

**Protokół Nr X/19**  
**z X sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego**  
**w dniu 23 września 2019 r.**

rozpoczęcie sesji godz. 11.10

zakończenie sesji godz. 13.30

W dniu 23 września 2019 r. w sali im. Władysława Raczkiewicza w Urzędzie Marszałkowskim w Toruniu odbyła się X sesja zwyczajna Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego VI kadencji, którą otworzył przewodniczący sejmiku Ryszard Bober.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** stwierdził quorum obrad sesji – 25 radnych obecnych, co czyni sejmik uprawnionym do podejmowania uchwał, przyjmowania stanowisk, zgłaszania wniosków. Powitał radnych województwa (lista obecności – zał. nr 1), marszałka Piotra Całbeckiego wraz z zarządem województwa; dyrektorów departamentów, jednostek organizacyjnych Urzędu Marszałkowskiego oraz przedstawicieli mediów (lista obecności – zał. nr 2).

Następnie przystąpiono do zgłaszania propozycji zmian do porządku obrad (zał. nr 3).

Marszałek **Piotr Całbecki** zaproponował wprowadzenie do porządku obrad następujące projekty uchwał:

- w sprawie powierzenia zarządzania odcinkiem wojewódzkiej drogi publicznej na czas realizacji inwestycji – projekt zarządu województwa – druk nr 121/19;

- zmieniającą uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Powiatowi Świeckiemu – projekt zarządu województwa – druk nr 122/19;

- w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśny „Zgniłka-Wieczno-Wronie” – projekt zarządu województwa – druk nr 123/19;

- w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej – projekt zarządu województwa – druk nr 124/19.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** zarządził głosowanie zaproponowanych zmian do porządku:

- w sprawie powierzenia zarządzania odcinkiem wojewódzkiej drogi publicznej na czas realizacji inwestycji – projekt zarządu województwa – druk nr 121/19; jako pkt 13; wynik głosowania: 24 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik zmianę przyjął; wiceprzewodnicząca sejmiku Elżbieta Piniewska zgłosiła, że głosowała za;

- zmieniającą uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Powiatowi Świeckiemu – projekt zarządu województwa – druk nr 122/19; jako pkt 10; wynik głosowania: 25 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik zmianę przyjął;

- w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśny „Zgniłka-Wieczno-Wronie” – projekt zarządu województwa – druk nr 123/19; jako pkt 17; wynik głosowania: 25 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik zmianę przyjął;

- w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej – projekt zarządu województwa – druk nr 124/19; jako pkt 18; wynik głosowania: 25 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik zmianę przyjął.

Porządek obrad po zmianach stanowi zał. nr 4.

Następnie przystąpił do punktu dotyczącego przyjęcia protokołu z IX sesji sejmiku. Pytań ani uwag nie zgłoszono. Protokół z IX sesji sejmik przyjął.

Następnie przystąpiono do realizacji następnego punktu porządku obrad tj. informacji z pracy sejmiku województwa (zał. nr 5).

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Przewodniczący Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwości **Michał Krzemkowski** zwrócił uwagę, że uchwalając kolejne uchwały na sesji nigdy pan przewodniczący nie mówi, jaka jest opinia komisji odnośnie rozpatrywanych i podejmowanych projektów przez sejmik. Dodał, że sugeruje, aby opinię przedstawiać wraz ze stosunkiem głosów.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** zgodził się z ww. propozycją. Objął, że nie wszystkie projekty uchwał są opiniowane jednomyślnie, ale nie ma takiej, która nie byłaby zaopiniowana przez merytoryczną komisję przed przedłożeniem pod obrady wysokiemu sejmikowi. Jeśli jest taka potrzeba, wtedy zarządza przerwę w obradach sesji, by komisja mogła się zebrać w przedmiotowej sprawie.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono.

Kolejnym punktem porządku obrad była informacja z pracy zarządu województwa (zał. nr 6, zał. nr 6a, zał. nr 6b). Dodatkowo radni otrzymali informację na temat Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020 stan na dzień 17.09.2019 r. (zał. nr 7).

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** powiedział, że zabiera głos w sprawie może nie dotyczącej informacji z pracy zarządu, ale bardzo aktualnej, a chodzi o sytuację w spółce Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. we Włocławku. Dodał, że jest w stałym kontakcie z pracownikami spółki. Obecnie 19 kierowców jest na

zwolnieniach lekarskich (L4), ale to nie jest epidemia, tylko to na znak protestu przeciwko niewywiązywaniu się prezesa spółki i pana marszałka z deklaracji, która była złożona na spotkaniu z pracownikami dot. 600 zł podwyżki wynagrodzeń. Wiadomo, że pracownicy KPTS-u zarabiają bardzo niskie wynagrodzenia, kierowcy nieco więcej, ale większość pracowników niebędąca kierowcami zarabia minimalną płacę ustawową. Propozycja prezesa spółki dot. 300 zł pochłonie wyrównania do płacy minimalnej w przyszłym roku. Dlatego pracownicy gremialnie przechodzą na zwolnienia. Jeszcze w piątek było 11 osób, a dzisiaj jest ich 19. Jest tendencja wzrastająca, co może grozić paraliżem komunikacyjnym w znacznej części województwa – jeśli się utrzyma. Zwrócił uwagę, że *olivy do ognia* dołało właśnie to, że w tym czasie, kiedy pracownicy mieli otrzymać podwyżki, rada nadzorcza przyznała wysoką premię prezesowi spółki. W związku z tym zwrócił się z prośbą do zarządu i pana marszałka, aby jak najszybciej doprowadzić do spotkania ze związkami zawodowymi, żeby podpisać porozumienie o podwyżkach i załagodzić ten konflikt, bo rzeczywiście będzie problem z połączeniami. Już teraz wielu uczniów i pracowników przychodzi do KPTS-u po usprawiedliwienia, że nie mogli dotrzeć do szkoły czy do pracy.

Następnie radny odniósł się do sytuacji spółki Uzdrowisko Ciechocinek S.A. w Ciechocinku, gdzie były zwolnienia pracowników i nieprzedłużanie umów cywilno-prawnych. Zwrócił uwagę, że też należałoby się przyjrzeć działalności tej spółki, bo np. nie wie dlaczego od kilku lat nie jest czynna warzelnia soli, a sól spływająca z tężni jest utylizowana. Do tego, od trzech miesięcy jest wstrzymana linia PET produkująca wodę mineralną „Krystynka”. W związku z tym zwrócił się z prośbą do zarządu i pana marszałka o zainteresowanie się kondycją również tej spółki.

Radny **Michał Krzemkowski** powiedział, że półtora miesiąca temu, tj. 8 sierpnia br. złożył zapytanie do dyrektora Wdeckiego Parku Krajobrazowego i do tej pory nie uzyskał odpowiedzi. Dodał, że pytanie było niewinne o drobną rzecz, a do tej pory zaległa wielka cisza bez żadnej odpowiedzi. Prosiłby pana marszałka o interwencję w tej sprawie.

Z kolei przypomniał, że pytał pana marszałka, około pół roku temu, o sposób realizowania usługi kolejowych przewozów pasażerskich. O to, w jaki sposób odbędzie się wybór firm, które będą świadczyć usługi mieszkańcom naszego województwa. Wówczas pan marszałek odpowiedział, że możliwe są dwa rozwiązania, i w formie powierzenia, i w przetargu, że to się wyjaśni. Dodał, że ten temat powraca. Miał ostatnio kontakt ze środowiskiem kolejarskim i chciałby zapytać, jaka jest dzisiaj sytuacja w tej sprawie? Czy rzeczywiście jest możliwość alternatywy z jednej strony powierzenie, z drugiej strony przetarg? Czy może rozstrzygnięto, że wszystkie pakiety będą realizowane przez firmy w ramach np. przetargu?

Radny **Jerzy Gawęda** powiedział, że chciałby wrócić do sprawy poziomu wykorzystania funduszy europejskich. Podał, że w druku sejmowym nr 3610 Rada Ministrów prezentuje sprawozdanie ze współpracy z Unią Europejską za pierwsze półrocze bieżącego roku. Jak wynika z tego dokumentu, to pojawiają się niepokojące informacje, że właściwie ten trend jest utrzymany, o którym często była mowa na sesji, że nasze województwo jest na końcu wśród województw w kraju wg wskaźników, np. wskaźnik Regionalnego Programu Operacyjnego jest na poziomie ok. 86 proc. przy pozostałych województwach, które mają ok. 100 proc. A w najważniejszym wskaźniku – rozliczenia jest tylko 22 proc. wykonania przy pozostałych województwach ok. 29 proc. Zapytał o przyczynę tego stanu. Co zamierza zarząd zrobić, aby ten wskaźnik podnieść, bo jest to jeden z najsłabszych wyników spośród województw?

Marszałek **Piotr Calbecki** powiedział, że chciałby odnieść się do kilku pytań. W sprawie spółki KPTS wyjaśnił, że zarząd spółki jest jednoosobowy. Uważa, że koszty zarządzania tą spółką są jednymi z najbardziej efektywnych i tanich, pomimo że wynagrodzenie prezesa nie jest niskie. Sądzi jednak, że gdyby był tam zarząd wieloosobowy, to koszty byłyby znacznie wyższe. Wynika to po prostu z kompetencji pana prezesa i jego kwalifikacji, bo rzeczywiście są bardzo wysokie. Co do wynagrodzeń pracowników powiedział, że jest w stałym kontakcie z prezesem spółki. Dodał, że zachęca pana prezesa do tego, aby znalazł jednak możliwości poprawy wynagrodzeń. Szczególnie niektórych, tu już wymienionych grup pracowniczych, w tej firmie. Zwrócił uwagę, że sytuacja w KPTS nie zmieni się tak długo, jak długo rząd i sejm nie będą wykazywały najmniejszej ochoty i woli podjęcia wreszcie decyzji o przygotowaniu i uchwaleniu ustawy o komunikacji autobusowej w naszym kraju. Pomija już fakt, że łamane są ustalenia Komisji Europejskiej w tym zakresie od wielu lat, bo już w roku 2009 Polska była zobowiązana do przyjęcia takiego planu. Do tej pory nikt tego nie zrobił. Sprawa ta była jednym z postulatów, które składał podczas pracy Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, ale została odłożona ad acta. Jak ważny jest ten dokument wszyscy wiedzą bardzo dobrze, ponieważ wiadomo, że zarządzanie tym obszarem w sytuacji, kiedy nie ma jednego wskazanego organizatora transportu publicznego autobusowego, tak jak jest to np. w przypadku przewozów regionalnych, uniemożliwia jakiegokolwiek logiczne zarządzanie tym obszarem. Już nie mówiąc o integracji takiego trans planu z rozkładem jazdy pociągów, co jest oczywiste, bo przecież koszty, które są ponoszone w tym przypadku przez województwo, jako organizatora transportu kolejowego, są właśnie m.in. tak wysokie, ponieważ jeżdżą puste pociągi. Ponieważ wcześniej zbierają z tychże przystanków i peronów swoich pasażerów przewoźnicy autobusowi. Zarząd nie ma narzędzi, aby uregulować te kwestie. Wszystkie samorządy proszą o rozstrzygnięcie. Nieważne czy będzie to sejmik czy wojewoda, byle

ktokolwiek w tym kraju wreszcie chciał uporządkować te kwestie. Jak długo będzie trzeba walczyć na rynku z małymi przewoźnikami? W naszym województwie, koncesje wydawanych przez zarząd, które musi wydać, bo nie ma narzędzi, aby tego nie robić, jest ok. trzydzieści pięć. Te wszystkie firmy mają prawo konkurować z naszym przewoźnikiem. Uważa, że trzeba jeszcze większej skuteczności w tym apelu – może już nowy sejm nad sprawą się pochyli. Jeżeli chodzi o kwestie pracownicze wewnętrzne – spółka KPTS jest zbilansowana, nie jest deficytowa i nie przynosi strat. Bilansowane są koszty oraz przychody. Dodał, że dziś będzie mowa o jednym ze sposobów, może złagodzenia czy zwiększenia tej sfery przychodowej w kontekście środków, które są przeznaczane na realizację rządowego programu likwidacji białych plam komunikacyjnych. Ale jak wiadomo nie są to duże pieniądze, a do tego warunki realizacji i włączenia się w program są również nieopłacalne i niekorzystne. Jak wie, tylko ok. 1 proc. pieniędzy przeznaczonych dla naszego województwa na realizację tego programu mógł pan wojewoda rozdysponować, bo tak było mało wniosków, aby skorzystać z tych środków. Powiedział, że zarząd będzie rozmawiać z pracownikami spółki i nie ma nic do ukrycia. Ten warunek, o którym mówił, jest to może brutalna prawda, ale podnosił to podczas wiosennych rozmów ze związkami zawodowymi – kwestię ustawy dot. transportu jako kluczową do tego, aby można było racjonalnie zarządzać spółką, zwiększając jej przychodowość i jeśli byłaby taka możliwość zlecania niektórych zadań własnych. Jak wiadomo, plany są takie, aby uczynić spółkę KPTS naszym podmiotem wewnętrznym oraz kilku samorządów powiatowych. I taki proces w tej chwili będzie wdrażany w życie. Będzie więcej podmiotów, które są zainteresowane funkcjonowaniem tej spółki. Ale jeżeli nie będzie można scentralizować planu transportu, rozkładu jazdy i zintegrować go z transportem kolejowym, to nasze wysiłki będą przynosiły bardzo niewielkie efekty w zakresie podnoszenia rentowności, a to, co najważniejsze przecież w tej działalności, to jest dotarcie z transportem tam, gdzie jest on ubogi czy wręcz całkowicie jest w tej chwili zlikwidowany ze względu na jego nierentowność.

