i brać odpowiedzialność za nadzór, kiedy będą one realizowane. Zgadzam się, że największym problemem, jaki do tej pory zdefiniowaliśmy na realizowanych przez nas inwestycjach, był brak należytego nadzoru, który był dość, nie powiem iluzoryczny, bo to jest złe słowo, ale źle prowadzony, pomimo iż wybieraliśmy do tego prywatne firmy, za ciężkie pieniądze. Często nie dopełniały one swoich obowiązków na placach budowy, stąd wiele kłopotów i późno wykrytych niedociągnięć z drogami, które teraz dopiero staramy się uporządkować. Mogło to zupełnie inaczej wyglądać, gdyby od początku do końca ta sama firma prowadziła proces najpierw przygotowawczy, czyli przygotowała PFU, uczestniczyła w przygotowaniu PFU, a potem w opracowaniu dokumentacji i ostatecznie nadzorowała realizację, czyli wdrażanie same już inwestycji. I tak rolę, sądzimy, że bardzo dobrze może wypełnić właśnie ta spółka. Przymierzamy w tej chwili ten projekt, ten podmiot do właśnie takiej roli. Będzie to niewątpliwie duże wsparcie dla ZDW, ponieważ spółka ma trochę inne możliwości realizacji takich zadań, nie ma ograniczeń wielu administracyjnych i też finansowych. Powiedzmy sobie szczerze, płacowych, w stosunku do swoich pracowników, jakie posiada jednostka organizacyjna, bo przecież ZDW jest niczym innym, jak przedłużonym ramieniem departamentu, rządzi się mniej więcej tymi samymi prawami, co urząd marszałkowski. Spółka bez wątplenia powinna być wykorzystana do funkcji bezpośredniego nadzorowania inwestycji i brania za ten nadzór odpowiedzialności. Myślę, że będzie nam wszystkim później dużo łatwiej takie prace rozliczyć w trybie zleconym Spółki. spółka jest podmiotem gospodarczym, więc miałaby tym więcej pracy, i odpowiedzialność, im więcej będziemy zlecać jej tych zadań. Każda inwestycja nasza, którą prowadzimy jako urząd marszałkowski, w tym drogowa, ma wkalkulowany nadzór inwestorski. Zawsze do tej pory ten nadzór był firm zewnętrznych, i tak, jak już powiedziałem, nie zawsze z najlepszym efektem. Chcielibyśmy przybliżyć ten nadzór do nas. Spółka ma takie możliwości, aby zatrudniać specjalistów, branżystów, którzy będą pracować w naszym podmiocie na naszych warunkach. Nie będą to inspektorzy nadzoru, którzy prowadzą dziesięć budów, a jedną z

nich jest nasza. Nie. Dość, że biorą duże pieniądze, to na tych budowach bardzo często ich po prostu nie było, kiedy powinni być. Tak niestety wynika z naszych badań i kontroli. Więc chcemy to zmienić. Do tego ta spółka nam się przyda.

Jeśli chodzi o kwestię monitoringu budżetowego, to podzielam prośbę pana Stanisława Pawlaka. Uważam, że postęp fizyczny realizacji inwestycji i monitoring wydatków jest to bardzo ważna kwestia, którą powinniśmy dopisać w tej chwili do tych tabel, ponieważ nie zawsze idzie to w parze i te rozliczenia też. Chociażby z powodu funduszy unijnych, które są już nam bardzo dzisiaj potrzebne, żeby je ostatecznie z certyfikować. Rozliczenie i przepływy finansowe świadczą już w 100% o tym, co dzieje się na placu budowy. Często bywa tak, że postęp materialny, fizyczny w realizacji inwestycji, nie zawsze oznacza brak kłopotów, bo wiemy, że płatności, które uruchamiamy, i rozliczamy ostatecznie jeśli nie są to zaliczki, są to przecież płatności, których dokonujemy na podstawie już odbioru poszczególnych etapów czy końcowego odbioru danej inwestycji. Więc zgadzam się, że ten postęp budżetowy będzie bardzo ciekawą lekturą dla nas wszystkich. Na pewno ustosunkujemy się to tego pozytywnie. Plany – warto w tym momencie wspomnieć, że w związku z nową perspektywą funduszy unijnych trwają plany, które ostatecznie mają jakby nie tyle zburzyć, co na nowo wprowadzić nowy ład na inwestycjach drogowych. To rzeczywiście będzie trochę na nowo spojrzenie na inwestycje drogowe w perspektywie nowych możliwości finansowania tychże zadań. Już wkrótce przyjdzie taki moment, kiedy państwu tą wielką tabelę zadań, które chcemy zrealizować do 2030 roku, przedstawimy do konsultacji, w tym na pewno też droga nr 243, o którą pytał pan radny Michał Krzemkowski, bo to jest jedna z tych dróg, która czeka oczywiście na inwestycje. Mogę tylko zapewnić, że ona w naszych priorytetach jest bardzo wysoko na liście. Wiemy, że wymaga ona szybkiej interwencji, w jak najkrótszym czasie. Co do bieżącego utrzymania dróg. Jednym z celów z nowego ładu drogowego, będzie na pewno nowa struktura organizacyjna i zorganizowania naszych oddziałów terenowych. One muszą na nowo zostać zaprojektowane dosłownie i powierzone muszą być im nowe zadania. Zarówno, jeśli chodzi o utrzymanie bieżące, musimy precyzyjniej dookreślić, co mieści się w zakresie tych obowiązków oddziałów tak, aby każdy mieszkaniec województwa mógł złapać za słuchawkę, wykręcić numer telefonu i zapytać kierownika oddziału, któremu podlega dany sektor, dlaczego jest taka, a nie inna sytuacja na drodze. To jest jeden aspekt. Drugi, nie mniej ważny: uporządkowanie relacji między Wojewódzkim Zarządem Dróg a kierownictwem, dyrekcją naszej jednostki, a kierownikami oddziałów, kiedy należy sprawować bieżącą analizę jakości naszych dróg i tak naprawdę uczestniczyć w planowaniu ich modernizacji. Bieżące utrzymanie jest niczym innym, jak tym również, aby można było budować plany inwestycyjne czy remontowe. Musi powstawać raport, na podstawie którego, do tej pory niestety nie do końca zawsze tak się działo, będą powstawały konkretne plany remontowe czy inwestycyjne. Na tym etapie, kiedy

są przygotowane, nie kto inny tylko właśnie oddział musi mieć pełną wiedzę i kompetencję również zgłaszania takich postulatów. Oczywiście w zależności od możliwości budżetowych i wszelkich innych. Decyzje ostateczne będą zawsze podejmować: czy to dyrektor, czy zarząd województwa, czy radni. Wiedza musi być kumulowana, organizowana i gromadzona w miejscu, które jest najbliższe utrzymaniu dróg w takiej pracy bieżącej. Więc czeka nas tu restrukturyzacja. Chodzi o to, żeby rzeczywiście na nowo je zbudować. W jakim są stanie te ośrodki dziś, jak one wyglądają, wszyscy wiemy. Chcielibyśmy te punkty obsługi, oprócz bieżącego utrzymania dróg, zorganizować po prostu fizycznie na nowo i też przeznaczyć na to pieniądze tak, żeby były one wizytówką samorządu województwa. Trochę marzy mi się taka jakość, jak mamy na autostradach, kiedy wiemy, że miejsca obsługi autostrady są zbudowane wg jednego schematu. Wiemy, co z magazynem soli, piachu itd. Każdy oddział musi być wyposażony w odpowiednie narzędzia pracy, w kompetentnych ludzi, i wówczas wiemy za co odpowiadają. Trochę nam tej struktury brakuje, ale to jest jednym z celów naszych planów, które w tej chwili powstają, czy to w departamencie u pana dyrektora Graczyka czy już w samym Wojewódzkim Zarządzie Dróg. Cieszę się z jednej rzeczy, że udało się uporządkować naszą sytuację, opanować zaległości. Oby teraz nowo wybrani wykonawcy podołali zadaniom. Co do szczegółów odnośnie drogi Stolno – Wąbrzeźno proszę o udzielenie odpowiedzi dyrektora Mirosława Graczyka”.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej **Mirosław Graczyk** odniósł się do pytania radnego Michała Krzemkowskiego dotyczącego drogi nr 548 i poprzedniego wykonawcy. Poinformował, że poprzednim wykonawcą była firma Trakcja, z którą zawarto umowę w kwietniu 2017 roku z terminem realizacji zakończenia zadania w czerwcu 2019 r., czyli tak de facto 2 lata. Wartość umowy to prawie 84 000 000 zł. Wykonawca zszedł z budowy już w 2019 roku. Do negocjacji przystąpiono we wrześniu 2019 i trwały one aż do 4 listopada 2020 r. W tym dniu nastąpiło podpisanie tzw. ugody sądowej. Roszczenie wykonawcy z tytułu różnych rzeczy w ramach tzw. Roszczeń, było na kwotę ponad 80 000 000 zł. Ostateczna wartość ugody zamknęła się kwotą 11 274 840 zł i obejmowała zapłatę za wykonane roboty w ramach umowy podstawowej, umów obejmujących roboty dodatkowe, czy roboty uzupełniające. Objęła także zapłatę za place składowe materiałów budowlanych. Przejęliśmy materiały budowlane składowane na tym placu budowy, oczywiście po inwentaryzacji, przeliczeniu, sprawdzeniu wszystkiego. Ponadto uzupełnił wypowiedź marszałka odnośnie drogi nr 243 informując, że trwają prace nad planem, i droga ta prawdopodobnie się w nim znajdzie. Na 2022 r. planowane jest rozpoczęcie prace remontowo-inwestycyjne na tej drodze.

Radny **Marek Hildebrandt** ad vocem powiedział, że rozumie marszałka, że może ta spółka się przyda. Ale jest pan marszałek jako szef województwa czy zarządu województwa, jest wydział inwestycyjny, jest dyrektor Mirosław Graczyk Graczyk, Zarząd Dróg

Wojewódzkich i jego oddziały i potem jest spółka. Uważa, że do tych inwestycji, które są robione, jest po prostu za dużo ludzi. Zapytał, czy od strony prawnej spółka powiązana, bo tak będzie można ją nazwać, z urzędem marszałkowskim, będzie miała kompetencje prawne. Prosił marszałka o ustosunkowanie się do tego, bo w jego ocenie to wszystko będzie nietransparentne.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** ad vocem powiedział, że chyba nie do końca dyrektor Mirosław Graczyk zrozumiał jego pytanie, bo nie chodziło mu o roszczenia ze strony firmy Trakcja, tylko o dopłatę do kwoty 83 000 000 zł, którą ta firma oczekiwała z powodu tego, że uznała, że musi tą inwestycję robić w trochę wyższych parametrach i w związku z tym zakończy ją po dokonaniu przez urząd marszałkowski dopłaty. Zapytał, jaka była wysokość tej dopłaty, którą oni sobie zażyczyli.

