

**Protokół Nr 2/2019  
z posiedzenia  
Komisji Strategii Rozwoju  
z dnia 11 lutego 2019 r.**

**I. Otwarcie posiedzenia.**

**Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc** stwierdzając quorum otworzyła posiedzenie Komisji Strategii Rozwoju Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Następnie przywitała Członków Komisji oraz przybyłych gości.

**Załącznik Nr 1, 2**

**Przyjęcie porządku posiedzenia.**

Przewodnicząca Komisji poinformowała, że członkowie Komisji otrzymali rozszerzony porządek posiedzenia i odczytała treść punktu, który uległ zmianie. Następnie p. Wiktor Leyk, Szef Kancelarii Sejmiku wyjaśnił członkom Komisji przyczyny zmiany w porządku posiedzenia, tj. rozszerzenia punktu 3. Zmiana podyktowana była prośbą Marszałka Województwa do Przewodniczącej Komisji Strategii Rozwoju, po interpelacji radnego Marcina Kazimierczuka oraz Radnego Jarosława Słomy, o przedstawienie na najbliższym posiedzeniu Komisji informacji ujętej w pkt. 3 zaktualizowanego porządku posiedzenia Komisji.

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc poddała pod głosowanie przyjęcie rozszerzonego porządku posiedzenia (o punkt 3b i 3c).

Za przyjęciem rozszerzonego porządku posiedzenia głosowało 7 członków Komisji, przeciw - 6, wstrzymało się - 0.

Porządek posiedzenia przedstawiał się następująco:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przyjęcie porządku posiedzenia.
3. Informacja Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego na temat:
  - a) Przedsięwzięcia zgłoszonego przez Radnego Sejmiku w kontekście nowego programu dla kolei „Kolej plus” oraz w odniesieniu do rządowej *„Listy projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r.”*
  - b) Niewystarczającego poziomu środków finansowych, zabezpieczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rewitalizację linii nr 221 na odcinku Gutkowo-Braniewo, mino zapewnienia dofinansowania na ten cel z Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014-2020.
  - c) Bieżącej realizacji umowy nr IG-I.1/2016-2020 ze spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w 2019 r.
4. Zaopiniowanie materiałów na IV sesję Sejmiku, w tym:
  - projektu uchwały w sprawie programu Kolej Plus;
  - projektu uchwały w sprawie zmiany Uchwały Nr XIX/389/12 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Warmińsko-Mazurskie;
  - projektu uchwały w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (odcinek byłej drogi krajowej nr 7) na terenie miasta Elbląg i gminy wiejskiej Elbląg;
  - projektu uchwały w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (odcinek byłej drogi krajowej nr 16) na terenie Gminy Giętrzwald.
5. Sprawy różne i wolne wnioski.
6. Zakończenie posiedzenia.

## **II. Informacja Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego na temat:**

- a) Przedsięwzięcia zgłoszonego przez Radnego Sejmiku w kontekście nowego programu dla kolei „Kolej plus” oraz w odniesieniu do rządowej „Listy projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r.”
- b) Niewystarczającego poziomu środków finansowych, zabezpieczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rewitalizację linii nr 221 na odcinku Gutkowo-Braniewo, mino zapewnienia dofinansowania na ten cel z Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014-2020.
- c) Bieżącej realizacji umowy nr IG-I.1/2016-2020 ze spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w 2019 r.

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc **poprosiła** p. Marcina Kuchcińskiego, Wicemarszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego, o zreferowanie pkt. 3a.

Pan Marcin Kuchciński poinformował, iż Radny Marcin Kazimierczuk zgłosił w swojej interpelacji możliwość inwestycji infrastruktury kolejowej z Bartoszyce przez Lidzbark Warmiński do Dobrego Miasta oraz z Elbląga przez Frombork do Braniewa w ramach programu Kolej Plus.

Zauważył, że linię Bartoszyce-Lidzbark Warmiński-Dobre Miasto należy rozdzielić na dwa odcinki, tj. trasę Bartoszyce-Lidzbark Warmiński, która w połowie lat 90-tych została rozebrana z powodu braku możliwości jej odnowienia i słabego potoku pasażerów oraz trasę Lidzbark Warmiński-Dobre Miasto, która de facto nigdy nie istniała. Dodał, że w związku z tym musiałyby powstać nowa linia kolejowa na wskazanej trasie, a PKP PLK nie posiada tytułu prawnego do tych nieruchomości, więc mowa jest o wykupie gruntów.

Następnie odniósł się do linii Elbląg-Frombork-Braniewo informując, że PKP PLK jako zarządca posiada tytuł prawny do nieruchomości. Dodał, że w 2006 roku ze względu na słaby stan infrastruktury kolejowej, ale również na słaby potok pasażerów, trasa ta została zamknięta.

Zaznaczył, że biorąc pod uwagę obecne koszty budowy 1 km trasy kolejowej, inwestycja związana z trasą Bartoszyce-Lidzbark Warmiński-Dobre Miasto, może wynieść około 1 mld zł, przy czym samorząd województwa, zgodnie z założeniami programu Kolej Plus, musiałby zabezpieczyć 15% wkładu własnego.