Odnosząc się do funkcjonowania spółki Uzdrowisko Ciechocinek S.A. powiedział, że z tego, co wie, to warzelnia funkcjonuje. Ale też nie jest możliwe, aby całą solankę odparowywać. To jest bardzo drogi proces. A popyt na tę sól nie jest aż tak duży, aby pełną mocą wykorzystywać warzelnię. Historycznie jest zabytkiem postindustrialnym. Kiedyś tak sól produkowano. Jest bardzo bogata w różne składniki mineralne i chętnie kupowana przez klientów, ale z drugiej strony, jej cena nie może być bardzo wysoka, a taka musiałaby być, gdyby zwiększyć produkcję, a obecna odpowiada zapotrzebowaniu rynku.

W sprawie produkcji wody mineralnej „Krystynka” powiedział, że sytuacja jest wręcz odwrotna, bo jest już podjęty bardzo zaawansowany proces modernizacyjny jej produkcji. Są tam przestoje, ponieważ są wymieniane maszyny na bardziej wydajne. Dodał, że na wodę

ciechocińską „Krystynka” jest bardzo duże zapotrzebowanie. Sieci handlowe i sklepy bardzo chętnie ją kupują, ale produkcja musi być skoncentrowana wtedy, kiedy popyt jest trochę niższy, a latem powinien być uruchamiany zapas z magazynów. Jak powiedział, maszyny do rozlewania wody są wymieniane, a także zmienia się design etykiety. Trwa proces realizacji powyższego.

Odnosnie nieudzielenia odpowiedzi na zapytanie pana radnego Michała Krzemkowskiego przez dyrektora Wdeckiego Parku Krajobrazowego powiedział, że upomni pana dyrektora w tej sprawie, bo nie powinno się tak zdarzyć, za co przeprosił.

W sprawie planów usług kolejowych przewozów pasażerskich na kolejne lata powiedział, że idą tokiem ustawowym. W związku z tym w tej chwili zarząd jest w przededniu i trwają przygotowania do przejścia od ogłoszenia zamiaru do ogłoszenia przetargu. Ale w jakiej konfiguracji, na jakie zakresy, w jakich pakietach – to o tym jeszcze trwają rozmowy. Nie ukrywa, że zarząd rozważa, żeby wspólnie z radnymi sejmiku, uzgodnić trochę niższe koszty funkcjonowania przewozów, ale poprawiając przy tym dostępność do komunikacji publicznej. Kiedy zarząd będzie miał już gotowy plan, to przedstawi go podczas posiedzenia komisji czy tutaj na forum sejmiku.

W sprawie wykonania RPO powiedział, że na to pytanie udzieli odpowiedzi szczegółowej pani Barbara Jesionowska dyrektor Departamentu Wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego. Dodał, że RPO na pewno jest realizowane zgodnie, a nawet dużo szybciej od przyjętego planu. Jest konsekwentnie realizowany.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** przywitał przybyłego na sesję sejmiku Wicewojewodę Kujawsko-Pomorskiego Józefa Ramlaua.

Radny **Michał Krzemkowski** ad vocem powiedział, że z wypowiedzi pana marszałka wynika, że nie będzie powierzenia. Zapytał, czy były prowadzone jakieś rozmowy na temat ewentualnego powierzenia, czy od razu pan marszałek rozstrzygnął, że ma być przetarg? Jaki był efekt tych rozmów, jeżeli były prowadzone?

Radny **Wojciech Jaranowski** ad vocem podziękował panu marszałkowi, że jest w stałym kontakcie z panem prezesem KPTS-u, ale ta sytuacja wymaga pilnej reakcji i rozwiązania tego problemu, bo – jak powiedział – coraz więcej kierowców przechodzi na zwolnienia lekarskie, co grozi paraliżem komunikacji publicznej w znacznej części województwa. Dodał, że chciałby odnieść się do wniosku samorządu województwa, o którym mówił na poprzedniej sesji, w sprawie wykorzystania środków z rządowego programu funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Dla województwa było przeznaczonych ponad 18 mln zł na ten cel. Będzie w październiku drugi nabór wniosków. Dlatego zachęcałby, nie tylko samorząd województwa, ale również gminy i powiaty do skorzystania z niego.

Powiedział, że na konwencie była mowa, że raczej nasze województwo nie przystąpi do drugiego naboru.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** zwrócił uwagę, że na ten temat będzie dyskusja w punkcie dotyczącym rozpatrzenia i podjęcia uchwały w przedmiotowej sprawie.

Dyrektor Departamentu Wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego **Barbara Jesionowska** powiedziała, że jeżeli chodzi o wdrażanie RPO, to na pierwsze półrocze tego roku – poziom kontraktacji wyniósł 65,6 proc. w ramach RPO. Dodała, że trzeba mieć na uwadze to, że patrząc teraz na statystyki, chociażby z końca sierpnia, to w związku z tym, że jest bardzo wysoki kurs euro, to ten procent automatycznie się obniżył. Powiedziała, że zarząd województwa przyjął dla realizacji RPO zasadę, że rokrocznie ustalany jest plan działań – w zakresie kontraktacji i certyfikacji – założenie tego, co ma być osiągnięte w poszczególnych kwartałach roku i na jego koniec. Na koniec 2019 roku założono, że poziom kontraktacji osiągnie 76 proc. programu. Mając na uwadze, że wydatki są kwalifikowalne do końca roku 2023, to jako dyrektor nie obawia się o niewykonanie programu. Odnośnie certyfikacji czyli deklaracji, które są składane do Komisji Europejskiej, to na półrocze tego roku osiągnięto poziom 24,4 proc. Przypomniała, że z zasady N+3 dla naszego programu wynika, że na koniec tego roku powinno być 23,9 proc. Więc już na półrocze zadeklarowanych było więcej wydatków niż wynika to z zasady N+3 dla RPO na 2019 r. Według planu na koniec roku powinno być 29,8 proc. Nie przewiduje ryzyka niewykonania procentu certyfikacyjnego dla naszego programu. Owszem można dyskutować, gdzie jest nasze województwo, jeśli chodzi o RPO, ale należy zwrócić uwagę na duże różnice w poszczególnych programach regionalnych, bo np. Polityka Terytorialna i RLKS nie występuje w innych programach. Dodatkową kwestią jest to, że jest bardzo dużo pism od beneficjentów, w tym jednostek samorządu terytorialnego, którzy ze względu na sytuację na rynku wykonawczym, wnoszą o wydłużenia terminów realizacji projektów, a tym samym nie idą wydatki w projektach. Jeżeli są bardzo wysokie przetargi, czego samorzady nie są w stanie zaakceptować, to automatycznie muszą ogłaszać przetargi, żeby uzyskać taką kwotę, którą będą w stanie zapłacić za wykonanie określonej pracy. Stąd jest taka sytuacja a nie inna w RPO. Podsumowała, że mając dane za pierwsze półrocze zarówno kontraktacyjne, jak i certyfikacyjne, nie przewiduje zagrożenia wykonania planu na koniec tego roku, nałożonego przez zarząd województwa dot. wdrażania programu.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** przystąpił do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, tj. informacji o realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich (zał. nr 8, zał. nr 8a) przygotowany przez Departament Funduszy Europejskich UM WK-P w Toruniu; Departament Infrastruktury i Transportu UM WK-P w Toruniu, Zarząd Dróg Wojewódzkich w

Bydgoszczy. Temat był omawiany na posiedzeniu Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury.

Dyrektor Departamentu Funduszy Europejskich **Rafał Pietrucień** przedstawiając część prezentacji powiedział, że chcąc mówić o realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich, trzeba przedstawić jaki jest poziom posiadanych środków i stan ich realizacji w odniesieniu do Regionalnego Programu Operacyjnego i dedykowanych środków na infrastrukturę drogową w działaniu 5.1 – środki na realizację dróg wojewódzkich i dróg lokalnych. Wskazany wykres jest odzwierciedleniem przekazanego tabelarycznego materiału, który pokazuje pierwotną alokację na infrastrukturę drogową; alokację po zmianach czyli po renegocjacji w roku 2017-2018 i propozycję realokacji środków w ramach renegocjacji, które rozpoczną się jesienią z Komisją Europejską. Jak widać, pierwotna alokacja uzyskana w 2014 r. – po kursie dzisiejszym 4,2 euro – to ponad 588,5 mln zł. Alokacja dla dróg lokalnych wynosi ponad 21 mln zł zgodnie z Umową Partnerstwa czyli maksymalnie 15 proc. Niestety przy tym jest warunek, który powoduje, że ta kwota nie wzrasta, ponieważ nie można przekroczyć na wszystkich programach regionalnych w kraju poziomu 450 mln euro czyli każde dodawanie środków do dróg lokalnych było powyżej 15 proc. zabronione, ponieważ było ograniczone kwotą dla wszystkich programów, stąd też niemożliwa była renegocjacja środków na drogi lokalne, a jedynie na drogi wojewódzkie. Które dzielą się na dwie kategorie, wynikające z kompetencji zarządczych. Pierwsza kategoria – to kwota 75 mln zł i jest stała – dotyczy dróg wojewódzkich w miastach prezydenckich. Jest to alokacja wydzielona decyzją zarządu i zapisana w planie spójności. Założeniem było, żeby jako Województwo podzielić się pewną alokacją środków na drogi wojewódzkie w dużych miastach, bo tam również są potrzeby. Odnośnie zarządzania wyjaśnił, że samorząd województwa i pan marszałek zarządza drogami wojewódzkimi na poziomie 1690 km w województwie. Na poziomie dużych miast to 49 proc. Należy zdawać sobie sprawę, że struktura miejska to bardziej skomplikowana inwestycja drogowa. W związku z tym do tych 2,9 proc. dróg wojewódzkich zarządzanych przez miasta jest 15-procentowa alokacja, kwota odjęta od dróg lokalnych, rozdysponowywana w tzw. konkursie dedykowanym dla miast prezydenckich. Do tej pory z alokacji skorzystały dwa duże miasta – w Bydgoszczy – to Trasa Uniwersytecka oraz w Toruniu – to ulica Szosa Chełmińska i ulica Turystyczna. Kwota alokacji w roku 2018 wzrosła do ponad 651 mln zł czyli pozyskano dodatkowo środki na poziomie 63 mln zł. W tym roku również jest planowane w renegocjacjach śródkresowych, aby jeszcze dodatkową kwotę ok. 10 mln euro czyli prawie 42 mln zł również dodać do alokacji na drogi. Zastrzegł jednak, że nie jest w stanie dzisiaj zagwarantować, że Komisja Europejska zgodzi się na dodatkowe przesunięcie, ale jest dużo argumentów. Przede wszystkim związane z ogromnymi wzrostami kosztów w wykonawstwie,