Marszałek **Piotr Całbecki** odpowiedział, że jeszcze raz warto powiedzieć, że spółka, której jesteśmy właścicielem i nie wykonuje więcej na zewnątrz zleceń, jak 10% wartości wszystkich przychodów, jest traktowane zgodnie z prawem, jako spółka in house. Możemy powierzyć jej, zgodnie z tym prawem, wszystkie zadania, do których została powołana. Polemizowałby z uwagą radnego, że mamy teraz zbyt wiele podmiotów i osób, które zajmują się inwestycjami, w stosunku do tak, jak powiedział radny, znikomej ilości zadań, które są dzisiaj realizowane. Uważa, że można o tym dłużej porozmawiać na posiedzeniach komisji. Nie ma żadnych tajemnic, aby dowiedzieć się, który z pracowników WZD, czy u pana dyrektora Graczyka, czy w tej spółce czym się zajmuje teraz i czym będzie się zajmował w przyszłości. Uważa, że nie zagwarantujemy należytego nadzoru, jeśli będziemy się opierać tylko i wyłącznie na zewnętrznych podmiotach prywatnych, które wygrywają przetargi, bo ich jakość wykonania nie jest zgodna z naszymi oczekiwaniami. Nie jest to doświadczenie nasze tylko, ale wiele podmiotów publicznych, które prowadzą tego typu działalność jak my związaną z utrzymaniem dróg. Każdy projekt jest inny, każda droga jest inna i będzie wymagała odrębnego podejścia jeśli chodzi o realizację inwestycji. Każde zadanie będzie miało inny charakter i musimy nauczyć się dostosowywać narzędzia wykonawcze, wdrożeniowe, również w tym nadzorcze i planistyczne do danego zadania. Uważa, że nie ma jednej reguły, nie ma jednej formy. Dlatego różnorodność możliwości zastosowania tutaj, które da nam spółka, ułatwią nam i poprawią jakość realizowanych inwestycji.

Dyrektor **Mirosław Graczyk** odpowiedział, że na pytanie radnego Michała Krzemkowskiego jest mu trudno tak na gorąco odpowiedzieć, a nie chciałbym zbyt dużego błędu popełnić, dlatego taką informację udzieli w formie pisemnej. Na pewno było tzw. oczekiwanie zwiększenia kwoty na kontrakcie, zmiana technologii z tym, że tam do czynienia mieliśmy już ze zmianą technologii, za zgodą oczywiście zarządu. Trwało to ponad pół roku. Zarząd zgodził się wtedy na zmianę technologii, ale ze skróceniem wskazanego terminu wykonania. Efekt niestety taki, że ani nie skrócono terminu, a do tego ponownie zażądano

zmiany technologii na tej inwestycji. Wielkości, które wtedy były nie do zaakceptowania w ramach samego zamówienia publicznego, które wtedy było realizowane w ramach umowy, która była podpisana. W efekcie przedłużających się rozmów nastąpiło zerwanie umowy. Co do kwoty tzw. ewentualnych oczekiwań odniesie się na piśmie.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** zgodził się na taką formę odpowiedzi.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik informację rozpatrzył.

Następnie przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, który przewidywał raport z wykonania w 2020 r. „Wojewódzkiego Programu Przeciwdziałania Narkomanii w Województwie Kujawsko-Pomorskim na lata 2017-2020” (zał. nr 12). Raport był przedmiotem obrad Komisji Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa.

Pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik raport rozpatrzył.

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

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie zmiany wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2039 – projekt zarządu województwa – druk nr 14/21 (zał. nr 13),

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie zmiany budżetu województwa na rok 2021 – projekt zarządu województwa – druk nr 15/21 (zał. nr 14).

Komisja Budżetu i Finansów pozytywnie zaopiniowała powyższe projekty; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** powiedział, że przeczytał zmianę w WPF dotyczącą przewozów regionalnych kolejowych. I stwierdził, że nie ma tam żadnych zmian, jeżeli chodzi o kwoty przewidziane na przyszłe lata w stosunku do tego co było uchwalone w grudniu. Zeszłoroczne grudniowe problemy z ustaleniem stawek i ostatecznie kontraktów dotyczących przewozów kolejowych w naszym województwie, nasuwają niestety taki wniosek, że jeżeli będzie utrzymane w kolejnych latach podobne, zbliżone do tego roku budżetowanie usług kolejowych, to niestety musimy się liczyć z tym, że w ramach tych pieniędzy, te usługi będą realizowane w tak samo okrojonym wymiarze, jak to ma miejsce w tym roku. W związku z tym zapytał pana marszałka, czy konstruując budżet na przewozy kolejowe i mając w dyspozycji te kwoty w WPF, jako organizator zamierza realizować te usługi w przyszłych latach na tym poziomie, na którym one są realizowane w tym roku, tzn. okrojone w stosunku do roku poprzedniego o ok. 30 proc.? Czy też zakłada, że cena tych usług i ceny oczekiwane przez oferentów diametralnie spadną i będzie można wrócić do świadczenia tych usług na poziomie z 2019 r.? Dodał, że niepokoi go i dziwi, że

nie ma wspomnianych zmian w WPF? Kiedy planowane jest ogłoszenie przetargu na przewozy kolejowe?

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że jeśli pani przewodnicząca pozwoli, to odda w tej sprawie głos panu skarbnikowi, aby się ustosunkował do tych pytań, a szczególnie do rzekomego zmniejszenia o 30 proc. wydatków na przewozy kolejowe pasażerskie. Powiedział, że przetarg zarząd chce ogłosić, bo to jest ważne pytanie, jeszcze w kwietniu tego roku, czyli w połowie tego roku rozpoczęta będzie procedura, która się prawdopodobnie zakończy dopiero w lipcu. Jest to duży przetarg i zarząd się takiego spodziewa. Sądzi, że będzie to przetarg na wiele lat. I zarząd chciałby uzyskać jak najlepszą cenę za usługi wysokiej jakości i ilości. Jeśli chodzi o zapis w WPF, to poprosił o komentarz pana skarbnika. Niemniej jednak, to co jest dzisiaj na naszych torach, to jest efekt zwiększenia kosztów organizacji tych przewozów, szczególnie jeśli chodzi o trakcje elektryczne.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** ad vocem powiedział, że pan marszałek go źle zrozumiał, bo nie mówił o tym, że o 30 proc. mniej jest przeznaczanych środków, bo jest mniej o ok. 10 mln zł, co daje ok. 10 proc. Chodzi o to, że na skutek wyższości cen zaoferowanych przez przewoźników na ten obecny rok, jest o ok. 30 proc. mniej kursów – to o to chodziło. Jeżeli by się tej kwoty budżetowej trzymać, to obawia się, że może w przyszłych latach, to usługa będzie realizowana właśnie na poziomie ilości kursów tegorocznych.

Radny **Marek Witkowski** zapytał, czy są badania na temat tego, o ile spadła liczba pasażerów korzystających z połączeń, które przez jakiś czas były zawieszony? Być może osoby, które do tej pory z nich korzystały poszukały inny transport do pracy i z pracy. I jak to wpłynęło na kondycję, jeżeli chodzi o ilość osób korzystających z tych połączeń, które były przez moment nieaktywne? To by pomogło odpowiedzieć na pytanie czy rzeczywiście zastępstwo połączeń autobusowych ma sens? Czy w ogóle ktoś będzie z tego korzystał?

Skarbnik **Paweł Adamczyk** powiedział, że jeżeli chodzi o zmiany do budżetu, to chodzi o dochody i wydatki w zakresie środków unijnych. Jeżeli chodzi o przewozy kolejowe, to zmienia się o 300 tys. zł i dotyczyło połączeń na trasie do Malborka. Innych nie było. Zmiany dotyczące przewozów kolejowych są zaplanowane na kwiecień o czym mówił na konwencji. Wszystkie duże zmiany będą proponowane na sesji kwietniowej. Wtedy też będzie wydzielony odpowiedniej puli środków na poszczególne pakiety, do tej pory były trzy, a teraz departament będzie rozpisywał to na poszczególne pakiety. Wtedy będą zaktualizowane wartości w WPF do odpowiedniej kwoty, która będzie wychodziła gdzieś pośrodku w zakresie puli środków niezbędnych na zabezpieczenie prowadzonych postępowań przetargowych. Na razie nie ma żadnych zmian, w związku z tym, że zmiany będą na sesji kwietniowej, a zmiana WPF dotyczyła tego, że zwiększona jest pula środków o 1,400 tys. w roku bieżącym.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do głosowania:

- uchwały w sprawie zmiany wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2039 – projekt zarządu województwa – druk nr 14/21; wynik głosowania: 16 głosów za, 1 przeciw, 4 wstrzymujące; sejmik uchwałę podjął; radny Przemysław Przybylski zgłosił problem techniczny przy głosowaniu.

- uchwały w sprawie zmiany budżetu województwa na rok 2021 – projekt zarządu województwa – druk nr 15/21; wynik głosowania: 17 głosów za, 1 przeciw, 5 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

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

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie udzielenia dotacji na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytkach wpisanych do rejestru zabytków położonych na obszarze Województwa Kujawsko-Pomorskiego w zakresie naboru wniosków złożonych do 15 grudnia 2020 r. – projekt zarządu województwa – druk nr 7/21 (zał. nr 15); Komisja Kultury i Dziedzictwa Narodowego pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 7 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; Komisja Budżetu i Finansów pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 23 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Miasta Toruń – projekt zarządu województwa – druk nr 16/21 (zał. nr 16); Komisja Kultury i Dziedzictwa Narodowego pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 7 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; Komisja Budżetu i Finansów pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 24 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie udzielenia pomocy finansowej Powiatowi Świeckiemu – projekt zarządu województwa – druk nr 17/21 (zał. nr 17); Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 9 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; Komisja Budżetu i Finansów pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 24 głosy 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 19/21 (zał. nr 18); Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 9 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; Komisja Budżetu i Finansów pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 22 głosy za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, który przewidywał rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie utworzenia spółki z ograniczoną odpowiedzialnością – projekt zarządu województwa – druk nr 18/21 – zał. nr 19 (Kujawsko-Pomorskie Samorządowe Przewozy Pasażerskie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością). Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 3 wstrzymujące; Komisja Budżetu i Finansów pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący.

Radni otrzymali pismo Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Rozwoju Transportu Publicznego.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Radny **Wojciech Jaranowski** powiedział, że na konwencie dyskutowano o powołaniu tej spółki, również rozpoczął pracę zespół, który został powołany przez marszałka dotyczący publicznego transportu kolejowego. Dodał, że radni otrzymali od marszałka nieco informacji na temat utworzenia tej spółki, natomiast nasuwa się wiele pytań i wiele niewiadomych. Powiedział, że marszałek stwierdził, że będzie to na razie wirtualna spółka, której trzeba się przyjrzeć, czy będzie ona miała rację bytu, przeprowadzić jakieś analizy finansowe, że jest specjalna osoba, która ma się tym zajmować, ale pojawia się pytanie, jakie są długofalowe cele tej spółki i czy nie jest to tzw. straszak na dotychczasowych przewoźników realizujących przewozy regionalne w województwie, aby w przetargu, który ma być ogłoszony w kwietniu, być może złożyli niższe oferty, a być może jest to też działanie takie, które ma spowodować unieważnienie przetargu i w rezultacie powierzenie jeszcze na rok przewoźnikom wybranym już w drodze powierzenia, nie przetargu długoletniego. Przypomniał, że przedłużanie, powierzanie na rok powoduje, że dotychczasowi przewoźnicy, np. Polregio, nie wiedzą, czy inwestować w tabor, czy zatrudniać pracowników i jest to sytuacja niepewności. Zadał także drugie pytanie: jeżeli spółka ma zapewniać połączenie transportu kolejowego i autobusowego, co jest jego zdaniem jest dobrym rozwiązaniem, gdyż połączenia kolejowe z autobusowymi mogą być bardziej skorelowane, pojawia się pytanie jaka jest przyszłość spółki Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy? Czy nowa spółka wchłonie KPTS czy odwrotnie, może będzie ona powołana na bazie KPTS? Dodał, że radni mało wiedzą na temat tej spółki i nie wie, czy jest dobrym rozwiązaniem wirtualne tworzenie spółki tylko po

to, żeby dokonać analiz finansowych by w razie czego mogłaby ona ruszyć po przetargu w lipcu. Wspomniał, iż jest to zbyt mało czasu, żeby zorganizować spółkę, by mogła ona realizować przewozy zamiast dotychczasowych przewoźników wyłonionych w drodze przetargu; ta spółka w tym roku na pewno nie przystąpi do przetargu i nie będzie gotowa przystąpić do ewentualnych dalszych przetargów, gdyż stworzenie takiej spółki zajmuje wiele lat. Inne województwa mają przewozowe spółki samorządowe, ale one długo przygotowywały się do tego i dopiero wówczas utworzyły spółkę, zaś tu robione to jest w odwrotnej kolejności: najpierw powołuje się spółkę, a potem ma się określić dalsze postępowanie. Podsumował, że ta sytuacja budzi jego niepokój, podobnie jak dalszy los spółki KPTS.

