



Katarzyna Meger:
o problemach
przedsiębiorców
z prawem pisanym
na kolanie

STRONY 6-7



Atomowy Włocławek:
czy w regionie
powstanie
„mały atom”?

STRONA 3



Uwaga radar:
sprawdzamy,
gdzie pstrykają
fotorejestratory

STRONA 3

Życie Regionu

Kujawy-Pomorze . info

numer 1 |
25 sierpnia 2023

SUPERSZYBKA KOLEJ TYLKO DLA WYBRANYCH?

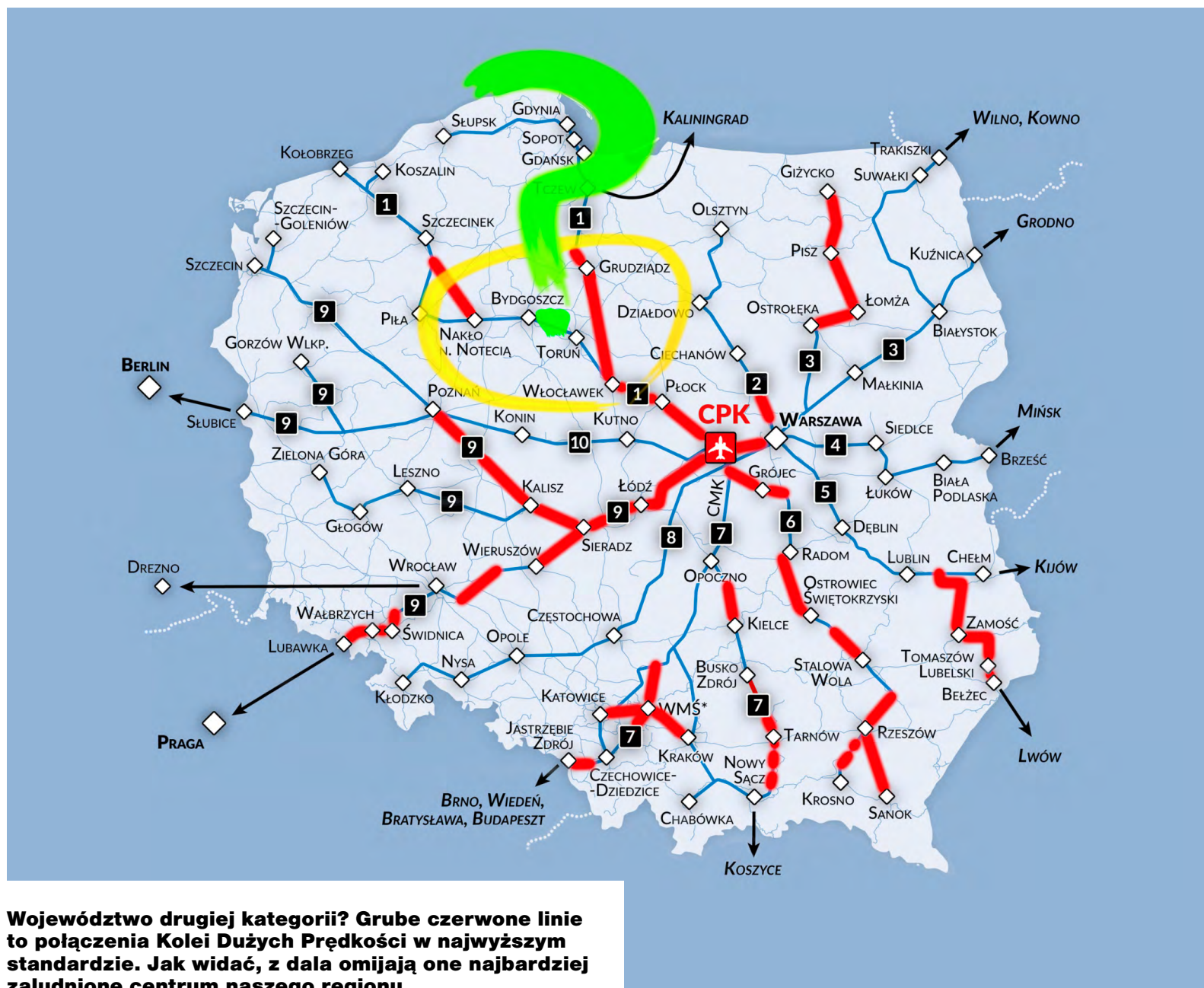
RYSZARD WARTA

**To jest gra o najwyższą
stawkę. Budowa
Kolei Dużych
Prędkości w kształcie
forsowanym przez
rząd marginalizuje
nasze województwo
i pozbawia je szans
rozwojowych.**

Rozwiązanie, w którym nowa trasa KDP o najwyższym standardzie będzie biegła jedynie skrajem regionu, z dala od dwóch jego największych miast i gospodarczego serca województwa, oznacza jedno: degradację.

Jeśli rząd wskazuje na mapie kraju miasta zasługujące na szybką kolej i inne, w tym stolicę województw, które na to nie zasługują, to w odpowiedni sposób pozycjonuje to takie miasta i regiony w skali całego państwa. Dla kogoś z zewnątrz, kto na przykład szuka miejsca pod inwestycje, może to być odebrane jako sygnał, że nie są to lokalizacje warte rozważania. Na takie postrzeżenie Kujawsko-Pomorskiego nie możemy pozwolić – tłumaczy Adam Stańczyk, dyrektor Departamentu Planowania Rozwoju i Innowacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego – Niezależnie od tego, na ile prawdopodobna jest realizacja inwestycji KDP, chodzi o to, żeby już w planach dotyczących rozwoju kraju traktowano nas tak, jak traktuje się inne ważne miasta i inne ważne polskie regiony.

czytaj więcej na str. 4



Województwo drugiej kategorii? Grube czerwone linie to połączenia Kolei Dużych Prędkości w najwyższym standardzie. Jak widać, z dala omijają one najbardziej zaludnione centrum naszego regionu.

infografika Paweł Smoczyk, materiały CPK

 komentarz

JAK SIĘ ROZWIJAĆ, ŻEBY SIĘ NIE SKURCZYĆ?



Mariusz
Załuski,
redaktor
naczelny

Udałem się niedawno do Włocławka. Miasto urocze, ludzie sympatyczni, a okazja godna – otwarcie nowego dworca. I na tymże otwarciu usłyszałem, ile to pani minister, pani posłanka, pan senator i inni ludzie ważni dla budowy tegoż dworca zrobili. Nie usłyszałem za to tego, że 75 proc. środków na polski megaprogram inwestycji dworcowych pochodzi z funduszy europejskich. I że gdyby nie środki unijne, to – z całym szacunkiem dla naszych lokalnych dostojników – żadnego programu by nie było.

I o takich sprawach będziemy pisać. I nie tylko o takich. Też o tym, co w regionalnym biznesie furczy i rozkwita, a z czym mamy problemy. Bo nie ma właściwie funkcjonującej regionalnej gospodarki, bez sprawnie krążącej informacji. Stąd choćby nasz pomysł na wyszukiwarkę ofert wsparcia biznesu, którą – mam skromniutką nadzieję – lokalny biznes polubi szczerze.

