

Protokół Nr XLVIII/14
z XLVIII sesji Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
z dnia 14 kwietnia 2014 r.

Godz. rozpoczęcia sesji: 10.30

Godz. zakończenia sesji: 13:45

Dnia 14 kwietnia 2014 r. w sali sesyjnej Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu odbyła się XLVIII sesja Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego, którą otworzyła przewodnicząca sejmiku Dorota Jakuta.

Radni województwa uczcili minutę ciszy ofiary wypadku samochodowego, do którego doszło pod Chejmem w wyniku, którego tragiczną śmierć poniosło siedmioro bardzo młodych osób.

Następnie przewodnicząca sejmiku powitała radnych województwa (lista obecności załącznik nr 1) oraz przybyłych gości: Posła na Sejm RP Jana Krzysztofa Ardanowskiego, Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy Mirosława Jagodzińskiego, Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkiej w Bydgoszczy Mirosława Kielnika, Dyrektora International School of Bydgoszcz Imisław Górski, Marszałka Piotra Całbeckiego wraz z Zarządem Województwa, dyrektorów: departamentów oraz jednostek organizacyjnych Urzędu Marszałkowskiego, przedstawicielami mediów oraz wszystkich pozostałych przybyłych gości, w sposób szczególny przedstawiciele Międzyowej Rady Miejskiej Inowrocławia. (lista obecności załącznik nr 2)

Przystąpiono do realizacji spraw proceduralnych. Na podstawie listy obecności, przewodnicząca stwierdziła quorum. Uczestniczyło w sesji 29 radnych, co czyni Sejmik uprawnionym do podejmowania uchwał, przyjmowania stanowisk, zgłaszania wniosków.

Następnie przewodnicząca sejmiku **Dorota Jakuta** zapytała, czy są wnioski o zmianę czy uzupełnienie porządku obrad? (załącznik nr 3)

Marszałek **Piotr Całbecki** zgłosił wnioski:

- o wycofanie z porządku obrad projektu uchwały w sprawie nadania Statutu Wojewódzkiemu Szpitalowi Specjalistycznemu im. Bydgoszawionego księcia Jerzego Popiełuszki we Włocławku - projekt Zarządu Województwa - druk nr 31/14 (załącznik nr 4);

o wprowadzenie dwóch punktów:

- projektu uchwały w sprawie powierzenia przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, a przyjęcia przez Województwo Pomorskie wykonania zadań dotyczących rewitalizacji i promocji ródki wodnej relacji zachód - wschód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiłany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski) na odcinku położonym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego - projekt Zarządu Województwa - druk nr 34/14. Uzasadnienie jest to kontynuacja współpracy, stąd prośba o przedyskutowanie;

- projektu uchwały w sprawie wnoszenia wkładów pieniężnych przez Województwo Kujawsko-Pomorskie do spółki Kujawsko-Pomorska Sieć Informacyjna Sp. z o.o. z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego - projekt Zarządu Województwa - druk nr 35/14. Uzasadnienie

e dotyczy to wkładu własnego KPIS do realizacji jednego z projektów unijnych dotyczącego rozbudowy tej sieci w systemie LTE.

Przewodnicząca sejmiku **Dorota Jakuta** zgłosiła wniosek o wprowadzenie do porządku obrad:

- projektu uchwały w sprawie powołania doraźnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz jej składu osobowego - projekt Przewodniczącego Sejmiku - druk nr 1/14;

- projektu uchwały w sprawie powołania przewodniczącego doraźnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego - projekt Przewodniczącego Sejmiku - druk nr 2/14;

- projektu uchwały w sprawie powołania wiceprzewodniczącego doraźnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego - projekt Przewodniczącego Sejmiku - druk nr 3/14;

- projektu stanowiska w sprawie pomocy dla International School of Bydgoszcz - projekt Przewodniczącego Sejmiku.

Przewodniczący Klubu Radnych PiS **Wojciech Jaranowski**, w związku z propozycją wycofania z porządku obrad punktu w sprawie nadania Statutu Wojewódzkiemu Szpitalowi Specjalistycznemu im. błogosławionego księdza Jerzego Popiełuszki we Włocławku, zwrócił się do marszałka województwa, aby szerzej wyjaśnił jakiegoś przyczyny wycofania tego punktu.

Marszałek **Piotr Caubecki** odpowiadając przypomina, że sprawa była omawiana na posiedzeniu Konwentu, na którym wnioskowano, aby ten projekt był najpierw zaakceptowany przez Radę Społeczny Szpitala.

Więcej wniosków nie zgłoszono.

Następnie przewodnicząca sejmiku zarządziła głosowanie zgłoszonych wniosków:

- o wycofanie z porządku obrad:

- projektu uchwały w sprawie nadania Statutu Wojewódzkiemu Szpitalowi Specjalistycznemu im. błogosławionego księdza Jerzego Popiełuszki we Włocławku - projekt Zarządu Województwa - druk nr 31/14; wynik głosowania: 24 głosów za, 0 przeciw, 5 wstrzymujących. Sejmik zmian przyjął

- o wprowadzenie do porządku obrad:

- projektu uchwały w sprawie powierzenia przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, a przyjęcia przez Województwo Pomorskie wykonania zadań dotyczących rewitalizacji i promocji ródki nowej drogi wodnej relacji zachód - wschód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiłany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski) na odcinku położonym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego - projekt Zarządu Województwa - druk nr 34/14; wynik głosowania: 28 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik zmian przyjął

- projektu uchwały w sprawie wnoszenia wkładów pieniężnych przez Województwo Kujawsko-Pomorskie do spółki Kujawsko-Pomorska Sieć Informacyjna Sp. z o.o. z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego - projekt Zarządu Województwa - druk nr 35/14; wynik głosowania: 27 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik zmian przyjął

- projektu uchwały w sprawie powołania doraźnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz jej składu osobowego - projekt Przewodniczącego

Sejmiku - druk nr 1/14; wynik głosowania: 29 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik zmian przyjął

- projektu uchwały w sprawie powołania przewodniczącego doradnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego - projekt Przewodniczącego Sejmiku - druk nr 2/14; wynik głosowania: 30 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik zmian przyjął

- projektu uchwały w sprawie powołania wiceprzewodniczącego doradnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego - projekt Przewodniczącego Sejmiku - druk nr 3/14; wynik głosowania: 30 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik zmian przyjął

Głos zabiera Dyrektor International School of Bydgoszcz **Imisława Górka**, która powiedziała: Pani przewodnicząca, panie marszałku, szanowni państwo radni. Szkoła Międzynarodowa, dla której organem prowadzącym jest Uniwersytet Kazimierza Wielkiego jest jedyną placówką w Polsce. Jest unikatowa. Kształcimy dzieci w całym zakresie w języku angielskim. Zapewniamy im kształcenie w oparciu o program międzynarodowy. Każda rodzina, która przyjeżdża do regionu z dziećmi, oczekuje od nas, jak najlepszej obsługi. Zapewnienia dzieciom jak najlepszego kształcenia. Wyjeżdżając z naszego państwa i jadąc, czy to do Stavanger, czy to wracając do bazy w Mons, są ambasadorami regionu. To, z jakim bagażem do wiodącej rodzina wyjeżdża, zależy między innymi od naszej placówki. Powiem Państwu szczerze, że mnie jest bardzo przykro, że w tym roku, kiedy obchodzimy 15-lecie obecności Polski w NATO, ja muszę prosić ministerstwo o zrozumienie tak oczywistej rzeczy, jak jest zapewnienie funkcjonowania szkoły. Mówimy o kwocie 400 tys. zł, której brak uniemożliwia nam tak naprawdę funkcjonowanie. A mając jeszcze obraz sytuacji międzynarodowej na Wschodzie, zapewnienia bezpieczeństwa, tego instytucjonalnego, czyli kształcenia dzieci oficerów natowskich, jest to działanie z całym pewnością strategiczne. Zarówno z punktu widzenia, nie tylko regionu, ale również państwa polskiego. Stąd też bardzo Państwa proszę o wsparcie działań szkoły, wsparcie działań Uniwersytetu i pomoc dla naszej placówki.

Przewodnicząca sejmiku **Dorota Jakuta** dziękuję za wystąpienie wskazując, że radni otrzymali projekt stanowiska i zarazem głosowanie wniosku:

- o wprowadzenie do porządku obrad:

- projektu stanowiska w sprawie pomocy dla International School of Bydgoszcz - projekt Przewodniczącego Sejmiku; wynik głosowania: 28 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik zmian przyjął Radni: Silvana Oczkowska oraz Marek Nowak zgłosili, że aparatura nie odnotowała ich głosu za. Wynik głosowania: 30 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik zmian przyjął

Przewodnicząca sejmiku **Dorota Jakuta** zwróciła się do Przewodniczących Klubów o uzgodnienie treści stanowiska oraz do Przewodniczącego Komisji Budżetu i Finansów o zaopiniowanie projektu uchwały zawartej w druku nr 35/14.

Porządek obrad po zmianie stanowi załącznik nr 5.

Przewodnicząca zapytała, czy są uwagi do przedłożonego radnym protokołu? Nikt z radnych nie zgłosił uwag. Sejmik przyjął protokół XLVII sesji Sejmiku.

Następnie Przewodnicząca Sejmiku **Dorota Jakuta** przystąpiła do realizacji punktu 3 porządku obrad, tj. Informacja z pracy Sejmiku Województwa. (załącznik nr 6)

Radny **Wiesław urawski** zwrócił uwagę, że po raz kolejny brakuje w informacji zapisu o posiedzeniu Komisji Rewizyjnej.

Przewodniczący Komisji Rewizyjnej **Marek Nowak** przeprosił członków Komisji Rewizyjnej, a nie dopełnionego obowiązku. Zapewnił, że będzie starał się, by było lepiej.

Wobec uwag nie zgłoszono.

Przewodnicząca sejmiku **Dorota Jakuta** przystąpiła do realizacji punktu 4 porządku obrad, tj. Informacja z pracy Zarządu Województwa. (załącznik nr 7, załącznik nr 7a) Dodatkowo radni otrzymali: informację z przebiegu prac w zakresie przygotowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014 - 2020 oraz w zakresie przygotowania Kontraktu Terytorialnego za okres 24 lutego 2014 r. - 24.03.2014 r. (załącznik nr 8)

Radny **Stanisław Pawlak** odwołał się do uchwały nr 14/433/14 Zarządu Województwa, która powołała panią Magdalenę Mike-G sick na Pełnomocnika Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego do spraw Transportu i Komunikacji. Zapytał, co to jest za organ? Czy powołanie jest związane z wcześniej powołanym spółką, czy inną instytucją? Poprosił o wyjaśnienie, o jakiej potrzebie powołania pełnomocnika. Dodał, że jeżeli taka instytucja była powołana i dzisiaj trzeba ustanowić pełnomocnika, to, dlaczego Zarząd dokonuje wyboru spośród dyrektorów, którzy wykonują swoje inne obowiązki?

Następnie radny odniósł się do uchwały nr 14/435/14 Zarządu Województwa, którą podjęto decyzję o zatrudnieniu z dniem 7 kwietnia 2014 r. Pani Sylwii Sobczak na stanowisku dyrektora Wojewódzkiego Szpitala Zespołowego im. L. Rydygiera w Toruniu na podstawie powołania na okres 6 lat. Zapytał, czy pani dyrektor pracuje jeszcze w Urzędzie Marszałkowskim? Czy umowa została rozwiązana?

Z kolei radny odniósł się do negatywnego zaopiniowania przedsięwzięcia prowadzonego przez Działalność Gospodarczą pod nazwą D.A.S. ENERGIA s.c. koncesji na wytwarzanie energii elektrycznej w elektrowni wiatrowej o łącznej mocy zainstalowanej 0,5 MW zlokalizowanej w miejscowości Plemięta 1 w gminie Gruta. Zapytał, na jakiej podstawie prawnej Zarząd Województwa wydał negatywną opinię tego wniosku?

Marszałek **Piotr Całbecki** odpowiedział, że pani Magdalena Mike-G sicka została powołana na funkcję Pełnomocnika ze względu na jej kompetencje związane z nadzorem nad wojewódzkimi spółkami, których województwo jest udziałowcem. Przypomniał, że chodzi o dawny PKS, a obecnie Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy oraz o 5,5% udziałów w spółce Przewozy Regionalne. Celem zarządu jest to, aby w związku z trwającymi pracami nad przyjęciem Wojewódzkiego Planu Transportu Publicznego, w sposób optymalny uwzględnić potencjały tych dwóch spółek i wykorzystać do realizacji zadań związanych z wojewódzkim transportem publicznym.

Jeżeli chodzi o zatrudnienie pani Sylwii Sobczak, odpowiedział, że jeszcze przez dwa miesiące będzie pełniła funkcję zastępcy dyrektora, ze względu na ogrom różnorodnych spraw, które prowadziła w tym Departamencie, które powoli się wygaszają. W ten sposób płynnie przechodzi do pracy w Wojewódzkim Szpitalu Zespołowym im. L. Rydygiera w Toruniu.

Odnosił sprawę firmy D.A.S. ENERGIA zadeklarował odpowiedź pisemną.

Wobec pytań i uwag nie zgłoszono.

Kolejnym punktem porządku obrad była prezentacja nt. stanu realizacji dróg krajowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego ze szczególnym uwzględnieniem harmonogramu działań

dotyczących budowy drogi ekspresowej S-5+ (załącznik nr 9), którą przedstawił Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad **Mirosław Jagodziński**.

W komentarzu do prezentacji powiedzianej w tej chwili w GDDKiA przechodzimy na ocenę dróg w oparciu o przeprowadzenie badań urzędowymi, które znajdują się na wyposażeniu Generalnej Dyrekcji. Zostały one zakupione w związku z przygotowaniem autoryzacji swoich laboratoriów. Nasze laboratorium przeszło już taki wstępny audyt. Jest on bardzo pozytywny i jeszcze w tym roku będzie miało akredytację. Wszystkie wolne moce, które posiadamy w laboratorium będziemy mogli lokalnym samorządom udostępnić, z których będziemy mogli państwu korzystać na podstawie podpisanych porozumień.

Inwestycje realizowane w tej chwili. Autostrada A-1 Toruń - Stryków. Ten 64 km odcinek został podzielony na trzy odcinki. Pierwszy to Czerniewice - Odolion. Ta inwestycja jest realizowana w ramach dofinansowania. Jest to znacznie trudniejszy okres realizacji inwestycji, niż gdybyśmy budowali od początku, bo na tym odcinku pojawiają się problemy pozostawione przez poprzedniego wykonawcę, które na etapie określonych czynności technologicznych nam się ujawniają. W związku z tym, musimy wiele rzeczy, po poprzednim wykonawcy naprawiać, a to skutkuje i kosztami finansowymi i czasem. Drugi odcinek to Odolion - Brzezie, który też już jest udostępniony kierowcom. Na te dwa odcinki zostały zorganizowane jeden przetarg. Kolejny odcinek to Brzezie - Kowal. Ten odcinek na 10,5 km został oddany kierowcom. Na pozostałych 19 km ponad 90% jezdni ma naniesione już oznakowanie poziome. Zabite są już prawie wszystkie bariery. Są zamontowane bariery akustyczne. Zostało nam 2 km ukończenia masy ciekłej. Mówi się o przejezdności. Słowo przejezdność straciło swoją aktualność w momencie, kiedy przestała obowiązywać ustawa o EURO 2012. Wiąc, chcąc poprawić ruch i udostępnić infrastrukturę kierowcom, my musimy zrobić więcej, bo musimy uzyskać pozwolenie na wykonywanie przed zakończeniem wszystkich robót. Czyli, musimy mieć na jezdni głównej masę ciekłą, zamontowane wszystkie urządzenia bezpieczeństwa ruchu i musimy mieć wykonane wszystkie urządzenia ochrony środowiska. Niebawem te 19 km też oddamy kierowcom.