Pan Marcin Kuchciński odnosząc się do treści przedmiotowej interpelacji, zwrócił uwagę, że inwestycja rodzi skutki finansowe dla samorządu województwa na poziomie około 150 mln zł. Zauważył, że w przypadku realizacji tej inwestycji, środki musiałby zostać zapisane w budżecie województwa, w tym w WPF. Podkreślił, że obecnie byłoby niezmiernie trudno wygospodarować takie środki w budżecie.

Ponadto wyjaśnił, że w przypadku uruchomienia powyższych tras kolejowych konieczne jest zawarcie umowy z przewoźnikami regionalnymi na organizację przewozów na tych liniach. To generuje kolejne skutki finansowe dla samorządu.

Zaznaczył, że PKP PLK jest instytucją, która może prowadzić tego typu inwestycje. Prezes zarządu spółki może wnioskować, z aprobatą samorządu, aby taka trasa powstała.

Wicemarszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego poinformował, że w grudniu 2018 roku Prezes PKP PLK Ireneusz Merchel wystosował do Marszałka Województwa pismo, w związku z trwającymi rozmowami na temat przyszłej perspektywy finansowej RPO Warmia i Mazury, w którym zwrócił się o wpisanie tras, które według niego powinny zostać uwzględnione w RPO. Trasy te znajdują się w interpelacji Radnego Marcina Kazimierczuka.

Pan Marcin Kuchciński wyjaśnił, że z dotychczasowych informacji wynika, że przyszła perspektywa finansowa RPO Warmia i Mazury nie będzie zawierała inwestycji

infrastrukturalnych związanych z koleją. Taką odpowiedź otrzymał Pan Prezes Ireneusz Merchel od Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Podkreślił również, że pomimo faktu, iż przedmiotowe trasy zostały wskazane, a także odpowiedzi, która została udzielona dot. przyszłego RPO, nie zostały wpisane do katalogu rządowego programu Kolej Plus.

Pan Marcin Kuchciński, poruszył również temat związany z rewitalizacją linii kolejowej Gutkowo-Braniewo, na którą samorząd województwa przeznaczył w obecnym RPO ponad 44 mln euro. Wyjaśnił, iż PKP PLK przeprowadziły przetarg, po którym okazało się, że brakuje około 100 mln zł. Poinformował, że toczyły się rozmowy na temat wsparcia finansowego ww. trasy, ale decyzja na chwilę obecną jest taka, że Polskie Linie Kolejowe nie dołożą środków na jej remont. Dodał, że jest to inwestycja rządu oraz PKP PLK, co stanowi kolejny argument, żeby Prezes PKP PLK próbował ją umieścić w programie rządowym. Ponadto wskazał, że jest jedyna trasa, która miała być modernizowana i rewitalizowana w naszym województwie ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury.

W dalszej kolejności Pan Marcin Kuchciński, Wicemarszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, ponownie nawiązał do interpelacji Radnego Marcina Kazimierczuka informując, iż wzdłuż trasy Bartoszyce-Dobre Miasto, na drodze krajowej nr 51, usługi prowadzi ponad 60 przewoźników. W związku z tym potok pasażerów korzystających z kolei na tej trasie może okazać się niezadowolający.

Uściślił, że były prowadzone badania ruchu pasażerskiego na trasach, które są obsługiwane przez Przewozy Regionalne. Pokazały one, że żadna z tych tras nie jest rentowna, co powoduje, że samorząd województwa rokrocznie dofinansowuje połączenia kolejowe na Warmii i Mazurach. Ponadto co roku samorząd województwa wspiera Przewozy Regionalne kupując nowy tabor, który trafia w użyczenie do przewoźnika. Łączna wartość zakupionego taboru wynosi ponad 120 mln zł. Podkreślił, że na sprawę należy spojrzeć w globalnej skali, tak aby wydatki samorządu województwa nie umniejszały możliwości rozwoju mieszkańców Warmii i Mazur.

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc zwróciła się Radnego Marcina Kazimierczuka z pytaniem jakie są i skąd pochodzą dane mówiące o zabezpieczeniu potoku pasażerskiego na trasie Bartoszyce-Lidzbark Warmiński-Dobre Miasto oraz kto przeprowadził takie badania.

Radny Marcin Kazimierczuk odpowiedział, że opiera się na danych Marszałka Województwa, które mówią o 60 przewoźnikach, którzy kursują na trasie Bartoszyce-Lidzbark Warmiński-Dobre Miasto-Olsztyn. Wskazał na złe warunki panujące w busach, brak miejsc siedzących, nie respektowanie przepisów przez kierowców busów, liczne wypadki komunikacyjne.

Pan Jan Śmietanko, Zastępca Dyrektora Infrastruktury i Geodezji wyjaśnił, że na tej trasie odbywa się 60 kursów na różnych długościach.

Radny Marcin Kazimierczuk podkreślił, że uchwała nie podnosi kwestii dot. budowy wskazanej linii kolejowej, natomiast określa dwa kroki aplikowania do programu Kolej Plus, tj. przygotowanie stosownej dokumentacji, w tym finansowej, studium wykonalności oraz bieżące badania potoku pasażerów. Wyjaśnił, że katalog 21 nowych odcinków połączeń przedstawiony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury nie jest zamknięty.