A wracając do problemów – polecam materiał o kolejach dużych prędkości. Jak się bowiem słucha mądrych ekspertów, opowiadających o tym, w jaki sposób nowa sieć połączeń kolejowo-lotniczych ustawi rozwój Polski na całe stulecie, to skóra cierpnie. Bo wychodzi na to, że wykluczamy w świecie wykluczonych. A tego nie chciałby chyba nikt z naszego kujawsko-pomorskiego fyrtla. Niezależnie od partyjnej legitymacji w szufladzie.

 komentarz

CO NAS NIE ZABIJE, TO NAS WZMOCNI



Ryszard
Warta

Zgodnie z optymistycznym hasłem „co nas nie zabije, to nas wzmocni” dość jestem spokojny o polskich przedsiębiorców, także tych z Kujaw i Pomorza. Jeśli dali radę z gigantycznym bałaganem, zwanym dowcipnie „Polskim Ładem”, to naprawdę z wszystkim – w zakresie prawnego i fiskalnego otoczenia biznesu – dadzą sobie radę. Może dlatego, że od lat muszą sobie radzić z najróżniejszymi absurdami, o czym na stronach 6 i 7 ciekawie opowiada Katarzyna Meger, prezes Bydgoskiego Klastra Przemysłowego.

Nie znaczy to oczywiście, że droga przed ludźmi przedsiębiorczymi usłana będzie różami. Co to, to nie. Za miedzą trwa brutalna wojna wywołana rosyjską agresją, co – poza morzem ludzkich nieszczęść – generuje masę gospodarczych kłopotów. Na rodzimym podwórku, domowe budżety demoluje drożyzna, warto przypomnieć, że wbrew propagandowemu zaklinaniu rzeczywistości, wskaźniki inflacyjne zaczęły się odrywać od 2,5-procentowego celu inflacyjnego NBP już prawie rok przed wybuchem wojny: w kwietniu 2021 było to już 4,3 proc., a ostatni rok przed wojną kończyliśmy w grudniu '21 na poziomie 8,6 proc. Nie da się też wykluczyć, że czekają nas różne niespodzianki co do rzeczywistego stanu finansów państwa.

Jedno wiemy na pewno: ciekawych tematów nie zabraknie. A to oznacza dużo pracy dla naszego serwisu. I bardzo się z tego powodu cieszymy.

Remonty. Nie ustają emocje wokół Tor-Toru

Spory poślizg w remoncie toruńskiego lodowiska



W MOSiR zapowiadają, że główna tafla lodowiska oddana zostanie do użytku na przełomie sierpnia i września.

fot. Tomasz Wersocki

Początkowo toruńskie władze zakładały, że obie tafle Tor-Toru będą rozmrożone przez pięć miesięcy – by obniżyć horrendalnie rosnące koszty energii. Protestowali jednak zawodnicy.

Z kolei w połowie lipca, podczas remontu lodowiska, doszło do awarii rury doprowadzającej wodę amoniakalną do instalacji mrożącej. W efekcie główna płyta Tor-Toru nadal nie jest dostępna dla zawodników, którzy mogą korzystać jedynie z płyty bocznej. Dla sportowców to za mało.

Według sygnału, który do nas dotarł, 15 lipca doszło do awarii. – Nikt nie wiedział co robić. Kluby nie zostały poinformowane o sytuacji i w związku z tym

nie rozpoczęły swoich treningów zgodnie z planem, czyli 1 sierpnia. Ostatecznie udało się zamrozić płytę boczną – mówi pani Ewa (dane do wiadomości redakcji).

Jak podkreśla nasza rozmówczyni, kolejne opóźnienia to brak możliwości przygotowania zawodników do zbliżających się ważnych zawodów wysokiej rangi łyżwiarskiej: – Do ostatniej chwili pojawiały się pogłoski, że rozpoczęcie sezonu odbędzie się dopiero we wrześniu. Na szczęście udało się szybciej, ale do sierpnia większość zawodników opłacała z własnej kieszeni lód na lodowisku Torbyd w Bydgoszczy, aby w ogóle trenować – skarżyła się nasza rozmówczyni.

W rozmowie z portalem kujawy-pomorze.info dyrektor toruńskiego MOSiR, Krzysztof Wasilkiewicz podkreślał, że Tor-Tor to wielkokubaturowy budynek i dlatego remont odbywa

się etapami, w ramach dostępnych środków. – Nie zapominamy o wszystkich użytkownikach lodowiska. Cały czas trwają prace związane z odnowieniem ciągów komunikacyjnych, szatni oraz zaplecza sanitarnego. Rozpiliśmy zapytanie ofertowe dotyczące modernizacji kolejnych szatni dla zawodników. Oprócz wcześniejszej wymiany maszynowni, trwa wymiana oświetlenia na energooszczędne wykonane w technologii LED – wylicza dyrektor Wasilkiewicz.

A co z kosztami związanymi z naprawą systemu chłodzenia lodowiska? – Trwa procedura ubezpieczeniowa. Kwota kosztorysu naprawy uszkodzonej instalacji wynosi 357 tys. zł – dodaje Krzysztof Wasilkiewicz.

Szerzej o sprawie toruńskiego lodowiska na portalu kujawy-pomorze.info.

Tomasz Wersocki

75,35%

pracowników w Polsce pracuje w sektorze prywatnym. Według GUS (IV kwartał 2022) na 16,79 mln pracujących, 12,65 mln zarabia w założonych od postaw polskich firmach prywatnych, w przedsiębiorstwach z kapitałem zagranicznym, czy np. w dawnych firmach państwowych po prywatyzacji.

► **Technologie.** Czy we Włocławku powstanie mała elektrownia atomowa? Procedury już ruszyły

Mały atom, bardzo duże możliwości

Spółka Orlen Synthos Green Energy wystąpiła do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska o wydanie decyzji środowiskowej dla lokalizacji we Włocławku tzw. „małego atomu”, czyli modułowego reaktora jądrowego (SMR).

Już wiosną tego roku OSGE rozpoczęła starania o podobną decyzję dla SMR w Stawach Monowskich koło Oświęcimia (woj. Małopolskie). Nie oznacza to jeszcze ostatecznego wyboru lokalizacji. Ten zapadnie po kolejnych analizach i procedurach – w tym konsultacjach społecznych. Według planów OSGE, czyli spółki powołanej przez PKN Orlen SA i Synthos Green Energy SA, w Polsce powstać ma system siedmiu małych elektrowni atomowych typu SMR (small modular reactors). Dostawcą technologii ma być amerykańska spółka General Electric Hitachi Nuclear Energy, która dostarczy reaktory BWRX-300. Spółka chce, żeby pierwszy polski blok zaczął działać do roku

2030. Jeśli tak się stanie, będzie to drugi pracujący reaktor BWRX-300 na świecie – po SMR w kanadyjskim Darlington.

Według obecnych planów, lokalizacje SMR-ów to: Włocławek, Ostrołęka, Dąbrowa Górnicza, Kraków–Nowa Huta, Warszawa, Stawy Monowskie i Stalowa Wola (Specjalna Strefa Ekonomiczna Tarnobrzeg). Jak informuje OSGE, małe bloki jądrowe to „jednostki spełniające najwyższe standardy

7

małych elektrowni atomowych ma działać w ramach spółki OSG

bezpieczeństwa. Posiadają mechanizmy automatycznie uruchamiające procedury chłodzenia, dzięki czemu po awaryjnym wyłączeniu jednostka może bezpiecznie trwać przez wiele dni bez interwencji człowieka. Takie rozwiązania umożliwiają w peł-



Mała elektrownia zajmuje powierzchnię mniej-więcej boiska do piłki nożnej.

fot. GE Hitachi

ni bezpieczną eksploatację i łatwiejsze znajdowanie lokalizacji dla SMR-ów. Blok energetyczny SMR-a składający się z budynku reaktora, budynku maszynowni, budynku nastawni, budynku odpadów promieniotwórczych oraz budynku zaplecza remontowego maszynowni zajmie jedynie powierzchnię boiska piłkarskiego”.