Najważniejsze zadania na 2014 r. Chciałbym państwu powiedzieć, że Oddział nie dostaje środków finansowych i nie przewiduje zadań do realizacji. Oddział dostaje pieniądze z zadaniem. Jeżeli jest wyznaczone dla Oddziału zadanie, to za tym zadaniem idą pieniądze. I tak, na przygotowanie budowy drogi S-5 mamy ponad 8 mln złotych zadania rezerwowego, i jest duże prawdopodobieństwo, że będziemy te zadania mogli zrealizować. Ponieważ w pierwszej odsłonie zostały ustalone zadania, które w miarę postępu przetargów będą wskazywały, czy mamy oszczędności, z których będziemy mogli skorzystać.

Zadania w przygotowaniu. Ponieważ jeszcze nie rozpoczęliśmy robót, więc zadania, dla których rozpoczęliśmy te postępowania przetargowe znajdują się u nas jeszcze w statusie: w przygotowaniu. Są to drogi ekspresowe, w tym S-5. Pierwszy odcinek S-5 Nowe Marzy - Bydgoszcz będzie realizowany w systemie Projektuj i Buduj. Zawiera w swoich rozwiązaniach obwodnicę Bydgoszczy. Dalej będzie realizowany odcinek Bydgoszcz - Żnin, od miejscowości Biały Błota. Te w systemie Projektuj i Buduj. Ostatni odcinek S-5 na terenie naszego województwa będzie od wjeżdża Biskupin do miejscowości Mielno - na granicy województw. Teraz powiem szczegółowo, na jakim etapie jesteśmy z przygotowaniem tej inwestycji. Skończyliśmy etap uzyskania całej

koncepcji. Ostatnim elementem, który utrzymali my w pa dzienniku ubiegłego roku, jest to obwodnica Bydgoszczy. Przeprowadzili my, dla cała tej inwestycji, opinie Zespołu Opiniowania Projektów Inwestycyjnych, która jest organizowana na szczeblu Oddziału. Mamy już zakończone to post powanie. W tej chwili przekazali my koncepcję tej inwestycji do oceny przez Komisję Opiniowania Projektów Inwestycyjnych w Warszawie. Tutaj zakładamy zakończenie tych prac do końca kwietnia. W tej chwili trwa właśnie wewnętrzna procedura oceny tej koncepcji. Główne analizowane problemy dotyczą indywidualnej analizy konieczności rozbiórki budynków, bo w tym zakresie dużo kontrowersji wzbudza to zagadnienie. Spotykamy się z mieszkancami, których to może dotyczyć. Bo, w tej chwili mówimy tylko o koncepcji. Ostateczna decyzja, czy dany obiekt będzie wyburzony, zapadnie dopiero na etapie projektu. W momencie, kiedy przejdziemy do kolejnych etapów mamy pełną wiadomość i będziemy bardzo współpracowali z tymi właśnie właścicielami nieruchomości, których taka rozbiórka będzie dotyczyła. W tej chwili można powiedzieć, że trudno jest tym ludziom pojąć się w sytuacji prawnej, która dotyczy przygotowania inwestycji w tym zakresie. Czynności związane z ustalaniem wysokości odszkodowania, czynności związane z przejęciem nieruchomości rozpoczęły się w momencie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. To zagadnienie będzie poprzedzone prowadzeniem prac projektowych, i będziemy szczególnie w tych sytuacjach, gdzie dotyczy to wyburzenia. Będziemy rozmawiali i konsultowaliśmy, w ramach tego post powania, z właścicielami tych nieruchomości. Nie jest problemem, jeżeli rozbiórce podlega np. tylko dom, czy jakiś obiekt gospodarczy. Problemem jest, kiedy właścicielowie mają gospodarstwo, wszystkie obiekty wymagają rozbiórki. Będziemy z tymi ludźmi tak współpracowali, że będą otrzymywali od nas zawsze bieżące informacje, w jaki sposób będzie się to wszystko odbywać. Będziemy też ich informowali i z nimi uzgadniali faktyczne przebiegi tych nieruchomości pod budową. Takie mamy założenia. Kolejną rzeczą, którą w tej chwili zajmuje się Komisja Opiniowania Projektów Inwestycyjnych, jest możliwość optymalizacji liczby przepustów dla pływów. Od momentu, kiedy dla tej inwestycji powstaje Raport oddziaływania na środowisko, na tych terenach przeprowadzono bardzo dużo badań. Chcemy, korzystając z tych badań, optymalizować jeszcze te cięgi, które zostały przeznaczone dla zwierząt. Będziemy też optymalizowali liczbę miejsc obsługi podróży i liczbę wjazdów, chociaż w żłób komunikacji okoliczne obszary. I tutaj raczej nie przewidujemy wielkich ruchów.

Posiedzenia Komisji Opiniowania Projektów Inwestycyjnych w GDDKiA w Warszawie odbyły się już dwa. Teraz przygotowujemy z projektantami opinie nt. tych zagadnień, które zostały tam podniesione, które zostaną omówione na kolejnym spotkaniu. Na dzień dzisiejszy podpisali my wszystkie umowy na przeprowadzenie uzupełniających badań geologicznych. Musimy je zrobić, bo były one robione jeszcze w starszej rzeczywistości prawnej. Biorąc do wiadomości z innych inwestycji uznano, że ilość tych punktów powinna być zagwarantowana, aby nie mieć późnej problemów, już w czasie realizacji prac. Aby lepiej dopracować projekt, inwestycję podzielili my na pięć odcinków. Wszystkie umowy są podpisane. Ostatnie wyniki badań mamy dostać na początku stycznia. Czyli, te badania te nie zaburzają ani nie wstrzymają toku przygotowania tej inwestycji. Podpisali my te umowy na przeprowadzenie rozpoznawczych powierzchniowych badań archeologicznych na całej trasie, z terminem końcowym w lipcu 2014 r. Problem, który zawsze może budzić dużo niepokoju, to właśnie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Wystąpiliśmy do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z wnioskiem dokumentującym, że inwestycja będzie realizowana w etapach

i w takiej sytuacji możemy przedjąć decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach o dwa lata. Regionalny Dyrektor Ochrony środowiska, po zbadaniu materiału, który mu dostarczyli, to były głównie karty projektu, które wprost wskazują na realizację tej inwestycji w etapach, wydał postanowienie stwierdzające realizację inwestycji w etapach. Czyli, to postanowienie wydał nam już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach o dwa lata. 4 marca 2014 r. została wydana uchwała nr 26/2014 Rady Ministrów, do której załącznikiem jest program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015. W załączniku nr 5 wprowadzono odcinek Nowe Marzy . Bydgoszcz. To jest tytuł tego załącznika i brzmi: do realizacji. Czyli, została podjęta decyzja o realizacji. Ten odcinek Nowe Marzy . Bydgoszcz do realizacji przewidziano w latach 2016-2018. Natomiast odcinek, który znajdował się już w tym programie, tj. Biały Błota . Gniezno został zaplanowany na lata 2015-2017. W tym roku w budżecie mamy środki w wysokości ponad 8 mln z tym celem. Na początku wynosiły one 11 mln zł. Zostały skorygowane, bo przeprowadzono korzystniejszą przetarg na badania geologiczne, ale mamy zapewnione środki na realizację tych wszystkich czynności, które posłużą do ostatecznego przygotowania tej inwestycji. Aby uniknąć tych problemów, które mamy na innych inwestycjach, wcześniej przygotowywanych, na szlaku naszej inwestycji z połączeniem z lokalnymi drogami przebiegającymi na terenach miast, czy poza miastem, współpracujemy ze służbami prezydenta Bydgoszczy w zakresie unifikacji standardów prowadzenia jezdni z S-5 do dróg komunikacyjnych miasta. Mowa tu głównie o wjeździe Pawówek. Jest to odcinek, który nie był objęty przez naszą inwestycję w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wiadomo na podstawie porozumienia prezydent Bydgoszczy objmie to w swoim postępowaniu środowiskowym i na jego podstawie będziemy mogli zaproponować rozwiązanie techniczne, które pozwoli nam na bezkolizyjne wpięcie się do układu miasta.

Kolejne drogi ekspresowe. Droga S-10 jest na etapie studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowym. Podzielona jest na odcinki: Toruń . Blinno, Bydgoszcz . Toruń i Wyrzysk . Bydgoszcz. Przedstawienie informacji za studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowego przebiegu tej drogi wzbudziło bardzo szeroką dyskusję . Otrzymaliśmy ponad 500 wniosków. Dlatego nie chcemy przyspieszać tego etapu. Wszystkie wnioski są przedmiotem analizy. Analizuje to projektant, który zajmie stanowisko w zakresie tych wniosków. Okres konsultacji się skończył, a jeszcze cięgle wpływają wnioski. Współpracujemy tu z samorządem województwa, ze służbami pana marszałka, aby optymalizować przebieg tej drogi już w następujących etapach. Ten etap nam się troszeczkę wydał już ale jak podejmiemy już uzgodnioną decyzję , to przez pozostałe postępowania będziemy dalej się kierowali tą decyzją .

Przygotowania do przetargu. Obwodnice. W roku ubiegłym ogłosiliśmy przetarg na obwodnicę Inowrocławia. Jak przyszedłem do Oddziału, to kosztorys inwestorski tej inwestycji wynosił 870 mln zł. Poleciłem, aby zweryfikować ten kosztorys o średni kosztorys, który uzyskali my dla poszczególnych rodzajów robót z wszystkich inwestycji realizowanych przez GDDKiA w całej Polsce. Po tej wstępnej weryfikacji kosztorys inwestorski tej inwestycji został zmniejszony do ponad 500 mln zł. To spowodowało, że ta inwestycja uzyskała zainteresowanie i możliwości finansowania. Ponieważ na roboty nie dostaliśmy pełnej kwoty, tylko 400 mln zł więc podjęliśmy decyzję , że zrealizujemy część inwestycji w przebiegu drogi krajowej nr 15, tj. 19 km. Kolejny odcinek . z przebiegu drogi krajowej nr 25, tj. 5 km, przygotowaliśmy i prowadzimy przetarg w ten sposób, że uwzględniamy możliwości

zamówienia uzupełniającego. Jeżeli w trakcie realizacji tej inwestycji, czy po jej zakończeniu, do 3 lat, znajdą się środki (szacunkowo teraz 112 mln zł) na dokonanie, to nie trzeba będzie przeprowadzać ponownego postępowania przetargowego, tylko w ramach tego, w tej chwili prowadzonego postępowania przetargowego będziemy mogli wynegocjować z wykonawcą dokonanie inwestycji. Planujemy na przełomie sierpnia - września przystąpić do podpisania umowy, aby wykonawca mógł realizować inwestycję.

Obwodnica Brodnicy. Przetarg już trwa. W związku z tym, że w okolicy jest ciek wodny zaleciliśmy dodatkowe badania geologiczne, aby nie miało później niespodzianek na etapie realizacji.

Programy Poprawy Istniejącej Sieci Drogowej oraz Bezpieczeństwa Ruchu na terenie województwa. My wiemy, jaki mamy stan dróg i planujemy prace na poszczególnych odcinkach, które zakwalifikowane zostały, jako złe. Oczywiście, jest ranking tych prac. Zgłosili my do centrali, a centrala przekazuje to do ministerstwa, uzyskując środki na poszczególne programy. Zgłosili my 44 zadania dotyczące 221,5 km o szacunkowym koszcie 631 mln zł

Od sierpnia ubiegłego roku wprowadziliśmy zmiany organizacyjne w Oddziale. W tej chwili inwestycję od początku do końca będzie zajmował się jeden pion - pion inwestycji. Klientem wewnętrznym dla tego pionu będzie pion utrzymania. Pozwoli to nam na wyeliminowanie nieprawidłowości w zakresie, że np. inwestycja przewiduje zatoczek autobusowy, a nie przewiduje chodnika, który pozwoli na bezpieczne przejście pieszaka do najbliższego bezpiecznego punktu. Analizując się drogami na terenie województwa widzimy ile takich problemów jest, które nie zostały przewidziane na etapie realizacji inwestycji. Później mamy do czynienia z trwałością projektu, gdzie nie bardzo wolno nam coś przy tym projekcie robić. A kolejnym etapem jest trudność z pozyskaniem środków. Chcemy, aby klient wewnętrzny - pion utrzymania - uczestniczył już w opiniowaniu każdego projektu pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa.

Radna **Lucyna Andrysiak** zapytała, na jakich zasadach wypłacane są odszkodowania dla właścicieli nieruchomości? Czy czas wypłaty tych odszkodowań pozwala im jeszcze funkcjonować w dotychczasowym miejscu zanim zorganizują sobie nowe siedziby?

Dyrektor Oddziału GDDKiA **Mirosław Jagodziński** odpowiedział, że jest to jedno z zagadnień. Procedura jest taka, że w oparciu o ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji odszkodowanie wypłaca wojewoda. Wojewoda prowadzi postępowanie w zakresie ustalenia wysokości odszkodowania powołując odpowiednich ekspertów do opracowania operatów szacunkowych. W tej chwili, punktem zwrotnym w tej całej procedurze jest ostateczna decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji, ponieważ ona pozwala na wypłacenie 100% odszkodowania. Jeżeli jest odwołanie od tej decyzji, nie jest ona ostateczna, to można na zaliczkowo wypłacić 80%. Dyrektor zwrócił jednak uwagę, że Oddział przygotowuje się do inwestycji Projektuj i Buduj. Tutaj wykonawca będzie przygotowywał ten projekt, na podstawie którego będzie później występował o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Ten ZRIT ukaże się, kiedy wykonawca będzie gotowy do rozpoczęcia robót. Korzystając ze swojego doświadczenia powiedział, że będzie starał się przekonywać wykonawcę do tego, aby te elementy odcinka, które mogłyby samodzielnie być realizowane, aby opracowywał dla tych elementów projekt i składał go do wniosków ZRIT, bo nigdzie nie jest powiedziane, że na cały odcinek może być wydany tylko jeden ZRIT. Wówczas można na rozbieżny ten etap ustalania wysokości odszkodowania i wypłacania tego w czasie. O tym też nie będzie

decydować GDDKiA, bo wystarczy, że jedna osoba się odwoła w ministerstwie i przedłuży a się to w czasie. W międzyczasie zmieniają się te linie orzecznicze są dów, które te mają wpływ na decyzje. Zapewnię że każdy przypadek będzie rozpatrywany indywidualnie.

Radna **Elbieta Krzyżanowska** zapytała, jaki jest przewidywany zakres prac przy S-5 w roku przyszłym? Jakiego są na to potrzebne środki finansowe i czy są one zagwarantowane? Ponadto zapytała, kiedy przewiduje się zlecenie przetargów na zaprojektowanie i wybudowanie S-5? Kiedy będzie wbita pierwsza łopata w ziemi +?

Dyrektor Oddziału GDDKiA **Mirosław Jagodziński** odpowiedział, że te zagadnienia są zjedynczone i ze sobą powiązane. W tej chwili planuje do końca kwietnia zakończyć ocenę tej inwestycji przez Komisję Opiniowania Projektów Inwestycyjnych. To umożliwi przejście do dalszego etapu, tj. opracowania programów funkcjonalno-użytkowych. Jak już podałem przewiduje się zakończenie tych prac w sierpniu. W tej chwili są już w Generalnej Dyrekcji zatwierdzone ramowe programy funkcjonalno-użytkowe. Sztud przygotowanie programu funkcjonalno-użytkowego będzie mogło być zrobione przez sam Oddział. W momencie, kiedy będzie miały protokół Komisji Opiniowania Projektów Inwestycyjnych, która zatwierdzi podzielenie tej inwestycji na części, będzie mógł dla każdej z części powołać kierownika projektu, który zacznie już tą inwestycję kierowaną na etapie przygotowania. Dodać będzie zapewnił przez koordynatora unifikację rozwiązań projektowych tak, aby wykonawcy nie mieli problemów z dopasowaniem technologii. W tej chwili, w kwietniu, w związku z uchwałą pojawił się odcinek Nowe Marzy - Bydgoszcz. Sztud, na otrzymanie ostatecznego preliminarza finansowania będzie musiała czekać aż skończy się przetargi inwestycji, które z tej listy już są w przygotowaniu, na dalszym etapie. Zakłada, że na w okresie sierpnia - września pozna terminy finansowania i wówczas będzie mógł z odpowiednim wyprzedzeniem, rozpocząć procedury przetargowe, aby zakończyć je w momencie, kiedy będzie miały faktycznie zagwarantowane pieniądze. Wyjaśnił, że aby ogłoszony przetarg musi mieć wskazane źródło finansowania. Nie potrzebuje jeszcze dostępu do pieniędzy, których na początku do niego będzie potrzebował, bo będzie opracowywany projekt. Konkretną datę nie może podać, bo o tej nie zna, ale optymizmu mu nie brakuje, bo wie, że to zrobi.