Wiceprzewodnicząca sejmiku **Agnieszka Kłopotek** powiedziała, że kiedy usłyszała o planie powołania spółki, która będzie zajmowała się autobusowymi i kolejowymi przewozami regionalnymi, również miała wątpliwości, bo samorządowe spółki często przynoszą straty, jednakże są one powoływane nie do tego, żeby przynosiły zysk, ale by poprawiały funkcjonalność, pomagały działać i wykonywać inwestycje. Podkreśliła, że tego typu właśnie spółka ma być ta powołana w tej chwili, której celem będzie poprawienie funkcjonowania transportu kolejowego i autobusowego. Powiedziała, że po przemyśleniach jest skłonna zaakceptować ten pomysł i udzielić poparcia w utworzeniu spółki, ponieważ praktycznie od ponad roku cały czas województwo boryka się z problemami związanymi z połączeniami kolejowymi, np. w Borach Tucholskich i w powiecie tucholskim te połączenia zostały mocno ograniczone i zlikwidowane. Pod uwagę należy także wziąć kwestię czystego powietrza i przeniesienia części pasażerów z samochodów na kolej, co na pewno będzie korzyścią dla środowiska. Dodała, że ma nadzieję, że spółka będzie pomagała w poprawie funkcjonowania transportu, ale zadała pytanie, czy należy czekać do kwietnia na rozstrzygnięcie przetargu i potem zacząć działać w kierunku utworzenia spółki, czy już w tej chwili takie działania podjąć. Dodała, że spółka ma szansę ruszyć nie wcześniej, niż jesienią tego roku, bo uzyskanie zezwoleń i koncesji jest bardzo skomplikowanym procesem. Powiedziała, że zgadza się z radnym Wojciechem Jaranowskim, iż jest bardzo dużo pytań dotyczących tej spółki, ale jeżeli radni będą pytać to otrzymają na nie odpowiedzi i w większości stwierdzą, że jest uzasadnienie, aby taka spółka powstała i żeby uporządkować segment transportu i autobusowego i kolejowego. Na koniec również zadała pytanie dotyczące przyszłości spółki Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy, czy ona zostanie zlikwidowana lub wcielona do nowej spółki.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział, że z dwóch głosów przedmówców widać troskę o transport pasażerski w województwie. Powiedział, że jego niepokój budzi, to, że radni dowiadują się o tym projekcie na trzy dni przed posiedzeniem sejmiku, i szkoda, że wcześniej nikt nie wniósł takiego tematu do dyskusji. Dodał, że do Komisji Skarg, Wniosków

i Petycji w ostatnim czasie dużo trafia skarg mieszkańców województwa na funkcjonowanie transportu kolejowego, nie zdarzają się zaś na funkcjonowanie transportu autobusowego. 15 marca komisja rozpatrywała jedną ze skarg, nad którą sejmik dzisiaj będzie głosować; nie dokończono rozpatrywania i następnie 17 marca dyskutowano jeszcze bardziej dokładnie, dogłębnie, i okazało się, że sejmik rok temu już tę sprawę rozpatrywał, dlatego dzisiaj będzie ponowne rozpatrywanie tej sprawy, ale obecny na posiedzeniach komisji pan dyrektor Tomasz Moraczewski nie powiedział radnym o zamiarach utworzenia spółki. Powiedział, że jest zaniepokojony nagłym i szybkim wprowadzeniem sprawy spółki i nie wie, jaki był cel takiego działania. Następnie powiedział, że drugą istotną sprawą, podnoszoną już przez radnych, jest kwestia Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego SA. W uzasadnieniu do dzisiaj rozpatrywanego projektu nie ma informacji o losie tej spółki, jej zadaniach lub o zabraniu części zadań tej spółki. Dodał, że inne województwa już od lat mają własny transport kolejowy, nasze województwo ma własny majątek, który został oddany w obce ręce i dzisiaj użytkownicy tego majątku dyktują województwu swoje warunki. Jego zdaniem zdecydowanie należy to przerwać, dlatego w czasie posiedzenia komisji, nie wiedząc o tym projekcie, zapytał dyrektora Tomasza Moraczewskiego czy rozpatruje się taką możliwość i nie uzyskał wtedy odpowiedzi na to pytanie. Zarząd województwa przygotował ten projekt uchwały 10 marca, zatem 15 i 17 marca członkowie komisji powinni zatem zostać o tym poinformowani, jako radni rozpatrujący bardzo ważne indywidualne kwestie mieszkańców. Powiedział, że nie rozumie zatajenia tej propozycji, którą wstępnie popiera i uważa, że może być lepsza dla mieszkańców i dla województwa niż dotychczasowe rozwiązanie. Uzupełnił, że nie dopatruje się tu kwestii czy to jest pomysł, żeby zmobilizować użytkowników naszego sprzętu, natomiast radni muszą się zająć tymi sprawami z pozycji województwa kujawsko-pomorskiego, bo po to są wybrani. Wskazał także, że dzisiejsza uchwała powinna zdecydowanie zmienić stan przewozów pasażerskich kolejowych w województwie, jednakże zastanawia się, czy jest słuszne łączenie z ich z przewozami autobusowymi. Powiedział, że rozumie argument dotyczący koordynacji połączeń, jednakże dwie spółki zapewne funkcjonować nie będą, i któraś z nich będzie spółką wiodącą, a druga tzw. córką spółki wiodącej, a w uzasadnieniu uchwały brakuje tego wątku.

Radny **Marek Hildebrandt** powiedział, że dziwi go to, że w jednej spółce, drogowej, chce się zmienić zadania na sprawdzające i kontrolne; samorząd ma również spółkę Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy, mającą olbrzymi majątek, który już pewnie się rozplątał, i wielki potencjał. Teraz wyrażono wolę powołania kolejnej spółki, zaś rozsądniejsze byłoby rozszerzenie działalności istniejącej spółki o transport kolejowy, zmienić prezesa lub zatrudnić dwóch kompetentnych prezesów, a nie tworzyć kolejne byty i stanowiska. Dodał, że rozumie chęć samodzielnego obsługiwanie transportu kolejowego przez samorząd, ponieważ posiada on tabor, ale nie widzi celu w tworzeniu spółki, gdy

funkcjonuje już jedna w obszarze przewozu, jeśli transport samochodowy i kolejowy mają być synergiczne i mają współdziałać, to uważa, że w jednej instytucji będzie to lepiej funkcjonować. Zakończył stwierdzeniem, że powoływanie kolejnych spółek nie jest prostą sprawą, a robi się to jedynie chyba tylko po to, żeby zaciągnąć następne kredyty.

Przewodniczący Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury **Tadeusz Pogoda** powiedział, że na posiedzeniu komisji dogłębnie analizowano propozycję podjęcia inicjatywy powołania spółki Kujawsko-Pomorskie Samorządowe Przewozy Pasażerskie. Radni wiedzą, jakie były problemy i z jakich powodów wystąpiło niezadowolenie mieszkańców z sieci przewozów pasażerskich, szczególnie kolejowych, w 2020 roku i pamiętają sytuację z grudnia. Wskazał, że propozycja zarządu województwa w ocenie komisji wynika z tego, żeby zabezpieczyć się na przyszłość przed takimi przypadkami, stąd inicjatywa powołania spółki. Nawiązując do wypowiedzi radnej Agnieszki Kłopotek powiedział, że ta spółka nie będzie mogła rozpocząć funkcjonowania jesienią, ponieważ musi spełnić wiele wymogów Kolejowego Urzędu Transportowego, uzyskać koncesję do prowadzenia takiej działalności, a to nie będzie proste. Dodał, że nie jest za wcześnie, żeby myśleć o powołaniu takiej spółki. Roboczy zespół do spraw przewozów kolejowych, który został powołany przez zarząd województwa i którego radny jest członkiem, będzie pracował nad tym i weźmie pod uwagę wszystkie argumenty, i po dzisiejsza decyzja sejmiku powinna przekonać radnych czy warto jest rozpatrywać sprawę utworzenia spółki, która by przejęła funkcję transportu pasażerskiego na siebie, tym bardziej, że wiadomo doskonale, że w tym zakresie majątek województwa wcale nie jest mały, bo liczy 14 składów elektrycznych i 12 składów spalinowych, także jest to poważny kapitał i majątek, którym województwo w tym zakresie dysponuje, i dlatego, biorąc te elementy i te sprawy pod uwagę, Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury wydała pozytywną opinię do tego projektu. Dodał że jest przekonany, że radni, którzy głosowali na posiedzeniu komisji za wydaniem pozytywnej opinii, również dzisiaj będą głosować za podjęciem tej uchwały.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** powiedział, że jest powiedzenie, że nie można wsiąść do pędzącego pociągu i wydaje mu się, że ono jest w tej sytuacji adekwatne. Ta idea jest spóźniona co najmniej o parę lat. Próbuje się teraz realizować takie przedsięwzięcie w sytuacji, kiedy wkrótce będzie się rozstrzygać o realizacji usługi na najbliższe 10 lat, stając właściwie do tego przedsięwzięcia z niczym. Stwierdził, że tabor który samorząd dzierżawi dotychczasowym wykonawcom, to jednak za mało. Założenie jest generalnie takie, że spółka, która będzie się rodzić na pewno nie na przestrzeni trzech miesięcy, nawet nie na przestrzeni roku, będzie świadczyła tą usługę taniej niż spółki, które złożyły ofertę chociażby do postępowania na obecny rok. Dodał, że jego zdaniem nie będzie tego robić taniej, spółki przecież nie założyły w swoich ofertach