Według wyliczeń spółki: szacowany koszt produkcji 1 MWh energii elektrycznej z małego bloku będzie docelowo wielokrotnie niższy niż w przypadku

energii pochodzącej z gazu. Jedna instalacja zabezpieczy potrzeby energetyczne ok. 300–350 tys. gospodarstw domowych, inaczej licząc może zapewnić energię dla 150-tysięcznego miasta. SMR będzie mógł wytwarzać w sposób ciągły energię przez 60 lat, z możliwością przedłużenia produkcji do 90 lat. Mała elektrownia atomowa to około 100 pracowników zatrudnionych bezpośrednio do obsługi bloku i kilka tysięcy miejsc pracy w regionie, w firmach obsługujących inwe-

stycję. O potencjalnej lokalizacji reaktorów decyduje bardzo wiele czynników: względy ekonomiczne, energetyczne, strategiczne, a także te związane z podstawowym bezpieczeństwem, chodzi m.in. o czynniki geologiczne, sejsmograficzne, wodne itp. W analizie zaangażowane są – między innymi – Główny Instytut Górnictwa, Instytut Geofizyki Polskiej Akademii Nauk, a także – jak informuje OSGE – specjaliści ze spółki Geofizyka Toruń.

er

Kierowcy zwalniają! Spada liczba fotoradarowych „pamiątek”

Sprawdziliśmy, jak wyglądają najnowsze fotoradarowe statystyki.

W kujawsko-pomorskim ruch na ulicach i drogach „śledzi” 17 fotoradarów oraz trzy urządzenia do kontroli wjazdu na czerwonym świetle. Wszystkie funkcjonują w systemie CANARD. Najwięcej – cztery – działa w Toruniu.

Najbardziej ukryty z nich stoi przy ul. Lubickiej 37. Kolejne dwa znajdują się na ul. Grudziądzkiej 151 i 95. Cztery: przy Szosie Lubickiej, na Rubinkowie.

Według statystyk, udostępnionych portalowi kujawy-pomorze.info, przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, w I. poł. 2023 najwięcej kar nałożono na podstawie zdjęć wykonanych właśnie na Lubickiej 37: 922 mandaty. Tuż za nim uplasował się fotoradar na ul. Grudziądzkiej 95 – 917 mandatów. Daleko w tyle pozostają kolejne dwa: przy Szosie Lubickiej (156) i Grudziądzkiej 151 (105). W porównaniu z pierwszą połową zeszłego roku liczby te są niższe.

– Jednym z czynników, który ma wpływ na zmianę zachowania kierowców, czyli „zdjęcie nogi

z gazu”, jest zaostrzenie przepisów – podkreśla Monika Niżniak z GITD.

Łącznie, fotoradary w Kujawsko-Pomorskim w pierwszym półroczu 2023 zarejestrowały 8 021 naruszeń. W pierwszej połowie 2022 roku liczba ta była aż dwa razy większa: 16 072.

– Niechlubnym rekordzistą jest kierujący pojazdem, który w styczniu na ul. Grudziądzkiej 95 przekroczył prędkość o 43 km/h. Ukarano go mandatem karnym w wysokości 1 tys. złotych oraz 11 punktami karnymi – dodaje Monika Niżniak.

wer

Lokalizacja pozostałych fotoradarów w województwie kujawsko-pomorskim:

- **Trzeciewnica (pow. nakielski):** ul. Powstańców Wielkopolskich 32,
- **Żnin:** ul. Szpitalna 52,
- **Gniewkowo:** ul. Inowrocławska (przy osiedlu 700-lecia),
- **Solec Kujawski:** ul. Leśna/DK 10,
- **Powiat włocławski:** Droga 62, między Wistką Królewską a Modzerowem,
- **Skepe:** ul. Warszawska (DK10),
- **Bzowo (pow. świecki):** DW 91,
- **Górna Grupa (pow. świecki):** ul. Świecka,
- **Świerkocin (pow. grudziądzki):** ul. Kokosowa,
- **Grubno (pow. chełmiński):** DW 91, skrzyżowanie z obwodnicą Chełmna,
- **Grębocin pod Toruniem:** skrzyżowanie ul. Lubickiej i Kowalewskiej,
- **Kowal (pow. włocławski):** ul. Wojska Polskiego/DW 91,
- **Nakło nad Notecią:** skrzyżowanie obwodnicy z ul. Mrotecką.

► **Plany CPK to marginalizacja województwa kujawsko-pomorskiego. Jest pomysł, jak tego uniknąć**

Ślepe tory kolei dużych prędkości

Konkretna propozycja jest na stole: przez województwo bieć powinny dwie nitki KDP w pełnym standardzie: przez Włocławek i Grudziądz: na osi CPK – Trójmiasto oraz przez Włocławek, Toruń, Bydgoszcz i Nakło: na osi CPK – północny zachód kraju, aż do Szczecina.

Taki właśnie postulat zawiera oficjalne stanowisko Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 26 czerwca. Zanim radni je przyjęli, ruszyły działania na rzecz korzystnego dla województwa zmian w planach Kolei Dużych Prędkości. Jeszcze w maju odbyła się pierwsza konferencja zorganizowana przez marszałka Piotra Całbeckiego. Uczestniczyli w niej samorządowcy z całego regionu, także naukowcy – eksperci branży komunikacyjnej. „Aktualna wizja ukształtowania sieci KDP w kraju nie może być satysfakcjonująca dla województwa kujawsko-pomorskiego. Sprowadza województwo wyłącznie do roli marginalnej przestrzeni tranzytowej, tworząc „wewnętrzne peryferie” w centrum kraju” – czytamy w podsumowującym ją stanowisku. Jaka jest ta aktualna wizja?

O CO WAM CHODZI, BĘDZIE REMONT!

Konrad Majczyk, rzecznik prasowy spółki CPK w niedawnej (10 sierpnia) wypowiedzi dla pomorskiej.pl zapewnia: „absolutnie nie jest prawdą, że projekt CPK doprowadzi do »marginalizacji województwa kujawsko-pomorskiego«” i powtarza, że szprycha nr 1 będzie miała połączenie z istniejącą linią kolejową nr 18 przez Bydgoszcz i Toruń, która ma być „zmodernizowana, a jej parametry znacząco poprawione”.