Radna **Elbieta Krzyżanowska** powiedziała, że zaniepokoiła ją informacja, że na uruchomienie przetargu pan dyrektor czeka na oszczędności z innych przetargów. Oznacza to, że źródłem finansowania tych zadań, które sobie zaplanował na przyszły rok, będą oszczędności z inwestycji, które inni realizują.

Dyrektor Oddziału GDDKiA **Mirosław Jagodziński** wyjaśnił, że mówił w ujęciu globalnym, o całości finansowania inwestycji. Na czynności, które będą w tym roku i przyszłym, nie ma żadnych sygnałów z ministerstwa, aby zabrakło pieniędzy.

Radny **Przemysław Przybylski** powiedział, że cieszy fakt, że już niedługo pomyślnie będzie można najechać miastami Torun i Stryków, ale są również pewne obawy. Otóż, oddając do użytku nowy wjeżdżający autostrady w Czerniewicach przed końcem ubiegłego roku GDDKiA odcięła dotychczasowe jezdnie, czyli zjazd autostrady z dróg krajowych DK-91 (dawna 114). Tym samym dostęp do autostrady A-1 został pozbawiony lewobrzeżny Toruń. Nadmieniam, że w lewobrzeżnym Wyciątku są dwa zjazdy. Niewątpliwie utrudniło to dostęp np. do parku technologicznego. Osoby pracujące we Wyciątku, a mieszkające w lewobrzeżnym Toruniu mają utrudnione skomunikowanie się z autostradami. Przez to wydłuża się ich droga, bo albo muszą jechać do wjeżdżających w Aleksandrowie

Kujawskim, albo do Lubicza lub na Nieszawki. Zapytaj, w jaki sposób i kiedy GDDKiA zamierza usunąć niedogodność? Nadmienię, że w lewobrzeżnym Toruniu wiele inwestycji zostaje powziętych logistycznie biorąc pod uwagę kontekst autostrady.

Dyrektor Oddziału GDDKiA **Mirosław Jagodziński**: „Na dokończeniu realizujemy tę inwestycję zgodnie z projektem budowlanym, który został zatwierdzony. Dla tej inwestycji zostały przewidziane na wysokości miasta Torunia dwa wjeżdżalnice. Z prac studyjnych nad S-10 wynika, że skomunikowanie S-10 z autostradą w Czerniewicach jest planowane do realizacji przy realizacji S-10. Rozumiemy problem. My uznajemy konieczność budowania, czy realizacji różnych rozwiązań. Nie uznajemy ich, że są one niezasadne. One wszystkie są zasadne, tylko nie na wszystkie inwestycje wystarczą środki. Dla tej inwestycji, którą realizujemy w tej chwili, w ramach dokończenia, nie było przewidzianych środków na wybudowanie wjeżdżalnic w Czerniewicach. Rozmawialiśmy o tym i rozmawiamy z prezydentem, z panem marszałkiem, bo pan marszałek też jest tym bardzo zainteresowany. W tej chwili posiadamy wniosek pana prezydenta do pani premier, aby rozważyć możliwość wykonania wjeżdżalnic w Czerniewicach przed realizacją całej inwestycji S-10. To by rozwiązało ten problem. Natomiast cz. 2 tego zjazdu, tak to nazwiemy, w Czerniewicach, która funkcjonowała do tej pory, to też jest na odcinku zarządzanym przez GTC. W umowie jest napisane, że w momencie ucięcia tej autostrady oni mają okres na rozebranie tego. Przede wszystkim nie możemy tego usankcjonować, jako wjeżdżalnice, bo nie mamy w tej chwili na to projektu. Ta infrastruktura ma być rozebrana, bo tak to wynika z umowy, która została zawarta z koncesjonariuszem. Wiąże się z odstępami od umowy skutkuje roszczeniem finansowym. W tej chwili, jeżeli będzie pani premier pytała o stanowisko Oddziału GDDKiA w zakresie wybudowania wjeżdżalnic w Czerniewicach przed uruchomieniem całej inwestycji S-10, to na pewno nie będziemy tego negocjowali+.

Radny **Przemysław Przybylski**, ad vocem powiedział, że zna tę umowę. Przyznał, że jest taki zapis, niemniej jednak poprosił, zaapelował, aby jeżeli można, by ten problem potraktować priorytetowo. Podkreślił, że jest to nie tylko problem logistyczny mieszkańców, ale również kwestia gospodarcza, bo wszystkie inwestycje w lewobrzeżnym Toruniu zostały zlokalizowane pod kątem bliskości i dostępu do autostrady.

Radny **Janusz Niedwiecki** powiedział, że wszystkie planowane przebiegi S-10 w okolicach Lubicza wzbudziły wielkie emocje, a komitety protestacyjne są nadal aktywne nie tylko w stosunku do dyrektora Oddziału GDDKiA, ale również i do niego. W związku z tym zapytał, kiedy zostaną zakończone prace studialne, aby można było już coś konkretnego przekazać mieszkańcom gminy Lubicz?

Dyrektor Oddziału GDDKiA **Mirosław Jagodziński** odpowiedział, że dojdzie do wszelkich starań, aby na przełomie sierpnia i września prace te zostały zakończone.

Radny **Jan Wado** zapytał, czy negocjowana jest jedna koncepcja przebiegu S-10, czy też kilka? Wyjaśnił, że szczególnie interesuje go odcinek Toruń - granica województwa mazowieckiego. Jeżeli przygotowania są na tym etapie, to zapytał, czy można już określić prawdopodobny termin realizacji inwestycji? Uważa, że znając procedury nie można mówić tu o latach 2014-2020 w zakresie realizacji S-10. Ponadto zapytał, czy w najbliższych latach planowane są jakiegokolwiek prace na drodze nr 67 Lipno - Wjocławek? Zwrócił uwagę, że w tamtym terenie spotkać się można z nadaktywnością

policii, która ją kara pieszych z tytułu niewłaściwego poruszania się po drodze krajowej, a organizacja ruchu na tej drodze jest taka, że uniemożliwia prawidłowe poruszanie się pieszych.

Radny **Stanisław Pawlak**: „Odnotowałem sobie, że mówi pan, iż jest problem z rozliczaniem finansowym poprzedniego wykonawstwa, gdy... No właśnie nie, nie wiem, co? Czy pieniądze, które należą wypłacić, zostają wypłacone za wykonaną pracę? Czy te zostają wypłacone za to, że się było wykonawcą? Jeżeli tak, to skąd się teraz biorą środki finansowe na budowę A-1 od Kowala do Pikutkowa? Obserwuję to codziennie, bo tam przejeżdżam i muszę tu przyznać panu dyrektorowi, że postępowanie jest całkowicie inne niż byłoby dawniej. Tylko, pytanie moje idzie w tym kierunku, czy ktoś poniesie odpowiedzialność za to, co się na autostradach dzieje? Myślę tutaj o tych ludziach, którzy kierowali robotami, a ich praca była nieefektywna, a termin opóźniony jest ponad rok. Jako wyciążawianinowi najbardziej zależy mi to na sercu, że śpiwo nawala one przez rzeki, najbardziej prezydent Wyciążawka, bo to on realizuje przebudowę ś1+ zgodnie z harmonogramem i musi zamknąć pojeżdżanie mostu nad Zgiewiczką w sytuacji, gdy nie można na tym być tak transportu, jak pan to bardzo korzystnie zrobił. Za to bardzo serdecznie dziękuję.

Druga sprawa. Zgłaszaj się do mnie samorządowcy i gminy, że z nimi ma pan podobno wielkie problemy, albo oni mają problemy z panem. Chciałbym, żeby pan tu, publicznie powiedział na czym polegają te problemy i jak zamierza je pan w najbliższym czasie rozwiązać. Te problemy, przede wszystkim, wynikają z głębszej jednej kwestii, jaką jest zimowe utrzymanie wiaduktów drogowych nad autostradami. Nie wiem, z którego roku jest rozporządzenie, które podobno mówi, że wybudowana nad autostradą droga, czyli wiadukt przechodzi w ewidencję samorządów. Nie wiem, czy dotyczy to powiatu, czy gminy, ale jeżeli tak by miało być, to jest to skandaliczna sytuacja. Są to cztery drogi dojazdowe budowane do pól, ale i do innych obiektów, które trzeba wybudować.

Sprawa ostatnia. Nie rozumiem do końca, czy mowa była o zjeździe z Torunia do Wyciążawki na autostradę, czy mowa była o Lubiczu, o DK-10. Gdzie ten wjeżdżający ma być zaprojektowany? Powtórz, że kto, kto projektował autostradę nie lubi Wyciążawki, bo ja nie mogłem jechać do Torunia autostradą, gdy muszę jechać 6 km do Pikutkowa i następnie musiałbym już zjechać do Ciechocinku, żeby dojechać do Torunia. Chciałbym zapytać, czy weryfikuje się możliwość wjazdu i zjazdu z autostrady z ś1+ we Wyciążawce? Proponowałbym tylko jedno, by pan dyrektor w Toruniu posłuchał dyskusji kierowców, jak to komentują. Wówczas może by ktoś przewidział możliwość przebudowy. Bo, jeżeli ś10+b jest przebudowywana, to myślę, że można by ją zrobić z tym problemem+.

Radny **Marek Nowak** zwrócił się do wszystkich zajmujących się drogami, w tym do dyrekcji Oddziału GDDKiA. Powiedział, że mierzenie nie zawsze zależy od nawierzchni drogi, od brawury. Ona głównie zależy od przeszkód, które znajdują się przy drogach. Wyraził opinię, że te siedem osób byliby, gdyby nie drzewo na poboczu drogi, w które uderzył samochód. Zapytał, jak dłużej drzewo będzie bardziej wartościowe od życia ludzkiego? Uważa, że drzewa przy najbardziej niebezpiecznych drogach powiatowych, które są w skrajnie złym stanie, można wyciąć w ciągu jednego miesiąca. Zaprosił pana dyrektora, aby potraktował to na tyle poważnie, i udzielił odpowiedzi na piśmie Klubowi Radnych PO, kiedy zniknie sdrzewa mierci+.

Radny **Wojciech Jaranowski** zabrał głos w sprawie DK 62, która przebiega przez Wyciążawek i m.in. Brzeź Kujawski. Przypomniał, że kilka miesięcy temu odbyła się blokada dróg w Brzeźciu

Kujawskim, gdy mieszkańcy domagają się budowy obwodnicy. Do mandatu negocjacyjnego Kontraktu Terytorialnego zostały wpisane poszerzenie i modernizacja DK-62 od Włocławka przez Brze Kujawski do granic województwa. Zwrócić uwagę, że droga ta na odcinku od Włocławka do Brze Kujawskiego krzyżuje się z autostradą i w tej chwili jest tam wzmożony ruch. Widać, że bardzo przydałoby się tam dwa pasy ruchu, a mołowa z Włocławka do Pikutkowa jest wymarzona, ale na przeszkodzie stoją drzewa. Las. Zaapelować aby ta droga do Brze Kujawskiego została poszerzona, jako dojazdowa do autostrady.

Radny **Przemysław Przybylski** odniósł się do sprawy nazewnictwa wzdłuż autostrad. Zwrócić uwagę, że we Włocławku są wzdłuż: Włocławek Północ i Włocławek Południe. Zapytał dlaczego w Lubiczynie nie ma nazwy Toruń Wschód? Przez takie nazewnictwo nie ma dla Torunia oznakowanych zjazdów. Zapytał czy jest możliwość zmiany nazwy wzdłuż?

Radny **Wiesław Murawski** odniósł się do DK-91 z Torunia do Gdańska, która prowadzi przez wiecie i Nowe Marzy. Zapytał czy oznacza to, że S-5 koło cz. c. swojej trasy w Nowych Marzach przebiegnie po drodze poprzedniej, czyli DK-91?

Radny **Adam Banaszak** odniósł się do informacji nt. przeznaczonych kwot i harmonogramu orientacyjnego prac obwodnicy Inowrocławia. Zapytał czy może dowiedzieć się, w przybliżeniu, w których miesiącach jest możliwość rozpoczęcia tych prac? Kiedy zostanie zakończona pierwsza faza robót?

Dyrektor Oddziału GDDKiA **Mirosław Jagodziński**: S-10 musimy przygotować, jako całość, bo takie są przepisy, że powinniśmy dostać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach na całość, z tym, że my przygotowujemy do kolejnego etapu, jakim będzie wystąpienie o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, warianty. Jako inwestor wskazujemy preferowany wariant. Wówczas całe postępowanie dotyczące ochrony środowiska może jeszcze ujawnić fakty, które wpłyną na zmianę tego wariantu. Dlatego ja, jako inwestor chciałbym tę przeprowadzić spotkaniem z samorządami lokalnymi i samorządem województwa na temat tych odcinków, których to będzie dotyczyło.

Remonty i naprawy DK-67. Na razie nie mamy harmonogramu, kiedy droga ta miałaby być naprawiana. Jak ten nasz temat, który wchodzi w ranking ogólnopolski, dotyczący realizacji poszczególnych inwestycji, będzie na jakimś miejscu zbliżonym do możliwości finansowania, to na pewno państwu to też podamy.

S-5 będzie zaczynała się na węzle zjazdu z autostrady w Nowych Marzach. Tam nie będzie już nr drogi 91. Nie będzie tu dwunumeracji. Do wiecia, to pojęcie, które jest, jeszcze będzie - 91. Do Gdańska w kierunku Bydgoszczy będzie mołowa na jezdni S-5 i później wybiegnie na autostradę A-1 w Nowych Marzach.

Obwodnica Inowrocławia. W tym roku podpiszemy umowę z wykonawcą i roboty powinny się zacząć w tym roku, bo zobaczymy jeszcze, kiedy skończymy postępowanie przetargowe, a inwestycja zakończy najpóźniej na początku 2017 r.

Rozliczenie. W tej chwili mamy finansowanie A-1 z KFD. My jeszcze raportujemy, bo to kontroluje nas CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych), ale jest on bardziej zainteresowany osiągnięciem efektu końcowego, żeby rozliczyć ten okres finansowania inwestycji przez środki unijne. Te zagadnienia, które są przedmiotem naprawy, to z SRB i PBG mamy już dwa

procesy. W ogóle, tych procesów dotyczących rozliczenia tej inwestycji, czyli głównego konsorcjum i wszystkich podwykonawców, którzy nie zostali w pełni zaspokojeni, którzy są niezadowoleni, mamy 28. Oczywiście, pieniądze publiczne, które w tej chwili wydajemy, my o nich nie zapomnimy. One są z kolei przedmiotem naszego pozwu wzajemnego. Sytuacja dotycząca rozliczenia tego pierwszego etapu tej inwestycji jest bardzo zła i tam też, moim zdaniem, być może będziemy mogli wyjechać personalnie winy za niektóre rzeczy, np. zaniechanie. Procesy prowadzi prokuratura generalna, ale cały wkład merytoryczny do tego postępowania wkłada mój Oddział sumptem moich pracowników. Jest to bardzo duża praca. Ta tematyka będzie rozwojowa, bo może ta sprawa trafi przed trybunał europejski.

