



Do wszystkich będą dzwonił

Rozmowa z prezydentem Włocławka, Markiem Wojtkowskim

STRONY 4-6



Którędy z S5

Z Grudziądza do Ostródy, ale jak? Trwają prace studyjne i przygotowania

STRONA 3



Nowe miasta w regionie

Miasta nieduże, ale z bardzo bogatymi tradycjami

STRONA 7

Życie Regionu

Kujawy-Pomorze .info

numer 11 |
12 stycznia 2024

A dlaczego by nie u nas?



Belgijski Kusttram, czyli „tramwaj wybrzeża” – uznawany jest za najdłuższą linię tramwajową Europy. W ciągu 2 godzin i 14 minut przejechać można od granicy z Francją do granicy z Holandią, ładną trasą wzdłuż brzegu Morza Północnego.

fot. Delijn.be

RYSZARD WARTA

Wśród kilkudziesięciu ważnych dla Kujaw i Pomorza projektów, które niedawno marszałek województwa Piotr Calbecki prezentował parlamentarzystom z regionu znalazł się także tramwaj łączący Bydgoszcz i Toruń.

Bad Dürrenberg to urokliwy kurort w Saksonii-Anhalt, znany ze swych historycznych tężni. Między innymi dlatego od prawie trzydziestu lat jest miastem partnerskim naszego Ciechocinka. O ile jednak do Ciechocinka już przed laty nawet kolej przestała dojeżdżać – co na szczęście wkrótce ma się zmienić – to do Bad Dürrenberg z oddalonego o 30 km Halle dojechać można... tramwajem linii „5”, mijając po drodze miasta Leuna, Merseburg i Schkopau.

Znacznie dłuższa – bo prawie 70 kilometrowa linia tramwajowa biegnie w Belgii z miejscowości De Panne, położonej tuż przy granicy z Francją przez Ostendę do położonego na drugim końcu kraju, przy granicy z Holandią miasta Knokke-Heist. 67 przystanków, ponad dwie godziny jazdy tramwajem, z bardzo sympatycznym widokiem na morze, bo długim odcinku tory biegną tuż obok linii wybrzeża Morza Północnego – co widać na zdjęciu obok.

Wracamy do kraju. W Polsce można bez przesiadki przejechać się tramwajem linii „21” z Dąbrowy Górniczej przez Będzin do Sosnowca, albo np. „2” z Gliwic przez Zabrze do Bytomia. Takich przykładów wymienić można jeszcze wiele. Dlaczego nie dorzucić do nich jeszcze jednej „międzymiastowej” linii Bydgoszcz-Toruń? I nie chodzi tu o zyskanie jakiejś komunikacyjnej ciekawostki, ale o nowoczesne, ekologiczne rozwiązanie

konkretnego problemu komunikacyjnego: braku wygodnego połączenia transportem publicznym centrów obu miast. Argumenty za podjęciem tej inwestycji są mocne. Wśród innych, przemawia za nią także i ten fakt, że aż w 1/3 ta linia jest już praktycznie... zbudowana. Uda się? Na pewno lobbing posłów i senatorów bardzo się przyda.

► szerzej na str. 8-9, komentarz str. 2

 komentarz

UZDROWISKA, CZYLI KTO OGLĄDA NASZE PLECY?



Mariusz Załuski,
redaktor
naczelny

W tym tygodniu, w supermroźny ranek, Ciechocinek na symbol sukcesu mi nie wyglądał. Ulice puste, jak w środku pandemii, klimat posezonalny i nawet parking można było znaleźć bez problemu... Ciechocinek symbolem sukcesu jest jednak autentycznym. Ba, to perełka naszego biznesu zdrowotnego. A w tym biznesie, jak chyba w żadnym innym, to reszta kraju ogląda nasze plecy.

