

Protokołu Nr 16/2016
posiedzenia Komisji Strategii Rozwoju
z 23 maja 2016 r.
godz. 9.30
sala 433

1. Otwarcie posiedzenia.

Stwierdzając quorum Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc otworzyła kolejne posiedzenie Komisji Strategii Rozwoju Sejmiku Województwa Warmińsko- Mazurskiego witając członków komisji oraz zaproszonych gości . **Załącznik Nr 1,2.**

2. Przyjęcie porządku posiedzenia.

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przyjęcie porządku obrad.
3. Informacja o stanie i perspektywach rozwoju kolei regionalnych w Województwie Warmińsko-Mazurskim.
4. Zaopiniowanie materiałów na Sesję Sejmiku w tym:
 - projektu uchwały w sprawie powierzenia przez Województwa Warmińsko-Mazurskie, a przyjęcia przez Województwo Pomorskie wykonania zadań dotyczących rewitalizacji i promocji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód-wschód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski) na odcinku położonym na terenie województwa warmińsko-mazurskiego,
 - projektu uchwały Sejmiku w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej nr 660 na terenie miasta i gminy Olecko,
 - projektu uchwały Sejmiku w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej nr 613 na terenie miasta Małdyty gminy Miłomłyn,
 - projektu uchwały Sejmiku w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (były drogi gminne nr 190020N, 190021N, 190022N) na terenie gminy Nidzica.

Na prośbę Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie p. Waldemara Królikowskiego Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc zaproponowała zmianę porządku obrad m.in. pkt 3 omówić jako pkt 4. Uwag nie zgłoszono. Porządek obrad przyjęto jednogłośnie.

3. Zaopiniowanie materiałów na Sesję Sejmiku w tym.

- **projekt uchwały w sprawie powierzenia przez Województwa Warmińsko-Mazurskie, a przyjęcia przez Województwo Pomorskie wykonania zadań dotyczących rewitalizacji i promocji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód-wschód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpawa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski) na odcinku położonym na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.**

Głos zabrał p. Krzysztof Komorowski z Biura Regionalnego w Elblągu, który przedstawił projekt uchwały.

Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc zapytała, na czym polega przekazanie tego zadania, co przekazujemy, jakie kwoty i jakie są to zadania do wykonania?

Pan Krzysztof Komorowski powiedział, iż jest plan działań i zespół spotyka się, co roku i ustala plan działań na bieżący rok. W tym roku skupili się na promocji MDW E70 i w ramach tego chcieliby zakupić nawigację na urządzenia mobilne.

Przewodnicząca komisji powiedziała, iż uchwała jest w sprawie powierzenia przez Województwa Warmińsko-Mazurskie, a przyjęcia przez Województwo Pomorskie wykonania zadań dotyczących rewitalizacji i promocji śródlądowej drogi wodnej. Pan mówi, co my byśmy chcieli, rozumie przez to, że to będzie wykonane, a województwo pomorskie jest liderem tej grupy.

Pan Krzysztof Komorowski powiedział, iż spotykają się i omawiają zadania, a województwo pomorskie to wykonuje. Przekazują w sumie 50 tys. zł i każde z pozostałych województw po 50 tys. zł, to tzw. dotacja celowa. Z tych pieniędzy zakupią nawigację, będą uczestniczyli w targach promujących MDW E70, planują organizować spotkania, a także jest pomysł na zrobienie monografii MDW E70 oraz druk ulotek i materiałów promocyjnych.

Radna p. Bożenna Ulewicz zapytała, czy tym szlakiem da się przepłynąć?

Pan Krzysztof Komorowski powiedział, iż zależy na czym? Dodał, że czasami w niektórych miejscach jest mało wody i wówczas jest trudno. Nadmienił, że zostały wybudowane przystanie.

Radna p. Bernadeta Hordejuk zapytała, czy to jest zachowanie trwałości projektu?

Pan Krzysztof Komorowski – potwierdził, iż tak.

Radna p. Hordejuk zapytała, ile lat będzie jeszcze to trwało i w którym roku nastąpi zakończenie?

Pan Krzysztof Komorowski przeprosił i wyjaśnił, iż to nie jest zachowanie trwałości. Co roku jest podpisywane porozumienie.