Problemy samorządowe. Przykro mi słyszeć takiej informacji, bo ja widziałem cię w starostwie powiatowym we Włocławku czuj się tu, jak u siebie. Trudno mi już określić ile było spotkań z panem starostą. Pierwsze spotkanie było w momencie, kiedy prowadziłem przetarg. Drugie, kiedy wybraliśmy wykonawcę, aby wzajemnie się podmioty poznały. Tam zawsze zapraszani są wszyscy zarządcy dróg. Tylko, ja współpracowałem z samorządami na podstawie dokumentów, którymi dysponujemy. Rozpocząłem pracę w GDDKiA w Oddziale, od 1 stycznia 2013 r. Czyli, już byłotwarty przetarg – dalsze etapy tego przetargu. Tam samorządy podpisywały porozumienia z GDDKiA, zanim jeszcze przyszedłem, w których były wskazane odcinki dróg do remontu. To są te odcinki dróg do remontu, które nie zostały zrobione przez poprzedniego wykonawcę. W tej chwili mogą tylko dysponować tym porozumieniem, bo ono ma pkt 4 mówiący, że podany zakres wyczerpuje wszystkie oczekiwania w stosunku do GDDKiA. Mam teraz, od niektórych samorządowców zgłoszenia, że zapomnieli o, np. jakieś 300 m. Z tym, że niektóre sprawy wynikają z niedopracowania jeszcze projektu na tę inwestycję. Uspokajam samorządy, bo ja na tej inwestycji przejdę z etapu inwestycji w etap utrzymania. Czyli GDDKiA nie ginie, tylko przechodzi w kolejny etap zajmowania się tymi drogami. Niektóre rzeczy, które nie są przewidziane, czy nie są jeszcze zrobione, mogą być zrobione w ramach np. odpowiedzialności gwarancyjnej wykonawcy. Niedawno spotkałem się z zarządcami dróg, ze spółkami, z dyrektorem RZGW, bo to są sprawy odwodnienia, o których zaczęliśmy rozmawiać. Ustalili my zasady komunikacji. Teraz spytajcie do mnie wszystkie oczekiwania w tym zakresie lokalnych samorządów, spółek wodnych i indywidualnie będziemy z każdym starali się te sprawy załatwić. Oczywiście, w świetle obowiązującego prawa i wzajemnych, udokumentowanych zobowiązań. Wobec problemów mam z prywatnymi właścicielami nieruchomości, bo mówią, że budowa rozjeżdża im pole. To są bardzo trudne sytuacje. To, co dotyczy ciebie wykonawcy, to doprowadzamy do spotkania z danymi właścicielami nieruchomości. Wiem, że wychyć się towarzystwa ubezpieczeniowe wykonawcy też do rozpatrywania tych wniosków. Mamy jeszcze na głowie zniszczenia, które powstają na tamym etapie, gdzie poprzedni wykonawca nie dał nam stanu zerowego nieruchomości i w tej chwili my powołujemy, na koszt GDDKiA, rzeczoznawców, aby oceniali te degradacje, które tam były.

Kolejnym problemem, o którym zaczęliśmy rozmawiać już w ubiegłym roku, jest przejście tych przeczeków, o których mówi pan radny. W tej chwili trudno nam jest jednoznacznie ten problem rozstrzygnąć, bo możemy czytać dwie ustawy. Samorządy czytają ustawę o drogach, a ja ustawę o autostradach płatnych. Dopóki nie ustabilizuje się nam stan, że to będzie autostrada płatna, to tego problemu nie rozwiemy. Ale, podejmę decyzję honorową, bo do momentu, kiedy nie przekątej

infrastruktury, w tym ją utrzymujemy te obiekty. Do momentu, kiedy nie znajdziemy rozwiązania, to nie będziemy się atakowali pismami. Musimy to rozwiązać, musimy się nad tym zastanowić. Na każdy obiekt 10 lat gwarancji mam ja, a nie samorząd. Samorząd może jedynie letnio i zimowo to utrzymywać, a obiekt będzie mój.

W ZęCzerniewice będzie się nam pojawiać bo jest to sprawa dość problematyczna. Z tym, że proszę wziąć pod uwagę, że lokalizacja określająca gdzie, co będzie w ramach tej inwestycji realizowane została opracowana w 1996 r. Od tego czasu tereny zupełnie inaczej się zurbanizowały, zupełnie inne uzyskają przeznaczenie, co w dokumentach planistycznych. To jest ten problem do rozwiązania, ale bardzo się cieszę, że pan marszałek i pan prezydent Torunia widzą rozwiązanie tego problemu w ramach oddzielnej inwestycji. Bo ta inwestycja musi zakończyć w takim statusie, w jakim dostaję pozwolenie na budowę.

Drzewa. Zapewniam pana radnego, że przy drogach krajowych już w skrajnych przypadkach zdarza się, aby był drzewo. Natomiast w stosunku do innych dróg, bo wypadek miał miejsce na drodze powiatowej, którą zarządza starosta, ja po tym, co pan radny powiedział przygotuję takie wystąpienie do wszystkich zarządców dróg. Przeanalizujemy jeszcze, jak to u nas wygląda, a najważniejsze, przekazać do Regionalnego Dyrektora Ochrony środowiska. Nie raz gmina, czy powiat rozpocznie procedurę, tylko nie uzyska uzgodnienia na wycinkę drzew. Te uważam, że bezpieczeństwo jest ponad wszystko.

Obwodnica Brzeźcia Kujawskiego. Na pewno wniosek jest prosty i nie będzie z państwem polemizować i ta obwodnica jest potrzebna, jak i inne. Na ten temat rozmawiam już z lokalnymi politykami, bo jak jestem zaproszony na spotkanie, a nie koliduje to z innym, już umówionym spotkaniem, to chętnie do państwa jeżdżę, aby poznać wszystkie problemy. To też daje mi lepszy obraz motywowania moich wniosków do mojej centrali z uwypukleniem tego widzenia spójnego, które ma bardzo ważne znaczenie przy realizacji każdej inwestycji. Na jednym ze spotkań we Włocławku umówiliśmy się w ten sposób, że przygotuję propozycję kryteriów do oceny obwodnic w zakresie ich znaczenia dla funkcjonowania gospodarczego województwa kujawsko-pomorskiego. Kończąc opracowywanie tych kryteriów. Przekazuję do wszystkich konwentów, które funkcjonują na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, do panów prezydentów miast na prawach prezydenckich, do lokalnych polityków, do pana marszałka, aby każdy, ze swojego punktu widzenia zobaczył jakie kryteria my przygotowaliśmy, jako GDDKiA. Aby zaproponować swoje kryteria. Wówczas, kiedy powstaną kryteria oceny wartości danej obwodnicy, to każda obwodnica, która już mamy na jakimś etapie rozmów, nie powiem państwu o przygotowaniu, bo nie chcę oszukiwać samorządów. Będę mógł powiedzieć, że co przygotowuję, jeżeli będzie miało w swoim zadaniu. Więc, zrobimy taki ranking i wówczas będzie liczyć na pomoc lokalnych polityków, że z tego rankingu te najważniejsze pozycje, które powinniśmy w pierwszej kolejności robić, bo wszystkich na pewno nie wybudujemy od razu, ale te, które będą w pierwszej kolejności miały być realizowane, że wróci to do mnie w formie zdania do realizacji przez Oddziały

W zakresie modernizacji DK-62 na razie żadnych takich planów nie mamy. Zobaczymy jeszcze. Poczekajmy, jak się rozłoży ruch, kiedy otworzymy odcinek 19 km autostrady. Jestem zwolennikiem rozwiązań systemowych. Czyli, będziemy monitorować, jak się rozłoży ruch i równolegle, jak wygląda bezpieczeństwo. Będziemy wtedy starali się przygotować wspólnie

inwestycji. Jest przecież Strategia rozwoju województwa, do której zającznikiem b d rozwizania dotycz ce rozwoju ci gów komunikacyjnych. B d w to wy czone powiaty, gminy. I wówczas, kiedy b dzie my planowali inwestycj , która ma nam przynie efekt synergii, to b dzie cie pa stwo mówili, e gmina zajmie si tym odcinkiem ci gu komunikacyjnego, powiat tym, pan marszałek tym, a potrzebna jest współpraca ze Skarbem Pa stwa, z GDDKiA w zakresie przebudowy tego, czy innego skrzy owania. Taki projekt b dzie mógł mie wi ksze szanse powodzenia w zakresie realizacji. Trudno dzisiaj przekona do decyzji w zakresie tylko punkowego rozwizania, bo punktowe rozwizanie nie wska e tego dodanego efektu. Dopiero to wspólne porozumienie w zakresie realizacji inwestycji poka e, e ka dy zrobi na tyle, na ile b dzie posiadać rodków, a wspólnie skomunikujemy dobrze np. 1000 ha. W tym kierunku przygotowujemy te kryteria. Je eli chodzi o Brze Kujawski, to same plusy. Przecież tam obwodnica zbierze ruch z czterech dróg. Pokazuje to, e w rankingu b dzie wysoko. Kto wie, czy nie na pierwszym miejscu.

Nazwa w zřw. One s przedmiotem uwypuklenia w rozporz dzeniu. Jak pa stwo zauwa ycie, wprowadzili my tutaj, w formie eksperymentu, numery w zřw. Raczej, chyba mo na powiedzie patrz c na to, jak to wygl da na Zachodzie, b dzie my szli w kierunku numeracji w zřw. Temat nazwy w zřw jest bardzo zř onym problemem. Te b dzie my nad tym pracowali, jak zajątwi i ten problem wynikaj cy ze standardów dotycz cych oznakowania na autostradzie, ale eby da te informacje o lokalnych korzy ciach, które mo na zobaczy . My limy te , eby my na te sprawy reklamowe udost pnili powierzchni w punktach obsługi podró nych+

Radny **Jan Wado** zapytał z dzisiejszego punktu widzenia, na kiedy mo na byby wyznaczy termin rozpocz cia realizacji S-10? Zapytał równie , na jakim etapie s rozmowy dotycz ce obwodnicy Lipna? Czy w ogóle s na jakim etapie?

Radny **Przemysław Przybylski** powrócił do tematu w zř Czerniewice. Wyraził opini , i wybudowanie nowego mostu w Toruniu w tej lokalizacji miało sens ze wzgl du na poć czenie bezpo rednie z autostrad . Niestety, brak w zřa w Czerniewicach zamyka mo liwo wpi cia si w A-1. W zeýten jest równie potrzebny dla poć czenia S-10 z autostrad . Powtórzył wi c pytanie, o perspektyw czasow powstania tego w zřa.

Radna **Silvana Oczkowska**, w imieniu Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury podzi kowała dyrektorowi za uczestnictwo w jej posiedzeniu, które odbywało si w Porcie Lotniczym. W imieniu dyrektora, który musiał opu ci spotkanie, informacji radnym udzielała osoba przez niego upowa niona, która równie odpowiadała na zadawane pytania. Powiedziała, e słuchaj c dzisiaj pana dyrektora nasun ý si jej dodatkowe pytania. Wie, e województwo kujawsko-pomorskie jest troch w tyle odno nie realizacji inwestycji dróg krajowych. Uznała, e to bardzo dobry pomysł opracowanie kryteriów dotycz cych budowy obwodnic, ale zastanawia si , jak to si ma do tego, e nasze województwo jest troch opó nione w tej kwestii na tle kraju. Zapytała, czy w innych województwach s opracowane takie kryteria? Czy opracowanie tych kryteriów dla naszego województwa pomo e nam, czy te mo e zaszkodzi ? Zwróciła uwag , e s inwestycje, które od lat s wpisywane przez nasz Oddział GDDKiA, ale nie s realizowane, bo nie znajduj akceptacji w Zarz dzie Krajowym. Dlatego zastanawia si , czy nie powinny zosta wypracowane jednakowe kryteria dla całego kraju? Jako przykład nierealizowanej od lat inwestycji podała Gmin Sadki.

Radny **Wojciech Jaranowski** zwrócił uwagę, iż z jednej strony nie ma zjazdu z autostrady w Czarniewicach, z drugiej strony jest pobór opłat obwodnicy autostradowej Torunia. I nie odnosi się tu do wysokości tej opłaty, tj. 2 zł, lecz tego, co hamuje to ruch. Zapytał, czy jest możliwość wyeliminowania tej opłaty? Podkreślił inne miasta, tj. Wrocław, czy Poznań nie mają takiej odpłatności.

Radny **Marek Nowak** podziękował dyrektorowi, że zajmie się sprawą wycinki drzew przy drogach. Zasugerował, aby powiaty, które nie zajmą się tym problemem, nie miały możliwości skorzystania z dotacji inwestycyjnej.

Radny **Dariusz Kurzawa** powrócił do tematu obwodnicy Strzelna. Przypomniał wydarzenia z 6 grudnia 2013 r., kiedy to przez nasze województwo przeszła wichura śnieżna. Wówczas okazało się, że Strzelno jest bardzo zapalnym rejonem, ponieważ krzyżuje się tam kilka dróg krajowych i wojewódzka. Od wielu lat społeczność Strzelna zgłasza i protestuje w sprawie budowy obwodnicy miasta. Poinformował, że zarząd województwa razem z Gminą Strzelno ma przygotowany pewien projekt „bajpasu”, ale bez wizji budowy, która by w sposób bardziej dogłębny zlikwidowała problemy komunikacyjne, nie poradzi on w dłuższej perspektywie czasu zwłaszcza, kiedy zostanie dokończona obwodnica Inowrocławia i wówczas ruch ten skumuluje się w Strzelnie. Spowoduje to, po raz kolejny, zablokowanie tego rejonu. W związku z tym zapytał pana dyrektora, jak widzi możliwość budowy obwodnicy Strzelna? Jak zapatruje się, znając projekt zarządu województwa, na zmianę organizacji ruchu w mieście Strzelno? Czy jest możliwość pomocy GDDKiA w budowaniu tej mini obwodnicy?

Dyrektor Oddziału GDDKiA **Mirosław Jagodziński**: S-10, perspektywa czasowa. Z informacji, które posiadam na dzień dzisiejszy, po roku 2020. Chcemy inwestycję doprowadzić do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, aby ten etap otwierał inne etapy, jak będzie pieniądze.

Lipno. Rozmawiamy z Lipnem. Wiem, że tam sprawy są zaawansowane w zakresie współpracy. Osobiście do rozmów z Lipnem oddelegowałem mojego zastępcę ds. utrzymania, i widzę przedstawicieli Lipna dołączają do Oddziału. Tutaj, niektóre rzeczy ustalamy wspólnie. Wydaje mi się, że ten zakres, który został opracowany, w tym roku ujrzy światło dzienne.

Czarniewice. Został zgłoszony wniosek prezydenta Torunia. Wiem, że samorząd województwa tego wspiera ten wniosek. Musimy poczekać, aby określić formę czasową, czy w ogóle w tym czasie będzie akceptowany, jako oddzielny, przez panią premier. Jeżeli będzie zaakceptowany, to wówczas będzie mogła być również wskazana forma terminowa, tj. będzie mógł określić ramy czasowe. Na razie takiego zadania nie ma, więc trudno mi mówić o ramach czasowych. Jeżeli uzyska akceptację, to tak rozmawialiśmy na różnych spotkaniach, że realizując te wielkie inwestycje nie należy zapominać o rodkach umożliwiających przygotowanie inwestycji mniejszych, typu obwodnice, bo wciąż ciwo takiego postępowania została udowodniona przy Brodnicy i Inowrocławiu. Dostaliśmy pieniądze na przygotowanie. Perspektywa się skończy. Byłoby oszczędności. Można robić. Tu trzeba do lokalnych polityków, aby wspomogli, aby oprócz realizacji tych wielkich inwestycji, bo na obecną perspektywę mottem jest zapicie głównych ciągów komunikacyjnych; aby przy takim określeniu nie zapomnieć o możliwościach kierowania rodków na przygotowanie innych, drobniejszych inwestycji do tego etapu Projektuj i Buduj, aby były programy funkcjonalno-użytkowe.