nadzwyczajnych zysków, one, po prostu, uwzględniają koszty, które muszą ponieść na wyposażenie, pracowników, pensje, na opłaty dostępu do sieci kolejowej, za trakcję elektryczną itd. i są to koszty, które również spółka ewentualnie powołana przez województwo również będzie musiała ponieść. Podkreślił, że bez zasadniczego podniesienia budżetowania na tę usługę nie tylko, że nie uda się wrócić do stanu z 2019 roku, ale, tym bardziej, nie uda się poprawić tej usługi i zagospodarować linii, które należy modernizować i które pragnie się uruchomić. Jest to niemożliwe, jeżeli nie zmieni się filozofia zarządu województwa i nie będzie szukania w budżecie dodatkowych środków na tą usługę, to powołanie takiej spółki, a tym bardziej powołanie jej z założeniem, że ma ona stanowić swojego rodzaju szach w stosunku do dotychczasowych przewoźników jest, w jego przekonaniu, utopijne. Ewentualnie można by w tej sytuacji zaproponować, by podjąć uchwałę o zamiarze utworzenia takiej spółki. W momencie, kiedy sejmik uchwala powołanie tej spółki, choćby z tym minimalnym budżetem, jednak zakłada już pewną ideę, z której wycofać się województwu będzie później trudno. Byłaby to spółka bez wątpienia wewnętrzna, która mogłaby świadczyć usługę w formie powierzenia bez przetargu, ale, jak chciałby zaznaczyć, taka spółka ma wówczas bardzo słabą pozycję na rynku usług kolejowych, ponieważ może uzyskiwać poza taką umową powierzenia jedynie 10% z przetargów, z innych źródeł, co powoduje, że ewentualne braki i nierentowność w świadczeniu usług na terenie województwa nie jest w stanie uzupełnić dodatkową działalnością. Sejmik powołując taką spółkę w tym momencie najpierw wzoruje się na tych województwach, które już takie spółki mają, ale one były powoływane 10, 15 lat temu, kiedy była zupełnie innego rodzaju sytuacja. Powiedział, że jest to w jego przekonaniu inicjatywa spóźniona. Co do samej formuły wskazał, że nie zgadzałby się z interpretacją radnych, którzy obawiają się, że Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy zostanie wchłonięty i że nie warto tworzyć spółki, lepiej powołać ją na bazie istniejącej. Powiedział, że odczytuje uchwałę jako dokument, który ma powołać spółkę, która będzie realizować dotychczasową usługę przewozów kolejowych w oparciu zarówno o przewozy kolejowe, jak i o przewozy autobusowe, to znaczy tam, gdzie rezygnuje się z powodu nierentowności z prowadzenia transportu kolejowego, w to miejsce wprowadza się transport autobusowy, czyli tak, jak odbywa się to dzisiaj, i taką ideę wyraźnie dostrzegam w tekście tej uchwały, jednakże nie może się z tym zgodzić jako mieszkaniec tego województwa. Oczywiście jest to uzasadnione ekonomicznie i nie podlega to kwestii, ale, z drugiej strony, przewozy kolejowe są zdecydowanie bardziej wygodne, bezpieczne, bezkolizyjne, a należy sobie uświadomić, że sieć drogowa województwa nie jest w dobrym stanie. Nie jest to tylko kwestią jakości dróg, ale również połączeń w województwie, i, w jego przekonaniu, absolutnie nie da się tego zastąpić komunikacją autobusową. Wskazał, że należy iść w kierunku poprawienia popytu na usługi kolejowe, m.in. poprzez dostosowanie rozkładów jazdy i połączeń do rzeczywistych

potrzeb mieszkańców i zachęcać ludzi promocją do tego, by korzystali z pociągów. Wygeneruje to większe dochody i nie trzeba będzie myśleć o zastępowaniu pociągów autobusami, tym bardziej, że w Unii Europejskiej i w krajowej polityce dominuje trend, by reaktywować kolej. Dodał, że szedłby w kierunku starań o to, aby część dotacji na usługi kolejowe pochodziła również ze środków unijnych. Skoro istnieje możliwość pozyskiwania pieniędzy na budowę dróg kolejowych to może warto negocjować również, żeby za tym poszły środki na wsparcie świadczenia usług, samorządy wojewódzkie są biedne i może warto byłoby skorzystać tu ze wsparcia Unii Europejskiej. Powiedział, że może warto by było negocjować przekierowanie pieniędzy marnowanych na tzw. projekty miękkie w ramach RPO i w ramach programów krajowych. Zwrócił również uwagę, że w projekcie uchwały jest też intencja, aby część połączeń kolejowych było współfinansowanych przez samorządy niższego szczebla, przede wszystkim przez powiaty, ale też gminy, dlatego chciałby zaprotestować, gdyż te samorządy są niestety biedne, „jak mysz kościelna”, i na takie usługi tam pieniędzy się nie znajdzie. Taki argument znajduje się chociażby w piśmie Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Rozwoju Transportu Publicznego, które marszałek otrzymał; radny wskazał, że się w pełni zgadza z tym, że to nie jest właściwa droga. Na koniec swojej wypowiedzi zadał pytanie, czy marszałek występując z tą inicjatywą dysponuje jakąkolwiek analizą ekonomiczno-finansową, jeżeli tak, to chciałby się z nią zapoznać, oraz czy dysponuje harmonogramem kolejnych etapów formalizowania tej spółki, tworzenia jej, jeżeli tak, to poprosił o przedstawienie tego harmonogramu, gdyż też chciałby się z nim zapoznać. Zapytał także skąd przewiduje się pozyskać pracowników oraz tabor, bo tabor, który samorząd dzierżawi spółkom jest niewystarczający, by tą usługę realizować.

Radny **Jerzy Gawęda** powiedział, że nie będzie oceniał intencji dlatego, że zawsze przyjmuje, że strony, które zgłaszają pewne rozwiązania, mają dobrą, czystą intencję, ale sejmik dzisiaj przyjmując tą uchwałę powinien dyskutować tylko o jej zakresie. Wnioskodawca powinien przygotować cały zbiór dokumentów, przede wszystkim statut, gdyż radni powinni wiedzieć co ta spółka będzie robiła. Odpowiedzi na wszystkie pytania, które zadawali przedmówcy, powinny być już przygotowane, było tyle czasu, żeby przeprowadzić szeroką, gruntowną analizę i opracować projekt. Sejmik ma konwent, ma kluby, więc można było to konsultować i w dniu dzisiejszym przyjąć uchwałę i powołać spółkę, która ma już określone konkretne cele i zakres działania. Zwrócił uwagę, że zarząd nie ma jasno sprecyzowanej przez polityki kolejowej, mimo deklaracji nie został przeprowadzony przetarg, nie wiadomo kiedy takie decyzje zapadły, nie są znane ich przyczyny, prowadzone są różnego rodzaju rozmowy z innym jeszcze przewoźnikiem itd. Na stole obecnie położono spółkę, nie wiadomo, jakie będą jej zadania oprócz szerokiego zakresu, będzie analizowana próba utworzenia spółki i przeprowadzenie przetargu. W jego ocenie to jest niepoważne wobec radnych, ale sejmik postępuje wtedy niepoważnie wobec mieszkańców, obywateli

tego województwa, którzy mają prawo sądzić, że sejmik, poważny organ samorządowy, bardzo profesjonalnie prowadzi ich sprawy. Dzisiaj nie powinno się już zastanawiać co i w jaki sposób należy zrobić i co ta spółka ma do zrobienia. Zgodził się z tym, i to również wnosił o to na komisji, że należałoby to potraktować jako informację o zamiarze, rozpocząć proces przygotowania tej spółki, omówienia i bardzo precyzyjnego określenia jej celu i zadań, pozyskiwania środków, budżetowania, cały szereg ważnych spraw, a następnie, jeżeli by miało do tego dojść. powołać spółkę, która na początku jest spółką profesjonalnie przygotowaną. Powiedział, że w dzisiejszej sytuacji kiedy nie wie nad czym głosuje, w jakim celu, gdy nie wie, jakie koszty będą generowane, w jakim kierunku będzie podążał rozwój, gdy radni niczego nie wiedzą, na „słowo honoru” nie może tej idei poprzeć i tak nie można działać profesjonalnie.

Wiceprzewodnicząca sejmiku **Agnieszka Kłopotek** powiedziała, że dowiedziała się o zamiarze powołania spółki na Komisji Budżetu i Finansów w ubiegłym tygodniu i z tego, co zrozumiała, będzie głosowana uchwała, w której jest mowa o zamiarze powołania spółki, a nie o powołaniu spółki, więc będzie to deklaracja zamiaru, nie powołanie konkretnej spółki, przynajmniej tak to odebrała. Zapytała o zespół, który został powołany do spraw przewozów; powiedziała, że też miała być członkiem tego zespołu, ale nie wie, czy jest pismo, w którym jest podana lista osób, które są członkami zespołu, czy dostaną one taką informację i jak to formalnie wygląda. Dodała, że wie, że odbyło się spotkanie na szybko bodajże w czwartek, ale, niestety, nie mogła w nim uczestniczyć. Chciała się także dowiedzieć, czy ten zespół będzie brał również udział w pracach nad powołaniem tej spółki i czy też będzie na ten temat dyskutował. Podkreśliła, że zależy jej na tym, żeby tak było oraz żeby był brany pod uwagę przy rozmowach o przetargu, który ma się odbyć w kwietniu. Zapytała, czy przetarg, który ma być ogłoszony na te połączenia, będzie dotyczył obecnej okrojonej siatki połączeń, czy samorząd będzie próbował jednak wrócić do poprzednich połączeń, jakie były na początku ubiegłego roku. Powiedziała, że nie ukrywa, że cały czas dostaje pisma w sprawie przywrócenia linii 201 i od starosty i od wójtów i chciałyby się dowiedzieć, jakie będą założenia przyszłego przetargu.

Marszałek **Piotr Całbecki** podziękował przewodniczącej sejmiku, radnym oraz słuchaczom, gdyż wie, że ten punkt dzisiejszego posiedzenia sejmiku wywołuje bardzo duże zainteresowanie, szczególnie w środowisku kolejowym, przewoźników, więc zapewne transmisja jest słuchana w całej Polsce, dlatego pozdrowił wszystkich słuchaczy. Powiedział, że obecnie samorząd województwa jest współwłaścicielem spółki, której celem jest organizacja przewozów regionalnych kolejowych, nazywa się ona POLREGIO i w tej spółce samorząd posiada udziały na poziomie 2,9%. Głównym udziałowcem tejże spółki jest Agencja Rozwoju Przemysłu, czyli podmiot państwowy, która jest właścicielem 51% udziałów, pozostałe dzielone są wg większości województw i każdy z regionów ma swój