Radna p. Bernadeta Hordejuk dodała, iż jest porozumienie podpisane pomiędzy samorządami na bieżącą promocję tej drogi.

Radna p. Bożenna Ulewicz, zapytała, czy to tylko promocja, bo w informacji jest też mowa o rewitalizacji jej. Powiedziała, że jeśli planuje się wydanie monografii to warto byłoby zmienić nazwę MDW, bo ten skrót nie wiele mówi. Dodała, że może należałoby wymyśleć jakąś ładną i nośną nazwę na ten szlak, bo czasami sama nazwa daje gwarancję sukcesu.

Radny p. Paweł Szliwiński powiedział, iż jednym z priorytetów działania jest dostosowanie tej drogi wodnej do parametrów II klasy technicznej, zapytał co to oznacza i czy to zostało już osiągnięte? Program jest realizowany od roku 2006

i dąży się do osiągnięcia tego priorytetu. Pan radny rozumie, że osiągnięcie tej II klasy jest pierwszym priorytetem. Jeżeli droga nie będzie spławna przez 240 dni w roku to nie będzie sensu dalej kontynuować programu, bo jeżeli jest on realizowany od roku 2006 i priorytet nie został osiągnięty.

Pan Krzysztof Komorowski powiedział, iż niestety niektóre odcinki tej drogi wodnej mają kategorię nr 4 i muszą przebudować jazy i śluzy, ustawić progi wodne, chodzi również o głębokość wody, bo czasami jest problem, aby przepłynąć odcinek.

Radny p. Paweł Szliwiński zapytał, czy są tzw. odcinki reprezentacyjne tej drogi wodnej?

Pan Krzysztof Komorowski powiedział, iż takim odcinkiem jest Zalew Wiślany.

Przewodnicząca Komisji p. J. Szulc poddała treść uchwały głosowanie. Za przyjęciem uchwały głosowało - 3 radnych, wstrzymało się - 4, przeciw nie było.

Radni zwrócili uwagę, iż zbyt późno otrzymali materiał z którym nie zdążyli dokładnie się zapoznać. W związku z powyższym Przewodnicząca zaproponowała aby omówić uchwałę w drugiej części posiedzenia Komisji

- **Projekt uchwały Sejmiku w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej nr 660 na terenie miasta i gminy Olecko.**

Pan Waldemar Królikowski Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie przedstawił ww. projekt uchwały.

Radni nie mieli pytań do projektu uchwały. Przewodnicząca Komisji zarządziła głosowanie nad uchwałą Komisji w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej nr 660 na terenie miasta i gminy Olecko. Za przyjęciem ww. uchwały głosowało - 7 radnych, przeciw nie było, nikt się nie wstrzymał.

- **Projekt uchwały Sejmiku w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej nr 613 na terenie miasta Małdyty gminy Miłomłyn.**

Pan Waldemar Królikowski Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie przedstawił ww. projekt uchwały.

Radni nie mieli pytań do projektu uchwały. Przewodnicząca Komisji zarządziła głosowanie nad uchwałą Komisji w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej nr 613 na terenie miasta Małdyty gminy Miłomłyn. Za przyjęciem ww. uchwały głosowało - 7 radnych, przeciw nie było, nikt się nie wstrzymał.

- **Projekt uchwały Sejmiku w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (były drogi gminne nr 190020N, 190021N, 190022N) na terenie gminy Nidzica.**

Pan Waldemar Królikowski Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie przedstawił ww. projekt uchwały.

Radni nie mieli pytań do projektu uchwały. Przewodnicząca Komisji zarządziła głosowanie nad uchwałą Komisji w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (

byłe drogi gminne nr 190020N, 190021N, 190022N) na terenie gminy Nidzica. Za przyjęciem ww. uchwały głosowało – 7 radnych, przeciw nie było, nikt się nie wstrzymał.

4. Informacja o stanie i perspektywach rozwoju kolei regionalnych w Województwie Warmińsko-Mazurskim.

W tym punkcie głos zabrał Prezes Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu p. Krzysztof Rytel, który poinformował między innymi, że prowadzą projekt na dobrą kolej w ramach którego przygotowali propozycje dla 8 województw jak można w większości bez kosztowo znacznie zwiększyć liczbę pociągów. Mechanizm polega na tym, że na kolei zwłaszcza kiedy wykonuje się mało kursów a tak jest w przypadku Województwa Warmińsko-Mazurskiego są bardzo wysokie koszty stanu. Pociągi wykonują w ciągu dnia bardzo mało kursów np. 3 rano pojedą i po południu wracają, w tym czasie stoi ten tabor i ludzie razem z tym, a utrzymanie taboru dużo kosztuje. Załącznik Nr 3

Radna p. Bożenna Ulewicz zapytała, czy usługa którą proponują to jest konsulting?