Radny Marcin Kazimierczuk zwrócił uwagę, iż podstawą zgłoszonej interpretacji, a w konsekwencji projektu uchwały, jest troska o region, który wg opinii radnego, jest wykluczony komunikacyjnie. Przyznał, że podczas spotkań z wyborcami z powiatu bartoszyckiego, lidzbarskiego, elbląskiego i braniewskiego wielokrotnie padały prośby o podjęcie tematu utworzenia połączenia kolejowego z Bartoszyce przez Lidzbark Warmiński do Dobrego Miasta przede wszystkim ze względu na kwestie związane z bezpieczeństwem.

W swojej wypowiedzi odniósł się do zapisów Konstytucji RP, która w art. 5 mówi o zrównoważonym rozwoju. Nadmienił, że z punktu widzenia ochrony środowiska polega on m.in. na ograniczeniu emisji spalin czy dywersyfikacji środków transportu. Uważa, że kolej jest

najbardziej ekologiczną, najtańszą i najbezpieczniejszą metodą transportu, w którą warto inwestować.

Kontynuując Radny Marcin Kazimierczuk zgodził się z p. Marcinem Kuchcińskim, Wicemarszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego, że linia kolejowa pomiędzy Lidzbarkiem Warmińskim a Dobrym Miastem nie istniała. Jednocześnie podkreślił fakt, iż w przedmiotowym projekcie uchwały i w uzasadnieniu do niej, wyraźnie to wskazuje.

Wyjaśnił, że połączenie Bartoszyce-Lidzbark Warmiński mogłoby przebiegać po zrewitalizowanej linii, natomiast w przypadku odcinka Dobre Miasto-Lidzbark Warmiński konieczna byłaby budowa całkowicie nowej linii.

Sugerował, aby w dalszej kolejności poprosić samorządy, które są zlokalizowane wzdłuż tej trasy, aby również partycypowały w kosztach jej modernizacji i budowy.

Ponownie zwrócił się o przygotowanie dokumentacji i aplikowanie do programu Kolej Plus.

Przewodnicząca Komisji zapytała w jakiej wysokości środki finansowe należałoby zabezpieczyć na przygotowanie dokumentacji, w tym studium wykonalności, biorąc pod uwagę fakt, że cała inwestycja wyniesie około 1,5 miliarda zł.

Następnie głos oddała Radnemu Jarosławowi Słomie, który zaznaczył, że jeżeli debata dotyczy zgłoszeń do programu Kolej Plus to on popiera ten wniosek.

Natomiast uważa, że ostateczna decyzja powinna zostać poprzedzona dyskusją na podstawie przeprowadzonej regionalnej analizy wskazującej potencjalne linie kolejowe, zwłaszcza te z istniejącymi śladami, które mogłyby być przedmiotem wniosku. Jest zdania, aby nie skupiać się tylko na jednej propozycji połączenia.

Kontynuując Radny Jarosław Słoma poinformował, że również złożył interpelacje do Marszałka Województwa w sprawie odtworzenia linii kolejowej i przewozów w relacji Ełk-Olecko-Gołdap, Kętrzyn-Węgorzewo, Czerwonka-Mrągowo-Mikołajki-Ełk przy wykorzystaniu wsparcia programu Kolej Plus. Zwrócił ponadto uwagę na fakt, że część społeczeństwa w regionie, jako podatnicy, dokłada do formy transportu, z której nie korzysta lub korzysta sporadycznie, jak ma to miejsce, m.in. w powiatach węgorzewskim, gołdapskim czy oleckim. Samorząd województwa dofinansowując kilkadziesiąt milionów złotych do przewozów pasażerskich, tym samym dofinansowuje bardziej rozwinięte powiaty naszego województwa, które i tak są lepiej skomunikowane.

Na koniec wypowiedzi Radny Jarosław Słoma ponownie wskazał na potrzebę regionalnej analizy, z której wnioski byłyby podstawą do zgłoszenia wybranych linii do programu Kolej Plus.

W dalszej kolejności Przewodnicząca Komisji oddała głos Radnemu Henrykowi Żuchowskiemu, który poruszył temat związany z portem lotniczym Olsztyn-Mazury. W tym kontekście poinformował, że po stronie województwa mazowieckiego została przeprowadzona modernizacja całego odcinka kolejowego od Ostrołęki do miejscowości Chorzele, z której jest już blisko do Szyman. Zaznaczył, że lepiej inwestować lub modernizować te odcinki, które skrócą czas dojazdu do regionalnego lotniska. Uważa, że potencjalnie może to spowodować wzrost ruchu pasażerskiego co spowoduje, że lotnisko więcej zarobi, a tym samym dopłata samorządu województwa ulegnie zmniejszeniu.

Radny Henryk Żuchowski podkreślił, że popiera wniosek Radnego Jarosława Słomy dotyczący przeprowadzenia regionalnej analizy. Wskazał, że następnie należy rozważyć, modernizacja którego odcinka najszybciej przyniesie oczekiwane efekty.

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc podziękowała Radnemu Henrykowi Żuchowskiemu.

Ponadto zwróciła uwagę na fakt dynamicznego rozwoju transportu kołowego w województwie pomimo istniejącej sieci kolejowej.

Skierowała do Radnych pytanie, jakie należy podjąć działania, aby przenieść transport kołowy „na szyny” oraz kto byłby za nie odpowiedzialny.