udział w tej spółce. Przypomniał, że kiedyś w 100% należała ona do samorządów, wówczas nasze udziały były mniej więcej dwa razy wyższe, ale, trzeba przyznać, że i poprzednio było trudno zarządzać tym podmiotem ze względu na rozbieżności interesów wielu udziałowców. Również dziś samorząd województwa nie ma większego wpływu na spółkę, bo nawet nie ma swojego przedstawiciela jako województwo, jest tylko jeden przedstawiciel wszystkich samorządów regionalnych w radzie nadzorczej; jest bardzo trudno cokolwiek uzgodnić, ponieważ rozbieżności bywały kiedyś, kiedy spotykano się w gronie bardzo licznej rady nadzorczej, tak dzisiaj ten jeden przedstawiciel właściwie pełni funkcję symboliczną, bo nawet, gdyby był słuchany w radzie nadzorczej i jego głos miałby jakieś znaczenie, to i tak trudno dzisiaj uzgodnić jakieś wspólne stanowisko wszystkich województw, które by reprezentował ten przedstawiciel. Jest to ułomność podmiotu, który w imieniu i na rzecz naszego województwa powinien realizować jego zadania, jednak to nie województwo wymyśliło tą formułę i nie jest za to odpowiedzialne, ale, jak dotychczas, nikt z regionów, gdzie powstały dublujące te zadania spółki, nie zrezygnował z ich usług. Wiele osób powoływało się w wypowiedziach na ten fakt; powołano te podmioty dlatego, aby usprawnić i lepiej zorganizować to, co jest zadaniem samorządu, czyli organizację na poziomie regionalnym kolejowych przewozów pasażerskich, więc już w tym wywodzie zawarta jest odpowiedź na te liczne pytania czy to dobrze że regiony się takimi rzeczami zajmują. Samorząd po prostu musi się tym zajmować, nie ma innego wyjścia, samorząd jest obecnie współwłaścicielem przewozów kolejowych, ma podmiot, który powinien w jego imieniu i na rzecz regionu realizować te zadania. Bez odpowiedzi pozostawił pytanie czy jest on z tego zadowolony, przywołał za to dane: w grudniu uzgodniono z Przewozami Regionalnymi, których nie oskarża o złą wolę, gdyż, po prostu, tyle to kosztuje, że z 13 zł za pociągokilometr samorząd musi płacić dzisiaj 23,75 zł, wzrost ten jest niebotyczny. Powołując się na wypowiedź radnego Michała Krzemkowskiego wskazał, że, oczywiście, możemy zwiększyć pulę środków na organizację przewozów kolejowych, jednak pojawia się wtedy pytanie z czego brać te pieniądze, bo „z próżnego Salomon nie należy”. Sytuacja finansowa województwa nie jest zła, ale nie należy patrzeć jedynie na dziś i teraz, ale również na perspektywę co najmniej dziesięciu, a może więcej lat, i w tej perspektywie musi wystarczyć środków na wszystkie zadania. Jeżeli teraz zwiększy się o 30, 50% poziom dofinansowania przewozów regionalnych, siłą rzeczy o tę kwotę, czyli o 50 000 000 zł, będziemy trzeba zredukować wydatki na inne cele. Radni oczywiście podejmują decyzję jak zarządzać budżetem, ale trzeba wziąć odpowiedzialność za tę decyzję i ostatecznie powiedzieć, jak związać koniec z końcem, bo, niestety, tu nawet drobne oszczędności, bo można by się o takie pokusić, nic nie dadzą, bo jest tu mowa o skali 1/4 wydatków budżetu i przychodów bieżących całego województwa, to są gigantyczne środki, którymi należy racjonalnie zarządzać. Następnie marszałek podziękował za techniczne pytania dotyczące

działalności spółki i przeszedł do udzielania odpowiedzi. Spółka po dzisiejszej decyzji sejmiku będzie w organizacji, co oznacza, że będzie ona funkcjonować można rzecz wirtualnie, co do końca odzwierciedla stan faktyczny i prawny. Jeśli dziś sejmik podejmie decyzję o wyrażeniu zgody na utworzenie spółki, to ona już od dziś nie będzie funkcjonować, jest to bardzo długa droga przygotowania takiej właśnie decyzji, o czym zresztą tutaj niektórzy radni mówili. Według stanu prawnego spółka w organizacji jest taką, która zaczyna funkcjonować jeszcze nie na podstawie wpisu do rejestru, ale na podstawie tworzenia biznesplanu, założeń ekonomiczno-finansowych, organizacyjnych itd., więc kiedy będzie ona tworzona, to na podstawowe pytania, które dzisiaj są zadawane, musi paść odpowiedź, ponieważ trudno powołać spółkę, która nie zrealizuje pokładanych w niej oczekiwań. Jeśli z analizy ekonomiczno-finansowej by wynikało, że podmiot, który próbuje się powołać po to właśnie, żeby poprawić jakość usług w transporcie kolejowym, miałby przynieść odwrotny efekt, to absolutnie nikt na takie rozwiązanie się nie zgodzi, nikt nie jest utopistą i nie będzie tego projektu kontynuował, ale dziś trzeba to policzyć. Dodał, że sądzi, iż jest to wartością samą w sobie, nawet jeśli spółka okaże się w pewnej formie czy w jakimś sensie nieracjonalnym przedsięwzięciem; będzie trzeba wtedy uznać, że warunki, które oferują dzisiaj przewoźnicy, są optymalne, a może bardzo dobre z punktu widzenia zorganizowania własnego podmiotu, i trzeba się będzie troszczyć o to, żeby nie były one gorsze. Kiedy przetarg zostanie ogłoszony i przyniesie on odpowiedni, spodziewany, efekt, wówczas sejmik podejmie również decyzję, czy zatrzymuje się na tym poziomie usług, który jest świadczony obecnie, czy należy zwiększyć liczbę kilometropociągów, to znaczy zwiększyć budżet i przez to zrezygnować z innych zadań. Te decyzje będą stały przed samorządem, kiedy, jak można się spodziewać, pod koniec lipca będzie wiadomo, jakie oferty złożą nam potencjalni oferenci, wtedy będzie trzeba powrócić do tematu. Działania te nie są straszakiem, to jest poszukiwanie metodologii i skłonienia zarządu, urzędu i również w jakiejś części radnych do tego, aby przeanalizować strukturę kosztową. Samorząd ma do tego nie tyle prawo, co obowiązek, żeby zapoznać się z kosztami, skoro je ponosi i finansuje, szczególnie teraz, w trybie, który łączy go z partnerami - przewoźnikami, kiedy mowa jest o rekompensacie. W ustawie jest bardzo precyzyjnie zapisane co to znaczy zrekompensować wydatki, które są wyższe od przychodów, w tym przypadku przychodów z tytułu sprzedaży biletów. Jeżeli liczy się rzeczywiste koszty, to należy bardzo mocno wgryźć się w problematykę i dojść, co tak naprawdę jest tym czynnikiem kosztotwórczym. Stwierdził, że nie jest to łatwe, ponieważ samorząd nie wybrał obecnych przewoźników w trybie przetargowym, tylko w trybie powierzenia, i nikt nie zwolni samorządu z odpowiedzialności, aby co do złotówki to powierzenie rozliczyć. To, że dziś umówiono się na 23,75 zł czy w przypadku Arrivy 24,83 zł za kilometropociąg, i tak departament musi przeanalizować, jakiego typu koszty, i czy one są rzeczywiście uzasadnione, powinno się ponieść i

zrekompensować jako te, które się odnoszą do rzeczywistych. Nieważne jest zatem czy powoływać się będzie spółkę własną, czy nie - ten tryb już dzisiaj zobowiązuje samorząd do takiego typu analizy i musi to czynić cały departament i nie tylko, wszyscy muszą nauczyć się tej procedury. Powiedział, że inaczej było poprzednio, kiedy po przetargu płacono za usługę: jedynie kontrolowano jakość tych usług i rozliczano się z kilometropociągów i różnicy z przychodu biletów, w przypadku Arrivy nawet i to nie, bo całe przychody po stronie Arrivy zawsze były przychodem tej spółki i samorządu nie interesowało, ilu pasażerów jeździ, jakie płaci kwoty z tego powodu, ile biletów z tego tytułu jest płaconych, co też było złe ostatecznie, ale tak, niestety, to wszystko jest skonstruowane. Marszałek odnosząc się do pytań o powody i cele powiedział, że bardzo cieszy się z holistycznych opinii, szczególnie podziękował radnej Kłopotek, bo rzeczywiście po to organizuje się transport kolejowy, żeby był on ekologiczny. Pod hasłem zrównoważony transport mieści się, oczywiście, nie tylko redukcja emisji CO₂, ale skrócenie czasu, bezpieczeństwo, wypadkowość, wiele aspektów, które upodobała sobie Unia Europejska. Dodał, że w Polsce również powinno się wziąć to pod uwagę, bo celem samym w sobie nie jest to, żeby pociągi jeździły ładne i puste, tylko po to, żeby realnie oddziaływać na rozwój regionów w tym zrównoważonym kontekście w szczególny sposób, a nie ma lepszej alternatywy, jak transport kolejowy jeśli chodzi o transport zrównoważony, proekologiczny i bezpieczny. Samorząd województwa chce taki mieć, ponieważ chce być nowoczesnym województwem. Sieć kolejowa województwa jest zróżnicowana, widać wyraźnie, że część północno-zachodnia regionu jest zupełnie inaczej utkana aktywną dzisiaj i historyczną siecią kolejową, niż część południowo-wschodnia, sieć nie jest tak gęsto zorganizowana jak na północy czy na południowym wschodzie. Tego samorząd nie nadrobi, nie jest kompetencją marszałka czy sejmiku budować linie kolejowe, nawet nie jest kompetencją samorządu ich rewitalizacja i odnawianie, ma on możliwość aby wykorzystać aktywne, w tej chwili funkcjonujące linie kolejowe, co czyni. Powiedział, że podstawowym zamiarem jest to, aby przywrócić stan przynajmniej z 2019 roku, kiedy ta sieć i dostępność do połączeń była może nie idealna, może nie była dostosowana, jeśli chodzi o obiegowanie pociągów, czasy, godziny odjazdów, przyjazdów itd., na pewno nie była zintegrowana z transportem autobusowym, ale była dość gęsto utkana w połączenia i sądzi, że mieszkańcy przyzwyczaili się do tego systemu, do którego, mniej więcej, w jakiś zarysach, chciałby powrócić, zaś o szczegółach należy rozmawiać. Dodał, że myśli bardzo śmiało o poszerzeniu tej oferty; uruchomienie połączenia sprzed 2019 roku do Lipna czy do Sierpca jest absolutnym minimum, które należy uczynić, nikt nie zwolni samorządu z odpowiedzialności, żeby to połączenie ożywić i przywrócić do funkcjonowania, a w przyszłości żeby stała się ona bardzo dobrze funkcjonującą i zorganizowaną linią kolejową, podobnie linia Inowrocław - Żnin, już w tej chwili trwają rozmowy o uruchomieniu do Barcina nowego zupełnie połączenia, które do tej pory nie było na mapie, śmiało też planuje się