Pan Krzysztof Rytel odpowiedział, iż robią to za darmo dlatego, że ich prace były finansowane z funduszy norweskich w ramach innego projektu tak, że to co zaoferowali to jest gratis dla województw. Dodał, że pociągi na darmowy rozkład zamawia się w kwietniu wg. nowej tabelki, natomiast ustawa o transporcie kolejowym zakłada, że 6 miesięcy przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy, czyli czas jest do 11 czerwca. Można złożyć jeszcze zamówienia tylko w formie papierowej nie w systemie elektronicznym. Więc gdyby się sprężyć, to można by przynajmniej złożyć zamówienia i można się wycofać później bezpłatnie, ale można sobie zarezerwować te trasy i jest później czas czy by się skorzystało z tego czy nie.

Radna p. Bożenna Ulewicz zapytała na czym polega ich usługa, piszecie państwo taki projekt jak ten z którego wynika jakie linie ewentualnie warto byłoby uruchomić, tworzycie nawet zrab rozkładu jazdy, czy w tym momencie Urząd Marszałkowski jako dysponent zamawia u państwa transport?

Pan Krzysztof Rytel odpowiedział, że oni przyjeżdżają i rozmawiają. Urząd Marszałkowski zleca usługi Regionalnym Kolejom. Negocjują najczęściej z 3 stronami. Na Podlasiu było tak, że Urząd Marszałkowski powiedział, bo tam była kwestia, że trzeba było tam dołożyć i to sporo. Tam była najgorsza sytuacja w kraju. Mieli pojazdów tyle, że nie wiedzieli, co z tym robić. Pociągi po 3 pary na linii. Ta dotacja nie pokrywała kosztów stałych, więc tam nie dało się nic o ile chciałoby się zwiększyć o 10, 20, 30, 40 %, to zawsze trzeba było wyjść powyżej. Województwo podlaskie kosztowało 2,5 mln zł.

Radny p. Paweł Szliwiński zwrócił uwagę, iż wychodzą oszczędności rzędu 440 - 550 tys. z tego ograniczenia taboru dziennego.

Pan Krzysztof Rytel odpowiedział, iż jeżeli mamy 3 obiegi mniej to i 15 etatów maszynistów i konduktorów zmniejsza się, a zwiększa się liczba połączeń.

Radny p. Paweł Szliwiński zapytał, czy nie dojdzie do takiej sytuacji, że młodzież nie będzie się kształciła w tym zawodzie, bo stwierdzą, że kolej nie jest atrakcyjnym pracodawcą i gdy

teraz redukujemy etaty, czy w przyszłości nie będzie takiej sytuacji, że tych ludzi nie będzie miał kto zastąpić?

Pan Krzysztof Rytel wyjaśnił, iż nie trzeba gwałtownej redukcji, bo większość kolejarzy jest w wieku przedemerytalnym.

Radny p. Józef Dziki zapytał, na jakich badaniach się oparli, z kim analizowali potrzeby i częstotliwości ruchu pociągów pomiędzy miejscowościami i czy jest takie zapotrzebowanie pasażerów na tę częstotliwość?

Pan Krzysztof Rytel odpowiedział, iż koleją zajmują się od kilku lat i wiedzą na czym to polega. Nie ma kraju, gdzie na linii byłyby 3 pociągi dziennie, najgorzej, co 2 godziny, a najlepiej, co godzinę. Mamy wiele przykładów, że jak się poprawia częstotliwość, to pasażerowie częściej przychodzą. Podał przykład linii do Wągrowca, gdzie była modernizacja, nowy tabor i pociągów jest 2 razy więcej i pasażerów 3 razy więcej. Z Podlasia przeciwne przykłady linia Ełk – Białystok, gdzie pasażerów ubyło znacznie więcej niż pociągów.