Wyraziła opinię, że transport kołowy ma także istotne znaczenie, w związku z tym nie należy rozpatrywać wyłącznie transportu kolejowego, lecz powinno się brać pod uwagę cały transport z uwzględnieniem regionu i kraju.

Kontynuując p. Jolanta Piotrowska, Członek Zarządu Warmińsko-Mazurskiego poparła zarówno koncepcję całościowego spojrzenia na województwo pod kątem transportu, jak również propozycję analizy rozwoju poszczególnych możliwości transportowych obejmujących kolej oraz ruch kołowy.

Dodała, że warto przeanalizować linie kolejowe na obszarze całego województwa i ocenić możliwości budżetowe, gdyż wydatki stanowią tu bardzo ważny aspekt.

Zaproponowała ponadto opracowanie strategii dotyczącej transportu kolejowego, ponieważ dokument ten pokazałby długofalowy plan i kierunek działań. Wyraziła opinię, że warte rozważenia jest wykorzystanie starych nasypów kolejowych, podając przykład odcinka Giżycko-Węgorzewo, Węgorzewo –Kętrzyn.

Poruszyła także temat braku modernizacji linii na trasie Korsze. Według zdania niektórych strategiczny odcinek z Białegostoku do Szczecina, posiada tylko jeden tor.

Włączając się do rozmowy Radny Marcin Kazimierczuk zaznaczył, że według niego najważniejszym kryterium wyboru jest zbadanie występowania faktycznego wykluczenia komunikacyjnego w województwie. Wskazał zasadność odtworzenia kolei nadzalewowej z Elbląga do Braniewa.

Przewodnicząca Komisji podziękowała za wypowiedzi i oddała głos Radnemu Pawłowi Czemieli, który na wstępie odniósł się do kwestii modernizacji odcinka na trasie Ełk-Korsze. Przedstawił informacje związane z realizacją prac na ww. linii z planowanym zakończeniem projektu w 2023 roku. Wyjaśnił, że obecnie trwa modernizacja linii Ełk-Pisz-Szczytno, po której planowany jest początek robót na linii Ełk-Korsze.

Odnosząc się do programu Kolej Plus zgodził się z wcześniejszą opinią, że należy przeprowadzić analizę konkretnych linii kolejowych w regionie. Zdaniem Radnego, w programie tym, zawarta jest nie tylko budowa nowych linii, ale też odtworzenie i utrzymanie linii. Wyraził opinię, że jeżeli istnieje instrument pozwalający na dofinansowanie dużych kwot, to trzeba z niego skorzystać.

Następnie Radny Paweł Czemieli dodał, że należy zmienić myślenie o kolei. Podał przykład PKP Intercity, która po latach strat, obecnie generuje zyski na poziomie 270 mln zł.

Ad vocem p. Marcin Kuchciński zaznaczył, że każdego roku spółka Intercity otrzymuje pomoc publiczną w wysokości 900 mln zł.

Kontynuując Radny Paweł Czemieli odniósł się do ruszającej wkrótce ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówiącej o planach transportowych dla poszczególnych województw, i podkreślił, że widzi potrzebę stworzenia planu transportowego dla Warmii i Mazur.

Na koniec poprosił o materiały w formie pisemnej dotyczące punktów a, b, c przedmiotowego punktu posiedzenia.

Kolejno zabrał głos Radny Robert Gontarz, który również poparł inicjatywę analizy całego województwa pod kątem wykluczenia komunikacyjnego.

Następnie zaproponował, aby dołączyć do programu GovTech Polska, który umożliwi określenie, gdzie w województwie występuje wykluczenie komunikacyjne i konieczne jest uruchomienie linii kolejowych.

W odniesieniu do wcześniejszych wypowiedzi p. Marcin Kuchciński, Wicemarszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, nie zgodził się z zarzutem skierowanym do Zarządu Województwa mówiącym o braku troski o rozwój infrastruktury kolejowej w regionie. Jako przykład poinformował o obecnie realizowanych inwestycjach, m.in. na trasie Olsztynek-Działdowo, planowanej trasie

połączenia Olsztyna z Ełkiem przez Korsze oraz modernizowanej trasie z Olsztyna do Szczytna i ze Szczytna do Ełku.

Podkreślił, że Zarząd Województwa dokłada wszelkich starań, żeby korzystać z dźwigni finansowej oraz funduszy europejskich i innych środków zewnętrznych mających służyć rozwojowi regionu. Dodał, że przekonanie przedstawicieli Jaspers'a o rentowności wskazanych tras, a w konsekwencji wpisanie ich do realizacji ze środków UE, było dużym wyzwaniem dla Zarządu Województwa. Pomimo własnych badań przeprowadzonych przez województwo w zakresie potoku pasażerów na wskazanych trasach, Jaspers wykonał je samodzielnie, niejednokrotnie zarzucając niewielką liczbę pasażerów korzystających z tych przejazdów.

Pan Marcin Kuchciński wyjaśnił, że wpisanie ww. tras do realizacji wiązało się z zobowiązaniem Zarządu Województwa do zwiększenia liczby kursów pociągów na tych trasach po ich wybudowaniu, co stanowi dodatkowy koszt dla budżetu województwa.

Następnie Pan Wicemarszałek odniósł się do wspomnianej trasy kolejowej do Chorzel. Jest zdania, że dla regionu jest to dobre rozwiązanie, aby komplementarnie doprowadzić tę część trasy do lotniska w Szymanach.