ale nie tylko. Niestety też są ograniczone możliwości przesuwania tej alokacji, bo kwota w programie nie wzrasta, a tylko można przenosić środki z innych obszarów. Dzisiaj przeniesienie środków na drogi, to niestety, jest to potencjał wynikający z niewykonania być może części zadań dot. modernizacji sieci kolejowych, którymi zarządza PKP PLK. W tym przypadku też sytuacja jest trudna jeśli chodzi o wzrost kosztów. Następnie podał wskaźniki, które są do wykonania, po pierwszej renegocjacji. Nasz wskaźnik – to 184,6 km dróg i jest do wykonania na koniec tej perspektywy czyli do roku 2023, tak jak mówiła pani dyrektor, do końca okresu kwalifikowalności wydatków czyli do grudnia 2023 r. Na dzisiaj w ramach zakontraktowanych umów ten wskaźnik wynosi 167,7 i do wykonania wskaźnika brakuje jeszcze 24 km. Dodał, że jest jeszcze potencjał wykonawczy w miastach prezydenckich i jest pewien bufor jednego projektu, który jest niezakontraktowany, a dotyczący dróg lokalnych. Potencjałem do wykonania brakujących 24 km są jeszcze drogi wojewódzkie. Zwrócił uwagę, że ten wskaźnik jest bliski osiągnięcia, ale trzeba też brać pod uwagę sytuację, która jest na rynku czyli ogromny wzrost kosztów. Będzie on powodował, że za tę samą ilość pieniędzy będzie można wykonać mniej wskaźnika. Dodatkowo w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej trzeba będzie stosować przy realizacji inwestycji drogowej podwyższony parametr nośności drogi do 11,5 tony na oś, co również się przełoży na kwestie wynikające z kosztów realizacji kilometra drogi. Podsumowując środki europejskie podał stan wykonania i kontrakcji ma poszczególnych kategoriach dróg czyli ile zostało do wykonania. Bardzo wysoki wskaźnik jest na drogach lokalnych – pozostał 5,6 mln zł do wykonania. Drogi są zakontraktowane praktycznie na poziomie 96 proc. dedykowanej alokacji, a w przypadku dróg wojewódzkich w miastach prezydenckich ten wskaźnik jest zdecydowanie niższy – 64 proc. Tak, jak powiedział, są to dwie inwestycje – toruńska i bydgoska. Pozostałe miasta będą składały wnioski na przełomie roku czyli Inowrocław, Włocławek, Grudziądz. I ta alokacja zostanie w pełni wykonana w wysokości 75 mln zł. Wykonanie w kategorii dróg wojewódzkich zarządzanych przez pana marszałka wynosi 62 proc. czyli 303 mln zł zakontraktowanych środków, a 185 mln zł jest jeszcze do zakontraktowania. Biorąc pod uwagę wszystkie zadania, które były opisane w planie spójności na tzw. liście pierwszej – czternastu podstawowych dróg, to przy zapotrzebowaniu 270 mln zł do zrealizowania tych zadań przy posiadanych dzisiejszych środkach brakuje 84 mln zł. Jeśli renegocjacje pójdą pomyślnie, to te brakujące środki obniżą się do 42 mln zł. Przy założeniu, że nie wzrosną szacowane koszty w ramach niezakontraktowanych dróg. Jeżeli rynek zareaguje tak, jak wcześniej, to poziom brakujących środków będzie zdecydowanie większy niż 40 mln zł czy 80 mln zł, bo to rynek będzie decydował o kosztach realizacji kilometra drogi. Do tego, trzeba też pamiętać o podniesionym wskaźniku nośności, który będzie kolejnym elementem powodującym wzrost kosztów.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu **Mirosław Graczyk** przedstawiając część prezentacji powiedział: „Panie przewodniczący, panie marszałku, panie i panowie radni. Dyrektor Rafał Pietrucień zrobił wstęp dotyczący środków, które są możliwe i dedykowane na drogi wojewódzkie – jest ich 185 mln zł. Czy wystarczą czy nie, to za chwilę się do tego odniosę. Państwo otrzymaliście dość obszerny zakres materiału, który pozwoli samodzielnie wyciągać wnioski i analizować to, co się dzieje w zakresie inwestycji, a tak de facto to, co się dzieje w zakresie realizacji planu spójności. Przypomnę, że główną wytyczną jest dokument przyjęty uchwałą zarządu z 2017 r. – plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej, który zawiera wykaz zadań pogrupowanych ze względu na kryteria, na źródła finansowania, ale także na zakres inwestycji – zadania do realizacji. My w ramach tego planu od wielu, wielu lat realizujemy te zadania. Liczba kilometrów już padła – prawie 1700 km – i co roku się zmienia. Trzeba też mieć świadomość, że zmienia się dlatego, że z jednej strony budujemy nowe ślady, typu obwodnica, ale przede wszystkim z tego powodu, że pracujemy cały czas nad tematem związanym z przekazywaniem dróg dotyczącym zmiany kategorii. To się dzieje na podstawie ustawy o drogach publicznych na zasadzie porozumień między samorządami terytorialnymi. W większości dotyczy to powiatów, ale także miast. Drugi obszar jest związany z wybudowaniem dróg krajowych – obowiązuje wtedy mechanizm przymusowej zmiany kategorii dróg i przekazywania w dół. To będzie dotyczyło w najbliższym czasie oddawanych odcinków drogi S5. Województwo w tej chwili w realizacji posiada siedem zadań, które są realizowane w ramach I grupy planu spójności. Są przedstawione w przekazanych materiałach w czytelnym skrócie. Te zadania, jak państwo wiedzą, wszystkie są opóźnione. Jedno z tych zadań jest w zasadzie zrealizowane w 100 proc. – chodzi o drogę nr 240 Tuchola – Świecie. Pozostałe zadania to opóźnienia wielomiesięczne czy nawet przekraczające rok – mamy problemy z realizacją tych zadań. Wskaźniki wykonania rzeczowego i finansowego – też są pokazane w materiałach. Powiem tak – rynek budowlany, a szczególnie rynek dróg w Polsce przechodzi kryzys, jak państwo wiedzą – dotyczy także dróg wojewódzkich. W tym zakresie staramy się od początku tego roku bardzo zintensyfikować działania związane z monitorowaniem postępu prac i z takim ułożeniem relacji wykonawca – zamawiający, żeby można było prowadzić te drogi do szczęśliwego finału. Zarząd województwa w czerwcu powołał specjalny zespół negocjacyjny, którego zadaniem jest pomoc i wsparcie dla zamawiającego, a w tym przypadku, jak państwo wiedzą, zamawiającym w imieniu województwa jest Zarząd Dróg Wojewódzkich. W składzie zespołu są: skarbnik województwa Paweł Adamczyk, dyrektor departamentu Infrastruktury i Transportu Mirosław Graczyk, radca prawny, dyrektor ZDW – staramy się na poziomie firm wykonawczych rozwiązywać wszelkie spory i wszelkie problemy, które się pojawiają na tej linii – nie zawsze skutecznie. Wszędzie tam, gdzie jest spór, to potrzeba do

osiągnięcia rozwiązania woli dwóch stron. Dlatego różnie to bywa. O wszystkich problemach i tym, co nas spotyka na poszczególnych zadaniach inwestycyjnych, za chwilę opowie pan dyrektor ZDW. Proszę jeszcze zwrócić uwagę, że ten wskaźnik wykonania bywa różny i wynika z różnych problemów. Po pierwsze, w części z problemów dokumentacyjnych i tego, co zastaliśmy na budowie, jak przy każdej inwestycji liniowej mamy problemy z archeologią i układem melioracji, który tak de facto nie jest nigdzie ewidencjonowany i stąd są potem problemy związane z realizacją. Ale mamy także problem wynikający z usztywnienia wykonawców, którzy mimo podpisanych umów, nie chcą realizować zapisów zawartych w umowie – stąd problemy. Roszczenia finansowe, które pojawiają się ze strony wykonawców, a nie wynikają z żadnych zapisów umowy, są jedną z przyczyn, które próbujemy rozwiązać. Oczywiście nie wszędzie się to udaje. Na dwóch zadaniach inwestycyjnych czyli na drodze nr 548 Stolno – Wąbrzeźno i na drodze nr 559 Lipno – Kamień Kotowy – niestety musieliśmy się z firmą wykonawczą rozstać. Nastąpiły tzw. odstąpienia od umowy w zakresie niezrealizowanym. Będą tam problemy z rozliczeniem tych inwestycji z wykonawcami – chodzi o rozliczenia finansowe. Nie obejdziesz się bez kar umownych, bez procesów sądowych, ale niestety innej drogi na tym etapie nie znaleźliśmy i zarząd województwa podjął tak drastyczną decyzję, jak odstąpienie od umowy i poszukiwanie nowego wykonawcy w nowym postępowaniu przetargowym. Zapraszam pana dyrektora ZDW, który przedstawi analizę związaną z poszczególnymi drogami wojewódzkimi realizowanym przez ZDW”.

Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich **Przemysław Dąbrowski** powiedział: „Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo radni. Chciałbym zacząć od najtrudniejszej inwestycji – od drogi nr 548. Jesteśmy obecnie na etapie zabezpieczania tej drogi po zerwaniu kontraktu przez nas z winy wykonawcy. Dlaczego najtrudniejsza? Ponieważ wykonawca pozostawił tę drogę rozgrzebaną, niezabezpieczoną, czym sprawił nam wiele kłopotów. W tej chwili byliśmy zmuszeni ogłosić dodatkowe tzw. szybkie przetargi: pierwszy na oznakowanie; drugi na doprowadzenie drogi do stanu używalności – mieliśmy bardzo dużo zgłoszeń dot. rozwalonych zjazdów, gdzie wykonawca pozostawił rolników bez dojazdów. Dlatego zdecydowaliśmy na szybki przetarg, który umożliwi szybką reakcję. Pozwoliło to nam szybko reagować. I po informacjach od zainteresowanych udrażniać te najniebezpieczniejsze elementy. W tej chwili, na dniach, ogłaszamy kolejny przetarg utrzymaniowy i tu wyłonimy wykonawcę, który do czasu rozstrzygnięcia głównego kontraktu na nowego wykonawcę, będzie nam drogę utrzymywał i dbał o nią. Jeśli chodzi o nowy przetarg, to jest to bardzo trudne zadanie, gdyż jak powiedziałem, jest pozostawiony rozgrzebany plac budowy; do tego dokumentacja mówiąca jak to wykonać, ale tak naprawdę od zera. Opis przedmiotu zamówienia, który posiadaliśmy dotyczył tego, co firma wykonawcza rozpoczęła. W tej chwili mamy inne warunki, dlatego musimy zmienić opis

przedmiotu zamówienia; musimy dokonać inwentaryzacji tego, co jest wykonane; teraz przygotowujemy się do właściwego przetargu. Nasz plan przewiduje, że w listopadzie ogłosimy właściwy przetarg. A następnie rozstrzygnięcie, w zależności od ilości zapytań wykonawców lub ich zastrzeżeń – może się zakończyć w czasie trzech miesięcy. Na wiosnę planujemy wprowadzenie nowego wykonawcy, który przejmie odcinek i dokończy zadanie. Kolejna sprawa – to droga 251. Na tej drodze też bardzo wiele złego się zadziało z różnych przyczyn. Jak już pan dyrektor wspominał ze względów na badania ratownicze, archeologiczne; ze względu na odmienne warunki gruntowe; ze względu na kolizje elektroenergetyczne i wodociągowe. Też nie udało się zakończyć tego przedmiotu zamówienia w terminie. W tej chwili trwają negocjacje i analiza wniosku wykonawcy. Dopiero po tej analizie będziemy w stanie określić do kiedy przedłużymy wykonawcy termin realizacji tego zadania. Kolejna sprawa, to droga nr 240. Jesteśmy na etapie rozliczeń. Odebrano od wykonawcy drogę i w tej chwili trwają rozliczenia. Droga nr 265 – mamy bardzo podobną sytuację: z kolizjami; archeologiem; odmiennymi warunkami gruntowo-wodnymi. Tam największy problem stanowią kolizje elektro-energetyczne, których jest ponad 160. Do tego, zmieniły się warunki techniczne ich wykonania. W tej chwili trwa procedura ich przeprojektowywania. Także i w tym przypadku wykonawca wnioskował o przedłużenie terminu wykonania zadania i trwa jego analiza. Po jej zakończeniu będzie możliwe określenie terminu realizacji. Jest tam bardzo dużo odmiennych warunków terenowych. Dlatego też prawdopodobnie zdecydujemy się na nawet odebranie wykonawcy pewnych prac i ograniczenie ich zakresu, aby przyspieszyć zakończenie zadania. Następna droga nr 559 – dzisiaj wystąpiliśmy do Unii Europejskiej i będzie w dzienniku urzędowym ogłoszenie przetargu. W nowym przetargu odcinek został podzielony na dwa pododcinki, aby dać też szansę mniejszym wykonawcom, a nie tylko koncernom. Przez to też będziemy mogli bardziej kontrolować proces inwestycyjny. Jest podzielony na 11 km i 6 km. Teraz czekamy na opublikowanie w dzienniku urzędowym, co nastąpi w ciągu pięciu dni. Następnie będziemy uprawnieni, aby na naszych stronach ogłosić przetarg na dokończenie. Procedura przetargowa trwa ok. 35 dni. W zależności od ilości zapytań wykonawców i tego, jak będzie przebiegał proces przetargowy, niezwłocznie wyłonimy wykonawcę. Następnie droga 255 – a raczej jej fragment – realizowany najkrótszy jej etap. Tam niestety napotkaliśmy, w zwartej i historycznej zabudowie, różnego rodzaju obiekty archeologiczne. Są niezbędne prace archeologa i badania ratownicze. W tej chwili w wielu miejscach to się zakończyło. Niestety trwa jeszcze w pewnych miejscach. Dlatego wykonawca też wystąpił o przedłużenie wykonania swoich prac. Następna droga nr 249 – gdzie jest budowa przeprawy promowej i dojazdu. Na 30 września br. planujemy rozpoczęcie procedury odbiorowej jednostki pływającej wg harmonogramu. I oczekujemy jeszcze, że we wrześniu może będzie ZRID i