Radny p. Paweł Szliwiński zapytał o połączenie Białystok-Ełk, co było przedstawiane na ostatniej sesji Sejmiku, a zapytanie było, dlaczego ta linia nie została przedłużona do Grajewy, gdzie wiele osób korzystałoby z tego połączenia?

Pan Krzysztof Rytel powiedział, iż rozkład jazdy jest uzgodniony z Podlasiem, ale nie ma zgody z Województwa Warmińsko-Mazurskiego na te pociągi. Jest propozycja, aby były przesiadki w Grajewie.

Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc zapytała o wariant pesymistyczny.

Pan Krzysztof Rytel wyjaśnił, iż wariant pesymistyczny jest taki, kiedy nie byłoby żadnych odejść i zwolnień, kiedy zostali by przy tej samej liczbie, tzn. że przewozy regionalne zatrudniają dalej mimo, że mniej pojazdów byłoby w ruchu każdego dnia. Jest taki paradoks, że jest więcej kursów a mniej pojazdów w ruchu.

Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc podkreśliła, iż generalnie cały ten plan opiera się na odejściu ludzi z pracy.

Pan Krzysztof Rytel odpowiedział, że nie, dla zwiększenia efektywności wykorzystania taboru, że jeśli on wykonywał 4 kursy dziennie to teraz wykonuje 6-8.

Radna p. Bożenna Ulewicz powiedziała, iż nie do końca rozumie zależność niektórych danych. Paradoksem wydaje się twierdzenie, że zmniejsza się liczba pracowników a jednocześnie rośnie wydajność i liczba kursów, bo wydawałoby się, że zwiększenie kursów wymaga obsady większą liczbą pracowników.

Pan Krzysztof Rytel wyjaśnił, że obsługa i składy są te same.

Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc zasugerowała, że może po prostu trzeba zmienić wykorzystanie tych ludzi, a nie koniecznie ich zwalniać. Wszystkie połączenia były podyktowane zapotrzebowaniem. Niektóre są nawet takie, że na niektórych trasach zwiększają się w okresie letnim ale są takie, że w okresie letnim kiedy nie ma szkoły i nie ma

wyjazdów do szkół to nie są potrzebne i tak jest w taborze kołowym i w taborze kolejowym, że po prostu niektóre wypadają. Zapytała, czy to brali pod uwagę, bo Pan mówi, że jeżeli będzie jak gdyby podaż, to będzie i popyt ale jednak nasze województwo i każde województwo ma swoją specyfikę i ma też jakieś potrzeby, żeby gdzieś tam dojeżdżać. Zapytała czy było to wszystko brane pod uwagę.

Pan Krzysztof Rytel odpowiedział, iż wszystko biorą pod uwagę, ale jeżeli mają mało pociągów na linii, to nie da się z tej kolei korzystać. Dodał, że jeśli zwiększają to właśnie najwięcej przybywa tych kursów nie w szczytach w między szczytami gdzie jest luka, gdzie kolej się zamyka na kłódkę. Wtedy jest większy udział ludzi jeżdżących na biletach jednorazowych i wtedy jest większy przychód z takiego pasażera. Druga sprawa jeśli chodzi o transport to 55% podróży to dojazdy do pracy i do szkoły, 45% to są inne cele.

Radny p. Marek Szter powiedział, że fakty w naszym województwie są takie, że kolej jest słabo rozwinięta. Pociągi jeżdżą rzadko. Przewozów pasażerskich jest stosunkowo mało wobec innych województw. Powiedział, iż na tę chwilę przekonuje go zasada, że powinniśmy dążyć do tego, żeby zmniejszać koszty a zwiększać ilość kursów. Pan radny dodał, iż chciałby osobiście usłyszeć od Marszałka i od Członków Zarządu jakie są przeszkody, żeby zrobić to o czym państwo mówią, czy rzeczywiście my nie mamy interesu, żeby szukać w budżecie środków.

Radny p. Józef Dziki zwrócił uwagę, iż nie jest do pomyślenia fakt, żeby w godzinach szczytu np. o godz. 15.30 nie mówiąc o piątkach i weekendach ludzie stali a nie siedzieli, bo są tylko 3 wagony. Ludzie są bardzo oburzeni taką sytuacją.