przywrócenie czy zorganizowanie na nowo połączenia między Brodnicą a Sierpcem. Planów i pomysłów, które planuje się omówić podczas pracy zespołu jest bardzo dużo i dodał, że uważa, że posiadanie możliwości analizowania na bieżąco kosztów związanych z organizowaniem transportu to znaczy odnoszenie tych informacji do własnej spółki tak jakby to samorząd te przewozy organizował, jest niezwykle cenną rzeczą i zachęcił wszystkich do takiego ćwiczenia, bo może z tego powstać bardzo dobre rozwiązanie, które wszystkich ostatecznie zadowoli. Zakłada, że jeśli się nie szuka rozwiązań, nie stawia pytań i nie stara się znaleźć odpowiedzi, zawsze będzie się tkwić w tym samym miejscu, a nieświadomość jest najgorszym stanem, jaki można sobie zafundować, dlatego woli wiedzieć niż nie wiedzieć. Odnosząc się do wypowiedzi radnego Stanisława Pawlaka marszałek powiedział, że rzeczywiście dość długo myślano i rozmawiano na temat kształtu wojewódzkiej polityki kolejowej, były wahania jak powinno się postępować, jednak bierność ustąpiła aktywności i uważa, że dzisiaj ten, może i nagły zwrot w sytuacji, który jest dość żywo komentowany na forach naszego kraju i w różnych miejscach, może dać dzisiaj jedynie pozytywne efekty, za to nigdy nie jest ani za wcześnie, ani za późno żeby podejmować dobre decyzje. Dodał, że jest o tym przekonany; w tym przypadku jest i czas i bardzo mocne powody do tego, żeby na poważnie zająć się organizacją przewozów kolejowych. Odpowiadając o dalszy los K-PTS odpowiedział, że są to rzeczy, które muszą być poddane tej właśnie analizie, o której w tej chwili jest mowa, czy powierzenie spółce pewnej części zadań związanych z hybrydowym zarządzaniem transportem kolejowym, czyli włączającym sieć autobusową, jest rozwiązaniem optymalnym z punktu widzenia wykorzystania potencjału K-PTS. Na pewno może się to sprawdzić w części południowej województwa, jednak należy pamiętać, że to nie jest jedyny operator autobusowy na terenie regionu. Pytaniem jest zatem jak w związku z tym traktować K-PTS, czy jako spółkę in-house, to znaczy ograniczyć w tej sytuacji dostęp do przewozów innym prywatnym przewoźnikom, których jest wielu w regionie, czy zostać przy takim modelu, jaki jest dzisiaj, pewnego status quo i konkurowania między sobą przewoźników autobusowych, bo tak jest skonstruowane w Polsce prawo. Przypomniał, że już nie raz o tym mówił w tym miejscu w sejmiku, że nie w Polsce ma prawa, które regulowałyby regionalny transport autobusowy, więc o jakich zasadach współpracy można mówić, jedynie o powierzeniu, czyli in-house, jeżeli uczyni się z K-PTS spółkę własną, ale wtedy rodzi się pytanie czy samorząd na to stać, bo jest to bardzo wielka odpowiedzialność. Dziś ten podmiot funkcjonuje dobrze i tutaj należy pochwalić fundusz autobusowy, z którego świetnie K-PTS korzysta i organizuje tzw. białe plamy i bardzo dobrze finansowo na tym wychodzi. Tego nikt nie będzie na pewno, póki co, burzył, bo jest to rozwiązanie systemowe, ale ono nie zastąpi na pewno praw wyłącznych, które samorząd województwa lub ktokolwiek inny w regionie powinien mieć po to, aby móc w sposób logiczny układać rozkład jazdy łączący autobusy z pociągami. Analogicznie to tak, jakby w mieście takim jak Toruń czy

Bydgoszcz nie organizować transportu zbiorowego w ten sposób, że tramwaj jest skoordynowany i zintegrowany z systemem autobusowym, a to, czy wybiera się przewoźnika w trybie własnej spółki wewnętrznej, czyli MZK, czy wybiera się podmiot w trybie przetargowym, który obsługuje już te połączenia, tak jak w przypadku Grudziądza chociażby, nie ma to najmniejszego znaczenia, jest to po prostu procedura, którą się przeprowadza tak jak każdą inną, przy czym ktoś musi uzgadniać jak ma wyglądać rozkład jazdy, aby nie było kanibalizmu transportowego. Powiedział także, że wiele pytań, które tutaj padło, jest jak najbardziej pytaniami stawianymi przez zarząd województwa, po to właśnie dzisiaj prosi radnych o wyrażenie zgody na powołanie tej spółki, aby na te wszystkie pytania odpowiedzieć. Odpowiadając na pytanie radnej Agnieszki Kłopotek odpowiedział, że tamten zespół jest już powołany i, oczywiście akty powołania zostaną przesłane. W piątek odbyło się spotkanie organizacyjne. Skład tego zespołu musi się znaleźć na stronie BIP, za to w tym tygodniu odbędzie się pierwsze robocze posiedzenie, na które bardzo serdecznie zaprasza.

Radny **Marek Witkowski** podziękował za wystąpienie marszałka, które, jego zdaniem, pokazuje, że w sejmiku jest więcej chcenia, niż siły ognia. 2,9% udziału samorządu województwa w Polregio wskazuje na jego możliwości. Dodał, że pochodzi z Pomorza, tam się liczy, poznaje fakty i je waży, i byłby zadowolony, gdyby mógł poznać odpowiedzi na pytania, które marszałek uznał, i które ponawia i stawia jako racjonalne przed utworzeniem spółki. Uważa, że jako radny nie ma żadnych racjonalnych podstaw do tego, żeby wyrazić zgodę na powołanie spółki, o której nic nie wiadomo: ani statutu, ani celu, który chce się osiągnąć, tak naprawdę to chce się tylko chcieć. To jest, jak uważa, stanowczo za mało. Powiedział, że powinien całą duszą być za tą spółką, dlatego, że byłaby szansa na pojawienie się pewnych połączeń kolejowych w powiecie sępoleńskim, których w ogóle nie ma. Dodał, że była to decyzja marszałka o zawieszeniu pewnych połączeń na północy, w Borach Tucholskich. Powiedział, że wie, że część pasażerów zrezygnowała z tych połączeń, a marszałek osłabił popyt. Dodał, że to jest fakt i teraz mówienie o chęciach i pobudzanie nadziei jest bardzo dobrym zabiegiem, bo każdy chciałby mieć tą nadzieję, natomiast on woli stąpać twardo po ziemi i zapytać się ile spółka będzie kosztowała województwo w pierwszym, drugim i trzecim roku, jakich można oczekiwać efektów? Powiedział, że jest radnym trzeciej kadencji i po historii samorządowych spółek widać, że upadamy. Wskazał, że zaraz zada pytanie o koszty trasy drogi wojewódzkiej 189 jeżeli chodzi o zaplanowaną modernizację, o koncepcję modernizacji drogi 241, która jest bardzo ważna dla naszego terenu, ale to pod koniec sesji. Teraz bardzo by prosił marszałka o zdjęcie tego punktu z obrad i przygotowanie się, potraktowanie radnych jako poważnych ludzi, gdyż pobudzanie samej nadziei to jest, niestety, stanowczo za mało.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** powiedział, że jeśli zrozumiał wypowiedź marszałka to nie ma na ten moment żadnej analizy ekonomiczno-

finansowej tej spółki, dopiero ma się tworzyć taka analiza, to jest na razie tylko intencja, natomiast takiej analizy nie ma? Zadał także drugie pytanie czy jest harmonogram albo wizja skąd pozyskać pracowników oraz tabor.

Radny **Michał Czepek** powtórzył, że po piątkowym spotkaniu zespołu jest całym sercem za powołaniem takiej spółki. Podkreślił, że dzisiaj sejmik może przyjąć tylko uchwałę intencjonalną o tym że chce powołać spółkę, a nie, że ją powołuje, więc myśli, że te wszystkie wskaźniki ekonomiczne, harmonogramy, o które pytał przewodniczący Michał Krzemkowski, padną na jednej z kolejnych sesji, kiedy radni będą podejmować uchwałę o samym powołaniu spółki. Wskazał, że ustawa o samorządzie wojewódzkim nakłada na samorząd obowiązek organizacji transportu publicznego, i częściowo jest to wykonywane przez spółkę K-PTS, nie jest to robione przez swoją spółkę kolejową, bo województwo takowej nie posiada i zleca te usługi na zewnątrz. Dodał, że nie ma pełnej kontroli nad tym, jak kształtuje się ten popyt, o którym też przewodniczący Michał Krzemkowski wspominał, właściwie nie ma dzisiaj podmiotu, na barki którego spadałaby odpowiedzialność za chociażby promocję transportu kolejowego. Obecnie niezależnie od przychodów ze sprzedaży biletów, czyli realizacji popytu na usługi kolejowe w kujawsko-pomorskim, gwarantujemy w przypadku niższego popytu dopłaty do przewoźników kolejowych. Radny powiedział, że jego zdaniem jest to, po pierwsze, bardzo mało elastyczne podejście do organizacji polityki transportowej na terenie województwa. Po drugie samorząd stoi teraz przed perspektywą modernizacji infrastruktury kolejowej regionu. Kilka samorządów i miejskich powiatowych w województwie zgłosiło kilka modernizacji linii kolejowych czy budowę wręcz nowych linii kolejowych do programu Kolej Plus, między innymi miasto Chełmno, które chciałoby mieć połączenie kolejowe z Bydgoszczą. Teraz województwo staje przed perspektywą wydania setek milionów złotych, bo z przetargu na linię kolejową 207 Toruń Wschodni - Chełmża wyszło, o ile dobrze pamięta i prosi marszałka o ewentualną korektę, 17 mln zł za kilometr, a na pewno kilkanaście milionów złotych za kilometr modernizacji linii kolejowej. Zbudowanie linii kolejowej z Chełmna chociażby do Bydgoszczy kosztowałoby ponad sto milionów złotych, jak nie dwieście, są to naprawdę setki milionów złotych i ma to być realizowane między innymi pewnie nie tylko z programu Kolej Plus, bo tam jest wymagany też wkład własny, oraz zobowiązuje się organizatora transportu w województwie do tego, żeby zapewnił minimalną liczbę par pociągów na tej trasie. Rodzi to zatem pytanie: dzisiaj, przed zbadaniem popytu transportowego, jaki jest sens wydawana 200 czy 300 mln zł na budowę linii kolejowej, jeżeli nie wiadomo, czy w ogóle ktokolwiek będzie chciał tamtędy jeździć. Po drugie, samorząd wydaje setki milionów złotych na modernizację dróg wojewódzkich w regionie i czy nie taniej będzie organizować ekologiczny transport autobusowy, ponieważ może dzisiaj nie jest jeszcze popularny autobus hybrydowy w komunikacji regionalnej, ale może za 5 lat to będzie już norma, jak będą uruchamiane

programy, żeby takie autobusy kupować. Podkreślił, że jego zdaniem bardzo zasadne jest powołanie takiej spółki.