wykonawca będzie mógł przystąpić w najbliższym czasie do wykonywania drogi dojazdowej. Ze względu na długość i termin uzyskania ZRID – w tym przypadku zachodzi niestety konieczność wydłużenia terminu realizacji tego zamówienia”.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu **Mirosław Graczyk** uzupełniając powiedział: „Pozostałe zadania z I grupy planu spójności – jest ich dziewięć na kwotę ponad 300 mln zł i są środki dostępne w ramach RPO. Chciałbym zwrócić uwagę, że po pierwsze, te drogi były przygotowywane i są przygotowywane przez ZDW w trybie projektuj i wybuduj. Mamy na większości z nich już decyzję środowiskową i PFU, co pozwalałoby realizować nam zadania w takim właśnie trybie ogłoszenia przetargu łącznie na dokumentację i wykonawstwo. Zachodzą tu też takie okoliczności, o których muszę tu wspomnieć. Rozmawiamy z Ministerstwem Infrastruktury na temat możliwości finansowania części dróg bezpośrednio z budżetu państwa. Jest tu szansa, że przynajmniej jedna z tych dróg uzyska takie dofinansowanie, które byłoby nawet na poziomie 100 proc. więc staramy się bardzo, aby udało się drogę sfinansować poprzez podpisanie takiej umowy. Ale także wróciliśmy do czegoś, co było przedmiotem pracy Urzędu Marszałkowskiego i Województwa w zakresie projektu PPP czyli partnerstwa publiczno-prywatnego. W tej chwili jesteśmy na takim etapie, który pozwala nam wrócić do rozmów z potencjalnymi wykonawcami, którzy pomimo upływu lat, podtrzymują swoje zainteresowanie realizacją tych zadań. Przewidujemy, że do końca tego roku będziemy mogli usiąść do stołu i rozmawiać z potencjalnymi wykonawcami, żeby określić poprzez analizę ryzyka, ale także zakres rzeczowy, by rozmawiać o konkretnych środkach finansowych. Istotna informacja jest taka, że wystąpiliśmy także do ministerstwa o to, żeby nasze województwo, ponieważ jest jedynym województwem w kraju, które prowadzi rozmowy PPP, objąć pilotażem w ramach nowej perspektywy finansowej i zabezpieczyć środki finansowe z POIS. Czy nam się taki manewr uda, aby było takie dofinansowanie przynajmniej do części dróg, zobaczymy. Na pewno urealniłoby to możliwość podpisania przez Samorząd Województwa umowy partnerskiej z podmiotem prywatnym. Zmniejszyliśmy oczywiście trochę zakres zadaniowy wyłączając dwie drogi, ale także ograniczając zakres nakładów inwestycyjnych na te drogi, które są ujęte w planie. Jest w materiałach wykaz tych dróg. Jesteśmy także po analizie harmonogramu czasowego związanego z procesem już inwestycyjnym na drogach. Przyszły rok będzie kluczowy w kontekście szans powodzenia na podpisanie tego projektu PPP. Zobaczymy co się w tym zakresie stanie. Oczywiście te drogi są pokazane na mapie. Jak powiedziałem, źródła finansowania mogą być oczywiście różne. Nie uciekamy od źródeł finansowania w ramach RPO z tej perspektywy, ale szukamy, tak jak powiedziałem, środków w budżecie państwa, a także środków w ramach PPP. I ewentualnie opcja niezbędna czy konieczna, to jest przerwucenie do nowej perspektywy unijnej. Natomiast, to o czym wspominał już pan dyrektor Rafał Pietrucień, jest to w materiałach, w

tym miejscu trzeba o tym chociaż dwa słowa powiedzieć – mamy wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z marca tego roku, który powoduje, że nie tylko władze polskie, ale także Komisja Europejska, nakłada dosyć duże wymagania i obostrzenia jeśli chodzi o finansowanie dróg w Polsce. Pismo, które jest podpisane przez pana Christophera Todda, pokazuje wyraźnie, że możemy finansować inwestycje drogowe przy zachowaniu nośności na oś 11,5 tony. Takie daleko idące spojrzenie także ze strony ministerstwa wskazuje, że dotyczy to też środków z budżetu państwa w ramach funduszu dróg samorządowych – ale czy tak się stanie, trudno powiedzieć. Ale powoduje to jednak, że stanęliśmy w miejscu. Dlatego że wszystkie dotychczas budowane drogi, ale także projektowane drogi – były na nośność na oś 10 ton. Teraz, żeby położyć cokolwiek na stole czyli złożyć wniosek do instytucji zarządzającej o środki finansowe i podpisać umowę, to niestety albo stety, bo zależy jak się na to patrzy, trzeba mieć dokumentację na nośność 11,5 tony na oś. Przed nami, w trakcie jest analiza możliwości przeprojektowania dróg w taki sposób, żeby spełnić ten wymóg. Jesteśmy po wstępnych rozmowach z dyrekcją RDOŚ. Analizujemy także wewnętrznie te dokumenty, na ile i które zadanie jesteśmy w stanie w miarę szybko przeprojektować. Tutaj oczywiście decydujące będą obiekty mostowe inżynierskie na ciągach komunikacyjnych, bo one będą wymagały największego zaangażowania i zmiany dokumentacji dla tych obiektów. To jest to, co nas teraz bardzo determinuje. W związku z tym nasuwa się pytanie, co w takim razie dalej? Są pieniądze na poziomie 185 mln zł. Są potrzebne przygotowane dokumentacje. Chcemy w tym momencie podejść w taki sposób, że w pierwszej kolejności pieniądze zostaną z tych wolnych środków zabezpieczone na przetargi na drogę 548 oraz nr 559. Mamy w ramach umów w tej chwili jeszcze wolne środki niewykorzystane. Szacujemy, że ze względu na wzrost cen wcale nie miały, z roku 2017 i obecnie – będziemy potrzebowali dodatkowych pieniędzy. W pierwszej kolejności po otwarciu przetargów będziemy się starali zwiększyć zaangażowanie unijne na tych dwóch drogach wojewódzkich. Następne zadania, które chcemy przygotować, to intensywnie analizujemy z jednej strony drogę 254 ze względu na potrzeby społeczne i natężenie ruchu, ale też i stan techniczny. A także konieczność dokończenia drogi nr 255, bo została już rozpoczęta i trzeba ją zakończyć. To, która z nich wejdzie i czy w całości czy fragmentami, będzie zależało od dwóch rzeczy: ile pieniędzy zostanie; czy uda nam się tak zabezpieczyć zmianę parametrów nośności, że zagwarantujemy sobie możliwość wykonania tego zadania w tej perspektywie, o której mówiłem, czyli 2023 – rozliczenie. Sięgamy po plan spójności i po temat obwodnic. Dlatego że temat obwodnic jest z jednej strony czymś bardzo oczekiwanym i poprawiającym bezpieczeństwo w konkretnych miejscach, ale także w niektórych przypadkach na tym etapie lepiej przygotowanych. Może się okazać, że niektóre obwodnice z tego powodu będą miały szansę być realizowane jeszcze ze środków obecnej

perspektywy unijnej. Te pokazane w materiałach są przygotowywane przez nas i przez ZDW, a także część w porozumieniu partnerskim, gdzie liderem jest samorząd gminny. Puentując, w tej chwili ZDW pracuje nad uzgodnieniem procesu zmian nośności w dokumentacji w taki sposób, żeby to stało się jak najszybciej, aby można było złożyć stosowne wnioski do instytucji zarządzających. Grupa III dróg ujętych w planie spójności to są zadania o mniejszych parametrach technicznych i mniejszym zaangażowaniu finansowym. Sześć takich zadań zrealizowaliśmy do dnia dzisiejszego o łącznej długości 22 km. To są zadania, które były realizowane przez ZDW – są wszystkie wymienione w materiałach, chodzi m.in. o ronda, jedno budowane w Białych Błotach, skrzyżowania – istotne elementy związane z poprawą bezpieczeństwa lokalnej społeczności, ale nie tylko, bo spełniają funkcję drogi wojewódzkiej. Jest też grupa tzw. trzecia, która była przewidziana do realizacji w trybie spółki powołanej przez sejmik. Finansowanie stanowi kredyt. Po korekcie jest realizowanych 14 zadań. Jedno zadanie przechodzi na finansowanie z ministerstwa – w tej chwili jesteśmy na etapie podpisywania umowy”.

Prezes spółki Kujawsko-Pomorskie Inwestycje Regionalne **Maciej Czepiel** przedstawiając część prezentacji powiedział: „Szanowni państwo, chciałbym pokrótce przekazać, czym się zajmuje spółka i nad czym w tej chwili trwają prace. Spółka otrzymała do realizacji zadania z grupy trzeciej planu spójności. Od sierpnia, minęło niewiele czasu, ale już została przyjęta uchwała określająca zakresy robót dla dwóch dróg, tj.: droga nr 246 Rojewo – Płonkowo oraz droga nr 544 Brodnica – Łaszewo – te drogi zostały wytypowane przez pracowników, ponieważ ich dokumentacja jest w najwyższym stopniu przygotowana do realizacji. Spółka otrzymała z ZDW dokumentację ok. 10 dróg i trwa analiza tej dokumentacji. Odnośnie tych dróg planowane jest ogłoszenie postępowania na zamówienie realizacji robót jeszcze w tym roku, dotyczące takich prac, jak: wycinka drzew, drobne zmiany projektowe. Trwają prace nad typowaniem kolejnych dróg i przygotowaniem dokumentacji czyli uzyskiwaniem zgłoszeń, pozwoleń m.in. na wycinkę, tak aby przygotować dokumentację projektową i wykonalność decyzji, żeby przystąpić do ogłoszenia zamówienia wykonania robót budowlanych”.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** podziękował za przedstawioną informację, o którą radni prosili, aby była ujęta w porządku obrad sesji sejmiku.