Bo dzisiaj w Polsce tylko zachodniopomorskie wyprzedza nas w kategorii turystyki zdrowotnej, mierzonej m.in. obsługą ruchu uzdrowiskowego. Na podium jest jeszcze Dolny Śląsk, ale hen, hen za nami. Więcej niż co piąty kuracusz w Polsce trafia właśnie do nas! I co ważne – to taki biznes, który choć obsługuje klientelę starszą i bardzo starszą, to perspektywiczny jest jak mało który. Bo ta klientela rośnie i wraz ze starzeniem się społeczeństwa, i wraz ze świadomością prozdrowotną ludzi, i wraz z ich zasobami finansowymi.

Tyle, że taki biznes trzeba doglądać, żeby pomysły się nie zestarzały i żeby nadążyć za zmianami preferencji klientów. W którą stronę idzie Ciechocinek, razem z Inowrocławiem i Wieniec tworzący naszą uzdrowiskową trójcę? W ciekawą. Raz – w inwestycje sportowe, a raczej sportowo-zdrowotne i budowę nowej specjalizacji. Dwa – w podnoszenie atrakcyjności miejscowości, a tu się nawet walka o listę UNESCO szykuje (była o tym m.in. mowa parę dni temu, na spotkaniu marszałka z parlamentarzystami). Trzy wreszcie – w otwarcie się na świat i to świat bardzo szeroki, bo ostatnio Uzdrowisko Ciechocinek podpisało porozumienie z chińską prowincją Hubei. Ot, więc tak trochę optymizmu w środku tej paskudnej zimy.

 komentarz

TRAMWAJ ZWANY SYMBOLEM



Ryszard Warta

Tramwaj metropolitalny. Droga do realizacji tego pomysłu, o którym szeroko piszemy na str. 8-9, jest daleka i kręta. I chodzi nie tylko o pomysł na sfinansowanie tej inwestycji. Ani też o to, że będzie to spore wezwanie dla projektantów, którzy zgrabnie będą musieli połączyć kwestie techniczne i ekonomiczne z warunkami dotyczącymi ochrony środowiska i walorów krajobrazowych. Osobnym wyzwaniem będzie także opracowanie sensownej formuły prawnej i organizacyjnej, choćby rozstrzygnięcie tego, kto będzie operatorem linii, na jakich zasadach finansowych będzie się ona opierała, jaki będzie model biznesowy całego przedsięwzięcia. Lista takich pytań jest długa.

A dochodzi jeszcze jeden problem do rozwiązania, kto wie, czy wbrew pozorom nie najtrudniejszy: nici z tego pomysłu wyjdą, jeżeli w samorządach obu stolic województwa nie będzie autentycznego przekonania, że ten projekt ma sens, że będzie dla tych ośrodków korzystny oraz determinacji, by wspierać jego realizację.

Bydgosko-toruński tramwaj, pomijając już wszystkie inne, ważne przeciw aspekty ekonomiczne, ekologiczne, komunikacyjne, urbanistyczne, społeczne – byłby także czytelnym symbolem bliskiej współpracy Bydgoszczy i Torunia, znakiem tego, że można się wznieść ponad jałową licytację, które miasto jest ważniejsze, które ładniejsze i kto kim powinien rządzić. Rozumne łączenie potencjałów obu miast i szukanie efektu synergii jest korzystne dla obu ośrodków i dla całego regionu – dla specjalistów od planowania przestrzennego jest to oczywiste od lat. Niestety nie zawsze jest to równie oczywiste na poziomie lokalnej polityki.

► **Rynek pracy.** Nasze województwo jest 10. w kraju pod względem liczby powiadomień o pracownikach zza naszej wschodniej granicy

Ilu Ukraińców pracuje na Kujawach i Pomorzu?

Wojewódzki Urząd Pracy w Toruniu przygotował raport na temat obywateli Ukrainy na kujawsko-pomorskim rynku pracy w listopadzie 2023 roku. Co z niego wynika?



fol. 123rf

Powiadomienia o podjęciu pracy najczęściej dotyczyły pracowników wykonujących prace proste (42,7 proc.).

Z danych Straży Granicznej wynika, że od początku rosyjskiej inwazji na Ukrainę do 30 listopada 2023 roku granicę ukraińsko-polską przekroczyło 17,4 mln osób. W tym samym czasie na Ukrainę wyjechało 15,6 mln osób.