Kontynuując swoją wypowiedź podkreślił, że Zarząd Województwa widzi potencjał i możliwości rozwoju transportu kolejowego, ale inicjatywa w zakresie podjęcia działań w sprawie opracowania dokumentacji projektowej i wykonawczej w programie Kolej Plus należy do strony rządowej oraz zarządcy infrastruktury, tj. PKP PLK S.A.

Wskazał, że przychyliła się do dyskusji z PKP PLK nad wypracowaniem tras, które zostaną wpisane do programu i określeniu przez PKP PLK szacunkowej kwoty inwestycji ze wskazaniem wartości wkładu własnego samorządu. Wówczas Zarząd Województwa pochylił się nad sprawą i podjął rozmowy.

Radny Paweł Czemieli zapytał, kiedy ostatni raz odbyło się spotkanie z przedstawicielem PKP PLK. Pan Marcin Kuchciński, nawiązując do wcześniejszej wypowiedzi, odpowiedział, że w grudniu ubiegłego roku Prezes PKP PLK przysłał pismo do Marszałka Województwa o wpisanie wskazanych tras do RPO Warmia i Mazury. W styczniu bieżącego roku Prezes Ireneusz Merchel otrzymał informacje od Zarządu Województwa, że nie będzie możliwości uwzględnienia ich w RPO.

Przewodnicząca Komisji zwróciła się z pytaniem czy istnieje możliwość zabezpieczenia w RPO wkładu własnego do programu Kolej Plus.

Pan Marcin Kuchciński poinformował, że nie ma takiej możliwości.

Radny Marcin Kazimierzczuk, w uzupełnieniu informacji na temat programu Kolej Plus dodał, że w programie mogą być brane pod uwagę tylko projekty, gdzie nie ma dostępu do kolei pasażerskiej i towarowej. Dodał, że to jest program dla odtworzenia lokalnych połączeń oraz wskazał, że założenia programu dotyczą m.in. tylko tych miejscowości, które nie mają obecnie dostępu do transportu kolejowego. Podkreślił, iż jest to kluczowa kwestia.

Pan Marcin Kuchciński zaznaczył, że na liście 21 tras Ministerstwa Infrastruktury są linie, które funkcjonują, ale wymagają zmodernizowania. Natomiast na odcinku Lidzbark Warmiński – Dobrze Miasto, takiej trasy nie ma. PKP PLK nie jest właścicielem gruntów, więc musiałoby je wykupić.

Przewodnicząca Komisji skierowała się do p. Marcina Kuchcińskiego z pytaniem, jaką widzi możliwość podjęcia rozmów z PKP PLK oraz przedstawienia ich wyników członkom Komisji Strategii Rozwoju.

Pan Marcin Kuchciński odpowiedział, że widzi taką możliwość. Zarząd Województwa podjął niezwłocznie rozmowy z zarządem PKP PLK w celu wypracowania koncepcji i skonkretyzowania informacji. Dla samorządu województwa ważne jest uzyskanie większej liczby danych dotyczących tras, które mogą się kwalifikować do programu oraz związanych z tym kosztów.

Następnie Przewodnicząca Komisji w uzgodnieniu z Wicemarszałkiem Województwa oraz członkami Komisji ustaliła, że kolejna debata na temat rozwoju infrastruktury kolejowej i programu Kolej Plus odbędzie się maju.

Odnosząc się do powyższego Radny Jarosław Słoma poprosił o włączenie do przedmiotowej dyskusji Departament Polityki Regionalnej, który w 2014 roku przeprowadził analizę społeczno-gospodarczą dot. potencjalnych możliwości odtworzeniowych połączeń kolejowych, m.in. zasadności odtworzenia dwóch linii, tj. nadzalewowej oraz Ełk Olecko Gołdap.

Zdaniem Radnego należy przygotować perspektywę czasową obejmująca 10-20 lat oraz przygotować harmonogram pełnych działań odtworzenia linii kolejowych.

Jako kolejny gościnnie zabrał głos dr Paweł Sobotko z Katedry Prawa Administracyjnego i Nauki o Administracji Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, który odniósł się do poruszonych tematów. Na wstępie przedstawił rys historyczny sieci kolejowej w województwie warmińsko-mazurskim.

Następnie wskazał propozycje opracowane z Radnym Marcinem Kazimierczukiem dot. 4 wariantów przebiegu trasy Bartoszyce-Lidzbark Warmiński-Dobre Miasto. Podkreślił, że w pełni popiera wpisanie tej inwestycji do programu Kolej Plus i apeluje do samorządu województwa o wykazanie inicjatywy.

W dalszej kolejności zaproponował, aby finanse na rewitalizację Kolei Nadzalewowej Elbląg-Braniewo pozyskać ze środków rządowych przeznaczonych na rozwój portu morskiego w Elblągu.

Kontynuując wypowiedź poruszył temat linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Ełk przez Mrągowo, Orzysz. Wskazał, że jest to linia o państwowym znaczeniu z uwagi na poligon w Orzyszu. W tym przypadku o środki warto się starać w ramach instrumentu finansowego Komisji Europejskiej „Łącząc Europę”, który przewiduje modernizację linii Białystok-Ełk-Olecko-Suwałki-Trakiszki.