Marszałek **Piotr Calbecki** powiedział, że pan dyrektor Mirosław Graczyk mówił o tym, że ta grupa dróg, która nie jest jeszcze zakontraktowana w ramach RPO, z kategorii dróg z grupy I, będzie miała różne źródła finansowania. Zarząd liczy na środki rządowe. Jest bardzo realne, że jedna z tych dróg będzie w parametrach 11,5 tony nośności na oś i będzie realizowana z tego źródła. Jeśli chodzi o inne źródła – czyli PPP, to jest to bardzo enigmatyczne. Już niejednokrotnie na tej sali zarząd informował radnych, że liczy na to, że

może się uda ten plan wdrożyć w życie, ale sam ocenia jego realność na 50 proc. – nie ma co do tego pewności. Dodałby jeszcze jedno źródło finansowania remontów dróg, poza ewentualnymi środkami z nowego RPO lub tymi odcinkami, które będą dopiero projektowane, jak np. obwodnica Lubrańca, gdzie wiadomo, że będzie obowiązywało 11,5 tony nośności, w związku z tym będzie być może gotowa do zrealizowania i sfinansowania w ciągu całej drogi, która jest modernizowana. A te odcinki, które nie są dzisiaj finansowane z unijnych środków być może będą zastąpione własnymi środkami i drogi będą tak przeprojektowywane, żeby realizować je jako remontowe i przeszłyby do kategorii trzeciej.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział, że to prawda, że radni czekali na tę debatę bardzo długo. Od ponad roku wnosili na tej sali konieczność podejmowania decyzji co do dalszej realizacji poszczególnych – siedmiu dróg, które są w przebudowie. Skomentował, że ma swoje powiedzenie może trywialne – *czekanie na przyjemność jest większą przyjemnością niż sama przyjemność*. I dzisiaj ta *przyjemność* okazuje się zupełnie inną niż oczekiwana. Bo jak przekazano, to co ma być – nie wzbudza, szczególnie z jego perspektywy, spodziewanej radykalnej poprawy sytuacji na drogach wojewódzkich. Zarówno tych, które są przebudowywane, jak i tych, które od lat czekają na przebudowę. Dodał, że po przejrzeniu projektu zmian budżetowych na dzisiejszą sesję, o czym za chwilę będzie mowa, to jego teza ma potwierdzenie w tych zmianach, ponieważ jak można zmniejszać planowane dochody o kwotę 206 700,00 zł z tytułu kar za nieterminowe lub niezgodne z umową wykonanie usług. A przecież radni narzekają prawie na każdej sesji, że wykonawcy nie wykonują pracy i lekceważą sobie, co zresztą pan dyrektor potwierdził, że wykonawcy się umocnili w swoim działaniu, a wpływy z kar są zmniejszane? Czyli jak ma to rozumieć? Wykonawcy, którzy nie wykonali pracy zapłacą mniej niż powinni? Nie jest to zrozumiałe. Trzeba to wyjaśnić i prosiłby o szczegółową odpowiedź w tym zakresie. Mało tego, w punkcie drugim zmniejsza się wydatki na drogi publiczne w naszym województwie z kwoty 285,6 mln zł do kwoty 253,1 mln zł – w sumie o kwotę 32 mln zł. Czyli wiadomo, że pieniądze uchwalone na rok 2019 nie będą wydane, a z drugiej strony są zmniejszane kary z tytułu niewykonania tych prac. Jego zdaniem relacja powinna być odwrotna, bo powinny wzrastać wpływy z kar wobec zaistniałej sytuacji. Ale przecież zmniejszane są wydatki na drogi w naszym województwie nie pierwszy raz, bo w poprzednim roku były zmniejszane o ponad 100 mln zł – i to skutki tego, o czym dzisiaj radni mają rozmawiać. A chodzi o drogi Stolno – Wąbrzeźno; Lipno – Kamień Kotowy; Chojnice – Świecie; Brześć Kujawski – Kowal; Pakość – Strzelno – które czekają na prace i wydatkowanie środków. Dodał, że z braku czasu nie będzie czytał z materiałów, jakie jest zaangażowanie wydatkowania pieniędzy, ale tylko ponad 22 proc. A chodzi o drogi, które praktycznie zgodnie z umowami powinny być



zakończone. Podaje to na przykładzie drogi wojewódzkiej nr 265 – zakończenie planowano na czerwiec 2018 r., a dziś pan dyrektor powiedział, że wykonawca chce wydłużenia tego terminu umowy. A do tego ta droga ma mieć zmniejszony zakres wykonania. Dlaczego wymienione środki, które zostają, nie są przeznaczane na prace na drogach wcześniej zaplanowanych w naszych dokumentach wojewódzkich czyli w budżecie województwa oraz w prognozie finansowej, w której zawarto terminy realizacji innych dróg do roku 2020, w tym z jego okręgu wyborczego: 269, 270, obwodnica Lubrańca. A może to jest na korzyść dla budżetu województwa, aby nie wydawać tych pieniędzy na drogi, bo te środki pójdą, albo w oszczędności czyli plusowy wynik, co miało miejsce za pierwsze półrocze bieżącego roku, albo na inne zadania, które można jeszcze wprowadzać. Podkreślił, że przecież droga Brześć Kujawski – Izbica – Koło, o której wspomniał pan marszałek – to 35 mln zł; droga wojewódzka nr 269 – to 50 mln zł. Zwracając się do pana marszałka powiedział, że pracuje na pograniczu z województwem wielkopolskim i aż czasem nie chce mu się wracać do swojego okręgu, bo gdy ma zjechać z drogi wielkopolskiej, np. chodzi o drogę 270 w województwie kujawsko-pomorskim, podobnie jest od Warszawy od Gostynina i też od Sępólna Krajeńskiego w drugą stronę. Przecież nie może tak być. Droga nr 270 jest najgorszą pod względem nawierzchni w województwie. Nie wie, czy któryś z decydentów relacjonujących dziś temat, przejechał tą drogą. Samochody osobowe zawieszają się w głębokich koleinach (ktoś z sali powiedział, że są gorsze drogi). Tak są gorsze – te rozkopane, które nie zostały w ogóle pobudowane i w takim stanie pozostają – to prawda. Ale jakie problemy są do załatwienia? Droga nr 265 – nic nikt nie mówił o braku dokumentacji na kanalizację deszczową w mieście Kowal. Dodał, że był w ubiegłym tygodniu na tym odcinku drogi na zaproszenie burmistrza Kowala. Rozmawiał z mieszkańcami i burmistrzem. Jak można budować drogę, jeżeli nie przewidziano odprowadzenia z niej wody? To jak to będzie? Dopiero po wybudowaniu i położeniu nawierzchni za chwilę ktoś będzie ją ciął i budował odprowadzenie wody? Przecież trzeba coś z tym zrobić? Nikt z zabierających głos tej sprawy do tej pory nie podniósł. Zapytał też o drogę nr 269 – Chodecz. Tam jest problem z chodnikiem od Chodcza do nowo budowanej szkoły, która będzie oddana od września 2020 r. Chodnik nie został ujęty w dokumentacji, a dzisiaj jest mowa, że może będzie wykonany w ramach innych środków. Dlaczego przy budowie tej drogi nie można od razu pobudować chodnika? A chodzi o bezpieczeństwo uczniów, których będzie chodzić do szkoły około 300 – i muszą albo dojechać albo dojść. A to jest odcinek 1 kilometra. Podkreślił, że trzeba to dzisiaj załatwić, żeby za rok we wrześniu nie wracać do tematu i mówić, że można pobudować chodnik z udziałem gminy. To są najważniejsze sprawy do rozwiązania. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) spowodował zawieszenie wszystkiego. Zwrócił też uwagę na sprawę odpowiedzialności.

Zapytał pana marszałka, jaka jest odpowiedzialność biur projektowych, jeżeli dziś przekazano, że praktycznie na każdej drodze są jakieś kolizje w dokumentacjach projektowych. To jak to zostało zaprojektowane? Kto odbierał te projekty? A dzisiaj wykonawca zatrzymuje pracę, bo np. słup energetyczny stoi na środku chodnika. Jest tak na drodze 265 – został obudowany i tak został. Czy to jest prawidłowe? Zwrócił uwagę, że nigdy na tej sali nie słyszał o odpowiedzialności projektantów, żeby ktokolwiek kogokolwiek pociągnął do jakiegokolwiek odpowiedzialności. A przecież nie może tak być. Na koniec radny odniósł się do PPP. Powiedział, że jest najdłużej radnym na tej sali i o PPP słyszy już trzecią kadencję. Patrząc na mapkę dziwi się dyrektorowi Zarządu Dróg Wojewódzkich, że miał odwagę zaznaczyć na zielono drogi budowane w ramach PPP w powiecie włocławskim i aleksandrowskim – i to tylko na tym terenie? Zapytał pana marszałka, czy te powiaty są gorszą częścią tego województwa? To w innych częściach województwa można przeznaczać środki na remonty dróg i radni głosują za tym, a jak dochodzi do realizacji w tej części województwa, to okazuje się, że wszystkie drogi są oznaczone jako realizacja w ramach PPP? Poprosił, aby fachowcy podali jakąś realizację w ramach PPP w innym województwie? Powiedział, że z tego co mu wiadomo, nie ma takiego województwa. O tym była mowa ponad pięć lat temu, kiedy np. Opole się przymierzało do takiego rozwiązania, ale pomysł upadł, a pan marszałek potwierdził, że jest na to szansa 50/50. A przecież władze Lubrańca wspólnie z radnym spotkały się z panem marszałkiem 2 lipca br. Powiedział, że pan marszałek podjął wtedy dość radykalną decyzję, która mu się podobała – że trzeba zmienić PPP i przejść na inne źródła finansowania dróg w powiecie włocławskim. Podał, że dwa tygodnie temu był na sesji powiatu włocławskiego i przez godzinę musiał się tłumaczyć na temat dróg wojewódzkich. Dlaczego tamta część województwa jest stawiana przez zarząd w takiej sytuacji? Zapytał pana marszałka, kto i jaką odpowiedzialność poniósł za to, że nie były realizowane umowy w terminach? Gdyby było konsekwentne egzekwowanie realizacji umów, to nie byłoby takich opóźnień, nie byłoby zwiększonych nakładów, nie brakowałoby pieniędzy na przebudowę dróg wojewódzkich. Ktoś za to odpowiada i prosiłby, aby pan marszałek to ustalił i poinformował, co się dzieje, że brak takiej odpowiedzialności zarówno za projekty, jak również za nadzór nad wykonawstwem, zmusza radnych do wypowiedzania się tak kategorycznie”.

Radny **Michał Czepek** powiedział, że temperatura dyskusji wskazuje na to, że ten temat był bardzo oczekiwany i potrzebny. To, że jest taka długa lista mówców, jest też tego dowodem. Powiedział, że wspólnie z radnym Markiem Hildebrandtem pytał o realizację drogi wojewódzkiej nr 543. Bardzo się cieszy, że pan prezes KPIR przedstawił realizację tej inwestycji na odcinku z Jabłonowa Pomorskiego do Czekanowa jako pierwsze trzy inwestycje priorytetowe, które KPIR będzie realizowało. Ale niepokoi wartość szacunkowa

zadania, jaką spółka zamierza przeznaczyć na realizację tego zadania – niespełna 24 mln zł na realizację 12-kilometrowego odcinka. To nie jest droga, gdzie wystarczy zmienić wartość realną. Ale trzeba tam zmienić głęboką podbudowę, która jest tam zarwana. To jest jedna z najbardziej niebezpiecznych dróg wojewódzkich w kujawsko-pomorskim, gdzie nie ma tygodnia bez wypadku samochodowego na tym odcinku. Stąd pytanie, czy to jest do zrobienia za 24 mln zł?

Radny **Konstanty Dombrowicz** powiedział, że z informacji, która została przedstawiona radnym przez fachowców, szczerze mówiąc, nie wynika zbyt wiele. A informacja dotycząca drogi nr 254, o którą pytał również w interpelacji, a miała być udzielona odpowiedź dzisiaj na sesji, jest żadna. Podkreślił, że dalej niczego się nie dowiedział w tej sprawie – droga 254 może będzie, może nie będzie. Jak będą pieniądze, to będzie, jak ich nie będzie, to nie będzie. To jest żadna odpowiedź. To nie jest odpowiedź satysfakcjonująca dla mieszkańców Brzozy, miejscowości położonych wzdłuż tej drogi oraz dla Bydgoszczy. Co rano w związku z brakiem rozwiązania drogowego są olbrzymie korki wiodące do Bydgoszczy, a po południu z Bydgoszczy. Jest to sytuacja bardzo utrudniająca wjazd na dwupasmowy kawałek drogi S10 i również zjazd z niej. Podkreślił, że trzeba podjąć wreszcie jakąś decyzję, żeby mieszkańcy wiedzieli, że albo tak, albo nie. Odcinek od Brzozy do Barcina wymaga bardzo pilnej reakcji. Ta inwestycja jest odkładana od kilku już lat. Wszystko kończy się na obietnicach. Były tam protesty mieszkańców połączone z blokadą ruchu poprzez przechodzenie przez jezdnię. To oczywiście nie jest dobra metoda, bo utrudnia życie wszystkim, ale też wreszcie mieszkańcy powinni wiedzieć – albo tak, albo nie. Zwrócił uwagę, że z dzisiejszej relacji panów dyrektorów nie wynika dokładnie nic.

Radny **Wojciech Jaranowski** powiedział, że również tak jak pan radny Stanisław Pawlak podziela pogląd, że część województwa czyli byłe województwo włocławskie jest zawsze spychane na margines. Drogi wojewódzkie przebiegające na tym terenie są przeznaczane do programu partnerstwa publiczno-prywatnego. Na tym terenie została zrealizowana droga nr 252, a teraz z trudem jest realizowana droga nr 265. W związku z tym zapytał, dlaczego drogi takie jak: nr 269, nr 270 z obwodnicą Lubrańca czy nr 557 Lipno – Rypin albo nr 266 Radziejów – Ciechocinek, które wymagają przebudowy czy remontów – a nie było mowy dzisiaj na ich temat, w jakim pakiecie i kiedy mogą być zrealizowane? Ponadto zapytał, czy pan marszałek podtrzymuje to, co było powiedziane z spotkania z wiceministrem infrastruktury kilka lat temu, że jeżeli będzie budowana obwodnica Brześcia Kujawskiego, która jest planowana również w obrębie dróg wojewódzkich przebiegających w pobliżu czy przez Brześć Kujawski, to czy również jest ujęte w planach finansowych w jakiejś części pokrycia środków, bo być może najprawdopodobniej w programie rządowym „100 obwodnic” znajdzie się obwodnica Brześcia Kujawskiego i wówczas wskazane byłoby

sfinansowanie jakiejś części przez Samorząd Województwa ze środków RPO czy z programu POIS. Czy w planach ZDW lub departamentu jest to ujęte?