Lepiej jest dla nas, jako inwestora, pielęgnować to, co się ma, aby nie stracić tego, co się ma, niż zaczynać całą sprawę od początku.

Przepraszam Komisję Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury za opuszczenie posiedzenia, ale musiałem pojechać na spotkanie z panią ministrem, która przyjechała sprawdzić postępek prac na 19 km odcinka autostrady, którym jest bardzo zainteresowana. Postaram się dojechać w wszelkiej staranności, aby przed weekendem majowym puścić tam ruch.

Kryteria. Jestem znany z tego, że nie stosuję ram, w których zaczynam funkcjonować, tylko mam swoje pomysły, propozycje. Kryteria te robi pilot owo. Nikt tego nie ma. Zmian organizacyjnych mojego Oddziału, czyli ramowy regulamin organizacyjny przygotowuję te, jako mój pomysł po wygraniu konkursu. Dzisiaj jest to ramowy regulamin dla wszystkich Oddziałów w całej Polsce. Byłoby to takie bzdurzenie, że przygotuję takie kryteria, które będą pozwalały ocenić to dla funkcjonowania gospodarki w danym województwie, a jak w danym województwie, to i w kraju. Byłoby to kryteria te będą się podobały. Pilota owo wydaję te zarządzenie, które ustala zasady bezpieczeństwa na autostradzie w momencie, kiedy jest ona jeszcze kończąca. Dodaję do tego zarządzenia załącznik, w którym jest wprost zapisane, jak powinna być realizowana organizacja ruchu. Wykonawca przyjeżdża stosuje to. W centrali GDDKiA spodobał się ten pomysł i pewnie na innych autostradach też się pojawi. Tak, więc, kryteria, które przygotuję byłoby to stan się rankingiem w kraju, w zakresie konieczności budowy obwodnic, albo w zakresie głównego rozdzielnictwa. Jeżeli byłoby taka wola, aby dzielić te drogi na województwa, to my nie będziemy mieli problemu, jak je zagospodarować, bo wprost będzie to tematy z rankingiem.

Sprawy rozliczeniowe, odpowiedzialnościowe dotyczącej korzystania z autostrady, to w tej chwili toczy się też z GTC rozmowy w Warszawie, i ma być to uporządkowane. Tak informację otrzymuję, że będzie to uporządkowane. Jest to uzależnione od prowadzonych rozmów, bo jak wspominałem, każda zmiana jest to roszczenie odszkodowawcze GTC.

Strzelno. Tu też jest współpraca GDDKiA odnośnie tej obwodnicy. Rozpoczynano tę współpracę zanim przyszedłem do Oddziału, nie deklaruję konkretnych terminów dla przyszłego inwestora, czyli dla GDDKiA. To wiadczyło tylko o tym, że tego zadania nie ma w budżecie. Samorządy przygotowują poszczególne dokumenty, nawet decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, czy raporty oddziaływania na środowisko, gdzie upływ czasu spowodowały, że nie są to do końca aktualne dokumenty. Ja do takich sytuacji nie chcę doprowadzać. Dlatego teraz, kiedy będziemy robić ranking, to te samorządy nic nie stracą, bo dostaną dodatkowe punkty za to, że mają np. aktualny raport oddziaływania na środowisko. To wszystko będzie dodawane. Dlatego nie mogę powiedzieć, że my będziemy budowali te obwodnice, natomiast inicjatywa samorządów jest warta tego, abyśmy razem z Zarządem Dróg Wojewódzkich usiedli do tego tematu i abyśmy go przedyskutowali, ustalili zasady współpracy. Ja tutaj deklaruję nasz udział w tych uzgodnieniach.

Radna **Silvana Oczkowska** przypomina, że pyta o problemy zgłaszane przez samorządy i podaje przykład Gminy Sadki. Poinformowała, że problem dotyczy tego, że te zadania są wpisywane przez nasz Oddział GDDKiA, kierowane są do Generalnej Dyrekcji w Warszawie i tam nie znajdują uzasadnienia. Od lat są wpisywane i nie realizowane. Zapytała, czy to może tak trwać w nieskończoność? Od czego zależy, czy są one do akceptacji?

Dyrektor Oddziału GDDKiA **Mirosław Jagodziński**: W tej chwili nie mając, nie proponując kryteriów innych, to nasze wszystkie wnioski inwestycyjne są oceniane przez kryteria ustalone na szczeblu Generalnej Dyrekcji w Warszawie. Tam, ta inwestycja jest, tylko nie jest na pozycji rankingowej do zrealizowania. Patrzymy z perspektywy historii i faktycznie trudno jest dopatrzeć się dużej ilości inwestycji na terenie naszego województwa. Takich poważnych inwestycji Generalnej Dyrekcji. Ale, od ubiegłego roku, proszę popatrzeć, na czymy autostradę A-1. To są rodki na dokończenie w wysokości 1,1 mld zł. Dostaliśmy 400 mln zł na obwodnicę Inowrocławia. Dostaliśmy 62 mln zł na obwodnicę Brodnicy, a droga S-5 będzie to wydatek około 4 mld zł. Tyle pieniędzy trafi do naszego województwa w ostatnim czasie.

Dziękuję bardzo za zaproszenie. Zawsze jestem do państwa dyspozycji.

Więcej pytań i uwag do przedłożonej informacji nie zgłoszono.

Następnie przystąpiono do realizacji punktów porządku obrad: Sprawozdanie z realizacji zadania Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy w 2013 (załącznik nr 10) oraz sprawozdanie z akcji szlaku 2013/2014+ (załącznik nr 11), które przygotował Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich **Mirosław Kielnik**. Sprawozdania były przedstawiane na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej oraz Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury.

Przystąpiono do zgłaszania pytań i uwag.

Radny **Stanisław Pawlak** zwrócił uwagę, że tematyka dzisiejszej sesji, to przede wszystkim sprawozdanie z realizacji zadania Zarządu Dróg Wojewódzkich. Zwrócił się do Dyrektora, który, jak podkreślił, jest zawsze bardzo dobrze przygotowany, aby powiedzieć o programie budowy dróg, o zamierzeniach na najbliższy okres finansowy, ponieważ, to co zostało wykonane jest znane, ale chodzi o to, co będzie w przyszłości. Szczególnie w kontekście nowego programu, który chce marszałek województwa uruchomić, chodzi o partnerstwo publiczno-prywatne. O kłopoty z tym związane, albo te sukcesy, które może ten program przynieść. Wyraził zdanie, że to jest bardzo ważne, szczególnie w sytuacji, gdy jeszcze jest wiele dróg do odbudowy, a pieniędzy jak wszystkim wiadomo, jest tyle, ile jest. Tu chodzi o to, żeby mieć określone pieniądze, a nikt ich nie ma za duzo, o tym też mówił dyrektor Jagodziński, jaka jest sytuacja w GDDKiA, podobnie jest tutaj. Dodał, że będzie radnym z okręgu wyborczego nr 6, czyli z Włocławka, chciałby wyrazić słowa podziękowania dla całego Sejmiku, że w lutym ubiegłego roku nastąpiło wpisanie do wieloletniej prognozy finansowej budowy dwóch dróg na długości ponad 70km, tj. droga wojewódzka nr 270 i nr 269. Do tego dochodzi jeszcze droga wojewódzka nr 265, która jest trochę opóźniona w realizacji, od Brzezia Kujawskiego do Kruszyna, do Kowala i dalej do granicy województwa kujawsko-pomorskiego. Poprosił aby dyrektor powziął to z obwodnic, o które był pytany wcześniej dyrektor Jagodziński. Chodzi o obwodnicę Brzezia Kujawskiego, która ma spełnić te wszystkie drogi wojewódzkie i drogi krajowe w okolicach Brzezia Kujawskiego. Zapytał jak widzi dyrektor ZDW możliwość realizacji tego przedsięwzięcia? Dodał, że dyrektor Jagodziński sam przyznał zresztą, i wcześniej w rozmowie i tu publicznie, że ta obwodnica jest bardzo potrzebna, ale z drugiej strony mówi, że nie ma na ten cel rodków. A przecież droga krajowa nr 62, dalej, w kontekście obwodnicy Strzelna, o którą pytał wicemarszałek Dariusz Kurzawa, od Kruszycy do Strzelna, nawet była pokazana, jako droga krajowa, ale jak było pokazane, ma niskie obciążenie. Zwrócił uwagę, że nie chciałby przeciągać dyskusji, ale jego zdaniem, ona ma niskie obciążenie, dlatego, że te drogi nie da się jechać.

I znaczna część transportu porusza się do Strzelna przez Inowrocław, i dalej do Kruszwicy, czyli kierowcy nadrabiają drogi, po to, aby te drogi nie jechały.

Radny **Wojciech Jaranowski** powiedział, że radny Stanisław Pawlak odniósł się do dróg z rejonu Włocławka: nr 270, nr 269, nr 265. Dodał, że chciałby zapytać o program pilotażowy w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego. Na jakim etapie znajduje się ten program? Jakie drogi w ramach 270km mają być realizowane? Czy jest już wiadomo, które drogi będą realizowane? Czy chodzi o wcześniejsze wymienione drogi? Czy będą realizowane oddzielnie?

Dyrektor ZDW **Mirosław Kielnik** odpowiedział, że rozumie to, że oczekiwane było by takie, aby tematem spotkania czy rozmowy o drogach wojewódzkich była w zasadzie perspektywa, przyszłość i to, co zamierza się zrobić. Dodał, że tematy, które są przedmiotem dzisiejszej sesji obejmują zakres tego, co zostaje zrobione, ale może w tej chwili podzielić się swoją wiedzą na ten temat. Odnośnie partnerstwa publiczno-prywatnego powiedział, że jest przygotowywane i prowadzone bezpośrednio przez Urząd Marszałkowski i Departament. A zadaniem ZGW jest sprawnie, w miarę posiadanych środków, zarządzać istniejącą infrastrukturą. Tak, jak radny Stanisław Pawlak zauważył w tej chwili w projektowaniu, od ubiegłego roku, są dwa zadania związane z jego wypowiedzią, tzn. droga wojewódzka nr 269 i nr 270. Droga wojewódzka nr 265 oczywiście już jest zaprojektowana i ZDW oczekuje na pozwolenie na budowę. A jak rozumie, odcinek od Kowala do granicy województwa, to będzie kolejny etap projektowania w nowej perspektywie. Dodatkowo, wszystkie te zadania wpisane są w program partnerstwa publiczno-prywatnego. Istotną kwestią, którą Urząd Marszałkowski w tej sprawie wprowadził uwzględnienie przebudowy tych dróg, czyli to jest uwzględnienie przebudowy blisko 80km dróg oraz budowy 12 nowych odcinków. Chodzi tu o obwodnice miast wzdłuż tych dróg. Z tego, co mu wiadomo, a pewnie dyrektor Janusz Czajkowski to potwierdzi, aktualnie toczy się postępowanie, którego zadaniem jest wyłonienie dwóch potencjalnych podwykonawców i zaproszenie do dialogu konkurencyjnego, którego celem będzie zaproponowanie ostatecznego rozstrzygnięcia i zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym. Wyraził nadzieję, że stanie się tak od nowego roku budżetowego. Dlaczego? Dlatego, że jako zarządca dróg upatruje w tym programie niezwykły szans na to, aby w sposób radykalny przebudować drogi wojewódzkie i nadać inne tempo tym przebudowom. Jeśli okaże się, że pozytywne rozstrzygnięcie pozwoli na rozszerzenie tego eksperymentu, to wydaje się, że będzie można podjąć kolejne drogi. Jeśli chodzi o perspektywę dla innych zadań, to chciałby przypomnieć, że w tej chwili ZDW oczekuje na pozwolenie na budowę dla 8 zadań, o łącznej długości blisko 220km, o wartości 1 mld zł. Jeśli mówi o 200km i wyniesieniu ich do parametrów drogi wojewódzkiej, czyli tym najbardziej istotnym parametrem jest... no nie. ZDW musi przejmować ruch z dróg krajowych i z autostrady. A więc, jeśli to ma kosztować takie pieniądze, to każde nowe zadanie musi być poparte środkami na ich realizację. I w partnerstwie publiczno-prywatnym można upatrywać szans na to, że te pieniądze się znajdą.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej **Janusz Czajkowski**, w uzupełnieniu informacji o partnerstwie publiczno-prywatnym powiedział, że jest to bardzo duży projekt pilotażowy przygotowywany przez zespół, którym kieruje skarbnik województwa, w którego skład sam wchodzi oraz pracownicy z Wydziału Zamówień Publicznych. Przebieg przetargu, który się w tej chwili toczy, jest bardzo skomplikowany. Na wstępie ofert zgłosiło się 9 potencjalnych firm, bardzo dużych, których

zgodnie ze SIWZ kapitał początkowy i możliwości finansowe muszą być bardzo wysokie, minimum 150 mln złotych rocznie na rozpoczęcie działania. To spowodowało, że zgodnie z postępowaniem miało być wyłonionych 5 firm, które by mogły dalej uczestniczyć w postępowaniu na zasadzie brania udziału z zespołem przygotowującym projekt do dalszych negocjacji. Niestety w tej chwili coś się zahamowało, ponieważ były odwołania od dokonanego wyboru. Były dwa procesy przed Krajowym Izby Odwoławczej. Jedno postępowanie Urząd wygrał w drugim wskazano na pewne uzupełnienia i realizacji - te, które zostały ujawnione w sentencji Krajowej Izby Obrachunkowej. Dodać może przewlekłą i skomplikowaną procedurę samego wyłonienia partnera publicznego, bo po wyłonieniu i po przeprowadzeniu negocjacji, dopiero będzie określony SIWZ i partnerzy, którzy są wybrani po tych negocjacjach, będzie uprawnieni do tego, aby brać udział dalej w przetargu. Sprawa dla partnera jest dosyć ciekawa, z uwagi na to, że jest to duży kontrakt na wiele lat - ponad 30. A obszar - to praktycznie dawne województwo wrocławskie. Dlaczego ten obszar? Dlatego, że zrobiona została bardzo dokładna analiza razem z firmami konsultingowymi: stanu technicznego, obciążenie, możliwości infrastrukturalnych, możliwości ekonomicznych tych obszarów. Ten obszar wybrano, jako obszar, który ma stan dróg najtrudniejszy, najbardziej obciążony i wymagający radykalnego podejścia i przebudowy. Jak wiadomo, średnio każda wojewódzka ma w administracji około 300km dróg wojewódzkich i praktycznie jest tak, że województwo wrocławskie jest objęte w 95% tym programem pilotażowym. Była też mowa wcześniej o drogach wojewódzkich nr 265, nr 269, nr 270. Nie zostały zatrzymane proces projektowania, pomimo tego, że zadania są wpisane do budżetu, ale w programie partnerstwa publiczno-prywatnego zawarli wiadomości o informacjach, że te drogi będą zaprojektowane i po wyborze partnera, będzie on miał możliwość, w każdej chwili, nanoszenia pewnych poprawek czy pewnych technicznych swoich warunków do tych projektów, które są zamówione. Podkreślić może bardzo zależy wszystkim na tym, aby jeszcze w tym roku wyłonić tego partnera publiczno-prywatnego. Ale jest jeszcze duży ogrom zadań. Zbliżyć się do podpisywania umowy, będzie musiało być opracowana cała strategia finansowania partnerstwa, na co Sejmik będzie wyrażał zgodę.

Radna **Silvana Oczkowska** dodaje, że zagadnienia, o których mówi dyrektor Mirosław Kielnik były omawiane na posiedzeniu Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury w dniu 9 kwietnia br. Podkreśla, że członkowie Komisji z uznaniem odnieśli się do działań Zarządu Dróg Wojewódzkich. Dodać może, że bardzo cieszy fakt, że zarówno w Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy dyrektor Mirosław Jagodziński, jak i dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich Mirosław Kielnik, to tak kreatywne osoby, do tego umiejętnie rozmawiają ze społeczeństwem, z samorządami. Bo to jest bardzo ważne. Tematy, które wcześniej budziły wiele emocji i bardzo często niezadowolone, teraz udaje się dzięki bardzo dobrej współpracy rozwinąć i uczyć się sobie, jako radni i też Sejmikowi, aby tak być postrzeganym w terenie, jak poprzez tę instytucję naszego samorządu. Serdecznie za to podziękować.