Tylko że to, co zdaniem rzecznika ma być odpowiedzią na oba-

wy, żadnych obaw nie rozwiewa. Według projektu od CPK przez nasz region bieć ma szprycha nr 1 rozdzielająca się na wysokości Włocławka na dwie części. Pierwsza z nich bieć ma przez Grudziądz w stronę Trójmiasta i tylko ona – nie licząc małego odcinka od Nakła w stronę Kołobrzegu – ma być częścią KDP z prawdziwego zdarzenia, czyli zbudowaną od podstaw, w najwyższych standardach technicznych, z pociągami mknącymi nawet ponad 300 km/h. Natomiast między Włocławkiem a Nakłem, czyli w najbardziej zaludnionym centrum województwa, inwestycja KDP polegać ma jedynie na modernizacji „osiemnastki”, czyli starej linii Kutno-Piła, do standardu pozwalającego na szybkość co najwyżej 160 km/h. Takie rozwiązanie wyłącza z KDP największe miasta regionu i niczego nie rozwiązuje, odwrotnie generować może dodatkowe problemy.

– Linia 18 obsługuje ruch pasażerski krajowy, liczne połączenia regionalne i całkiem spory ruch towarowy. Wpuszczenie tam jeszcze dodatkowo pociągów KDP może skutkować ograniczeniem przewozów regionalnych np. wtedy, gdy ludzie dojeżdżają do pracy, czy szkół – wyjaśnia dyrektor Stańczyk.

Wśród znających sprawę planistów krąży anegdotyczne podejrzenie, że ktoś, kto rysował w komputerze przebieg szprych CPK miał wyłączoną warstwę z wodami i być może dlatego przeoczył, że jest tam spory zbiornik wodny. Spory – największe sztuczne jezioro w Polsce

Dochodzą do tego jeszcze takie „drobiazgi” jak to, że obecna linia kolejowa i projektowane linie KDP mają zupełnie inne systemy zasilania: inne są napięcia, w jednym jest prąd zmienny, w drugim stały. A to oznacza kolejne komplikacje. Wszędzie na świecie koleje dużych prędkości tworzy się w osobnych korytarzach, na liniach zaprojektowa-

nych specjalnie dla ich potrzeb, tak by „normalne” pociągi i te „superszybkie” nie wjeżdżały sobie w drogę. U nas ma być inaczej.

MA BYĆ TAK I JUŻ, CZYLI NOWY MODEL KONSULTACJI

Rozmawiając z pomorską.pl rzecznik CPK podkreślił, że nie planuje się żadnych zmian w przebiegu szprychy nr 1 ani „infrastruktury na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, ponieważ zostały one bardzo starannie przemyślane, przebadane i skonsultowane”.

O stylu tych konsultacji, i to nie tylko w naszym regionie, sporo mówiono na spotkaniach dotyczących KDP – tym majowym oraz kolejnym, zorganizowanym w Urzędzie Marszałkowskim 21 lipca.

– U nas wyglądało to np. tak, że władzom gminy Ożarów Mazowiecki przedstawiono cztery warianty wytyczenia trasy. Wybrały one ten najbardziej optymalny dla nich, po czym potem okazało się, że zatwierdzono akurat ten, który był dla gminy najgorszy – mówił jeszcze w maju Przemysław Kubicki, sekretarz podwarszawskiej gminy Błonie i radny Powiatu Warszawskiego-Zachodniego.

U nas było podobnie. – Konsultacje? To polegało raczej na infor-



O problemie przebiegu KDP przez nasz region mowa była na dwóch konferencjach zorganizowanych przez marszałka Piotra Całbeckiego.

fot. kujawy-pomorze.info

nie było żadnego zainteresowania, by o tym porozmawiać.

– To nie może być tak, że o tak ważnej dla całego regionu sprawie praktycznie nikt z nami nie rozmawia, nie konsultuje, nie możemy się doprosić żadnych szczegółów rozwiązań – podkreślał nie bez emocji marszałek Piotr Całbecki.

A konsultacje są tu sprawą podstawową. – To jest rozdanie kart na najbliższe 100 lat. Na nowo rozłożone zostaną magnesy rozwoju w całym kraju – podkreślał w maju dr hab. Marcin Wołek z Katedry Rynku Transportowego na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego.

Nie tylko sposób konsultowania budzi – delikatnie mówiąc – zdziwienie. Według oficjalnej koncepcji planowana stacja Włocławek KDP umiejscowiona ma być na prawym brzegu Wisły, a nie lewym, gdzie położona jest znakomita większość miasta. Na dodatek nie do końca jasne jest, jak ta lokalizacja „zgrana” jest z zaporą i ciągnącym się w górę rzeki, aż do Płocka, Jeziolem Włocławskim.

Wśród znających sprawę planistów krąży anegdotyczne podejrzenie, że ktoś, kto rysował w komputerze przebieg szprych CPK miał wyłączoną warstwę z wodami i być może dlatego przeoczył, że jest tam spory

zbiornik wodny. Spory – największe sztuczne jezioro w Polsce.

WESPÓŁ-ZESPÓŁ

Co w zamian? Propozycja kujawsko-pomorskiego samorządu jest prosta i pomyślana tak, by dopasować ją do podstawowych założeń sieci KDP. Projektowaną linię od Włocławka do Grudziądza, zbudowaną w najwyższym standardzie (to ważne, bo Grudziądz nic nie może na proponowanych zmianach stracić) uzupełnić trzeba nową, zbudowaną w takim samym standardzie linią KDP biegnącą w korytarzu „osiemnastki” – tam gdzie to możliwe tuż obok niej, lub w jej pobliżu. Szczegóły przebiegu wymagają studiów. Wart rozważenia jest np. pomysł poprowadzenia linii między Toruniem a Bydgoszczą prawym brzegiem, wzdłuż drogi nr 80, tam zresztą gdzie biegła kiedyś linia kolejowa. To rozwiązanie jest korzystne, i to nie tylko dla Kujawsko-Pomorskiego. To także jest szansa dla Zachodnio-pomorskiego ze Szczecinem – regionu, który do dziś nie najlepiej skomunikowany jest z resztą kraju. Stąd pomysł, żeby w zabiegach o racjonalny układ KDP zewrzeć szyki z partnerami ze Szczecina. W najbliższych tygodniach może okazać się, ile z tych planów uda się zrealizować.

Ryszard Warta ▲

► **Program Inwestycji Dworcowych: wielki sukces – jak chce władza, czy ciąg porażek – jak twierdzi NIK**

Dworce pod szczególnym nadzorem

Otwarty z wielką pompą 9 sierpnia nowy dworzec kolejowy we Włocławku to świetny przykład działań rządu i jego wzorcowego Programu Inwestycji Dworcowych – tak to przedstawiali obecni na otwarciu przedstawiciele rządu i politycy PiS.

Nowy dworzec rzeczywiście może się podobać, ale według NIK dworcowy program to długi ciąg błędów, zaniechań i nieprawidłowości.

Otwarcie było uroczyste, choć nie obyło bez zgrzytu: uczestniczyli w nim przedstawiciele rządu, władz spółki PKP, parlamentarzyści PiS. Nie zaproszono tylko... władz Włocławka. Prezydent Marek Wojtkowski nie odpuścił i przed dworcowym budynkiem, na terenie miejskim, zorganizował wraz z włocławskimi samorządowcami własną konferencję prasową, na której wyrażone zostało – delikatnie mówiąc – zdziwienie tą sytuacją.

– Otwarcie dworca we Włocławku to kolejny element konsekwentnej modernizacji polskiej kolei – mówił na otwarciu Andrzej Bittel, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. – Wszystko to dzięki Programowi Inwestycji Dworcowych, w ramach którego polski rząd przeznaczy do końca 2023 roku

prawie 3 mld zł na modernizację blisko 200 dworców.