Przewodnicząca Komisji podziękowała za wypowiedź, a następnie poprosiła p. Marcina Kuchcińskiego, Wicemarszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego o uzupełnienie informacji dot. pkt. b w sprawie niewystarczającego poziomu środków finansowych, zabezpieczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rewitalizację linii nr 221 na odcinku Gutkowo-Braniewo, mino zapewnienia dofinansowania na ten cel z Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014-2020.

Pan Marcin Kuchciński, Wicemarszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, odnosząc się do pkt. b dot. niewystarczającego poziomu środków finansowych, zabezpieczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rewitalizację linii nr 221 na odcinku Gutkowo-Braniewo, mino zapewnienia dofinansowania na ten cel z Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014-2020”, wyjaśnił, że samorząd województwa w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury na lata 2014-2020 zabezpieczył ponad 44 mln euro na projekt dot. rewitalizacji linii nr 221 na odcinku Gutkowo-Braniewo. Dodał, że po przetargu, które przeprowadziły Polskie Linie Kolejowe, okazało się, że brakuje ok. 100 mln zł. Następnie Zarząd Województwa przystąpił do rozmów z PKP PLK, które poinformowały, że nie dołożą brakujących środków ze swojego budżetu, podobnie jak Minister Infrastruktury. Podkreślił, że Samorząd Województwa również nie jest w stanie uzupełnić brakującej kwoty, ponieważ nie dysponuje środkami na ten cel.

Poinformował, że na dalszym etapie pojawiły się propozycje ze strony PKP PLK, aby etapować inwestycję. W związku z tym, iż jest to projekt przeznaczony do dofinansowania ze środków europejskich i obligatoryjne jest osiągnięcie zapisanych wskaźników, Zarząd Województwa jest w ścisłym kontakcie z Komisją Europejską. Poinformował, że wskaźnikiem w tym projekcie jest liczba kilometrów trasy między Gutkowem a Braniewem. Zadaniem KE jest wskazanie czy budowa zaproponowanego etapu trasy do Ornety jest dopuszczalna pod względem gospodarności i analizy zwrotu wydanych funduszy na tę inwestycję.

Pan Marcin Kuchciński zaznaczył, że beneficjentem projektu jest PKP PLK, która przystąpiła do aktualizacji dokumentacji przetargowej w celu ogłoszenia kolejnego postępowania przetargowego. Dodał, że podczas analizy padło stwierdzenie, iż aktualizacja niewiele wniesie, dlatego też pojawiły się tematy związane z etapowaniem inwestycji.

Przewodnicząca Komisji podziękowała za przekazaną informację, a następnie poprosiła p. Jana Śmietanko, Zastępcę Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Geodezji o zreferowanie pkt c w sprawie bieżącej realizacji umowy nr IG-I.1/2016-2020 ze spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w 2019 r.

Dyrektor Jan Śmietanko poinformował, że województwo jest w trakcie realizacji 5-letniej umowy ze spółką Przewozy Regionalne na przewozy kolejowe na lata 2016-2020. Zgodnie z obowiązkami spoczywającymi na samorządzie, zostały w tym roku podjęte rozmowy dot. wyłonienia operatora na lata 2021+. Jest to podyktowane faktem, iż rok wcześniej należy ogłosić w Dzienniku Urzędowym UE podjęcie przez województwo działań w zakresie wyłonienia operatora.

Wyjaśnił, że w 2019 roku Przewozy Regionalne otrzymają 56,5 mln zł dofinansowania, w tym 44,3 mln zł z budżetu województwa.

Odnosząc się do umowy zaznaczył, że Województwo Warmińsko-Mazurskie jako pierwsze w kraju podpisało umowę z Przewozami Regionalnymi określając jej wartość na 5 lat. Zostały wynegocjowane korzystne dla województwa warunki umowy, ponieważ została uzgodniona kwota ryczałtowa, za którą operator jest zobligowany zrealizować wskazaną liczbę pociągokilometrów na wzajemnie uzgodnionych trasach.

Podkreślił, iż gdyby nie zastosowano takiej formuły dla województwa warmińsko-mazurskiego, Marszałek Województwa musiałby co miesiąc wypłacać operatorowi zaliczki tytułem rekompensaty. Następnie w marcu operator przedstawiłby ile ogółem wyniosły wydatki związane z realizacją umowy na dany rok.

Następnie p. Jan Śmietanko przedstawił koszty funkcjonowania transportu kolejowego. Podał przykład 2008 roku, w którym za tę samą liczbę pociągokilometrów, jak wskazaną w bieżącym roku, samorząd płacił 24,650 mln zł, a obecnie 56 mln zł. Różnica stanowi kwotę, o którą samorząd województwa i radni województwa zwiększyli finansowanie operatora chcąc realizować przewozy w regionie.

Kontynuując wyjaśnił, że samorząd województwa kupuje nowy tabor, który Przewozy Regionalne dostają w użyczenie. Podał przykład linii Olsztyn-Braniewo, po której jeżdżą autobusy szynowe zakupione przez samorząd województwa. Ponadto operator otrzymuje zapłatę za realizację tych przejazdów.

Zwrócił także uwagę na kwestię wpisania tej linii do RPO, gdyż samorząd województwa został zobligowany do zwiększenia o 2 pary liczy pociągów. W innym przypadku Jaspers nie rekomendowałby projektu do dofinansowania ze środków UE.