Radny p. Paweł Szliwiński powiedział, iż z tak dużą determinacją korzystania z takiego typu przejazdu jest cena. W roku 2009 ceny tak wzrosły, że korzystanie z przejazdów przewoźników prywatnych jest tańsze od przewozów PKP. Wprowadzone oszczędności mają szansę przełożenia ceny na użytkowników kolei. Zapytał, czy jest on w stanie przedstawić rekomendacje zarządów tamtych województw, które skorzystały i w jakim kierunku poszły zmiany. Jak państwa usługi wpłynęły na poprawę warunków funkcjonowania kolei w tych województwach?

Pan Krzysztof Rytel odpowiedział, iż można się dowiadywać w Wielkopolsce jak to funkcjonuje. W Województwie Świętokrzyskim zamówili trasy do nowego rozkładu, który będzie w grudniu.

Radny p. Paweł Szliwiński zawnioskował, aby skontaktować się na poziomie Zarządu w tej sprawie z Samorządem Województwa Wielkopolskiego.

W związku z brakiem kolejnych pytań Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc podziękowała panu Rytelowi za przedstawioną informację. Następnie powiedziała, iż kolej zawsze budziła emocje. Cały czas borykamy się z odnową taboru i restrukturyzacją i nie jest to sprawa łatwa.

Kolejno poprosiła o przedstawienie informacji w wyżej wymienionej sprawie Zastępcę Dyrektora Infrastruktury i Geodezji p. Jana Śmietanko.

Z-ca Dyrektora Infrastruktury i Geodezji p. Jan Śmietanko odnośnie petycji złożonej do Marszałka przez Centrum Zrównoważonego Transportu poinformował Komisję, że zgodnie z Ustawą o petycjach w terminie od dnia jej złożenia zostanie udzielona stosowna odpowiedź dla CZR w Warszawie.

Następnie p. Śmietanko powiedział, że do 2015 roku zawsze wyłaniano operatora przetargu. Zorganizowanie przetargu nieograniczonego sprowadziło się do tego, że jeżeli Sejmik uchwalił kwotę w wieloletniej prognozie finansowej 44 mln 300 tys. na okres 10 lat w każdym roku taką samą kwotę. W marcu rozpisano przetarg nieograniczony, aby operator określił jakiej kwoty oczekuje za zrealizowanie tych przewozów, które są aktualnie realizowane, czyli 3 mln km, 104 pociągów. Ofertę złożyły Przewozy Regionalne. Z uwagi na wielkość (niższych) środków finansowych przeznaczonych na to zadanie organizator unieważnił postępowanie przetargowe.

W ramach restrukturyzacji „Spółki” oraz podpisanej w czerwcu 2015 roku Umowy Wspólników Zarząd Województwa 26 października 2015 r. podpisał ze Spółką Umowę na realizację wojewódzkich i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na okres od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2020 r. Zakres rzeczowo- finansowo w całości wypełnia możliwości wynikające z kwot zawartych w wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządów Województwa.

W celu poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej Zarząd Województwa wskazał na konieczność modernizacji następujących linii kolejowych: linia kolejowa nr 219 Ełk-Pisz-Szczytno, linia kolejowa nr 38 Ełk-Giżycko-Korsze (wraz z elektryfikacją), linia kolejowa nr 216 Działdowo-Olsztyn, linia kolejowa nr 221 Gutkowo-Orneta-Braniewo.

Samorząd jako Organizator w ramach niniejszej umowy, w celu realizacji przewozów, przekazuje w użyczenie dla Operatora tabor kolejowy (szt. 13), którego jest właścicielem tj. autobusy szynowe SA – 106 szt. 5, autobusy szynowe SA – 133 szt. 6, trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny 1 szt., dwuczłonowy elektryczny zespół trakcyjny 1 szt. O wartości na dzień 31 grudnia 2014 roku w wysokości 74 112 tys. zł.

Odnośnie wypowiedzi Radnego p. Józefa Dzikiego dotyczącego przepelnienia rannego pociągu powiedział, iż w umowie jest zapewnienie, iż operator jest zobligowany aby zabezpieczyć miejsca siedzące dla podróżnych jadących na odcinku dłuższym niż 30 km.

Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc podziękowała panu dyrektorowi za przedstawioną informację następnie zarządziła dyskusję.