JEDEN WIELKI BAŁAGAN

Czy rzeczywiście zaplanowany na lata 2016–2023 Program Inwestycji Dworcowych (PID) jest takim wielkim sukcesem? Program skrupulatnie przebadła Najwyższa Izba Kontroli, a wyniki tego sprawdzenia są zatrważające. Kontrolerzy NIK ujawnili m.in. że:

- Drastycznie zmniejszona została liczba dworców objętych programem: według pierwotnych planów miały to być 464 inwestycje dworcowe, potem liczbę tę zredukowano do jedynie 190.
- Poszczególne inwestycje realizowane są z chronicznymi spóźnieniami. Na 85 dworców, które miały być oddane w latach 2016–2021 na koniec czerwca 2021 oddano jedynie 37. Kontrolerzy wykryli opóźnienia w 160 inwestycjach, przy czym średnia długość poślizgu wyniosła aż 450 dni.
- Do szczegółowej kontroli NIK wytypowała osiem zadań: w Białymstoku, Bolesławcu, Gdańsku, Oświęcimiu, Rzeszowie, Szczytnie, Tczewie i Wałbrzychu. Do opóźnień doszło w pięciu z nich: np. Tczewie o 8 tygodni, w Oświęcimiu już o 31 tygodni. W Szczytnie, z powodu zbyt późnego przekazania wykonawcy placu budowy i braku części uzgodnień, PKP SA – jak wylicza NIK – niegospodarnie wydała 910 tys. zł.
- Tam, gdzie udało się inwestycje dociągnąć do końca, nie brako-



Na oficjalne otwarcie władze miasta nie zostały zaproszone. Dlatego włocławscy samorządowcy, z prezydentem Markiem Wojtkowskim zebrali się przed dworcem.

fot. kujawy-pomorze.info

wało błędów i niedoróbek – na przykład w kluczowej sprawie dostosowania nowych i remontowanych dworców do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

- Błędy popełniono już w samym sposobie zarządzania całym projektem PID. Jeden z podstawowych polegał na braku należytego nadzoru: PKP SA rozpoczęło realizację PID w roku 2016, ale minister infrastruktury – choć nadzór należy do jego obowiązków – objął program swym monitoringiem dopiero po ponad dwóch latach, kiedy problemy już zaczęły się nawarstwiać.
- Po 5 latach od startu programu i na 2,5 roku przed jego planowanym zakończeniem, dla ponad połowy ujętych w nim dworców, poziom wykorzystania środków finansowych nie przekraczał 5 proc.
- Do końca czerwca 2021, na program wydano prawie 548 mln zł, czyli nieco ponad 44 proc. Ze środków UE – bo PID w dużym stopniu realizowany jest ze środków unijnych, a nie tylko rządowych – wydano 293 mln

zł, czyli 46 proc. planu (już po jego zmianach).

- Realizacja programu szła tak słabo, że w grudniu 2019 zarząd PKP SA przyjął program naprawczy. Co z tego, skoro – jak wskazuje NIK – tworzone w jego ramach zespoły projektowe powołane zostały z kilkunastomiesięcznym opóźnieniem.

I CO PAŃSTWO NA TO?

Jak do wyników kontroli NIK odniosły się PKP SA i kierowany przez ministra Andrzeja Adamczyka resort infrastruktury?

– Program to zdecydowanie największe tego typu przedsięwzięcie w historii PKP. Wszystkie zadania są realizowane zgodnie z aktualnym harmonogramem, jednak biorąc pod uwagę specyfikę procesu inwestycyjno-budowlanego, występuje szereg różnego rodzaju ryzyk inwestycyjnych – wyjaśniał Michał Stilger, rzecznik prasowy PKP SA cytowany w zeszłym roku przez branżowy portal transport-publiczny.pl

Z kolei Minister Infrastruktury w stanowisku z 6 czerwca

450

tyle dni, według NIK, wynosiło średnie opóźnienie w inwestycjach dworcowych

2022 uznał m.in. że wniosek NIK o wdrożenie działań na rzecz poprawy nadzoru nad realizacją PID jest bezzasadny. Jednocześnie minister poinformował o podjęciu działań związanych z systemem raportowania „w celu zapewnienia rzetelności i spójności informacji o realizacji PID”, co NIK uznał za deklarację realizacji jednego z wniosków pokontrolnych. Jak czytamy w opinii prezesa NIK, Mariana Banasia – „dotyczącego poprawy organizacji pracy w ministerstwie w tym zakresie”.

Ryszard Warta

NIK o PID

„Program Inwestycji Dworcowych był nienależycie zaplanowany i nieefektywnie zarządzany, nie w pełni zaspokajał potrzeby pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce, a jego realizacja w obecnym zakresie do końca 2023 r. obarczona jest ryzykiem ze względu na niski stopień zaawansowania inwestycji nim objętych”

Informacja o wynikach kontroli:
Realizacja programu inwestycji dworcowych.

Innowacyjność naszych firm docenia się na Zachodzie



– Nie zajmujemy się tylko wprowadzaniem w życie przepisów w naszych firmach, ale musimy jeszcze mieć czas, by te firmy prowadzić – podkreśla prezes Katarzyna Meger.

fot. BKP

➤ **Z Katarzyną Meger, prezesem zarządu Bydgoskiego Klastra Przemysłowego Dolina Narzędziowa rozmawia Ryszard Warta**

Z jakiego powodu przedsiębiorców na Kujawach i Pomorzu najczęściej boli głowa? Chociażby z powodu rosnących kosztów, na przykład tych związanych z rosnącą płacą minimalną. A wiadomo, że wraz z płacą minimalną wszystkie inne płace

idą w górę. Ostatnie lata to także rosnące ceny energii i gazu, a to ogromne obciążenie. Znamienną większość firm związanych z naszym Klastrem ma ogromne zużycie prądu, tam stosuje się np. wtryskarki, czy wytłaczarki, urządzenia bardzo „energożerne”. One są unowocześniane, wymieniane na bardziej oszczędne, ale to wciąż wiąże się z wysokim zużyciem prądu. I jeśli cena prądu rośnie o 100 czy 150 procent, to przestajemy być konkurencyjni.

A to kolejny duży problem. Tak, bo nasze firmy produkują głównie na rynek zagraniczny,

a przebijamy się na nim tym, że jeśli chodzi o jakość, to poziom mamy już zachodni, natomiast ceny mamy trochę niższe.

Tylko że ten walor wraz z szybującymi w górę kosztami znika.

I dotyczy to znakomitej większości naszych firm, może poza tymi, którym udało się wbić w dostawy dla wojska, czy na rynek ukraiński. Reszta ma narastający problem.

A zapowiadane zmiany w samym systemie funkcjonowania biznesu, to nie po-

woduje lekkiej migreny? Mam na myśli choćby nadchodzącą rewolucję związaną z nowym systemem fakturowania. Pamiętając zamieszanie, delikatnie mówiąc, z Polskim Ładem, może być ciekawie...

Kiedy wchodził Jednolity Plik Kontrolny, odbyło się to bez większych kłopotów. To system, który funkcjonuje praktycznie w całej Europie i nie było powodu, by się z tego powodu burzyć. Z drugiej strony Polski Ład, przynajmniej w tym pierwszym wydaniu, był rzeczywiście bardzo nieudany i strasznie nam namieszał. Problem polega także na tym, że fir-

my dostają bardzo mało czasu na dostosowanie się do zmian. Traktuje się nas na zasadzie: pstryk, wszystko się zmienia, wchodzi nowe zasady, a my musimy się błyskawicznie dostosować. Tak się nie da.