Pan Jan Śmietanko wskazał, że w związku z powyższym, wzrosną koszty organizacji i przewiduje, że w III kwartale wróci pod obrady Sejmiku Województwa temat wysokości kwoty jaką województwo będzie chciało przeznaczyć na to zadanie w latach 2021-2026.

Na koniec porównał koszty funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego podając, że wynajęcie 50-osobowego autobusu to koszt 4,5 zł za 1 km, a autobus szynowy, który również dysponuje 60 miejscami siedzącymi, operator skalkulował na 17,50 zł za 1 km.

Przewodnicząca Komisji podziękowała za przedstawiony materiał. W związku z brakiem pytań zamknęła pkt 3 porządku Komisji przechodząc do zaopiniowania materiałów sesyjnych.



#### **IV. Zaopiniowanie materiałów na III sesję Sejmiku:**

- **projekt uchwały w sprawie programu Kolej Plus**

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc poinformował, że projekt uchwały został przygotowany przez Klub Radnych Prawa i Sprawiedliwości. Następnie poprosiła p. Mirosława Antoszewskiego, radcę prawnego Kancelarii Sejmiku, o informacje na temat prawnych zasad związanych z przedmiotowym projektem uchwały.

Radca prawny poinformował, że radni otrzymali w materiałach uwagę do projektu uchwały i wyjaśnił, że brakuje podstawy prawnej. Dodał, że podstawę prawną projektu uchwały może stanowić § 11 pkt 3 Statutu Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Radny Marcin Kazimierczuk, jako inicjator projektu uchwały, zgodził się z zaproponowaną przez radcę prawnego podstawą prawną.

Następnie p. Marcin Kuchciński, Wicemarszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego wyraził zdanie, że odbyta dyskusja na temat tras kolejowych nie była skierowana wyłącznie na linię Bartoszyce-Dobre Miasto i poruszała kwestię w szerszej skali. Natomiast w projekcie uchwały wskazana jest linia Bartoszyce-Dobre Miasto. Poza tym odniósł się do kolejnych zapisów projektu uchwały zgadzając się m.in. z zapisem „*Sejmik uznaje za zasadne opracowania Studium Wykonalności dla wyżej wymienionej inwestycji*”. Natomiast zanegował zapis „*Za realizację Uchwały odpowiedzialny jest Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego*”.

Wyraził przekonanie, że członkowie Komisji ustalili na obecnym posiedzeniu, że Zarząd Województwa wspólnie z PKP PLK podejmie rozmowy dot. formalnej strony w zakresie doboru tras, a następnie będą podejmowane dalsze działania. Dodał, że przyjmując uchwałę w sprawie programu Kolej Plus zostałyby przekreślone ustalenia podjęte podczas odbytej dyskusji.

Na tym debatę zakończono.

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc poddała ww. projekt uchwał pod głosowanie.

Za pozytywnym przyjęciem projektu uchwały głosowało 6 Członków Komisji, przeciw - 7, wstrzymało się - 0.

Po odbytym głosowaniu p. Marcin Kuchciński, Wicemarszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, zaznaczył, że fakt, iż głosował przeciwko projektowi uchwały nie oznacza, że jest przeciwny programowi. Chciałby, aby program potraktować zdecydowanie szerzej i pozyskać więcej informacji na jego temat.

- **projekt uchwały w sprawie zmiany Uchwały Nr XIX/389/12 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Warmińsko-Mazurskie;**

Pan Waldemar Królikowski, Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie omawiając projekt uchwały poinformował, że jest to coroczna aktualizacja uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Warmińsko-Mazurskie. Konieczność zmiany zał. nr 1 do ww. uchwały wynika z potrzeby usunięcia niefunkcjonujących przystanków oraz uzupełnienia nowo powstałych przystanków komunikacyjnych.

Przewodnicząca Komisji poprosiła o pytania.

Radna Bożenna Ulewicz oraz Radny Robert Gontarz zapytali o lokalizację i liczbę nowych oraz likwidowanych przystanków.

Pan Waldemar Królikowski poinformował, że obecny stan przystanków wynosi 1961. Wg załącznika do przedmiotowej uchwały przystanków jest o 7 mniej, co należy rozumieć jako różnicę pomiędzy nowymi i likwidowanymi przystankami. Wyjaśnił jak wygląda procedura uzupełnienia nowymi przystankami, tj. ZDW jako zarządca drogi wykonując roboty na drogach wyznacza nowe przystanki lub robi to na wniosek m.in. samorządów, lokalnych społeczności, przewoźników. W proces ten zaangażowana jest komisja, gdyż umiejscowienie przystanku związane jest przede wszystkim z zachowaniem bezpieczeństwa. Dodał, że lokalizacja przystanku jest zależna od potrzeb, a jego miejsce podyktowane jest odpowiednimi warunkami widoczności. Każdy dodawany i likwidowany przystanek realizowany jest osobną procedurą. Wyjaśnił, że ZDW nigdy nie likwiduje przystanków własnowolnie. Natomiast w przypadku wyznaczenia nowego przystanku nie jest w stanie zmusić przewoźnika, żeby się zatrzymywał w określony miejscu.

Radna Bożenna Ulewicz dodała, że nie zawsze zbieżne są interesy lokalnej społeczności z interesami przewoźników.