Radny **Stanisław Pawlak** odnośnie zimowego utrzymania dróg zapytał, czy wykonawcy, którzy są wybierani w przetargach, są w jaki sposób kontrolowani przez Zarząd Dróg Wojewódzkich i przez jego terenowe oddziały? Chodzi o to, czy są stosowane GPS? System informacji, który pozwala sprawdzić, gdzie dany sprzęt się znajduje? Przypomniał, że na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej był ten temat poruszany, ale odpowiedź nie była wyczerpująca. Zapytał, jak to jest, że niegłuch nie pada, ale się nie odnieca? niegłuch przestaje padać i dopiero wyrusza się do odniecania? Czy to

reguluj jakie przepisy? Czy są jakie zasady, aby było taniej w zakresie zimowego utrzymania dróg? Jak widać, pieniądze na zimowe utrzymanie dróg wydawanych jest coraz więcej w porównaniu z latami poprzednimi. Podkreślić jego troskę zmierza ku temu, że jeśli się za coś płaci, to trzeba płacić za efektywną pracę. A jeśli tak, to, jaki jest system kontroli nad tymi, którzy te usługi świadczą?

Dyrektor ZDW **Mirosław Kielnik** odpowiedział, że ZDW płaci za efektywną pracę. Wspierany jest w rozliczaniu się z wykonawcami sygnalizatorami GPS. Są montowane na nośnikach wykonawców w całym rejonie. W tej chwili w specjalnym oprogramowaniu komputerowym jest możliwość ledzenia na bieżąco każdego pojazdu biorącego udział w akcji zimowego utrzymania dróg. ZDW idzie o krok dalej i podczas najbliższej akcji zimowej będą instalowane na nośnikach również sygnalizatory, które będą informowały o pracy samych urzędników, czyli np. czy piętrowy jest opuszczony, czy nie; czy rozsypywarka jest włączona czy nie. Będzie rozszerzony cały zakres monitorowania pracy. Tym bardziej, że umowy są zawierane z partnerami zewnętrznymi. Jeśli mówi o kosztach, aby to zobrazować, co jest w przekazanej prezentacji, to np. czas pracy jednostek 27 stycznia br., kiedy pracowały w ciągu doby około 57 jednostek sprzętu do zimowego utrzymania, to jedna godzina pracy całego zespołu wyniosła 12,5 tys. zł. A akcja utrzymania zimowego dróg trwała wtedy przez 20 godz., co kosztowało blisko 250 tys. zł. To są te koszty, które ku bolączce ZDW zimą zdejmują, bo jeżeli cały budżet utrzymania zimowego dróg Zarządu Dróg Wojewódzkich, to jest 14 mln zł z tego 7,5 mln zł trzeba przeznaczyć na zimowe utrzymanie. A to oznacza, że na inne czynności związane z bieżącym utrzymaniem po prostu już nie ma środków. Odnośnie standardów wyjaśnił, że to, kiedy sprzęt wyjeżdża i kiedy rozpoczyna się zimowe utrzymanie i akcja zimowego utrzymania regulują w zasadzie dwa akty prawne: Zarządzenie nr 46 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1994 r., a także Protokół ustaleń z posiedzenia Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 14 listopada 2012 r. Na podstawie tych dwóch aktów prawnych ustala się standardy zimowego utrzymania, o których informowani są wszyscy partnerzy ZDW, w tym wszystkie samorządy: burmistrzowie, prezydenci, inni zarządcy dróg. Raz w roku wydawany jest jesienią informator, w którym zawarte są informacje, do jakiego standardu każda droga z 90 dróg, którymi ZDW zarządza, jest przypisana. A te standardy obowiązują także w Kujawsko-Pomorskiem na drogach wojewódzkich, tj. drugiej i trzeciej. W drugim standardzie są odnotowane drogi na całej szerokości i na całej długości. I odstępstwa, jakie mogą wówczas nastąpić, to jest 2-4 godzin od ustąpienia zjawiska atmosferycznego albo od ustania opadów. Dlatego też niekiedy jest tak, że opady jeszcze trwają, a np. akcji zimowej się nie prowadzi. Chociaż robi się wszystko, aby nie dopuścić do zagrożenia związanego z tym faktem. Dodaje, że w ocenie ZDW ostatnie trzy lata zimowego utrzymania zakończyły tym, że o blisko 50% jest mniej zdarzeń, które skutkują wypłacaniem odszkodowań z ubezpieczenia kujawsko-pomorskiego. Dodaje, że od dwóch lat nie odnotowano żadnych zdarzeń tragicznych w skutkach, których przyczyną byłoby wskazanie na nieprawidłowe utrzymanie dróg i nieprawidłowe prowadzenie utrzymania zimowego dróg przez ZDW.

Radny **Mariusz Trębczyński** powiedział, że idea partnerstwa publiczno-prywatnego polega na tym, że w przedsięwzięcie publiczne swoje środki angażuje przedsiębiorca prywatny. Ale potem po zakończeniu inwestycji odzyskuje je powiększone o kwotę, która wynika z ustalonej kontraktem stopy zwrotu. Jakie będzie źródło pochodzenia środków, które partner prywatny będzie odzyskiwał po zakończeniu tych inwestycji drogowych?

Dyrektor ZDW **Mirosław Kielnik** odpowiedział, że rozumie, że rodzim b d przede wszystkim rodki bud etowe.

Dyrektor **Janusz Czajkowski** zwrócił się do radnego z pro b , aby skierował to pytanie na pi mie do skarbnika województwa.

Dyrektor ZDW **Mirosław Kielnik** na koniec podzi kował radnym za współprac podkre laj c, e w codziennym trudzie pracy, ZDW odczuwa wsparcie w kontaktach z lokalnymi samorz dami, gdzie radni mają bardzo wiele kontaktów. Bardzo serdecznie za to podzi kował, prosz c, aby w takiej atmosferze dalej współpracowa . Podzi kował również Przewodnicz cej Komisji Polityki Regionalnej, Rozwoju Województwa i Infrastruktury Silvanie Oczkowskiej za ciepłe sów. Podkre lił e jest to mobilizuj ce i mił uszyjsze tak opini .

Przewodnicz ca sejmiku **Dorota Jakuta** podzi kowała dyrektorowi Mirosławowi Kielnikowi za przedstawion informacj i przyst piła do realizacji kolejnego punktu porz dku obrad, tj. Sprawozdanie z realizacji programu wojewódzkiego pn. sRówne szanse. Program działania na rzecz osób niepełnosprawnych do 2020 roku+, za rok 2013. (zał nr 12) Materiał radnym został przekazany. Komisja Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa zapoznają się i pozytywnie zaopiniowały sprawozdanie.

Pytania uwag nie zgłoszono.

Następnie przystąpiono do realizacji kolejnego punktu porz dku obrad, tj. Sprawozdanie z realizacji sProgramu współpracy samorządu województwa kujawsko-pomorskiego z organizacjami pozarządowymi na rok 2013+ oraz cz ciowego sprawozdania z realizacji sWieloletniego programu współpracy samorządu województwa kujawsko-pomorskiego z organizacjami pozarządowymi na lata 2011-2015+ (zał nr 13) Materiał radnym został przekazany. Komisja Pracy, Pomocy Społecznej i Bezpieczeństwa zapoznają się i pozytywnie zaopiniowały sprawozdanie.

Pytania uwag nie zgłoszono.

Z kolei przystąpiono do podjęcia uchwały w sprawie powierzenia prowadzenia zadania publicznego w zakresie realizacji projektu: sPoprawa bezpieczeństwa na drogach publicznych poprzez wybudowanie dróg rowerowych . droga Toru . Chejń a z odgą zieniem do m. Kamionki Małej+ -druk nr 30/14 (zał nr 14).

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej **Janusz Czajkowski** poinformował radnych, i przedł ony projekt uchwały jest ju trzeci , tego typu przygotowan uchwał dotycz c budowy przez toru skie starostwo powiatowe ci gu cie ek rowerowych. Jest to kolejne zadanie, które dotyczy poprawy bezpieczeństwa na drogach publicznych poprzez wybudowanie dróg rowerowych na trasie Toru -Chejń a z odgą zieniem do miejscowości Kamionki Małe nad jeziorem. Dotyczy powierzenia wykonania i realizacji zadania przez budow tych dróg rowerowych starostwu toru skiemu, jako liderowi tego przedsię wzię cia.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział, i rozumie, e porozumienie dotyczy eksploatacji wybudowanych ju wcze niej dróg rowerowych i chodników.

Dyrektor **Janusz Czajkowski** potwierdził e tego dotyczy porozumienie.

Radny **Stanisław Pawlak** wobec tego zapytał z jakich ródey finansowych realizowane jest zadanie budowy tych dróg rowerowych przy drogach wojewódzkich?

Dyrektor **Janusz Czajkowski** odpowiedział, że jest specjalny program poprawy bezpieczeństwa na drogach, który realizuje starostwo powiatowe w ramach starej perspektywy RPO. Czyli, musi być zakończona i rozliczona cała inwestycja do września 2015 r. Dwie drogi są już zrobione, tj. Toruń - Unisław i Toruń - Osiek (w maju do oddania).

Radny **Stanisław Pawlak** zapytał, dlaczego w przedłożonym dokumencie nigdzie nie jest napisane o sposobie finansowania budowy tych dróg?

Dyrektor **Janusz Czajkowski** odpowiedział, że jest napisane. Wyjaśnił i zacytował uchwałę, jest projekt porozumienia, w którym jest napisane, że jest to realizacja zadania znajdującego się na liście projektów kluczowych RPO Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział, że radni tego porozumienia nie mają. Wyjaśnił i chciałby wiedzieć, w jakiej wysokości zadanie to finansuje Województwo, Powiat i Gmina.

Dyrektor **Janusz Czajkowski** odpowiedział, że przekazał do Kancelarii Sejmiku komplet dokumentów.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział, że jest to takie wybiórcze działanie, bo każda gmina, czy powiat, czy gmina wszedłaby w taki projekt. Wie, że w innych miejscach była samorządowa inicjatywa drogowa (DIS), gdzie trzeba mieć swoje własne środki, aby wybudować chodnik wzdłuż drogi wojewódzkiej. Zapytał, na czyj program powołuje się pan dyrektor?

Dyrektor **Janusz Czajkowski** odpowiedział, że jest to program województwa, w ramach RPO. Jest to trzecie zadanie kluczowe, które radni zatwierdzili.

Radny **Stanisław Pawlak** powiedział, że już teraz tego radni nie odwrócą. Ale, zwrócił uwagę, że w jednym miejscu budowane są te chodniki od dłuższego czasu, a w innych miejscach województwa musi być DIS.

Dyrektor **Janusz Czajkowski** wyjaśnił, że program ten realizują również Bydgoszcz, jak i Związek Gmin Nadwiślańskich. Zwrócił uwagę, że nie zawsze droga rowerowa, którą realizuje powiat biegnie tylko przez drogi wojewódzkie. Dlatego samorząd województwa daje w zarządzenie tylko te odcinki, które są przy drogach wojewódzkich. Jako przykład podał, że gdy Związek Gmin Nadwiślańskich budował drogę rowerową, również z projektu kluczowego RPO, to był tam tylko 800 m wzdłuż drogi wojewódzkiej, a pozostałe były innymi kategoriami dróg.

Radny **Jan Wado** zapytał, czy dobrze rozumie, że uchwała dotyczy powierzenia... w sensie... powierzenia terenu?

Dyrektor **Janusz Czajkowski** wyjaśnił, że dotyczy powierzenia pasa drogowego na czas realizacji zadania. Środki na ten cel nie pochodzą z budżetu województwa. Partnerzy realizujący projekt kluczowy, na który otrzymali odpowiednie dofinansowanie i mają odpowiednie umowy. Samorząd województwa daje tylko do zarządzenia ten odcinek drogi.

Radny **Leszek Pluciński** powiedział, że chciałby uspokoić. 85% tych projektów, jest to Unia Europejska, a pozostałe to partnerstwo gmin i powiatów, bo to byłby początek projektu kluczowego, który zgłosił powiat toruński. W zakresie dróg wojewódzkich to jest niewielki procentowy udział budżetu województwa, ale to są duże pieniądze. Natomiast, szczegółowe rozpisanie gdzie, kto, na jakim odcinku ile płaci w ramach tego porozumienia było przekazane radnym mailowo. Stąd nie wie, dlaczego tu radni go nie mają.

Więcej pytań i uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania uchwały zawartej w druku 22/14. Wynik głosowania: 18 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik podjął uchwałę.

Następnie przystąpiono do podjęcia uchwał pozytywnie zaopiniowanych przez komisje, do których radni nie wniesli żadnych pytań ani uwag:

- w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Aleksandrów Kujawski - druk nr 22/14 (załącznik nr 15); wynik głosowania: 21 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Brzeźno Kujawski - druk nr 23/14 (załącznik nr 16); wynik głosowania: 21 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Kowal - druk nr 24/14 (załącznik nr 17); wynik głosowania: 21 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Lubanie - druk nr 25/14 (załącznik nr 18); wynik głosowania: 22 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Lubie Kujawski - druk nr 26/14 (załącznik nr 19); wynik głosowania: 22 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Waganiec - druk nr 27/14 (załącznik nr 20); wynik głosowania: 22 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Wąpczawek - druk nr 28/14 (załącznik nr 21); wynik głosowania: 22 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie udzielenia pomocy finansowej Gminie Raciążek - druk nr 29/14 (załącznik nr 22); wynik głosowania: 22 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących.

Sejmik podjął ww. uchwały.

Z kolei przystąpiono do podjęcia uchwały w sprawie wieloletniego Programu Rozwoju Bazy Sportowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2016 r. - druk nr 32/14 (załącznik nr 23).

Naczelnik Wydziału Sportu **Marcin Drogorób**, w związku z omyłką pisarską, w imieniu Zarządu Województwa zgłosił autopoprawkę do przedłożonego projektu uchwały. W pozycji nr 21 załącznika jest napisane: boisko wielofunkcyjne w Brodnicy, a powinno być boisko wielofunkcyjne w miejscowości Byłkowo.

Radny **Jan Wado** zapytał, czy boiska wielofunkcyjne, to boiska typu Orlik?

Naczelnik **Marcin Drogorób** wyjaśnił, że boiska wielofunkcyjne różnią się od boiska piłkarskiego typu Orlik. Te drugie składają się z dwóch boisk, a boisko wielofunkcyjne to takie, które jest czy może być do gier zespołowych typu koszykówka, piłka ręczna, piłka nożna. Nawierzchnia jest również dostosowana tak, aby jak najszerszej korzystała z takich obiektów.

Więcej pytań ani uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania uchwały wraz ze zgłoszoną autopoprawką. Wynik głosowania: 25 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Radny Mariusz Trzczyński poprosił o odnotowanie w protokole jego głosu, gdy aparatura elektroniczna nie uwzględniła jego głosu. Stąd wynik głosowania: 26 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik podjął uchwałę.

Następnie przystąpiono do podjęcia uchwał pozytywnie zaopiniowanych przez komisje, do których radni nie wniesli żadnych pytań ani uwag:

- w sprawie nadania Odznaki Honorowej za Zasługi dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego (Hannie Chmielnik) - druk nr 6/14 (załącznik nr 24); wynik głosowania: 17 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie powierzenia przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, a przy tym przez Województwo Pomorskie wykonania zadań dotyczących rewitalizacji i promocji ródł wodnej relacji zachód - wschód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiłany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski) na odcinku położonym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego - druk nr 34/14 (załącznik nr 25); wynik głosowania: 18 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących.