Słyszałem opinię, według której w Holandii porównywalne zmiany dotyczące fakturowania wdrażano przez kilka lat, a i tak holenderscy przedsiębiorcy oburzali się, że robi się to zbyt szybko. U nas okres przygotowań to jedenaście miesięcy. Polak potrafi.

My i tak już jesteśmy mocno odporni na takie perturbacje. Kiedyś nowe rozwiązania wprowadzano na zasadzie pilotażu, teraz idzie się na żywioł i potem okazuje się, tak jak to było z Polskim Ładem, że coś zostało źle policzone, że nie przestudiowano wszystkich scenariuszy, jakie mogą się wydarzyć, nie sprawdzono zmian na małej grupie, żeby skorygować błędy.

Nasi księgowi dosłownie nie spali po nocach, bo zmiany przychodziły z dnia na dzień. Księgowa w naszej firmie przez pół wieczora pisała maila o tym, co musimy zmienić, po czym, gdy już rano, o siódmej, miała go wysłać, przyszła kolejna zmiana interpretacji. To trudne, bo przecież nie zajmujemy się tylko wprowadzaniem w życie przepisów w naszych firmach, ale musimy jeszcze mieć czas, by te firmy prowadzić.

I coś jeszcze w wolnej chwili musicie wyprodukować.

Właśnie. Problem polega także na tym, że gdy pojawiają się sygnały o niekorzystnych efektach nowych rozwiązań prawnych, to z dużym oporem idzie się z kimkolwiek spotkać, by o tych zagrożeniach porozmawiać. A gdy już do spotkania dochodzi, wyjaśniamy w czym rzecz, dochodzimy do jakichś ustaleń, to nagle zmienia się minister, a za tym idzie tsunami

logię dofinansowaną z funduszy unijnych, rozwinęła wielką produkcję i nagle została postawiona w sytuacji, że nie może swych produktów sprzedawać w Europie, tymczasem dotacja unijna pozostaje do rozliczenia.

Jakie, Pani zdaniem, są trzy najważniejsze problemy, z jakimi zmagać się muszą mali i średni przedsiębiorcy w naszym regionie?

Po pierwsze to, o czym już wspomnieliśmy, czyli ogromne i wciąż rosnące koszty prowadzenia działalności gospodarczej. Utrudniony jest przy tym dostęp przedsiębiorców do rozwiązań, które np. pozwalają ograniczyć zużycie energii z sieci. Większość firm nie może sobie w prosty sposób dofinansować fotowoltaiki, choć pewnie chętnie by to zrobiły. Brakuje też funduszy celowanych do małych i średnich przedsiębiorstw, bo wiele tych programów jest na wielkie kwoty, zdarza się, że firmy nie potrzebują projektu na dwa miliony, wołałyby na dwieście tysięcy, by kupić to, co akurat jest im potrzebne, rozliczyć i mieć to z głowy. Druga sprawa to też już wspomniane niestabilne prawo. Powstaje coś, co zostało napisane na kolanie i potem w ciągu tygodnia wdrożone, a my się potem z tym „bujamy”. Zmiany w zasadach rozliczeń, ciągłe aktualizowanie oprogramowań kadrowych,

może przyjść kolejna kontrola, po której okazuje się, że jednak robimy źle. Generalnie, im mniej nam się przeszkadza, tym lepiej nam się działa.

A trzecia bariera?

Biurokracja. Wrzuca się nam na przykład obowiązek wypełniania sprawozdań GUS-owskich, które nie mają jednej strony tylko trzydzieści stron i tu nie chodzi tylko o to, że zajmuje to masę czasu. Mówi się często, że polskie firmy są mało innowacyjne, przy czym twierdzi się tak na podstawie danych statystycznych. Natomiast formularz gusowski wygląda tak, że gdy chcę zaznaczyć, że prowadzę w firmie działalność badawczo-rozwojową, to rozwija mi się wielka ankieta. Żeby ją wypełnić musiałabym godzinami obliczać, kto dokładnie w godzinach i minutach pracował przy innowacyjnym projekcie. W naszej firmie praca nad innowacją to proces twórczy. Ktoś ma jakiś pomysł, dzieli się nim, zastanawiamy się, analizujemy, szukamy rozwiązań, tego nie da się przeliczyć dokładnie tak, jak chcą tego rubryki w ankiecie. Jaki jest efekt? Klimam, że nie prowadzę działalności badawczo-rozwojowej i wiem, że tak właśnie robi większość przedsiębiorców. Ci, którzy nie muszą tej ankiety przedstawić do funduszy unijnych to po prostu jej nie wypełniają.

I statystycznie jesteśmy nieinnowacyjni... Branża narzędziowa. Nie wszyscy zdają sobie sprawę z jej istnienia.

Nasza branża: przetwórstwo i produkcja narzędzi, jest rzeczywiście trochę ukryta. Nie wytwarzamy produktów, które bezpośrednio trafiają na rynek, nie znajdziemy ich na półce w supermarkecie. Wiele firm prowadzi produkcję pod markami zagranicznymi. Tymczasem to silna branża, tworzy ją w naszym regionie wiele nowoczesnych firm. Są wśród nich przedsiębiorstwa produkujące na poziomie automatyzacji, który rzadko widuje się w zachodnim firmach. Działania proekologiczne, oszczędzanie energii, rzeczy o których dziś tak wiele się mówi, na przykład technologie odzyskiwania ciepła generowanego przez maszyny,

wszystko to od dawna jest u nas standardem. Naszą innowacyjność docenia się na Zachodzie i szkoda, że często my sami nie potrafimy jej docenić. Bydgoszcz i jej okolice to także zagłębie firm produkujących na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego. Przeciętny użytkownik samochodu, także z tych najlepszych zachodnich marek, zdziwiłby się, jak wiele części i elementów w jego aucie pochodzi stąd.

na targi otworzyć duże stoisko, razem prezentować swą ofertę i nie ma z tym jakiegoś wielkiego problemu. To był proces długi i bolesny, ale ta świadomość mocno się zmieniła, choć na pewno idealnie jeszcze nie jest. W najmłodszym pokoleniu biznesmenów, dopiero wchodzących na rynek, ogólnie nie ma problemu ze współpracą, dla nich to podstawa, oni wiedzą, że warto się spotykać, że sama okazja do wymiany do-

„Problemem jest niestabilne prawo. Powstaje coś, co zostało napisane na kolanie i potem w ciągu tygodnia wdrożone, a my się potem z tym „bujamy”

KATARZYNA MEGER

Bo to trudne. Skąd właściwie brytyjskiego – dajmy na to – wozu dowiedzieć się ma, że zderzaki w jego aucie powstały pod Bydgoszczą?

I nie zawsze się dowie, choćby chciał, bo przepisy są takie, że jako producenta oznacza się często tego, kto za wyrób odpowiada, a nie firmę, która daną część produkuje. Bywa więc, że producentem wcale nie jest ten, kto wyrób produkuje. To kuriozalne, ale tak to w całej Europie działa.