Marszałek **Piotr Całbecki** podziękował za wypowiedzi i powiedział, że trzeba trochę ostudzić emocje i też chciałby powiedzieć krajanowi z Pomorza radnemu Witkowskiemu, że tu nie tylko Pomorzacy mieszkają, ale i Kujawiacy i inni etnicznie tworzący naszą wspólnotę i myśli, że oni też potrafią liczyć, a przede wszystkim powinni liczyć na skuteczność swoich przedstawicieli we władzy, jeśli już ją wybierają. Powiedział, że teraz mógłby długo tłumaczyć raz jeszcze, skąd są problemy dzisiaj związane z tym, że nie stać nas jako samorządu województwa na takie zorganizowanie transportu kolejowego, aby wszyscy byli z niego zadowoleni. Przypomniał, że radny Czepek przed chwilą mówił o tym, iż odcinek 22 km wg już przetargowej wyceny modernizacji linii kolejowej z Torunia Wschodniego do Chełmży ma kosztować 174 mln zł, a są to 22 km istniejącej linii kolejowej, więc można, oczywiście, snuć plany i nowe wizje, co trzeba czynić, ale trzeba twardo stąpać po gruncie. Dzisiejsza sesja rozpoczęła się od Krajowego Planu Odbudowy właśnie po to, żeby przedstawić radnym informacje na temat zaawansowania i przygotowania tego planu, na jakim jest on etapie, żeby odnieść właśnie ten plan do, chociażby, takiej dyskusji, jaka teraz się toczy, bo do tego planu właśnie zgłoszono, jak przedstawiono w prezentacji, i tabor, i modernizację i budowę nowych linii kolejowych, gdyż tam są pieniądze na ten cel. Jest to tak ważne, bo każdy region będzie walczył o swoje i marszałek chciałby wspólnie z radnymi, którzy, tak się złożyło, w województwie są w opozycji, ale jeśli chodzi o ekipę rządzącą na poziomie krajowym, są u władzy, wspólnie odnieść triumf i iść w jednym wspólnym marszu regionalnym, gdzie będzie można powiedzieć, że udało się coś wspólnie zrobić, zadbać o region razem, każdy na swoim poziomie. Nie ma innych możliwości zwiększenia budżetu jak dzisiaj prosić radnych opozycji, a jednocześnie osoby, które reprezentują też instytucje państwowe w wielu przypadkach, o to, żeby mogli współpracować i wspólną troską zająć się problemami województwa. Odnosząc się do uwag radnego Michała Krzemkowskiego powiedział, że harmonogram jest już nakreślony. Moment, kiedy będziemy wiadomo, czy należy fizycznie uruchomić spółkę i powierzać jej swoje zadania, nastąpi w połowie lipca, dlatego czas teraz, od dziś do lipca, będzie czasem bardzo intensywnych prac organizacyjno-koncepcyjnych co nie znaczy, że będą już zatrudniani pracownicy tej spółki, będzie ona cały czas w trybie organizacyjnym i do lipca będą trwały przygotowania, aby mogła ona zostać fizycznie uruchomiona jeszcze w tym roku. Odpowiadając na pytania dotyczące pracowników i taboru odpowiedział, że w tej chwili samorząd jest właścicielem rzeczywiście mniej więcej połowy potrzeb, bo posiada 13 spalinowych i 10 elektrycznych zestawów, do obsługi bieżących połączeń potrzeba docelowo około 30 składów, a jeśli myśli się o zwiększeniu przewozów i powrotu do sytuacji sprzed roku to dziennie musi wyjeżdżać na tory w województwie kujawsko-pomorskim co najmniej 40 składów, żeby zaspokoić

oczekiwania. Tak wygląda, mniej więcej na dzisiaj, kalkulacja, bo każda linia ma swoją charakterystykę, specyfikę, procedury zamawiania, itd. Dodał, że można poprosić za chwilę dyrektora Moraczewskiego o wypowiedź, ale nie sądzi, że to jest potrzebne. Odnosząc się do wypowiedzi radnego Michała Krzemkowskiego potwierdził, że słusznie upatruje źródeł funduszy przeznaczonych na tabor i że samorząd powinien ich szukać w środkach unijnych. Wiadomo, że z RPO nigdy nie znajdzie się pieniędzy na subsydiowanie przewozów, czyli dokładanie do biletów, za to z RTF oraz z Krajowego Planu Odbudowy istnieje taka możliwość, ponieważ te pieniądze można przekazać na inwestycje, czyli zakupy taboru, który to z kolei w znakomity sposób obniży koszty eksploatacyjne użytkowników tego taboru, czyli przewoźników. Jako przykład podał, że nasze województwo płaci dziś 23,75 za kilometr w trakcjach elektrycznych, a województwo zachodniopomorskie płaci 14 zł dlatego, że tam w 100% tabor jest własnością województwa. Dodał, iż sądzi, że trzeba poszukać złotego środka i zastanowić się, ile pieniędzy powinno się jeszcze przeznaczyć na doposażenie przewoźnika, nieważne, czy to będzie spółka samorządowa, czy zewnętrzna, tak, aby można rzeczywiście obniżyć koszty bieżące, zatem należy rozpocząć kalkulacje by mieć gotowy scenariusz, a wkrótce będzie prosić radnych o uczestniczenie w tej debacie od samego początku, bo przecież ostatecznie te koszty będą zależały od sieci połączeń. Należy zatem wyjść od zdefiniowania potrzeb: jak mają jeździć pociągi w Borach Tucholskich, na Pojezierzu Brodnickim, na południu, na Kujawach itd. Dodał, że chce przyjąć strategię, żeby układając rozkład jazdy uwzględnić oczekiwania radnych, ponieważ reprezentują mieszkańców. Kończąc wskazał, że organizacja przewozów nie jest zwykłym biznesem, który polega na samofinansowaniu się, a jeżeli ktoś zna metodę na stworzenie opłacalnego biznesu transportu zbiorowego w naszym województwie, a i w Europie, to dostanie Nagrodę Nobla, bo, jak powiedział, on jeszcze takiego nie zna.

Radny **Jerzy Gawęda** powiedział, że w tej dyskusji nie powinno się w tym momencie przechodzić w kierunku poszukiwania środków, bo to ma być w przyszłości działalnością tej spółki. Dzisiaj powinno się rozmawiać o stronie formalnoprawnej, w jaki sposób jest powoływana czy powinna być powołana ta spółka. Dodał, że nie chce wchodzić w dyskusję czy ona w dniu dzisiejszym jest powołana, czy to jest dopiero otworzenie drogi do jej powołania, ale czeka kolejna sprawa, mianowicie nieprzeprowadzony przetarg. Zadał pytanie na jakim etapie była wiedza, że nie będzie on dokończony, dlaczego radni nie byli o tym informowani, a teraz mają powołać podmiot niezorganizowany, w kierunku którego mają iść wszystkie siły, po to, żeby go zorganizować, wypracować jego cele, podczas gdy waży się bardzo ważny temat, czyli przeprowadzenie przetargu żeby zakończyć tymczasowość panującą w przewozach w roku 2020 i zagrażającą również w 2021, zapytał kto ma odpowiadać za ten przetarg. Przywołał, że radni poruszali, że sprawa powołania tej spółki była poniekąd trzymana w tajemnicy i nie jest od strony formalnoprawnej przygotowana.

Skierował pytanie do marszałka, który powiedział, że weźmie wspólnie odpowiedzialność, dlaczego na poziomie powstania tego pomysłu nie włączono w to poszczególnych klubów, nie spotkano się z przewodniczącymi klubów, nie prowadzono rozmów, po to, żeby dzisiaj móc rozmawiać poważnie na ten temat. Powiedział, że nie podważa obecnie idei i takiej struktury, która poprzez swoje działania powinna przy założeniu obniżyć koszty i umożliwić w sposób racjonalny dysponowanie środkami, które samorząd posiada, ewentualnie wypracowywać takie działania, które powodowałyby pozyskanie środków. Dodał, że obecnie podtrzymuje to, co powiedział i nie akceptuje takiego sposobu prowadzenia i procedowania, dlatego, że nie szanuje on stron dyskusji, ale, przede wszystkim, wyborców. Powiedział, że przykro mu, że musi mówić dzisiaj na ten temat, ale ma nadzieję, że zostaną z tego wyciągnięte wnioski w przyszłości i poważne sprawy będzie się poważnie omawiać i traktować wszystkich bardzo poważnie po to, żeby cel został wprowadzony.

Przewodnicząca **Elżbieta Piniewska** podziękowała za dyskusję. Zadała marszałkowi pytanie czy podtrzymuje projekt uchwały.

Marszałek **Piotr Całbecki** potwierdził i powiedział, że jest jeszcze bardziej przekonany, że jest on niezbędny.

Przystąpiono do głosowania uchwały w sprawie utworzenia spółki z ograniczoną odpowiedzialnością – projekt zarządu województwa – druk nr 18/21; wynik głosowania: 16 głosów za, 6 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik podjął uchwałę.

Radny Marek Witkowski zgłosił problemy techniczne podając, że głosował przeciw.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnych punktów porządku obrad, które przewidywały:

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie zasad wynajmu lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Województwa Kujawsko-Pomorskiego – projekt zarządu województwa – druk nr 13/21 (zał. nr 20); Komisja Budżetu i Finansów pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 23 głosy za, 1 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie zmiany statutu Kujawsko-Pomorskiego Teatru Muzycznego w Toruniu – projekt zarządu województwa – druk nr 6/21 (zał. nr 21); Komisja Kultury i Dziedzictwa Narodowego pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 6 głosów za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 22 głosy za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie zatwierdzenia zmian Regulaminu Rady Społecznej Wojewódzkiego Szpitala Dziecięcego im. J. Brudzińskiego w Bydgoszczy – projekt zarządu województwa – druk nr 8/21 (zał. nr 22); Komisja Promocji i Ochrony

Zdrowia pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 4 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujący; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 24 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie nadania Statutu Wojewódzkiemu Ośrodkowi Terapii Uzależnień i Współzależnienia w Toruniu – projekt zarządu województwa – druk nr 9/21 (zał. nr 23); Komisja Promocji i Ochrony Zdrowia pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 2 głosy za, 0 przeciw, 2 wstrzymujące.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** odniósł się do statutu, gdzie są przewidziane dwa stanowiska wicedyrektorów, jeden do spraw lecznictwa i drugi do spraw technicznych czy inwestycji. Zapytał czy przy tak niskim zatrudnieniu – 40 osób aż tyle kadry kierowniczej musi być w tym ośrodku?

Marszałek **Piotr Całbecki** odpowiedział, że Ośrodek będzie przechodził gruntowną modernizację, rozbudowę. W związku z tym jest potrzebne takie stanowisko.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 19 głosów za, 1 przeciw, 5 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

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

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Śliwickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu – projekt zarządu województwa – druk nr 10/21 (zał. nr 24); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 24 głosy za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Zalewu Koronowskiego – projekt zarządu województwa – druk nr 11/21 (zał. nr 25); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 24 głosy za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie Górznieńsko-Lidzbarskiego Parku Krajobrazowego – projekt zarządu województwa – druk nr 12/21 (zał. nr 26); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały; wynik głosowania: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono: przystąpiono do głosowania uchwały: wynik głosowania: 23 głosy za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący; sejmik uchwałę podjął.

- rozpatrzenie i podjęcie uchwały w sprawie rozpatrzenia ponownej skargi – projekt Komisji Skarg, Wniosków i Petycji – druk nr 5/21 (zał. nr 27).

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Przewodniczący Komisji Skarg, Wniosków i Petycji **Rafał Sobolewski** powiedział, że chciałby tylko przekazać w tym punkcie prośbę członków komisji, aby w posiedzeniach komisji uczestniczyli członkowie zarządu, gdyż to pozwoli sprawniej procedować propozycje uchwał. Nadmienił, że na ostatnim posiedzeniu nie udało się zaopiniować jednej z uchwał, dlatego że nie było obecnych członków zarządu. Jednocześnie też przypomniał, że była taka sytuacja, że złożona była skarga na dyrektora Departamentu Środowiska i nie została do tej pory rozpatrzona. Dodał, że sądzi, że to też brak obecności członków zarządu spowodował taki a nie inny obrót sprawy. Poprosił w imieniu komisji o to, aby członkowie zarządu w miarę możliwości uczestniczyli w posiedzeniach Komisji Skarg, Wniosków i Petycji.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** zapytał, o jakie połączenie kolejowe PKP chodzi, o które wnosił skarżący. W uzasadnieniu jest podane ogólnie.