Radny **Marek Hildebrandt** powiedział, że miałby wniosek odnoszący się do zmian budżetu, w którym zwiększa się z kwoty 31 823 105 zł wydatki na promocję województwa do kwoty 34,575 mln zł, żeby te środki przeznaczyć na drogi – a lepsze drogi, to byłaby najlepsza promocja naszego województwa. Patrząc na wydatki na promocję, to jeśli byłoby więcej lepszych dróg, to byłoby może trochę lepiej.

Radny **Marek Witkowski** powiedział, że w dyskusji o drogach wojewódzkich nie może zabraknąć również głosu o drodze nr 241, która wymaga ukończenia. Duży odcinek tej drogi jest zrobiony, w oczekiwaniu jest odcinek z Sępólna Krajeńskiego do Tucholi, ale pozostaje jeszcze duży odcinek od Mroczy poprzez Więcbork do Sępólna Krajeńskiego. Dodał, że na północy województwa, gdzie mieszkańcy nie korzystają z kolei czy transportu zbiorowego, trzeba zadbać o to, by te podstawowe szlaki komunikacyjne na Krajnie były jak najbardziej drożne. Zwrócił się z prośbą do pana marszałka, aby wziął pod uwagę całość drogi nr 241.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że jeśli chodzi o szczegółowe pytania o techniczne możliwości realizacji w takich czy innych wysokościach budżetowych, to poprosi pana dyrektora o fachową odpowiedź. Odnosząc się ogólnie do pytań powiedział, że zmiany, które wiadomo, że są niezbędne, a dotyczą funkcjonowania Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, są wprowadzane planowo, bo nie można tego robić w rewolucyjny sposób. Mogłoby to doprowadzić do paraliżu organizacyjnego, a do tego nie można dopuścić. Jest już nowy dyrektor, który pracował wcześniej na budowach, był inżynierem i budował drogi w dobrej firmie i z dobrymi efektami. Jego praktyczne spojrzenie jest bardzo dzisiaj potrzebne i oczekiwane jako nowego dyrektora tej instytucji. Powołana spółka ma charakter pomocniczy. I dobrze, że rozpoczęła od małych inwestycji, ale trzeba było rozpocząć od przygotowania korekty dokumentacji. Te, które dotąd funkcjonowały, to jest odpowiedź na najbardziej kluczowe pytanie pana radnego Stanisława Pawlaka, gdzie jest odpowiedzialność firm projektowych za te buble, które dostarczają – przyznał, że nie ma na nie odpowiedzi. Wyjaśnił, że to dlatego, że nasze prawodawstwo niestety jest tak skonstruowane, że właściwie zarząd jest ubezwłasnowolniony w tym procesie, bo kiedy zleca się firmom specjalistycznym z uprawnieniami dla poszczególnych branży, to od pieczętki poszczególnych inspektorów, inżynierów – ludzi, którzy mają te uprawnienia – to właściwie za wiarygodne musi przyjąć, że ich pieczętka oznacza zgodność i logikę inwestycyjną. Niestety zabrakło wewnątrz struktury urzędu i w ZDW inżynierów – fachowców – praktyków, którzy potrafiliby czytać te dokumentacje i wyciągać z nich wnioski. Dodał, że dziś wszyscy są mądrzejsi. Dodatkowo, na to wszystko nałożył się jeszcze kryzys na rynku wykonawczym

– wzrost kosztów. Dlatego firmy z zakładanych zysków, te które na szali położyły podczas przetargu najniższe kwoty – przeliczyły się. Podkreślił, że broń Boże, nie chce powiedzieć, że zrobiły to celowo. Ale dzisiaj ważniejsze jest chyba uspokojenie tej sytuacji. Pożegnanie się z firmami, które nie rokują dalszej współpracy. Zarząd wciąż próbuje to robić, jak wszyscy to widzą, ale nie wiadomo jeszcze do końca, z jakim efektem. Trzeba postawić dzisiaj bardzo twarde oczekiwania wykonawcom, bo to są środki publiczne, a przede wszystkim mieszkańcy są narażani na ogromne perturbacje. Te rozgrzebane inwestycje nie dość, że przynoszą wstyd, dużo kosztują, to kompletnie nie kontroluje się procesu inwestycyjnego, bo wcześniej zaplanowane i skalkulowane kwoty nijak się mają do ostatecznych, które trzeba będzie zapłacić za zrealizowane inwestycje. Problem jest potężny i nigdy tego nie ukrywał, ale dziś zarząd stara się małymi krokami, ale bardzo konsekwentnie wszystkie te inwestycje uporządkować. Odnośnie drogi Stolno – Wąbrzeźno, to tak, jak było powiedziane, największym problemem będzie wyłonienie wykonawcy i wprowadzenie z powrotem na plac budowy na początku przyszłego roku. Dodał, że inżynierowie muszą pracować na tych obecnych dokumentacjach, dlatego że wejście na nowo w procedurę pozwolenia środowiskowego na budowę wydłużyłoby czas zakończenia tych inwestycji co najmniej o dwa lata. Dlatego przygotowanie nowego SIWZ-u wymaga, tak jak pan dyrektor powiedział, uwzględnienia bardzo wielu zmiennych, które trzeba nanieść na obecną dokumentację, na której prawnie się zarząd opiera. Odnosząc się do programu PPP powiedział, że niepotrzebnie o tym jest dziś mowa, choć chciał, aby te kwestie przedstawić w prezentacji, ale to jest na etapie akademickiej dyskusji – zapewnił. Nie powinna być tu właściwie jednak prezentowana, bo tu nie ma żadnej realnej podstawy, żeby móc powiedzieć: *tak, zrobimy te drogi z PPP*. Dlatego ten kolor zielony dot. dróg PPP należy uznać za niebyły, poprosił o jego usunięcie z mapek – bo to nie ma żadnego sensu. Potwierdził, to co powiedział, że drogi będą budowane w trybie remontowym – odcinki dróg na terenie powiatu włocławskiego w tej części województwa. Powiedział, że zgadza się z tym, że była to część województwa dotąd niedoinwestowana. Obiecał, że wszystkie te dokumentacje, które są dzisiaj do przeprojektowania do remontu będą realizowane w pierwszej kolejności. Na koniec poprosił panów dyrektorów o objaśnienie szczegółowych kwestii technicznych.

Dyrektor **Mirosław Graczyk** odnosząc się do kwestii procesu inwestycyjnego powiedział, że podjęcie w nim decyzji zwiększających środki finansowe – ich wydanie nie wystarczy. Potrzebne są umowy i przygotowane inwestycje oraz zdolność firm do przerobu i ich sprzedaży. Gdyby porównać dane przywołane w tabelach, zaangażowanie rzeczowe do zaangażowania finansowego, to powinno pojawić się pytanie: dlaczego tak mało zapłacono. Dlatego m.in., że firmy nie są w stanie przedstawić, a nasze służby nie są w stanie odebrać tych dróg. Nie są w stanie przedstawić we właściwy sposób, zgodnie z zawartą umową,

dokumentów potwierdzających ich wykonanie i stąd jest ten proces. W firmach wykonawczych następuje rotacja kadry. Zmieniają się co chwilę kierownicy projektów. Następuje w ramach tych wszystkich inwestycji także wymiana inżynierów kontraktów czyli też inspektorów nadzoru. Dodał, że omawiając w bardzo skrócony sposób, nie zostały dotknięte wszystkie problemy – to prawda. Nie powiedziano o Kowalu i kanalizacji deszczowej – że było tam tak zaprojektowane, że istniejąca kanalizacja powinna odebrać wodę zdejmowaną z drogi, a okazało się, że po dokładnych badaniu i monitoringu z kamer, że niestety nie wystarcza. Do tego, tryb realizacji inwestycji spowodował, że uzgodnienia są nieważne, np. ENERGA zmieniła wymagania, że trzeba przeprojektować. W taki sposób szczegółowy te zadania nie były omawiane. Podkreślił, że samo zwiększenie nakładów już nie wystarczy. Dlaczego będzie proponowane zmniejszenie w budżecie nakładów na tej sesji? Dlatego, że nie można tych pieniędzy wydać i nie dlatego, że ktoś nie chce, tylko firmy nie są w stanie tego przerobić, aby przekazać dokumenty sprzedażowe. To już jest inna decyzja. To sejmik zdecyduje czy ma być przyspieszenie i rozpoczęte nowe, czy nie – nie chciałby się sam na ten temat wypowiadać. Odnośnie chodnika w Chodczu powiedział, że jest już porozumienie na stole, które spowoduje, że chodnik powinien być pobudowany przy okazji inwestycji, które wykonuje powiat włocławski w przyszłym roku. Ma nadzieję, że na początek roku szkolnego ten brakujący fragment chodnika będzie uzupełniony. Na koniec skierował ogólną uwagę do radnych, że wie o tym, że wypowiedzi dzisiaj w tym zakresie są niewystarczające, że brak konkretów i terminów. Ale pismo załączone do informacji w zakresie zmiany nośności i warunków gry przyszło 9 września br. Nikt nie był w stanie na dzisiejszą sesję w sposób odpowiedzialny odnieść się i pokazać realne terminy, które będą dotrzymane. Tym bardziej, że proces inwestycyjny się rozpoczął już dawno poprzez projektowanie. Niestety to dotyczy wszystkich zadań, które już są nawet na ukończeniu lub są już nawet zaprojektowane i nie można tej decyzji cofnąć. Dlatego odnośnie drogi nr 254 nie jest w stanie odpowiedzieć na pytanie w tym momencie, uznając, że ten odcinek wskazany przez pana radnego wymaga pilności i jest niezbędny do realizacji. Jeśli chodzi o drogę nr 543 to ten odcinek decyzją zarządu poszedł do realizacji przez spółkę KPIR. Był przeprojektowany przez ZDW. Analiza pracowników obecnie zatrudnionych w spółce wykazała, że ten zakres jest wystarczający. Nikt nie wносił zmian w zakresie środków finansowych, ale to przetarg pokaże.

Dyrektor ZDW **Przemysław Dąbrowski** powiedział, że chciałby uspokoić pana radnego Stanisława Pawlaka odnośnie kanalizacji w Kowalu. Powiedział, że wie o tym. Mówiąc o wyłączeniu Eurowii miał na myśli takie decyzje, gdyż w tej chwili negocjacje z Eurowią, przeprojektowanie tej kanalizacji – wiadomo, że zajmie to tyle czasu, że trzeba pewien odcinek wyłączyć, zaprojektować tak jak powinno być. To rzeczywiście jest odkryte,

a niejednokrotnie nie wiadomo, co jest w ziemi. Dlatego ta kanalizacja jest pod czujnym okiem i uwagą ZDW. Na pewno trzeba zadziałać. Podobnie jest z drogą od strony Brześcia Kujawskiego. Jest mały problem z porozumieniem się z firmą Eurowia – też są plany, aby ich wyłączyć. Będzie ogłoszony przetarg i ktoś inny to wykona, bo Eurowia żąda za to niebotycznej kwoty. Odnośnie całego procesu, dlaczego są zmniejszenia i stanu obecnych sprzedaży powiedział, że wykonawcy mają ogromne problemy z kadrami, np. na jednej z budów jest już piąty z kolei kierownik. A wdrożenie się kolejnej osoby wymaga czasu, a wtedy wykonawca nawet jeśli w wielu elementach wykonał pracę, to nie jest w stanie przedstawić odpowiednich dokumentów i nie można podpisać odbioru, mimo że w terenie wygląda na to, że więcej elementów jest wykonanych. Rynek można powiedzieć wręcz, że jest dziwny. Zarówno wykonawcy mają problemy z kadrami, jak i ZDW. Brakuje doświadczonych osób, a proces inwestycyjny jest długotrwały i trudny.

Radny **Stanisław Pawlak** skierował pytanie do pana skarbnika, z jakiego tytułu są zmniejszane kary w budżecie?

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** powiedział, że w kolejnym punkcie będzie to objaśnione. Podziękował za przedstawienie informacji.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono. Sejmik rozpatrzył informację o realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich.