Kierowany przez Panią Klastr to przykład integracji działań różnych firm, przykład udany, ale nie aż tak często spotykany. Generalnie z łączeniem sił, współpracą – z tym też nie jest u nas najlepiej.

Nie jest najlepiej, bo nie mamy tradycji współpracy. Nasze początki też nie były łatwe. Jechaliśmy gdzieś na targi, mieliśmy pomysł, żeby przygotować jedno większe, wspólne stoisko, ale nie! Każda firma chciała mieć swój własny mały boksik, a bo ktoś podsłucha, podbierze klienta. Szło to opornie. Wiele zrobiła zmiana pokoleniowa, młodzi biznesmeni, pokolenie dzieci założycieli firm, mają już inne podejście.

Główną formą działalności Klastra przez dłuższy czas były wyjazdy targowe. Pojeździliśmy po świecie, zobaczyliśmy jak to wygląda. I okazało się, że jednak można się dogadać, można współpracować i można pojechać

świadczeń potrafi być bardzo cenna. Oni wiedzą, że trzeba gdzieś być, gdzieś współdziałać, żeby mieć większy wpływ na to, co się wokół nich dzieje.

Jakich argumentów używa Pani zapraszając do współpracy w Klastrze?

Po pierwsze możliwości ograniczenia kosztów poprzez wymianę usług, profity z działania w grupach zakupowych: to przyciąga przedsiębiorców. Po drugie udział w wymianie informacji, dostęp do nowych technologii. Duża firma oferująca, powiedzmy, roboty przemysłowe raczej nie dotrze do jakiejś małej, działającej w pojedynkę firmy, co innego kontakt z całą grupą firm. Wspomniany już wspólny udział w targach bardzo obniża koszty. Wiele firm, które nigdy poza Europę nie wyjeżdżały, dzięki tej współpracy wyjechały i naprawdę nieźle na tym wyszły. Udział w naszym klastrze, mającym status Krajowego Klastra Kluczowego, daje wreszcie dodatkowe punkty w staraniach o fundusze unijne. To też się liczy.

Dziękuję za rozmowę.

KATARZYNA MEGER

kieruje pracami zarządu Bydgoskiego Klastra Przemysłowego „Dolina Narzędziowa” i prowadzi własny, rodziny biznes: założoną w roku 1980 przez swego ojca, Mariana Megera, firmę Galmed, specjalizującą się w produkcji jednorazowego sprzętu medycznego.

„Nie wytwarzamy produktów, które bezpośrednio trafiają na rynek, nie znajdziemy ich na półce w supermarkecie. Wiele firm prowadzi produkcję pod markami zagranicznymi. Tymczasem to silna branża, tworzy ją w naszym regionie wiele nowoczesnych firm”

KATARZYNA MEGER

polityczne, wszystkich w resorcie się wymienia i z naszych ustaleń nie zostaje nic. Takim sposobem weszła dyrektywa Single Use Plastics, ograniczająca ilość wprowadzanych na rynek tworzyw sztucznych, a my jesteśmy przecież zagłębiem takiej produkcji, więc nas to dotyka szczególnie mocno. Mieliśmy przypadek producenta sztućców z tworzywa: firma zakupiła nowoczesną techno-

placowych, fakturujących – to zawsze jest dodatkowe obciążenie.

Często zostawia się nas samych z problemami, bo nawet z samym dostępem do rzetelnej informacji na stronach różnych instytucji jest duży kłopot. Kiepsko tam jest z wyjaśnieniami, interpretacje są, ale nie wiążące. Efekt jest taki, że gdy już jesteśmy przekonani, że coś z tych urzędowych obowiązków robimy dobrze, to zawsze

Toruń nieoczywisty, czyli pomysł na pakiet z Bydgoszczą

➤ Z Karoliną Rezmer, toruńską przewodniczką, o tym, czego oczekują po Toruniu turyści, nowych atrakcjach na Wiśle i grach w średniowiecze, rozmawia Mariusz Załuski

Toruń to wiadomo – gotyk, piernik i Kopernik. A kiedy turysta pyta Panią o coś nieoczywistego w Toruniu, to co Pani poleca?

Najczęściej polecam Bydgoskie Przedmieście... Ale z tymi nieoczywistościami nie ma w Toruniu żadnego problemu, można ich poszukać już w samym centrum. Chętnie zaprosiłabym Pana na przykład na Piernikową Aleję Gwiazd – pojawiają się tam postacie ze świata filmu, sztuki, muzyki, podróżnicy, społecznicy.

„Nawet już rynek Nowego Miasta jest traktowany bardzo po macoszemu. Taki bardzo standardowy program wycieczki właściwie zamyka się w dwóch godzinach, które realizuje się na starym mieście.”

KAROLINA REZMER

Już same te nazwiska opowiadają nam o tym Toruniu zupełnie nieoczywistym: Toruniu filmowym, Toruniu muzycznym czy wątkach podróżniczych.



Bydgoskie Przedmieście: „Tę dzielnicę w pewnym okresie zamieszkiwały elity, więc niektóre budynki są bardzo okazałe”.

fot. Ryszard Warta

No tak, Toruń filmowy to grono znanych aktorów...

Nie tylko, to też Camerimage ze swoimi gośćmi i anegdotami wokół nich, to realizowane tu produkcje, to nawet wątki z XX-lecia międzywojennego.

Ale już muzyką Toruń kojarzy się chyba tak sobie. W końcu nie ma chociażby Akademii Muzycznej.

Nie zgadzam się, wątki muzyczne w Toruniu były bardzo ważne. Na Piernikowej Alei Gwiazd mamy z jednej strony Kobranockę i Republikę, a z drugiej wspaniałą pianistkę Reginę Smędziankę. Do Torunia można przyjechać, żeby posłuchać dobrej muzyki z różnych dziedzin, choćby w CKK Jordanki, jest Teatr Muzyczny, są festiwale, na przykład organowe – a słuchanie koncertu w gotyckiej katedrze to przecież coś niesamowitego. Jest też Od Nowa ze swoją historią.

Od Nowa, czyli wychodzimy poza starówkę, a nawet poza centrum. Popularny serwis Tripadvisor na 12 polecanych atrakcji Torunia aż 11 pierwszych sytuuje właśnie w centrum. 12 miejsce – wreszcie spoza starówki i jej okolic – pewnie Panią zaskoczy. To Motoarena.

To rzeczywiście mnie Pan zaskoczył. Toruń turystyczny jest oczywiście skoncentrowany – i to bardzo mocno – na zespole staromiejskim. Te tradycyjne, zdecydowanie najpopularniejsze wycieczki, przebiegają w obrębie starego miasta, a właściwie dwóch – bo mamy Stare Miasto Toruń i Nowe Miasto Toruń. Ale nawet już rynek Nowego Miasta jest traktowany bardzo po macoszemu. Taki bardzo standardowy program wycieczki właściwie zamyka się w dwóch godzinach, które realizuje się na starym mieście. Rzadko wychodzimy poza nie. Raz, że komunikacyjne jest to trudne, a dwa, że turyści...

Nie oczekują tego?

Dokładnie tak. Może po prostu brakuje informacji, brakuje wycieczek tematycznych... A wracając do Piernikowej Alei Gwiazd, to mamy tam też architektów, czyli pretekst do opowieści o ciekawej

architekturze Torunia, nie tylko gotyckiej, również barokowej, również obfitującej w nowsze style, między innymi właśnie na Bydgoskim Przedmieściu.