Radny p. Marek Szter podkreślił, iż stanowisko zarządu jest właściwe, bo nie można dzielić czegoś czego nie mamy. Nie możemy wpisywać do umowy czegoś, co mogłoby nie wiadomo czym skutkować. Absolutnie rozumie wybory Zarządu wprowadzić, to troszeczkę jakby powoduje, że nie możemy liczyć w najbliższym czasie na zwiększoną liczbę pociągów kursujących na trasach natomiast wiadomo, że komfortowo się poprawia, bo te linie będą modernizowane, pociągi będą jeździły szybciej. Zapytał czy w jakiejś dalszej perspektywie jest możliwość, że będziemy powoli gonili średnią krajową jeśli chodzi o ilość osób, które będą podróżowały taborem kolejowy?

Radny p. Szliwiński odnośnie poprzedniej wypowiedzi dyrektora, powiedział, że faktycznie jakość i częstotliwość obłożenia linii kolejowych przez pasażerów zależy od tego, jak często pociągi jeżdżą. Jeżeli teraz mówimy o tym, że limit 3 mln km roczny nie ma szans na dostosowanie tych linii do adekwatnych potrzeb, to, czy istnieje możliwość, żeby faktycznie to było tak mocno odczuwalne przez pasażerów poszczególnych linii. Rozumie przez to, że

limit 3 mln km blokuje w pewnym sensie propozycję, którą przedstawił przedstawiciel z Centrum Zrównoważonego Transportu.

Kolejno zapytał o remont i modernizację drogi Nr 221 Gutkowo-Braniewo, jaki jest na ten moment etap przygotowania prac i kiedy nastąpią prace i kiedy się zakończą.

Pan Dyrektor Śmietanko odpowiedział, że dla wszystkich linii dla, których przewidziana jest modernizacja sporządzane są studia wykonalności oraz dokumentacje przedprojektowe.

Radna p. Bożenna Ulewicz zapytała o trasę Szczytno –Pisz-Ełk.

Dyrektor p. Jan Śmietanko odpowiedział, że dla linii kolejowej Nr 219 Szczytno-Pisz-Ełk na zlecenie zarządcy infrastruktury opracowywana jest dokumentacja przedprojektowa.

Radna p. Bożenna Ulewicz zapytała o odcinek drogi Szczytno-Olsztyn, czy w gestii samorządu mieszczą się przejazdy niestrzeżone. Kto się tym zajmuje, bo pociągi jeżdżą coraz szybciej, będzie ich coraz więcej a przejazdy są niestrzeżone. Dodała, że dalsze utrzymanie ich obecnego stanu zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowo-kolejowym. Dziwne jest to, że modernizując linie nie wzięto pod uwagę faktu, że na trasie są przejazdy niestrzeżone i nic nie zrobiono, żeby rozwinąć ten problem. Poprosiła p. Dyrektora Śmietanko o pozyskanie informacji od operatora tej infrastruktury, kiedy przejazdy z niestrzeżonych staną się strzeżonymi.

Dyrektor p. Jan Śmietanko odpowiedział, iż odpowie na zapytanie po uzyskaniu odpowiedzi od zarządcy infrastruktury.

Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Czy w momencie kiedy któraś z linii zostanie zamknięta to ilość kilometrów, która powinna być tam wyjeżdżona będzie mogła być przeniesiona na inną trasę?

Dyrektor p. Jan Śmietanko odpowiedział, że tak. Operator w pierwszej kolejności jest zobligowany wykonać ten przewóz transportem kolejowym, a jeżeli nie wszystkie kursy będzie mógł zrealizować to musi je zrealizować zastępczą komunikacją autobusową

Następnie p. Przewodnicząca poinformowała, iż miała telefon od radnego, który zwrócił się do niej jako przewodniczącej komisji z prośbą o poruszenie sprawy ilości połączeń kolejowych na trasie Grajewo-Ełk, poinformował ją, iż do Grajewa dojeżdża 6 par pociągów a z Grajewa do Ełku tylko 3 pary pociągów. Poprosił o większą ilość par pociągów na powyższym odcinku. Następnie dodała, iż podobna sytuacja była między Iłowem a Działdowem. Pociągi dojeżdżały z Województwa Mazowieckiego do Iłowa a do Działdowa nie dojeżdżały.

Dyrektor p. Jan Śmietanko odpowiedział, iż zgodnie z umową od stycznia 2017 r. realizowane będą 3 pary pociągów na linii Ełk-Grajewo z możliwością kontynuowania przez podróżnych jazdy do Białegostoku komunikacją kolejową uruchomianą przez Samorząd Podlaski.

Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc podsumowując dyskusję powiedziała, że informacja przedstawiona była z obydwóch stron więc mieli okazję wysłuchać to, co od kilku miesięcy jest przedmiotem rozmów. Dodała, iż to dzisiejsze spotkanie

i wyjaśnienie było niezbędne, żeby mieli pełen obraz i dlaczego są takie, a nie inne decyzje podejmowane przez zarząd.

5.Sprawy różne i wolne wnioski.

Spraw różnych i wolnych wniosków nie było.

6. Przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia komisji.

Przewodnicząca Komisji Pani Jolanta Szulc poprosiła o przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia komisji. Za przyjęciem protokołu głosowało 4 radnych, 2 osoby wstrzymały się od głosu, przeciw nie było.

Następnie Przewodnicząca Komisji ogłosiła przerwę w obradach Komisji i wznowienie obrad 31 maja o godz. 10.30.

II część posiedzenia 31 maja 2016 r. godz. 10.30.

Przewodnicząca Komisji Pani Jolanta Szulc otworzyła II część posiedzenia Komisji Strategii Rozwoju witając przybyłych radnych oraz p. Grażynę Kluge Dyrektor Biura Regionalnego w Elblągu.

Głos zabrała p. Grażynę Kluge Dyrektor Biura Regionalnego w Elblągu, poinformowała między innymi, iż uchwała w sprawie powierzenia przez Województwa Warmińsko-Mazurskie, a przyjęcia przez Województwo Pomorskie wykonania zadań dotyczących rewitalizacji i promocji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód-wschód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany (planowana droga wodna E70 na terenie Polski) na odcinku położonym na terenie województwa warmińsko-mazurskiego jest kontynuującą tego, co rozpoczęto się w 2007 roku i zawarte jest w porozumieniu pięciu województw. Województwo Pomorskie wśród tych pięciu województw jest województwem wiodącym w tym sensie, że wszystkie pozostałe określają kwotę jaką składają na rzecz tego województwa i później ono już w imieniu pięciu województw działa w zakresie wszelkich prac, projektów rewitalizacji, monitoringu i promocji właśnie tej międzynarodowej drogi wodnej E70. Wszystkie województwa 50 tys. na ten cel składają. Jest to taka możliwość, że projekty, strategie dotyczące tej drogi skutkują w tym, że można ubiegać się o środki unijne. 200 mln złotych na ten cel zostało wydatkowanych. **Załącznik Nr 4**

Radna p. Bernadeta Hordejuk zwróciła uwagę, iż w tej informacji zabrakło jej jednej rzeczy, a mianowicie, czy to porozumienie, które zostało podpisane między województwami jest porozumieniem wieloletnim i czy co roku kwotę poszczególne samorządy desygnują?

Pani Grażyna Kluge odpowiedziała, iż jest to porozumienie, które co roku się odnawia, kwota jest wciąż ta sama 50 tys. zł. Nie ma powodu by ją zwiększać natomiast jest powód by ją zmniejszyć jeśli nie ma wykonywania jakichś konkretnych praw bądź one skutkują mniejszą ilością wydatkowanych środków natomiast Województwo Pomorskie każdego roku z wydatkowania wszystkich środków składa sprawozdanie do marszałków poszczególnych województw. Rząd na bazie strategii, którą wypracowały województwa w ostatnim czasie planuje wydatkowanie środków na międzynarodowe drogi wodne, ponieważ te drogi

śródlądowe były na tyle niekomfortowe, że wymagały dużego nakładu środków finansowych. Samorząd nie jest w stanie pokonać pewnych barier a przede wszystkim aplikowanie o środki unijne jest łatwiejsze jeśli to robi kilka podmiotów w tej konkretnej sytuacji

5 województw, bo droga przez nie przebiega.

Radny p. Józef Dziki zwrócił uwagę, iż inwestycje poszły bardzo głęboko poza nasze województwo czyli Gorzów Wielkopolski, Bydgoszcz, Grudziądz aż po granice. Zapytał czy te aplikowane środki już były i czy o kolejne można się starać? W jakim procencie nasze województwo bierze udział w tych inwestycjach. Dodał, że jeśli dobrze rozumiał to nasze potrzeby też są bardzo duże chodzi o Elbląg, porty, przystanie, Malbork itp. Czy tam nie ma przewagi tych województw, że gro tych środków idzie na inwestycje tam.