Następnie przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** przystąpił do realizacji kolejnych punktów porządku obrad, tj.:

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały w sprawie zmiany wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2019-2038 – druk nr 119/19 (zał. nr 9);

- rozpatrzenia i podjęcie uchwały w sprawie zmiany budżetu województwa na rok 2019 – druk nr 120/19 (zał. nr 10).

Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała pozytywnie ww. projekty uchwał; wyniki głosowań: 6 głosów za, 0 przeciw, 1 wstrzymujący.

Skarbnik **Paweł Adamczyk** przedstawił uzasadnienie zgodnie z ww. projektami uchwał. Odnosząc się do pytania radnego Stanisława Pawlaka dotyczącego zmniejszenia o kwotę 206 tys. z tytułu kar powiedział, że w wyniku prowadzonych różnych negocjacji, o czym mówił pan dyrektor Mirosław Graczyk w trakcie przedstawiania prezentacji, do których został powołany zespół m.in. z Eurowią, aby negocjować kwestię dotyczącą dokończenia tych dwóch inwestycji w ramach tych samych umów, to wymaga pewnego konsensusu i ustąpień jednej i drugiej strony. Te dochody zostały wcześniej zaplanowane przez ZDW. Wiadomo obecnie, że nie ma możliwości ściągnięcia i realizacji tych kar w związku z tym, że będą aneksy z tytułu wydłużania realizacji zadań, jeżeli jest aneks wydłużający wykonanie

zadań, to nie ma podstaw do naliczenia kary, bo automatycznie wydłuża się zgodnie z aneksem termin realizacji zadania.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Radny **Stanisław Pawlak** kontynuując sprawę kar, zapytał ile w bieżącym roku wpłynie do budżetu z tytułu kar za niewykonanie bądź nienależyte wykonanie złożonych zamówień?

Wiceprzewodniczący sejmiku **Łukasz Krupa** powiedział, że miałby prośbę o rozszerzenie informacji na temat zwiększania wydatków na promocję, które już były zwiększane w jednej z wcześniejszych korekt budżetu o 5 mln zł, a teraz o 4 mln zł – dlatego chciałby wiedzieć, na jakie cele są planowane te środki i przeznaczane, jeżeli tamte się już wyczerpały.

Radny **Michał Krzemkowski** powiedział, że w poprawce budżetowej jest informacja o rezygnacji – zdjęciu z budżetu kwoty 150 tys. zł na opracowanie studium techniczno-ekonomicznego na budowę obejścia drogowego w Białych Błotach. To ma być przedsięwzięcie realizowane przez gminę i przez Województwo Kujawsko-Pomorskie – a wynika to z braku porozumienia. Zapytał, co leży u podstaw tego braku porozumienia? W jakim stopniu ta sytuacja wydłuża realizację tej inwestycji i co można zrobić, żeby do tego porozumienia jednak doszło? Czy ten brak porozumienia jest do pozytywnego rozwiązania czy też jest ostateczny? Co z tym będzie dalej?

Skarbnik **Paweł Adamczyk** powiedział, że jeżeli chodzi o kwotę z tytułu kar w bieżącym roku, to nie dysponuje w tej chwili aktualnymi danymi z ZDW, ile tych kar będzie ostatecznie naliczonych i jakie będzie ostateczne rozliczenie z wykonawcami – poprosi o nie. Odnośnie działań promocyjnych podał wykaz następujących imprez: Koncert Pamięci Jerzego Popiełuszki; Koncert Pamięci Jana Pawła II; Pejzaż bez Ciebie Kora Jackowska; Festiwal Toruń Blues Meeting Od Nowa; Obchody Rocznicy Zbrodni Pomorskiej 1939; Konkurs i Festiwal Poezji Śpiewanej Stachuriada; Międzynarodowy Konkurs Pianistyczny im. J. I. Paderewskiego; Obchody Rocznicy Wprowadzenia Stanu Wojennego; Tourne Teatralne w Pięciu Miastach; Forum Rolnicze; Forum Biznesu; dodruk albumów promocyjnych; Kampania Gęsina na św. Marcina. To są m.in. wydarzenia zgłoszone przez Departament Promocji w ramach zwiększania środków na działania promocyjne. W sprawie porozumienia dot. Białych Błot wyjaśnił, że to zadanie zostaje przekwalifikowane na zadanie wieloletnie i zostaje w wieloletniej prognozie finansowej. Kwota 150 tys. zł jest przeniesiona do prognozy na rok następny. Nie jest tak, że to zadanie całkowicie zostaje skreślone – zostaje zdjęte z budżetu województwa z tego roku, ale jako zadanie wieloletnie jest zaplanowane w roku następnym w kwocie 150 tys. zł. Powiedział, że nowa wersja porozumienia jest już przygotowana, zaparafowana i idzie dalej do podpisu.



Wiceprzewodniczący sejmiku **Łukasz Krupa** ad vocem zwrócił uwagę, że prezydent Bydgoszczy wnioskował o wsparcie ze środków promocyjnych rywalizacji ogólnopolskiej, którego inicjatorem jest Miasto Bydgoszcz – Puchar Rowerowej Stolicy Polski, w kwocie 50 tys. zł na promocję tego wydarzenia w naszym województwie. Pięć miast prezydenckich przystąpiło do tej rywalizacji. Miasto Bydgoszcz otrzymało odpowiedź w tej sprawie, że po analizie sytuacji finansowej, nie można takiego wsparcia udzielić w kwocie 50 tys. zł na promocję ogólnopolskiej inicjatywy, w której biorą udział 23 miasta, z których pięć jest z naszego województwa. Skomentował, że uważa, że to nieznaczna kwota i przykro, że tak to wygląda w sytuacji, kiedy kolejne miliony są na kolejne projekty.

Marszałek **Piotr Całbecki** powiedział, że w planach tego typu wydatki nie są uwzględniane, ale ten projekt akurat będzie mógł być dofinansowany m.in. dzięki proponowanym dzisiaj przesunięciom.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania uchwał:

- w sprawie zmiany wieloletniej prognozy finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2019-2038; wynik głosowania: 19 głosów za, 1 przeciw, 6 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- w sprawie zmiany budżetu województwa na rok 2019; wynik głosowania: 19 głosów za, 1 przeciw, 6 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

Z kolei przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** przystąpił do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, tj. rozpatrzenia i podjęcia uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – druk nr 116/19 (zał. nr 11).

Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania: 7 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania: 8 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Radny **Michał Czepek** powiedział, że rząd zapowiadał, że na ten program przeznaczy kwotę 1,5 mld zł z czego wiadomo było, że połowa tej kwoty czyli 750 mln zł, to jest refundacja ulg za transport osób. Ale sama idea publicznego transportu jest taka, że dla odbiorcy jako klienta ważna jest stałość usługi. Zapytał, czy pan marszałek dyskutował z panem wojewodą, który dystrybuuje te środki w naszym województwie o tym, jaki jest sens dzielenia konkursów na okres trzech miesięcy? Przecież nie przekona się mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego, aby zrezygnowali z dojazdów samochodami, czy żeby te samochody wręcz sprzedali, jeżeli mają mieć komunikację publiczną na trzy miesiące?

Dodał, że tak jak słyszał, któryś z panów radnych z Prawa i Sprawiedliwości zapowiadał, że teraz w październiku pan wojewoda ogłosi kolejny konkurs na przyszły rok. Dlatego zapytał, jaki jest sens dzielenia konkursów na takie krótkie odcinki czasu? Zwrócił uwagę, że ideą komunikacji publicznej jest stałość zapewnienia tych usług mieszkańcom, ale nie tak wyrywkowo, bo kto będzie inwestował w nowy tabor i zatrudniał ludzi na trzy miesiące? Jaki jest tego sens? Po drugie, licząc 750 tys. zł na 2 mln mieszkańców kujawsko-pomorskiego, to do naszego województwa powinno trafić 40 mln zł dotacji z budżetu państwa. Dlatego, zapytał, gdzie są te pozostałe środki, skoro pan wojewoda przekazuje do samorządu 750 tys. zł, to gdzie jest pozostała kwota 39 mln zł? Czy się panu wojewodzie zgubiły te pieniądze?

Wiceprzewodniczący sejmiku **Wojciech Jaranowski** odpowiadając panu radnemu Michałowi Czepkowi wyjaśnił, że kwota przeznaczona dla naszego województwa, to ponad 18 mln zł – do rozdysponowania. Dodał, że to nie pan wojewoda przyznał te 90 tys. zł, które są zapisane w projekcie uchwały, ale o tyle wystąpił Samorząd Województwa. Pan wojewoda mógłby przydzielić kwotę nawet kilku milionów złotych albo i więcej, bo rzeczywiście chętnych gmin i powiatów nie było za wiele. A samorząd jest właścicielem spółki, która jest w tej części południowej województwa potentatem jeśli chodzi o przewozy autobusowe. Uważa, że samorząd i spółka powinny się przygotować do wykorzystania większej ilości tych środków. Być może przeszkodą jest rzeczywiście ten brak stałości komunikacyjnej, ale myśli, że ten program będzie kontynuowany w latach następnych i te linie odtworzone będą mogły być dalej dofinansowane z tego programu. Przypomniał, że pan marszałek mówił na poprzedniej sesji, że problem jest z wkładem własnym – w tym projekcie uchwały jest zapis, że do 90 tys. zł z funduszu, samorząd odkłada 66 tys. zł – to nie jest jakaś porażająca kwota. Jeżeli samorząd ma służyć mieszkańcom województwa, to powinna być na przyszły rok zaplanowana większa kwota na wkład własny do tego programu. Być może w październiku, choć nie wie czy jest możliwe złożenie tych wniosków, ale być może warto z tych pieniędzy skorzystać jeszcze w tym roku, a należyce przygotować się do następnego roku. Dodał, że również apelował, i do gmin i do powiatów, aby korzystały z tego programu. Można rozmawiać z gminami i powiatami, żeby one występowały o środki, a naszej spółce zlecałyby realizację połączeń, przez co spółka by z tego skorzystała. Ale to wymaga właśnie, tak jak pan marszałek powiedział, rozmów ze starostami. Powiedział, że jest za tym, aby nasza spółka była in-house, żeby powiaty partycypowały w przewozach autobusowych w ramach KPTS. Zachęcałby zarząd województwa, żeby po te pieniądze sięgnąć. Jeżeli trzeba, to radni klubu Prawa i Sprawiedliwości, będą szukać pieniędzy na wkład własny w budżecie województwa.

Marszałek **Piotr Całbecki** podziękował za taką deklarację, ale raczej szukałby tych pieniędzy tam, skąd się wziął pomysł. Najpierw trzeba zrozumieć, na czym polega ten projekt. Hasło jest takie, żeby likwidować tzw. białe plamy komunikacyjne i pomagać przewoźnikom w realizacji takich linii, gdzie do tej pory nie były organizowane lub kiedy jakaś linia jest dziś obsługiwana, a z powodów ekonomicznych zagrożona likwidacją. Trzeba wykazać deficytowość takiej linii. Uważa, że jest to dobre pytanie, jak w ciągu trzech miesięcy zorganizować linie na obszarach tzw. białych plam? Uważa, że na taki okres to jest tylko strata energii. Trzeba by założyć, że taka linia będzie obsługiwana przez lata, żeby przyniosła jakikolwiek sensowny efekt dla mieszkańców. Zauważył, że jest jeszcze inna zasada, którą trzeba przyjąć – finansowa. Dlatego, że wkład samorządu jest określony na poziomie nie mniejszym niż 10 proc. i wydawałoby się, że jest to fantastyczna propozycja, bo samorząd wyklada np. 100 tys. zł a dostaje 900 tys. zł. – i gdyby tak było, to tylko brać takie pieniądze. Zaproponowane dzisiaj linie zagrożone likwidacją zostały wykazane w projekcie uchwały i żeby wykazać ich zerowy bilans – tu właśnie jest dyskusja o opłacalności niektórych połączeń KPTS-u. Samorząd musi wyłożyć ponad 90 tys. zł, a z funduszu od pana wojewody – otrzymuje 66 tys. zł. I to jest ta skala deficytu, który spółka komercyjna walcząca na wolnym rynku musi pokrywać na co dzień, bo inaczej te linie powinny już być dawno zamknięte. Przewoźnik zgłosił trzy linie. Mógł każdy zgłosić, a nie tylko KPTS. Gdyby chcieć zastosować inny tryb i sytuację, w której w sposób świadomy i planowy zlecić niektóre linie do dofinansowania, to trzeba byłoby ogłosić konkurs na wyłonienie przewoźnika. Nie jest tak, że można rozdawać sobie te pieniądze według woli, tylko trzeba byłoby ogłosić zamiar, wskazać linie i rozstrzygnąć konkurs w trybie ustawy o zamówieniach publicznych. I dopiero po tej procedurze wspólny wniosek przewoźnika i samorządu złożyć do wojewody. Ale kto jest w stanie przeprowadzić w ciągu kilku dni, bo takie były terminy, takie postępowanie – jest to niemożliwe. A po drugie, można ze świeczką szukać kogoś, kto będzie mógł z tych pieniędzy w takim schemacie, jaki jest proponowany, skorzystać, bo tu nie ma mowy o 10 proc. tylko chodzi o 50 proc itd. dofinansowania do połączeń. Dlatego problem jest bardzo duży. Podkreślił, że cieszy się z tego, że takie dyskusje się w ogóle toczą, bo przynajmniej w ten sposób zarząd może jakoś namacalnie pokazać, w jakich warunkach spółka Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy musi funkcjonować.