Dyrektor Departamentu Transportu **Tomasz Moraczewski** powiedział, że chodzi o połączenie Inowrocław – Toruń.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zapytała czy taka odpowiedź jest wystarczająca.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** odpowiedział, że wie o co chodzi.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania uchwały w sprawie rozpatrzenia ponownej skargi: wynik głosowania: 17 głosów za, 0 przeciw, 5 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, który przewidywał rozpatrzenie i podjęcie stanowiska w sprawie kompleksowego zagospodarowania dolnej Wisły i budowy stopnia wodnego Siarzewo przy formułowaniu strategicznych projektów rozwoju kraju – projekt Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury (zał. nr 28). Przewodnicząca sejmiku odczytała stanowisko.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** powiedział, że jeśli chodzi o budowę tamy w Siarzewie, to prace są już daleko zaawansowane. Jest już przygotowywany projekt na opracowanie dokumentacji, więc można by zamiast: *byłaby* wpisać *będzie*. (*Będzie to inwestycja publiczna o dużej skali, która w sposób naturalny aktywizowałaby podmioty gospodarcze z całego kraju, a więc pozwalała na łagodzenie skutków pandemii i sprzyjała odbudowie potencjału kooperujących podmiotów*). Chodzi przekonanie, że ta inwestycja będzie zrealizowana.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zapytała przewodniczącego komisji pana Tadeusza Pogodę, czy zgadza się na takie sformułowanie czy ma być w tej wersji?

Przewodniczący Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury **Tadeusz Pogoda** odnosząc się do zaproponowanego sformułowania powiedział, że nie widzi powodu, żeby się nie zgodzić. Dodał, że stanowisko przede wszystkim jest wynikiem pewnego niepokoju, który powstał po konferencji, która odbyła się na ten temat tydzień temu. Stąd takie stanowisko radni zaproponowali, żeby na komisji przygotować i żeby to było stanowisko całego sejmiku. Powiedział, że zmiana jest zasadna i nie wniósł uwag do tej zmiany.

Przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** zaproponowała poprawkę stylistyczną w czwartym akapicie, aby usunąć spójnik *ale wyrażający sprzeczność* i ująć treść od nowego zdania. *(Idea zagospodarowania Wisły cieszy się powszechną aprobatą wśród bardzo licznych środowisk w województwie kujawsko-pomorskim. W swych dotychczasowych działaniach na rzecz gospodarczego wykorzystania rzek, samorząd województwa kujawsko-pomorskiego był szeroko wspierany także przez licznych partnerów z innych województw, co uzasadnia krajową rangę tego przedsięwzięcia).*

Przewodniczący Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury **Tadeusz Pogoda** zgodził się z propozycją pani przewodniczącej.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** powiedział, że chciałby pana przewodniczącego komisji zapytać, z czego wynika ta obawa po konferencji, która się odbyła w Ciechocinku? Dodał, że konferencja chyba powinna wszystkich cieszyć, ponieważ tam zapowiedziano prace nad dokumentacją przedprojektową, projektową, dokumentami uzupełniającymi, więc to się wpisuje w nasze marzenia o tym, żeby Wisła była zagospodarowana, żeby budowano kolejne zapory. Rząd z tego, co wie, też ma taki zamiar, żeby zagospodarować Wisłę. Dlatego nie wie, z czego te obawy wynikają. Stanowisko raczej traktowałby bardziej jako wspierające krajowe plany, a nie wynikające z jakiś obaw. Nie wie, skąd ta obawa i jakie obawy mogła wzbudzić konferencja zapowiadająca ogłoszenie przystąpienia do przygotowania przetargu na wyłonienie wykonawcy dokumentacji projektowej, przedprojektowej?

Przewodniczący Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury **Tadeusz Pogoda** powiedział, że to ważna inwestycja, tak jak w ogóle całe zagospodarowanie dolnej Wisły i Siarzewo, tak jak w tym stanowisku jest tutaj napisane, nie znajduje się w żadnym strategicznym dokumencie, który jest w tej chwili, czyli w tym wymienione Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności, Umowa Partnerstwa czy Polski Nowy Ład. Z tego powodu jest ta obawa. Komisja uważa, że należy tutaj ze strony Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego, którego teren na bardzo długim odcinku jest związany z Wisłą, wesprzeć stanowisko, żeby w tych dokumentach strategicznych takie

ważne przedsięwzięcie w przyszłości, które będzie realizowane dla dolnej Wisły, zostało ujęte.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** powiedział, że jak rozumiał, chodzi o to, aby poza dokumentami, takimi jak strategia odpowiedzialnego rozwoju czy koncepcja krajowa, koncepcja zagospodarowania kraju – ma być to jeszcze wpisane do tych aktualnie tworzonych.

Przystąpiono do głosowania stanowiska: wynik głosowania: 23 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik stanowisko podjął. Radny Jacek Gajewski zgłosił problem techniczny podając, że głosował za.

W punkcie dotyczącym informacji o zgłoszonych interpelacjach i zapytaniach przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** poinformowała, że w okresie od 05.02.21 r. do 18.03.21 r. radni nie złożyli interpelacji ani zapytań. Radny Marek Witkowski złożył interpelację 19.03.21 r. w sprawie przebudowy dróg wojewódzkich nr 241 i nr 189.

Pytań ani uwag nie zgłoszono.

Z kolei przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przystąpiła do realizacji punktu dotyczącego interpelacji i zapytań radnych. Przypomniała, że po przedstawieniu interpelacji bądź zapytania należy je złożyć na piśmie.

Radny **Michał Czepek** zapytał, na jakim etapie jest w tej chwili jest powstawanie Młyna Energii Kultury w Grudziądzu? W zeszłym roku wysiłkiem Urzędu Marszałkowskiego został uratowany dach i cały obiekt przed zawaleniem. Co dalej z tą inwestycją? Czy już jest jakichś harmonogram? Czy dokumenty projektowe są już skompletowane do przetargu?

Radny **Stanisław Pawlak** wrócił do informacji z pracy zarządu województwa. Odniósł się do uchwały zarządu nr 7/242/21 – zmienionego załącznika do uchwały Nr 13/515/20 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 kwietnia 2020 r. w sprawie zatwierdzenia harmonogramu rzeczowo-finansowego na rok 2020 zadania pod nazwą „Podniesienie jakości usług zdrowotnych oraz zwiększenie dostępu do usług medycznych w WSS we Włocławku – modernizacja pomieszczeń w budynkach szpitalnych” realizowanego przez Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. błogosławionego księdza Jerzego Popiełuszki we Włocławku. Zapytał na czym polega zmiana załącznika? Co będzie z tego wynikać dla szpitala?

Następnie radny odniósł się do uchwał nr 7/251/21 i nr 8/251/21 zarządu województwa, że negatywnie zaopiniowano plany finansowe wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w Bydgoszczy i w Toruniu. Powiedział, że przypuszcza jaki był powód. Dlatego że WORD-y wykazały stratę planowaną na bieżący rok. To jest poważniejsza sprawa, dlatego że ubiegły rok wszystkie ośrodki zamknęły stratą. I trudno jest planować na bieżący rok wynik inny, jeżeli ustawodawca nie zmieni przepisów w zakresie egzaminowania. Dodał, że sam nie ma recepty co zrobić, ale podczas spotkania marszałków województw, dobrze

byłby, aby skierować apel do rządu w tej sprawie. Dlatego że wszystkie ośrodki ruchu drogowego w Polsce balansują na granicy opłacalności w stratach z kilku powodów. Po pierwsze, że zmieniono w ubiegłym roku czas trwania egzaminu, że egzaminator może egzaminować kandydatów na kierowców w określonym czasie. Jeżeli ktoś nie zdaje egzaminu, to egzaminator nie może kolejnej osoby egzaminować, tylko musi czekać aż minie określony czas. Czyli pracuje, ale nie wykonuje zadań i trzeba za to zapłacić. Po drugie, że chyba od 10 lat nie były zmienione opłaty za egzamin przy wzroście kosztów w zakresie eksploatacji pojazdów, ale także obsługi egzaminów w ośrodkach. Jeżeli nic się nie zmieni w bieżącym roku, to może grozić plajtą w ośrodkach ruchu drogowego. I to jest niepokojący sygnał dla przyszłości WORD-ów. A przecież WORD-y będą miały co robić, bo przecież nikt nie mówi o tym, że motoryzacja będzie się ograniczała, a ona będzie się rozwijać. Wobec powyższego jest to problem, który dotyczy nie tylko naszych WORD-ów, ale też innych w całej Polsce.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Michał Krzemkowski** odniósł się do tematu połączeń kolejowych. Zapytał o rozkład jazdy pociągów na ten rok, który układał pan Stanisław Biega. W jaki sposób został wyłoniony do tego zadania? Czy się odbyło postępowanie w tym względzie? Czy jest prawdą, że na przyszły rok 2022 również ma układać rozkład jazdy pociągów i ma za to otrzymać wynagrodzenie na poziomie 50 tys. zł?

Następnie powiedział, że pan marszałek wielokrotnie podkreślał, że nie ma jego zgody na finansowanie kosztów zarządu spółek, które świadczą dla nas usługi, że to są koszty zbyt duże i że on nigdy tego nie zaakceptuje. Zapytał, co się składa na te koszty zarządu? I jakiego rzędu jest to kwota? Czy to chodzi tylko i wyłącznie o wynagrodzenie dla prezesów czy zarządu tych spółek? Czy też chodzi o utrzymanie infrastruktury? Czy inne kwestie, np. szkoleniowe czy organizacyjne? Chciałby, aby zostały przedstawione konkretne kwoty i ich składowe. Powiedział, że zawrze to w formie jednego zapytania i poprosił o odpowiedź na piśmie.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że udzieli odpowiedzi w trybie pisemnym. Odnośnie Młynów Energii powiedział, że już wkrótce ujrzą one formę organizacyjną. Taki wniosek będzie przedstawiony do akceptacji państwu radnym. Tak, aby można było konstituować ten podmiot.

Odnosząc się do sytuacji WORD-ów potwierdził, że jest to problem, z którego wszyscy zdają sobie sprawę, ale nie powinno się planować straty. Dodał, że zdaje sobie sprawę, że w tej covidowej sytuacji trudno jest planować cokolwiek, ale trzeba mieć nadzieję. I w związku z tym poproszono dyrektorów, aby przewidzieli wariant optymistyczny. Ustalenie straty, pozycjonuje nas od razu w pozycji budżetowej, że trzeba założyć jej pokrycie. Co jest przez zarząd i pana skarbnika trudne do zaakceptowania. Ma nadzieję, że taki apel poskutkuje i tak, jak wiele innych podmiotów skorzysta z tarczy covidowej i WORD-y w

Polsce również będą mogły z takiego wsparcia skorzystać. Co do innych kwestii to odpowiedzi będą w trybie korespondencyjnym. Odnośnie pytania pana radnego Michała Krzemkowskiego to powiedział, że nigdy tak nie mówił, że nigdy nie zaakceptuje kosztów zarządu, bo ma świadomość, że takowe muszą wystąpić w każdej zarządzanej instytucji. I też chce do tego dojść, jakie są składowe, aby na to pytanie udzielić właściwej odpowiedzi.

W punkcie wolne głosy i wnioski nikt nie zabrał głosu.

Na koniec obrad przewodnicząca sejmiku **Elżbieta Piniewska** przekazała wszystkim życzenia z okazji zbliżających się Świąt Wielkanocnych. Nastąpiły również życzenia przekazane przez pana marszałka oraz panie i panów radnych.

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

Do protokołu dołączono:

- listy wydruków głosowań

Protokół sporządziły:

Maryla Majtczak (punkty: 1-6; 8-14; 16-29)

Anna Sobierajska (punkt: 7)

Emilia Szymczak (punkt: 15)