Pani Grażyna Kluge powiedziała, że aby aplikować o te środki trzeba współpracować z samorządami. Jeśli chodzi o pętlę Żuławską to była duża współpraca. Natomiast pomorskie robi teraz pętlę Żuławską Nr 2 dlatego, że samorzady z Województwa Pomorskiego zadeklarowały wkład własny do tego dzieła. Natomiast samorzady z Województwa Warmińsko-Mazurskiego wycofały się z tego. Pani dyrektor dodała, że kłopoty są z Malborkiem i z Tolkmickiem jako, że gminy są ubogie i nie mają środków.

Radny p. Józef Dziki dodał, iż wiąże się to z tym, że te 50 tys. zł to niewielka kwota w skali roku ale ona będzie bardziej wykorzystywana na jakieś działania operacyjne, które będą szły w województwach innych nie w naszym.

Radny p. Paweł Szliwiński powiedział, iż na stronie internetowej w tej inicjatywie poszczególne działania kończą się na 2013 roku nie ma opisanej na rok 2014 -2015. Zapytał, czy się nic nie działo, czy nie zostało to umieszczone na stronie internetowej?

Pani Grażyna Kluge odpowiedziała, iż myśli, że ta druga wersja. Dodała, iż zapyta o to dziś na spotkaniu roboczym przedstawicieli Województwa Pomorskiego, bo to jest ich zadanie.

Kolejno Radny p. Paweł Szliwiński zapytał, czy z racji tego, że jest zatwierdzony przekop Mierzei Wiślanej, czy w związku z tym brany jest pod uwagę ten element, który jest w tej drodze i czy w związku z tym jest możliwość dodatkowej aplikacji o środki dotyczące między innymi tej inicjatywy.

Pani Grażynę Kluge odpowiedziała, iż właśnie po to jest jutrzejsza konferencja, żeby przedstawiciele rządu powiedzieli jak w tej strategii widzą poszczególne elementy.

Radna p. Bożenna Ulewicz powiedziała, iż zgadza się z wypowiedzią Pana Dzikiego, że ważny jest ten aspekt finansowy i do końca nie wiemy jaki procent tych środków jest realizowany na terenie naszego regionu i dlatego wnioskuje, że kiedy za rok ponownie pojawi się ten temat, to żeby radni otrzymali sprawozdanie finansowe Marszałka Województwa Pomorskiego, aby mogli się przekonać, jakie korzyści z tego wynikają dla naszego województwa?

Przewodnicząca Komisji p. Jolanta Szulc powiedziała, iż z tego co wiedzą to projekt jest wieloletni od 2008 roku i jeszcze trwa i praktycznie wiadomo, że będą lata kiedy w jednym obszarze będzie większe zaangażowanie środków w innych niższe

i praktycznie po zakończeniu projektu będziemy mogli mówić o tym jakie korzyści i w jakim stopniu mamy zrealizowane to, co zaplanowano w naszym województwie.

Radna p. Bernadeta Hordejuk powiedziała, że co roku na promocję dajemy 50 tys. zł i chodzi o to, aby w sprawozdaniu było wyszczególnione na co, te 50 tys. zł zostało przeznaczone.

Głos zabrał Szef Kancelarii Sejmiku p. Wiktor Marek Leyk, który powiedział, iż Kancelaria Sejmiku zwróci się z prośbą do Zarządu Województwa o przekazanie członkom Komisji sprawozdania finansowego i merytorycznego z realizacji ww. Porozumienia za rok ubiegły. **Załącznik Nr 5**

Wobec braku głosów Przewodnicząca Komisji zakończyła dyskusję i poddała ww. projekt pod głosowanie. Projekt uchwały członkowie komisji przyjęli jednogłośnie.

7. Zakończenie posiedzenia.

Przewodnicząca Komisji, Pani Jolanta Szulc podziękowała za uczestnictwo w posiedzeniu komisji po czym zamknęła posiedzenie Komisji Strategii Rozwoju Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Przewodnicząca Komisji

Jolanta Szulc

Protokołowała:

Elżbieta Cyrankowska