Radny **Michał Czepek** powiedział, że chciałby zwrócić uwagę na zapis w uzasadnieniu uchwały, którą radni za chwilę będą podejmowali, że ta dopłata nie może być wyższa niż 1 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Podał przykład dwóch powiatów: Gminy Miasta Grudziądz na prawach powiatu i Gminy Grudziądz na terenie powiatu grudziądzkiego. Przypomniał, że w lutym tego roku wraz z panią radną Katarzyną Lubańską wskazywał na sesji na problem zawieszenia komunikacji powiatowej

między Chełmnem i Grudziądzem. Dodał, że w tej sytuacji Miejski Zakład Komunikacji w Grudziądzu, który jest miejską spółką i chętnie realizowałby takie przejazdy i skorzystałby z dopłat, ale nie wie, kto i jak wyczarował sobie złotówkę dopłaty do wozokilometra. Może pan radny nie wie, ale komunikacja miejska, to jest 6,5-7 zł za 1 wozokilometr. I żeby autobus z miasta np. Bydgoszczy czy Grudziądza wyjechał na przedmieścia, to ktoś musi wyłożyć pieniądze. Do tego, zgodnie z wykładnią prawa, miasto nie powinno dopłacać do komunikacji miejskiej realizowanej poza jego granicami – powinna to realizować gmina. A gminy nie stać na to, aby wiele wozokilometrów zrealizowanych pomiędzy niezurbanizowanymi terenami tej gminy, dopłacić proporcjonalnie do przejechanych wozokilometrów. Dlaczego jest akurat złotówka, a nie np. procentowy udział w finansowaniu wozokilometrów? Zwrócił się z propozycją do radnych Prawa i Sprawiedliwości, że jeśli mają okazję rozmawiać z panem wojewodą albo z politykami decyzyjnymi PiS, to może warto byłoby ustalić, żeby to nie była 1 zł do wozokilometra, ale np. 50 proc. kosztów, bo może to jest pomysł na lepsze rozwiązanie.

Pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; wynik głosowania uchwały: 27 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

Z kolei przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** przystąpił do realizacji kolejnych punktu porządku obrad, tj.:

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Miasta Toruń – druk nr 113/19 (zał. nr 12); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 7 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 27 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Powiatowi Świeckiemu – druk nr 122/19 (zał. nr 13); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 7 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania: 8 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 27 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zamianę nieruchomości między Województwem Kujawsko-Pomorskim a Gminą Miasto Grudziądz – druk nr 115/19 (zał. nr 14); Komisja Budżetu i Finansów zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 5 głosów za, 0 przeciw, 2 wstrzymujące; pytań ani uwag

nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 27 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umów na okres dłuższy niż jeden rok budżetowy na dofinansowanie robót budowlanych dotyczących obiektów służących rehabilitacji, w związku z potrzebami osób niepełnosprawnych, z wyjątkiem rozbiórki tych obiektów – druk nr 110/19 (zał. nr 15); Komisja Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 5 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 27 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały w sprawie powierzenia zarządzania odcinkiem wojewódzkiej drogi publicznej na czas realizacji inwestycji – druk nr 121/19 (zał. nr 16); Komisja Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 8 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 27 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie nadania Statutu Wojewódzkiemu Ośrodkowi Medycyny Pracy w Toruniu – druk nr 104/19 (zał. nr 17); Komisja Promocji i Ochrony Zdrowia zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 4 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 26 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Regionalnego Konkursu Wiedzy o Samorządzie Terytorialnym dla uczniów gimnazjów – druk nr 7/19 (zał. nr 18); Komisja Edukacji i Nauki zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 3 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 27 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Regionalnego Konkursu Wiedzy o Samorządzie Terytorialnym dla młodzieży uczniów szkół ponadgimnazjalnych – druk nr 8/19 (zał. nr 19); Komisja Edukacji i Nauki zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 3 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 27 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśny „Zgniłka-Wieczno-Wronie” –

druk nr 123/19 (zał. nr 20); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 4 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 26 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

- rozpatrzenia i podjęcia uchwały w sprawie przyjęcia projektu uchwały w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej – druk nr 124/19 (zał. nr 21); Komisja Ochrony Środowiska, Gospodarki Wodnej i Poszanowania Energii zaopiniowała pozytywnie ww. projekt uchwały; wynik głosowania opinii: 4 głosy za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; pytań ani uwag nie zgłoszono; wynik głosowania uchwały: 26 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących; sejmik uchwałę podjął;

Następnie przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** przystąpił do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, tj. informacji o zgłoszonych interpelacjach i zapytaniach (zał. nr 22).

Pytań ani uwag nie zgłoszono.

Z kolei przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** przystąpił do realizacji następnego punktu porządku obrad, tj. interpelacji i zapytań radnych.

Przystąpiono do zgłaszania interpelacji i zapytań.

Radny **Wojciech Szczęsny** powiedział, że składa interpelację w związku z zaistniałą sytuacją w miejscowości Wszedzień gmina Mogilno. Doszło tam do nielegalnego składowania odpadów a zarazem pożaru substancji niebezpiecznych. W związku z tym zwrócił się do Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego o zabezpieczenie kwoty 230 tys. zł w terminarzu budżetowym na 2020 r. jako dotację celową na usunięcie skutków składowania odpadów w miejscowości Wszedzień. Zwrócił uwagę, że składowisko odpadów w miejscowości Wszedzień jest jednym z największych w naszym województwie. Jest to duże zagrożenie dla zdrowia lokalnej społeczności i środowiska. Sytuacja tam jest bardzo kryzysowa. Samorządy lokalne powiatu mogileńskiego i gminy Mogilno wspólnie zbierają środki, które wynoszą w tej chwili 270 tys. zł. Wnioskuje o kwotę 230 tys. zł brakującą do pozyskania dotacji, ponieważ montaż finansowy opiewa na sumę ponad 5 mln zł. Podkreślił, że poprzez wsparcie samorządów dotacją można byłoby umożliwić realizację programu usuwania odpadów.

Następnie radny zwrócił się z prośbą o wpisanie inwestycji – drugiego etapu budowy obwodnicy Mogilna do budżetu województwa na 2020 r. Podał, że pełna dokumentacja na ten odcinek jest sporządzona na nośność 11,5 tony, w tym jest też dokumentacja środowiskowa. Chodzi o odcinek 1,5 km. Dodał, że po wykonaniu drugiego etapu obwodnicy gmina Mogilno przejęłaby ulice w mieście, przez które przebiega obecnie droga wojewódzka a województwo uzyskałoby nową spójną drogę o łącznej długości ok. 7 km.

Z kolei radny zwrócił się z prośbą o wsparcie działań władz Gminy Żnin poprzez interwencję w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy w przedmiocie przesunięcia terminu wykonania remontu nawierzchni drogi krajowej nr 5 odcinek B na obszarze miasta Żnin, które są planowane w roku bieżącym. Dodał, że obecnie trwają prace remontowe przy ulicy Dworcowej i przy podjętych teraz pracach na ulicy 700-lecia – to w efekcie spowoduje paraliż komunikacyjny w tym mieście uniemożliwiający przejazd.

Radny **Konstanty Dombrowicz** zapytał, kiedy zostaną określone konkretne terminy deklarowanych planów przebudów dróg w naszym województwie? Czy w ogóle jest to możliwe? W jakim możliwie bliskim czasie to nastąpi?

Następnie radny zwrócił uwagę na sprawę mogącą mieć wpływ na promocję naszego regionu. Powiedział, że wiele kościołów w naszym regionie otrzymało dotację na remonty zabytkowych elementów wyposażenia lub całych budynków czy obiektów. Niestety do wielu z nich, z wyjątkiem mszy, dostęp jest utrudniony. Dodał, że kościoły są zamknięte z oczywistych powodów, bo np. zdarzają się kradzieże, itd. Zaproponował, aby służby pana marszałka skontaktowały się z poszczególnymi proboszczami parafii z prośbą, aby podawano informację, w jaki sposób można byłoby obiekty zabytkowe obejrzeć, np. poprzez kontakt telefoniczny czy wyznaczenie godzin na zwiedzanie. Podał przykład kościoła w Golubiu Dobrzyniu, gdzie było dofinansowanie i są na zewnątrz prezentowane fotografie, ale obejrzeć w kościele poza mszą ich nie można: plebania zamknięta, biuro parafialne zamknięte – nie ma żadnego kontaktu. Dla porównania przywołał Mogilno, gdzie w zabytkowym Zespole Klasztornym Benedyktynów jest informacja, gdzie należy zadzwonić, aby można było obejrzeć wnętrza. Podkreślił, że wprowadzenie ww. rozwiązania byłoby z korzyścią dla turystów i promocji regionu, a także dla samych kościołów, które mogłyby uzyskać np. jakieś dodatkowe datki od turystów.

Marszałek **Piotr Calbecki** odpowiadając odniósł się do podniesionej kwestii dotyczącej zabytków, w tym kościołów, które otrzymały dofinansowanie na remonty i prace konserwatorskie. Powiedział, że są zobowiązane umową do udostępnienia publicznego efektów tych prac, które są finansowane ze środków publicznych. W związku z tym takie zapisy regulaminu powinny obowiązywać, tak jak w przywołanym Mogilnie. Powiedział, że będzie zwrócona uwaga właścicielom i zarządzającym obiektami, aby pilnowali tej kwestii, bo jest ważna.

Odnosnie terminów realizacji dróg, w tym drogi wojewódzkiej nr 241, powiedział, że była o tym mowa, choć może to dostatecznie nie wybrzmiało. Przy tych przesunięciach dotyczących sfinansowania przygotowań, czyli uzyskanie ZRID-u na tę inwestycję, już na mocy nowego porozumienia z władzami gminy Białe Błota, bo poprzednie było źle

przygotowane. Dodał, że zarząd będzie radnych informować o tempie prac, które na pewno nie jest oszałamiające, ale też procedury są niestety nieubłagane. Wspomniany odcinek do ronda był bardzo długo procedowany pod kątem decyzji środowiskowych. Jest tam bardzo skomplikowana sytuacja – to nie jest łatwy przebieg. W związku z tym trwały bardzo długo konsultacje z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska. Na pewno ten odcinek będzie realizowany tak szybko jak tylko jest to możliwe. Wszystkim tutaj zależy na tym, aby rozpoczęte inwestycje w końcu ruszyły, w tym również droga wojewódzka nr 241. Sądzi, że przedstawiona dzisiaj prezentacja może nie jest euforyczna, ale jest rzetelna i oparta na faktach. Na tym etapie niczego konkretnego nie można powiedzieć, ale ma nadzieję, że wreszcie, nie tylko będą planowane, ale będą realizowane w przyszłym roku. Lista nr III – remonty – to jest to, na co wszyscy czekają. Choć droga nr 241 jest drogą, którą trzeba zbudować w zupełnie innych standardach, bo jak wiadomo jest to poważny projekt. Ma nadzieję, że będzie gotowy już w przyszłym roku.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober** powiedział, że na złożone interpelacje będą udzielone odpowiedzi pisemne.

Następnie przystąpił do realizacji kolejnego punktu porządku obrad, tj. wolne głosy i wnioski. Nikt nie zgłosił się do głosu.

Przewodniczący sejmiku **Ryszard Bober**, w związku z wyczerpaniem porządku obrad, podziękował radnym za obecność i zakończył obrady X sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego VI kadencji.

Do protokołu dołączono:

- listy wydruków głosowań

Protokołowała:

Maryla Majtczak