Następnie głos zabrał Radny Paweł Czemieli, który wystosował ustny wniosek o udzielenie pisemnej informacji dot. wykazu stanowisk w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, liczby zatrudnionych pracowników oraz kwot wynagrodzeń wraz z przyznanymi nagrodami, bez wskazywania danych osobowych pracowników.

W dalszej kolejności Radna Bożenna Ulewicz poprosiła także o informację w jakich miejscowościach i gminach zostały zlikwidowane przystanki komunikacyjne na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, a Radny Robert Gontarz poprosił o wskazanie liczby zlikwidowanych i nowo powstałych przystanków komunikacyjnych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

W nawiązaniu do powyższego Radny Jarosław Słoma poprosił o zwrócenie uwagi na nazwę projektu uchwały, w której nie mówi się o decyzji likwidacji przystanków, tylko o określeniu przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest województwo. Uważa, że zadane pytania bezpośrednio nie dotyczą kształtu i zapisów niniejszego projektu uchwały.

Następnie Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc poddała ww. projekt uchwały pod głosowanie. Projekt uchwały został zaopiniowany pozytywnie przez Komisję.

- **projekt uchwały w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (odcinki byłej drogi krajowej nr 7) na terenie miasta Elbląg i gminy wiejskiej Elbląg;**

Pan Waldemar Królikowski, Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, poinformował, że w efekcie wybudowania drogi ekspresowej S7 na odcinku Nowy Dwór Gdański-Kazimierzowo, dotychczasowy przebieg odpowiadającej jej drogi krajowej nr 7 na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (obszar miasta Elbląg i gminy wiejskiej Elbląg) z mocy ustawy zaliczony został do kategorii dróg wojewódzkich. Wyjaśnił, że Sejmik Województwa może pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi o proporcjonalnej długości do odcinka przejętego od innego zarządcy drogi. Uściślił, że przesłankami do wyznaczenia takiego odcinka jest zasada braku spełnienia definicji kategorii drogi wojewódzkiej, co ma miejsce w przypadku przedmiotowej drogi. W związku z tym zachodzą przesłanki formalno-prawne stanowiące podstawę do podjęcia uchwały o pozbawieniu kategorii drogi wojewódzkiej.

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc poddała ww. projekt uchwały pod głosowanie. Projekt uchwały został zaopiniowany pozytywnie przez Komisję.

- **projekt uchwały w sprawie pozbawienia kategorii drogi wojewódzkiej bez numeru (odcinek byłej drogi krajowej nr 16) na terenie Gminy Gietrzwałd**

Pan Waldemar Królikowski, Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, wyjaśnił, że w efekcie wybudowania fragmentu południowej obwodnicy Olsztyna na odcinku pomiędzy węzłami Olsztyn Zachód i Olsztyn Południe, dotychczasowy przebieg drogi krajowej nr 16 od nowo wybudowanego Węzła Olsztyn Zachód do granicy administracyjnej Olsztyna, z mocy ustawy zaliczony został do kategorii dróg wojewódzkich.

Dodał, że podobnie jak powyżej Sejmik Województwa może pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi o proporcjonalnej długości do odcinka przejętego od innego zarządcy drogi. Przesłankami do wyznaczenia takiego odcinka jest zasada braku spełnienia definicji kategorii drogi wojewódzkiej, co ma miejsce w przypadku przedmiotowej drogi. W związku z tym zachodzą przesłanki formalno-prawne stanowiące podstawę do podjęcia uchwały o pozbawieniu kategorii drogi wojewódzkiej.

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc poddała ww. projekt uchwały pod głosowanie. Projekt uchwały został zaopiniowany pozytywnie przez Komisję.

#### **V. Sprawy różne i wolne wnioski.**

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc poruszyła temat Planu Pracy Komisji Strategii Rozwoju na 2019 rok. Podziękowała za złożone propozycje tematów i dodała, że niektóre z nich wymagają doprecyzowania. W związku z tym zaproponowała, aby przyjęcie Planu Pracy Komisji Strategii Rozwoju nastąpiło podczas kolejnego posiedzenia, tj. 18 lutego br., w dniu Sesji Sejmiku. Wskazany termin został przyjęty bez uwag.

Następnie Przewodnicząca Komisji zapytała, czy są uwagi do Protokołu Nr 1/2018 z posiedzenia Komisji Strategii Rozwoju z dnia 17 grudnia 2018 r.

W związku z brakiem uwag zarządziła głosowanie. Za pozytywnym przyjęciem projektu protokołu głosowali wszyscy członkowie Komisji.

Na koniec Przewodnicząca Komisji odczytała informację dot. informowania Radnych o posiedzeniach Komisji przekazaną przez Kancelarię Sejmiku:

*„Informuję, iż zawiadomienia o posiedzeniach Komisji są przekazywane Państwu wyłącznie drogą elektroniczną. Proszę o potwierdzanie otrzymania wiadomości e-mail z zaproszeniem na Komisję.”*

#### **VI. Zakończenie posiedzenia.**

Przewodnicząca Komisji, p. Jolanta Szulc podziękowała zebranych za udział w posiedzeniu Komisji Strategii Rozwoju w dniu 11.02.2019 r.

**Przewodnicząca Komisji  
Strategii Rozwoju**

**Jolanta Szulc**

Protokołowała:

Beata Kantolak