Sejmik podjął uchwałę

Kolejnym punktem porządku obrad było podjęcie uchwały w sprawie wnoszenia wkładów pieniężnych przez Województwo Kujawsko-Pomorskie do spółki Kujawsko-Pomorska Sieć Informatyczna Sp. z o.o. z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego - druk nr 35/14 (załącznik nr 26).

Radny **Stanisław Pawlak** zapytał, czy projekt ten został zaopiniowany przez komisję Sejmiku?

Wiceprzewodniczący **Ryszard Bober** odpowiedział, że Komisja Budżetu i Finansów odbyła w tym celu posiedzenie w dniu dzisiejszym, opiniując ww. projekt uchwały jednogłośnie pozytywnie.

Radny **Adam Banaszak** zapytał, ile wynosi w tej chwili kapitał zakładowy tej spółki? Jak wygląda struktura udziałowa? Ile wynoszą dotychczasowe nakłady?

Skarbnik **Paweł Adamczyk** poinformował, że w chwili obecnej, kapitał po zmianach wynosi około 14 mln zł. Kiedy była to mieszana spółka. Zostało to uporządkowane i teraz w 100% jest to własność samorządu województwa.

Wobec pytań uwag nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania. Wynik głosowania: 23 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących.

Sejmik podjął uchwałę

Z kolei przystąpiono do podjęcia uchwały w sprawie powołania doraźnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz jej składu osobowego - druk nr 1/14 (załącznik nr 27).

Przewodnicząca Sejmiku **Dorota Jakuta**, po uzgodnieniach z przewodniczącymi klubów radnych poprosiła w uzupełnienie zapisu § 1: w liczbie 8 radnych, a w § 2 wykreślenia pkt 9 i 10.

Pytań uwag do przedłożonego projektu uchwały nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania. Wynik głosowania: 21 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik podjął uchwałę.

Przewodnicząca Sejmiku ogłosiła przerwę w obradach w celu ukonstytuowania się powołanej Komisji, tj. wyboru przewodniczącego i wiceprzewodniczącego Komisji.

- przerwa -

Po przerwie przystąpiono do podjęcia uchwały

- w sprawie powołania przewodniczącego doraźnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego - druk nr 2/14 (załącznik nr 28); z uzupełnionym, na wniosek doraźnej Komisji, zapisem § 1 o nazwisko: Grzegorza Gac; wynik głosowania: 24 za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących,

- w sprawie powołania wiceprzewodniczącego doraźnej Komisji Polityki Miejskiej Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego - druk nr 3/14 (załącznik nr 29); z uzupełnionym, na wniosek

dora nej Komisji, zapisem § 1 o nazwisko: Silvan Oczkowski ; wynik głosowania: 25 za+, 0 przeciw, 0 wstrzymujących.

Sejmik podjął ww. uchwałę.

Z kolei przystąpiono do podjęcia stanowiska w sprawie pomocy dla International School of Bydgoszcz (zażalenie nr 30).

Przewodniczący klubów radnych uzgodnili treść stanowiska . w zażaleniu nr 30a.

Pytania uwag do stanowiska nie zgłoszono.

Przystąpiono do głosowania. Wynik głosowania: 25 za+, 0 przeciw, 0 wstrzymujących. Sejmik przyjął stanowisko jednogłośnie.

Przewodnicząca Sejmiku **Dorota Jakuta** przystąpiła do realizacji 27 punktu porządku obrad, tj. Informacja o zgłoszonych interpelacjach i zapytaniach. (zażalenie nr 31)

Nikt z radnych nie zgłosił uwag.

Przewodniczący Sejmiku **Dorota Jakuta** przystąpiła do realizacji punktu 28 porządku obrad, tj. Interpelacje i zapytania Radnych.

Radny **Wojciech Jaranowski** odniósł się do Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. Powiedział, że samorządowcy z różnych szczebli oczekują opracowania wytycznych do Strategii rozwoju obszarów gospodarczych. Zapytał, czy będą takie wytyczne? Jeśli tak, to, kiedy można się ich spodziewać ?

Radny odniósł się do kwestii ZIT-ów: subregionalnych i powiatowych. Zapytał, jakie kryteria i wskaźniki będą decydowały o podziale środków? Czy będą brane pod uwagę wskaźniki czy konkretne projekty? Dodał, że takie pytania pojawiają się na spotkaniach z samorządowcami, w których uczestniczył wspólnie z radnym Stanisławem Pawlakiem w powiecie wrocławskim, na których samorządowcy na te tematy dyskutowali. Stąd te prośba kierowana do Marszałka Województwa, aby w kolejnym spotkaniu planowanym 24 kwietnia br. uczestniczył przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego pracujący nad RPO - dyrektor Rafał Pietrucie .

Radny **Stanisław Pawlak** zwrócił się z prośbą do Marszałka o pisemną informację odnośnie działalności spółki Pałac Wieniec Sp. z o.o. Wskazana spółka była powołana do dawno temu. Jej siedziba jest w Toruniu. Jak wynika z odpowiedzi na interpelację radnego Wojciecha Jaranowskiego, to pałac w Wieniuku po raz kolejny zmienił przeznaczenie. W związku z tym zapytał, co spółka Pałac Wieniec wykonuje do tej pory na rzecz pałacu i parku w Wieniuku? Jakie są efekty pracy tej spółki? Kto finansował spółkę ? Jeśli tak, to, w jakim zakresie? Ile pieniędzy przeznaczono na pałac w Wieniuku? Jaki zakres inwestycji i prac został wykonany przez ostatnie dwa lata? Poprosił o przekazanie wskazanego rozliczenia, a także przekazanie wszystkim radnym.

Radny **Wiesław Murawski** powiedział, że ku końcowi zmierza remont linii kolejowej nr 207 z Torunia do Grudziądza. Zapytał, czy w ramach tego remontu przewiduje się również zadanie peronów? Wszystkie perony na stacjach na tej linii są niosione przez deszcz, wiatr, mroź, z wyjątkiem stacji Chejma. Od stacji Grudziądz - Mniszek do stacji Łysomice nie ma żadnej wiaty. Zapytał, czy w ramach tego remontu przewiduje się zadanie peronów?

Radna **Lucyna Andrysiak** powiedziała, że wspólnie z radnym Silvanem Oczkowskim uczestniczyła w uroczystości powitania mistrzów w podnoszeniu ciężarów . braci Zielińskich. W czasie rozmowy o warunkach uprawiania tego sportu - podnoszenia ciężarów, trener zawodników

zwrócić uwagę na to, że są lokalnymi patriotami. Podkreślają, że od momentu, kiedy Adrian Zieliński zaczął wygrywać zawody nie opuszcza Mroczy. Ale jak długo tak jeszcze będzie? Otrzymał już propozycje, aby zmienić barwy klubu, np. na kluby niemieckie. Na dzisiaj takiej decyzji jeszcze nie podejmuje. Ale wszyscy uczestniczący w spotkaniu samorządowcy zwracali uwagę na to, że należy się poważnie zastanowić nad tym, co robić, aby bracia Zielińskich – gwiazdy sportu w podnoszeniu ciężarów – olimpijczyków, mistrzów świata, mistrzów Europy, zachęcić by pozostali w naszym regionie. Chodzi o ich wynagrodzenia. Poziom wynagrodzenia młodszego z braci to jest ok. 2 tys. zł, a starszy z braci może zarabiać niewiele więcej. Jeśli ich kariera potrwa do olimpiady w Rio de Janeiro, to potem nie wiadomo, czy nadal będą chcieli zostać w naszym regionie, a są na pewno wspaniałymi ambasadorami Mroczy, powiatu nakielskiego i naszego regionu. Dodają, że systemowe rozwiązania należy do ministerstwa sportu, ale czy samorząd województwa może zauważyć, że są takie gwiazdy sportu w naszym regionie? Jak z naszego poziomu można byłoby im pomóc?

Radny **Jan Wado**, w kontekście m.in. RPO wersji 4.0. zapytał na ile w projekcie RPO 4.0. jest jakieś zielone światło dla wsparcia budowy, przebudowy oraz remontów dróg lokalnych? Zakłada, że pewnie niewiele ze względu na ograniczenia wydatkowe. Przypomniawszy marszałek województwa na spotkaniach z samorządowcami sugerował czy obiecywał zastanowienie się nad mechanizmem wewnątrzwojewódzkim wsparcia dla dróg lokalnych. Czy w tej materii Marszałek miałby coś pozytywnego do zakomunikowania, czy na razie jest konstans, czyli negatywnie? Podkreślił, że obecna sytuacja grozi tym, że w 2020 roku spójność terytorialna z poziomem wsi będzie gorsza niż jest aktualnie. Jest to dosyć poważny problem.

Nawiązując do polityki terytorialnej w ramach RPO, na którą zarząd województwa się zdecydował czy w tym, co na roboczo można nazywać kontraktem powiatowym, można spodziewać się tylko rozpisania zadań samorządów lokalnych, czyli gminnych oraz powiatowych oraz podmiotów obracających się w tym obszarze, czy też ten kontrakt będzie również zabezpieczał i zapewniał zadania samorządu województwa, przewidziane do realizacji w latach 2014-2020, de facto 2015-2020 na terenie danego powiatu?

Radna **Elbieta Krzyżanowska**, jako przewodnicząca Komisji Kultury i Dziedzictwa Narodowego zapytała, jak wygląda sytuacja odnośnie drugiej tury naboru wniosków na ochronę zabytków? Poprosiła o odpowiedź na piśmie.

Następnie radna odnosiła się do Portu Lotniczego w Bydgoszczy w kontekście dokapitalizowania przez samorząd województwa zapytała, czy inni udziałowcy również podjęli decyzję o dokapitalizowaniu spółki? Jakież dzięki temu będzie można zrealizować inwestycje w następnej perspektywie finansowej w latach 2014-2020? Czy niedokapitalizowanie Portu przez pozostałych udziałowców będzie miało jakiś negatywny wpływ na te decyzje?

Marszałek **Piotr Całbecki**, odnośnie spółki Pałac Wieniec Sp. z o.o. wyjaśnił, że rzeczywiście jest spółka celowa, która została zawiązana przez Toruńską Agencję Rozwoju Regionalnego po to, aby przeprowadzić adaptację, renowację zabytku z przyległościami. Przy czym, również jest prawdą, że po wykonaniu pewnych prac przygotowawczych, zabezpieczających park, jak i dwa zabytki, spółka zaprzestaje realizacji tego projektu, głównie ze względu na zagrożenie, iż będzie to projekt realizowany w oparciu o wysoką pomoc publiczną. Zagrożenie byłoby takie, że będzie to miało charakter funkcji hotelowej ze SPA. Na co nie byłoby środków, ani możliwości wsparcia takiego zakresu inwestycji

z funduszy unijnych. Poszukiwano, więc, dalej, może ci by ten obiekt zagospodarować i uchronić przed dalszą degradacją. W tej chwili trwają już ostatnie prace nad utworzeniem w tym miejscu instytucji kultury, która byłaby filią którejś z już istniejących. Dodać by koncepcja będzie przedstawiona, jak już będzie ostatecznie zatwierdzona przez zarząd województwa. Jest propozycja, aby utworzyć w Wiercu podwójcąwskie centrum muzyki, by w ten sposób zaadaptować cały park na funkcje kulturalne. Wyrażam nadzieję, że to już będzie ostateczna koncepcja, co do zagospodarowania tego obiektu. Rzeczywiście do tej pory sprawy dość niefortunnie się układają z różnych powodów. Byli poszukiwani prywatni inwestorzy, którzy by go odkupili, z przeznaczeniem na funkcje wcześniej już omówione, ale niestety te pomysły nie doszły do skutku, ponieważ nie było żadnej poważnej oferty. Zarząd województwa przedstawi koncepcję, jak tylko będzie już ostatecznie opracowana. Zamierza się tam stworzyć miejsce podobne do Szafarni czy Lubostronia, które byłoby terytorium kultur w obszarze głównie muzycznym, jak również, które pełniłoby funkcje konferencyjne i wystawiennicze. Ważne jest w tej chwili to, że kończące jest opracowanie koncepcji i ostateczna wizja będzie realizowana.

W kwestii RPO i ZIT-ów subregionalnych i powiatowych wyjaśnię te wszystkie kryteria w trakcie opracowywania. Ostatecznie zostaną przedstawione wszystkim zainteresowanym. Ważne jest to, że za ZIT-em bydgosko-toruńskim w tej chwili będą przyjmowane delimitacje i formy porozumienia w zakresie tworzenia ZIT-ów subregionalnych. Widać, że tam jest wielka wola do zawierania porozumień, głównie opartych o założenia projektowe i programowe. Które z tych projektów będą wdrażane w życie, to ostatecznie zdecyduje zarząd województwa z sejmikiem. Należy pamiętać, że ZIT-y, które będą finansowane w ramach RPO - w ramach polityki terytorialnej - to nic innego, jak realizacja Strategii rozwoju województwa, w której zostaną określone priorytety. I tym priorytetom muszą być podporządkowane wszystkie strategie subregionalne. Inaczej nie zbuduje się mapy województwa z puzzli subregionów, jeżeli będą inne kryteria oceny brane pod uwagę. Te kryteria są jasno sprecyzowane. Dodać by obecnie na spotkaniach przedstawicieli samorządu województwa jest permanentna, ale uczestniczenie we wszystkich spotkaniach jest fizycznie niemożliwe. Odebrała się już tura spotkań przygotowawczych. Kończą się przygotowania do zawarcia ostatecznego porozumienia. Należy również pamiętać, że ZIT-y subregionalne wynikają tylko i wyłącznie z woli współpracy poszczególnych samorządów. Zarząd Województwa nie może niczego narzucać. W tej chwili jest już kilka określonych. W zasadzie nie ma miejsca w regionie, gdzie wójt czy starosta czy burmistrz nie byłby zainteresowany tak współpracą.

Jeżeli chodzi o wysokość alokacji środków, to oczywiście będzie uzależniona bezpośrednio od projektów, które będą tam współfinansowane. Tutaj nie może być takiego prostego przelicznika per capita, na podstawie którego byłoby te środki kierowane do poszczególnych ZIT-ów. Zarząd ma świadomość zrównowadzenia regionu, ale te oczekiwania są wielkie, stąd również jest pewien wskaźnik ludnościowy, którym będzie się posługiwać i przeznaczać tak pulę środków na zadania, które będą wynikały z proporcjonalności i wielkości ZIT-u. Podobnie, jak w przypadku Bydgoszczy i Torunia - ZIT-u bydgosko-toruńskiego - środków nie powinno nigdzie zabraknąć i powinny trafić równomiernie mniej więcej do subregionów. Pamiętajcie przy tym o priorytetach, które są postawione, jako główny cel.

Dodać by nie tylko w ramach polityki terytorialnej, ale również w innych osiach RPO będą fundusze. Ważne, aby były tylko dobre projekty. To jest najważniejsze, także w kontekście tworzenia

strategii obszarów gospodarczych. Takie są stawiane warunki - sine qua non, aby rozmawiać o jakichkolwiek pieniądzach. Zarząd nie ma jakichkolwiek określonych kryteriów, na podstawie których będzie wspierał obszary lub nie, ponieważ się różni, jeżeli chodzi o ich np. organizację. Inaczej to wygląda np. w takim mieście jak Bydgoszcz czy Toruń, a inaczej we Włocławku, a jeszcze inaczej na obszarach przy wzdłuż autostradowych, które się tworzą i wymagają całkiem innego podejścia, np. stworzenia tam najpierw programu wykupu gruntów, itd. Wymagają wielu różnych działań, które trzeba podjąć, aby w ogóle takie strefy gospodarcze zorganizować. Niemniej jednak są one dla Zarządu absolutnie priorytetem. Jeżeli chodzi o teren włocławski, to od wielu lat już jest mowa o strefie wokół Brzeźnicy. I byłoby bardzo dobrze, aby te plany mogłyby wreszcie zrealizowane. Te grunty w większości wchodziły do Agencji Nieruchomości Rolnej Skarbu Państwa. I jak dotychczas to hasła na papierze, a nie konkrety. Wiadomo przecież, jak skomplikowane są procedury przeniesienia własności z Agencji na jakikolwiek inny podmiot. To wszystko nie jest takie proste. Ani marszałek, ani nikt z zarządu, nie jest w stanie tego przeprowadzić, jeżeli nie będzie zaangażowania władz lokalnych, bo to one mają jedynie prawo wystąpić z wnioskiem o przekształcenie gruntów czy wykupu w prawie pierwokupu, lub na podstawie innego prawa. To należy do władz lokalnych. Bez nich ta procedura nie zostanie przeprowadzona. Zarząd oczywiście będzie to wspierał. Chce utworzyć instytucjonalną pomoc, która by poprowadziła przez te obszary do finału, aby te potem je wspólnie promować, tak, aby jak najlepiej zachęcać do inwestowania w tych miejscach. Ale te pierwsze strategiczne działania i kroki muszą być wykonane przez samorządy lokalne.