I tu z kolei wracamy do tej nieoczywistej wycieczki po Bydgoskim Przedmieściu.

To bardzo interesujące miejsce. Jest i pruski mur, i o secesję możemy zahaczyć, i o modernizm. Tę dzielnicę w pewnym okresie zamieszkiwały elity, więc niektóre budynki są bardzo okazałe.

A o co turyści pytają poza gotykiem, piernikiem i Kopernikiem? Zakładam, że o fortyfikacje, bo o nich jest w ostatnim czasie głośniejsze.

Fortyfikacje teraz już są rzeczywiście nieźle uwypuklone, powstało chociażby Muzeum Twierdzy Toruń – gdzie historyczna opowieść bardzo się skupia na Toruniu właśnie jako twierdzy. To było bardzo ważne w przygranicznym mieście, również jeśli chodzi o całą jego organizację.

Według niektórych status twierdzy był też dla Torunia przez dekady przekleństwem, ograniczającym rozwój miasta... A skoro już mówimy o twierdzy, to „mały Berlin” jako ciekawostka turystyczna budzi zainteresowanie turystów?

„Bydgoszcz jest taką nieoczywistą destynacją, jeśli chodzi o turystykę, natomiast coraz częściej się pojawia w ofertach. Turyści szukają tam miejsca noclegowego, a przy okazji zwiedzają samo miasto. I są Bydgoszczą zachwyceni”

KAROLINA REZMER

Turyści tam docierają, mi się zdarza opowiadać o „małym Berlinie” wtedy, kiedy odbieram grupę na dworcu Toruń Miasto i przechodzimy przez niego. Natomiast oczywiście całą wycieczkę poświęconą tylko temu tematowi byłoby trudno zaplanować.

No właśnie, planowanie wycieczek – mówiła Pani o tych najpopularniejszych, dwugodzinnych tourach po Toruniu.



Karolina Rezmer jest doświadczoną przewodniczką po Toruniu. Na co dzień pracuje w Kujawsko-Pomorskim Funduszu Rozwoju.

fot. Tomasz Wersocki

To oznacza, że dalej Toruń jest takim miastem „na pół dnia”?

Niestety duża część turystów ciągle zostaje w Toruniu za krótko. Bardzo powierzchownie poznając miasto – właściwie tylko te wątki średniowieczne i gotyckie. Traktują oni Toruń jako coś ciekawego w trasie nad morze. Ale powiem Panu, że pojawia się za to coraz więcej wycieczek, które poza Toruniem zwiedzają również Bydgoszcz.

ki przemysłowe, i wyspa Młynska, i ciekawie wyciągany wątek Mariana Rejewskiego, i Muzeum Mydła i Historii Brudu. Myślę, że w połączeniu z Toruniem to naprawdę interesujący pakiet.

A wracając do Torunia. Przejrzałem „polecajki” największych serwisów turystycznych: to oczywiście klasyczne hity starówki, trasy piwno-jedzeniowe, typowe dla wszystkich miast, ale także gry miejskie... Te nowości – nowe trasy, nowe muzea, nowe pomysły – cieszą się powodzeniem? Warto coś polecić?

Poleciłabym turystom coś, co zaczyna raczkować, a co pojawiło się w czasie Festiwalu Wisły – rejsy. Oczywiście najbardziej popularny jest rejs statkiem Wanda, ale pojawiają się też zupełnie nowe możliwości. Niedawno została zbudowana nasuta Copernicus – taka duża łódź – a inspiracją do jej stworzenia było XV-wieczne malowidło z kościoła Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny. Nasutę odwzorowano wiernie, umożliwiono nie tylko podziwianie z niej panoramy Torunia, ale też nawiązano do tego szlaku handlowego, który tak wiele znaczył dla rozwoju miasta. Można sobie też zafundować trasę, podczas której gotuje

się na statku i można skosztować różnych smakołyków. Oferta jest bardzo bogata. To coś ciekawego, co ma szansę się rozwijać. Bardzo kibicuję takim pomysłodawcom.

A skoro wspomniał Pan gry, to rzeczywiście interesujący motyw. One są często umieszczane w jakiejś konwencji, aranżowane w konkretnym czasie – rzecz jasna Średniowiecze jest tu oczywistym kierunkiem. Animatorzy w strojach historycznych starają się przenieść uczestników w czasie, a przy okazji przybliżyć epokę. Są też gry, które odbywają się w czasie XX-lecia międzywojennego.

No i na koniec znowu wracamy do XX-lecia, niezwykle ciekawego czasu w Toruniu, ówczesnej stolicy województwa pomorskiego, w którym miasto urosło z ponad 30 do ponad 80 tysięcy mieszkańców i tak wiele zbudowano, zaczynając od słynnej Harmonijki. Albo siedziby obecnego Urzędu Marszałkowskiego. Rzeczywiście to był niezwykle ciekawy czas. Nie zapomnijmy, że ten wzrost ludności był też związany z przyłączeniem sąsiedniego miasta – Podgórze.

I to jest temat na następną wycieczkę. Dziękuję za rozmowę.

naszym okiem

Plon niesiemy: z dumą, zabawą i z US Army

W niedzielę 27 sierpnia, w Inowrocławiu odbyły się kujawsko-pomorskie dożynki. Patronat nad imprezą objął nasz serwis, kujawy-pomorze.info. Atrakcji nie brakowało: wielki korowód dożynkowy, kiermasze z dobrym jeźdzeniem i ludowym rękodziełem, kapele ludowe, wyścigi traktorów.

Wojewódzkie obchody święta plonów organizowane były wspólnie z archidiecezją gnieźnieńską i samorządami lokalnymi. Okolicznościowej mszy św. przewodniczył metropolita gnieźnieński abp Wojciech Polak.

– Rolnictwo się zmienia, opiera się na coraz nowocześniejszych technologiach produkcji, których koszty jednak rosną niewspółmiernie do cen sprzedaży produktów rolnych. Tak nie powinno być. Szczególnie ciężko jest rolnikom na małych gospodarstwach. Nikt dla was nie ustala minimalnego wynagrodzenia, nie możecie negocjować stawek za płody rolne, kosztów produkcji czy wysokości dopłat. Stać nas na autostrady, szybkie koleje, lotniska, a nie stać nas na wprowadzenie takich mechanizmów prawnych i finansowych, aby każdy rolnik, zarówno ten wielkoobszarowy, jak i gospodarujący na małym areale, mógł godnie żyć. Tę sytuację można zmienić tylko przy stole rzeczowego dialogu – mówił podczas dożynek marszałek Piotr Całbecki.

Wśród oficjalnych gości byli też m.in. Elżbieta Piniewska, przewodnicząca sejmiku województwa, wicemarszałek Zbigniew Sosnowski, wojewoda Mikołaj Bogdanowicz i prezydent Inowrocławia Ryszard Brejza. Starostami dożynek wojewódzkich byli gospodarze z podinowrocławskiego Jacewa – państwo Danuta i Jan Łuczakowie. A wśród tłumów uczestników dożynek wypatrzeć można było także żołnierzy armii Stanów Zjednoczonych pełniących sojuszniczą służbę na terenie naszego regionu.

red ▲

ZDJĘCIA: SZYMON ZDZIEBŁO, MIKOŁAJ KURAS DLA UMWK-P