Odnośnie zadania nad peronami na linii kolejowej 207 z Torunia do Grudziąza wyjątki przewidziane w ramach tego projektu. Dodać należy na wiecie kwestia osłon na peronach również wygląda. Jeżeli nie ma dużych potoków podróżnych nie ma potrzeby, aby perony na całej długości zadawały. Dodać jednak, że powinna być wiata na peronach, bo może spełniać dodatkowe różne funkcje, np. informacyjne dla podróżnych. W następnej perspektywie przewidziany jest duży program rewitalizacji dworców kolejowych w ramach którego wiele dworców, peronów, przystanków kolejowych zostanie zmodernizowanych.

W kwestii RPO wersja 4.0. w kontekście braku środków na drogi gminne wyjątki w ogóle nie ma możliwości finansowania dróg gminnych w nowej perspektywie RPO. To jest fakt. Zarząd czeka na ostateczne rozstrzygnięcia, jak to będzie wyglądało w PROW-ie. Wciąż niestety nie ma tych decyzji. Wiadomo, że inne usługi publiczne będą mogły być finansowane, jak, np. wodno-kanalizacyjne, wiele innych takich podstawowych usług - tak. Z drogami wciąż jest przepychanka i walka. Jeżeli chodzi o nowy instrument - to będzie nasze wspólne zadanie, by może na bieżąco zaproponować jakiegokolwiek inne rozwiązanie, niż fundusze unijne, to takie, które będzie miało charakter zwrotny lub gwarancyjny. O takim zarządził i o tym była mowa na wielu spotkaniach. Zaangażowanie nawet na poziomie 30% finansowania takich przedsięwzięć byłoby dużym wsparciem i zachętą przede wszystkim dla wielu gmin, aby kontynuować program rewitalizacji dróg gminnych. Ale trzeba o tym porozmawiać, bo to wszystko zależy od budżetu województwa. Nie jest to studnia bez dna, więc jeżeli wskaźniki gospodarcze makroekonomiczne, będą jak dzielić się poprawiać, to jest inna perspektywa do tego, aby planować nie nowe wspierające narzędzia. Utworzenie funduszu ze środków własnych jest jednym z wyjść. Nie ukrywa, że również zarządził o podobnym rozwiązaniu, którego rozstrzygnięcie wciąż nie trwa, czyli rozwiązanie przy tego na obszarze

aleksandrowskim, wycjawnym i radziejowskim, gdzie trwa post powanie przetargowe na wyb3r w ramach PPP . wykonawc3w remont3w dr3g i ich utrzymania. Na razie Zarz d musi zebra do wiadczenie w tym przetargu, który jeszcze trwa. Po zako czeniu, oka e si , jakie s efekty i w3wczas zarz d b dzie ustalaŸ co dalej robi w tym zakresie, oferuj c swoje do wiadczenie samorz dom, mo e w innej formule partnerstwa. Trudno byŸby, aby w tak rozproszonych strukturach, jakimi s gminy, realizowa du e projekty, programy rewitalizacyjne na drogach gminnych. S to mo e du e ilo ci, je eli chodzi o dŸugo dr3g w kilometrach, ale nie s to a tak drogie inwestycje. Wi c kumulacja tych post powa , by mo e w wyodr bnionym podmiocie, na który wsp3lnie si wszyscy um3wi w partnerstwie, byŸby rozwi zaniem optymalnym. Czyli powoŸaniem by mo e sp33ki, albo jakiego innego podmiotu, który by te zadania realizowaŸ wsp3lnie dla r3nych samorz d3w. W tym przypadku wa ne jest jeszcze to, e mo na by zasila w przyszŸ ci taki fundusz instrumentem zwrotnym, który zarz d chce utworzy z funduszy unijnych. Wiele inwestycji, które zarz d planuje w nowym RPO, chce realizowa w formie nie bezpo rednich dotacji, ale instrument3w zwrotnych. Czyli, np. budow oczyszczalni ciek3w, która ma swoj stop zwrotu, czy innej inwestycji, nie finansowa wprost dotacj , ale por czeniem lub po yczk . Do tego, por czenie ma t zalet , e mo na tu stosowa mno nik kapitaŸowy. I tymi samymi pieni dzmi mo na por czy bardzo wiele inwestycji. W ten spos3b odci aj c bud ety samorz d3w. Dlatego o takim instrumencie Zarz d my li, eby docelowo, co najmniej 2 miliardy Ÿyz nowego RPO przenie niejako do du ego funduszu komunalnego, którym mo na by dysponowa w przyszŸ ci, kiedy fundusze unijne z tej perspektywy wygasn . ByŸby to trwaŸ instrument, którym mo na by byŸ zarz dza i obraca tymi rodkami. Kwestia dr3g gminnych jest przedmiotem troski Zarz du, jak t sie drogow do dr3g krajowych, wojew3dzkich, powiatowych po gminne udro ni i usp3jni , tak, aby byŸa na ka dym z tych poziom3w dobrze realizowana.

Odno nie II etapu konkursu dotycz ce go ochrony zabytk3w wyja niŸ e ta sprawa jest w toku. zarz d wst pnie przyj Ÿ aby jeszcze przeznaczy ok. 1 mln Ÿy na now edycj . DodaŸ e zarz d b dzie Komisj informowaŸ co w tej sprawie. Ale to b d rodky wŸasne bud etu wojew3dztwa, znacznie ograniczone, je li chodzi o ten rok. Zarz d chciaŸby w pierwszej kolejno ci usatysfakcjonowa tych beneficjent3w, którym z r3nych powod3w, trzeba byŸ odm3wi finansowania w pierwszym konkursie, a byŸ tam bŸahe czasami bŸ dy i warto byŸby do tych projekt3w wr3ci .

W kwestii dokapitalizowania Portu Lotniczego w Bydgoszczy przez innych udziaŸwc3w odpowiadaŸ e na razie nikt nie wyraziŸ ch ci obj cia nowych udziaŸ3w w sp33ce. Ile ostatecznie wykorzysty si rodk3w na inwestycje, oka e si po przeprowadzonych przetargach. Zarz d liczy na aktywno samorz dowc3w w kontynuowaniu wsp33pracy w zakresie finansowania poŸ cze lotniczych w ramach promocji. Dzi uruchamiane jest poŸ czenie Bydgoszcz - Warszawa. WyraziŸ zdanie, e tu te jest mo liwo wsparcia ju bardzo konkretnych dziaŸ . Troch przykro, e nikt nie odpowiadaŸ na apel, który byŸ dwukrotnie kierowany do samorz d3w, aby wsparli wojew3dztwo w udziale wŸasnym w rozwoju Portu Lotniczego. DodaŸ e jest to ostatnia taka szansa, poniewa w przyszŸej perspektywie, owszem, b dzie mo na finansowa dalej rozwój Portu, ale ju tylko na zadania bezpo rednio zwi zane z bezpiecze stwem ruchu lotniczego. Ale nie ma z tym kŸpotu, bo nie planuje si nowych wielkich inwestycji. To, co teraz b dzie zrealizowane prawie za 100 mln Ÿy wystarczy na dŸugie lata, by Port m3gŸ normalnie funkcjonowa . B dzie tylko jeszcze rozbudowany

terminal na pi trze - na tarasie, który teraz jest bezużyteczny. Tak, aby poprawić warunki dla podróżnych, których, oby było coraz więcej, tak, aby powiększyć przestrzeń, która będzie potrzebna. Poza tym nie będzie planów nowych wielkich inwestycji. Chyba, że gospodarcze, takie, związane z rozwojem funkcji cargo. W tej chwili to tak wygląda i oby było coraz więcej.

Radna **Silvana Oczkowska** powiedziała, że zwraca się z problemem, z którym wiąże ciwie te sama nie wie, co zrobić i do kogo skierować. Problem jest dosyć poważny i coraz częściej się powtarzający w ostatnich latach, a dotyczy podtapiania gruntów rolnych. Dodała, że zwróci się do niej sołtys jednej z miejscowości z podpisami kilkudziesięciu rolników z podobnym problemem, jak w ubiegłym roku, z prośbą, aby im pomóc. Rolnik, którego gruntów problem dotyczy, kierował prośbą w tej sprawie do Wojewody Kujawsko-Pomorskiego, do Gminnej Spółki Wodnej, do Burmistrza Szubina, do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, do Kujawsko-Pomorskiego Zarządu Melioracji i Urzędzie Wodnych. Radna z tych instytucji w żaden sposób nie pomogła, a wręcz przeciwnie, każda odpowiedziała, że to nie jest w jej gestii. Dlatego z bezsilnością rolnik zwrócił się z prośbą o pomoc do niej. Podkreśliła, że sama też chciałaby wiedzieć, do kogo należałoby się zwrócić, kto stanowi organ zarządzający czy nadzorujący gospodarkę wodną w naszym województwie, który pokierowałby i spróbowałby ustalić, co wiąże ciwie się dzieje. Mieszkający ze zdziwieniem mówi, że jest susza a teren jest podtopiony, że mają problemy z tego powodu z użytkowaniem swoich gruntów. Kto mógłby spróbować wyjaśnić ten problem? Powiedzieć ludziom, że nie są sami, bo musi być ktoś za to odpowiedzialny i odpowiedzieć, jak te sprawy rozwiązać. Podkreśliła, że bardzo często te grunty stanowią jedyne źródło utrzymania rolników, a nie są w stanie zbierać z nich pożytków. Dodała, że oczekuje odpowiedzi, jak rozpocząć proces pomagania i rozwiązania tego problemu? Kto za to odpowiada?

Radny **Tadeusz Zaborowski** powiedział, że chciałby uzyskać na piśmie odpowiedź w sprawie przewozów kolejowych firmy Arriva w północno-zachodniej części województwa, a głównie chodzi o powiat wieicki i tucholski. Podkreślił, że są to tereny leśne, gdzie jedynym możliwym rodzajem lokomocji do tej pory były koleje. Natomiast mieszkańcy na spotkaniach, w których uczestniczył m.in. w Cerkwinie czy Liwicach zwracali uwagę, że jest coraz mniej pożytków kolejowych i obawiają się, że mogą nastąpić dalsze ograniczenia. Zapytał, czy ulegnie poprawie transport kolejowy w tej części województwa, czy będzie dalej się pogarszał?

Marszałek **Piotr Całbecki** odnośnie sprawy Mroczy wyjaśnił, że zostają już podjęte działania, jeżeli chodzi o infrastrukturę. Wspólnie z ministerstwem sportu i lokalnymi władzami ustalono, aby zbudować profesjonalny sal gimnastyczny do treningów. Jeżeli chodzi o sprawy finansowe, wynagrodzenia i wsparcia dla Klubu, to jest rzeczywiście nie tyle problem, co pewne zobowiązanie. O ile duże miasta mają kluby, które mogą przeznaczyć na kluby ekstraklasy, mająć większą potencjał m.in. poprzez sponsorów prywatnych, to w małej miejscowości, jak jest Mrocza, nie ma takiego potencjału gospodarczego. Dobrze byłoby, gdyby znalazła się firma, która by w ramach promocji, chciała ten klub finansować. Tak się robi na całym świecie, nie tylko w Niemczech, ale też w Polsce. To pytanie należałoby również skierować do Komisji Edukacji, Nauki, Sportu i Turystyki, aby sprawiła pilnie zajęcie. Dodał, że miałyby poznać Adriana Zielińskiego, który jest rozgoryczony warunkami do treningu i te finansowymi, że tak naprawdę poza oficjalnymi spotkaniami, kiedy wraca z medalami, nic się więcej nie dzieje w jego sprawie. Dodał, że aby zatrzymać tak gwiazd sportu w regionie,

trzeba by mu realnie co zaproponowa. SkierowaŃ pro b do czŃonkŃw Komisji, aby o tym porozmawia. Podkre liŃ e to tylko byŃoby wol radnych, aby w takich sytuacjach, w tak ograniczonych warunkach, maj c takich arcymistrzŃw, mo na byŃ jako ze strony WojewŃdztwa pomoc. DodaŃ e Zarz d jest w stanie zaproponowa jakie rozwi zanie, ale prosibŃy, aby tak dyskusj przeprowadzi na posiedzeniu Komisji. Dlatego, e WojewŃdztwo nie jest w stanie wszystkich mistrzŃw finansowa. S te mistrzowie wiata w innych dyscyplinach, ale one maj rŃdŃa finansowania. Tu jest problem zasadniczy. Warto o wsparciu systemowych w tym przypadku porozmawia.

Odnie problemu podtopie gruntŃw zwrŃciŃ si do radnej Silwany Oczkowskiej, aby skierowaŃ do Kujawsko-Pomorskiego Zarz du Melioracji Urz dzie Wodnych wszystkie wnioski i apele rolnikŃw, bo to jest instytucja do tego, aby pomaga w odwadnianiu czy nawadnianiu gruntŃw. Nie ma innej instytucji w regionie, jest tylko ta. K-PZMiUW musi spraw jeszcze raz przeanalizowa. Ale szczegŃŃwka+le y po stronie wŃa ciciela gruntu oraz gminy, wojewŃdztwo zajmuje si ciekami podstawowymi. Bez porozumienia nie da si tego rozwi za, dlatego zach caŃby do takiego podej cia w rozwi zania tej sprawy.

Wi cej interpelacji i zapyta nie zŃb ono.

Przewodnicz ca Sejmiku **Dorota Jakuta** podzi kowaŃ marszaŃkowi wojewŃdztwa za udzielone odpowiedzi. Przewodnicz ca Sejmiku **Dorota Jakuta** przyst piŃa do realizacji punktu 29 porz dku obrad tj. Wolne gŃŃsy i wnioski. PrzypomniŃa radnym o obowi zku zŃb enia o wiadczce maj tkowych wraz z deklaracj PIT za 2013 rok do 30 kwietnia br. PoinformowaŃ, e z dniem dzisiejszym uruchomiona zostaŃa podstrona: sejmik wojewŃdztwa kujawsko-pomorskiego na portalu wojewŃdztwa kujawsko-pomorskiego, do korzystania z ktŃrej zach ca.

Radny **Jan Wado** zwrŃciŃuwag, e w zwi zku z mo liwo ci elektronicznego zŃb enia PIT w Urz dzie Skarbowym, powinno si odej od wymogu doŃczania PIT do o wiadczenia maj tkowego.

Na koniec przewodnicz ca sejmiku zŃb yŃa zebrany m yczenia z okazji zbli aj cych si wi t Wielkanocnych.

W zwi zku z wyczerpaniem porz dku obrad, przewodnicz ca sejmiku Dorota Jakuta zako czyŃa obrady XLVIII sesji Sejmiku WojewŃdztwa Kujawsko-Pomorskiego.

Do protokoŃu doŃczono:

- listy wydrukŃw gŃŃsowa

ProtokoŃowaŃy:

Maryla Majtczak
Anna Sobierajska