Na terenie Polski w dniu 12 grudnia 2023 roku przebywało prawie 955 tys. obywateli Ukrainy z nadanym numerem PESEL, w tym 31,4 tys. w województwie kujawsko-pomorskim. Stanowi to 3,3 proc. obywateli Ukrainy w naszym kraju. Wśród osób z terenu województwa 57,2 proc. stanowiły osoby pełnoletnie, z których 75,8 proc. to kobiety.

W następstwie wejścia w życie przepisów o pomocy obywatelom Ukrainy możliwe jest powierzenie pracy obywatelowi tego kraju na postawie darmowego powiadomienia, które należy złożyć elektronicznie przez praca.gov.pl.

Od stycznia do końca listopada 2023 roku pracodawcy z województwa kujawsko-pomorskiego przekazali 32 826 powiadomień o podjęciu pracy przez obywateli Ukrainy, gdy w całej Polsce był to milion. Od początku wybuchu wojny było to łącznie 59 966 po-

wiadomień, a w Polsce 1,8 mln powiadomień. Zaznaczmy, że jednej osoby mogło dotyczyć więcej niż jedno powiadomienie. Najwięcej tego typu zgłoszeń na Kujawach i Pomorzu było w styczniu tego roku – 4290.

Pracę podejmowały częściej kobiety (58,7 proc.) niż mężczyźni. Wynika to z tego, że stanowią one 3/4 obywateli Ukrainy przebywających w Polsce.

Ukraińcy w większości (78,8 proc.) zatrudniani są w ramach umowy zlecenia lub umowy o świadczenie usług. Umowę o pracę podpisało tylko nieco ponad 16 proc.

Województwo kujawsko-pomorskie zajmowało 10 miejsce pod względem liczby powiadomień o podjęciu pracy. Na pierwszym miejscu znalazło się województwo mazowieckie, a na ostatnim świętokrzyskie.

W województwie kujawsko-pomorskim najwięcej powiadomień o podjęciu pracy przez obywateli Ukrainy dokonali pra-

codawcy z siedzibą w: Bydgoszczy (43,2 proc., 13 miejsce wśród powiatów z całej Polski), Toruniu (11,3 proc.), powiecie toruńskim (10,9 proc.).

Pracodawcy jako miejsce pracy najczęściej wskazywali: Bydgoszcz – 13 244 powiadomienia (44,0 proc.), Toruń – 3541 powiadomień (11,8 proc.), powiat bydgoski – 2795 powiadomień (9,3 proc.).

Od stycznia do końca listopada 2023 roku wojewoda kujawsko-pomorski wydał obywatelom Ukrainy 682 zezwolenia na pracę, gdy w roku 2022 było to 4619 zezwoleń. Zezwolenia na pracę otrzymywali głównie mężczyźni – 77,7 proc.

W tym samym czasie powiatowe urzędy pracy z terenu województwa wpisały do ewidencji 5269 oświadczeń o powierzeniu wykonywania pracy obywatelom Ukrainy. Na podstawie tej procedury także częściej pracowali mężczyźni – 57,9 proc.

Paweł Jankowski ►

34 tysiące

- tyle przekroczeń dopuszczalnej prędkości na drogach regionu ujawniła w zeszłym roku kujawsko-pomorska policyjna grupa SPEED

▼ **Drogi.** Robota wre – na razie na biurkach projektantów trasy, która będzie kluczowa dla sieci komunikacyjnej województwa

S5 połączy Grudziądz z Ostródą w 2032 r.

Trwają prace nad opracowaniem dokumentacji drogi ekspresowej S5 między Grudziądzem a Ostródą. Zanim jednak kierowcy pojedą nową trasą łączącą województwo kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskiem, muszą wykazać się dużą cierpliwością. Ma być gotowa dopiero w 2032 roku.



Docelowo S5 liczyć ma ok. 430 kilometrów i łączyć Dolny Śląsk z północną częścią kraju: przez Wrocław, Poznań, Bydgoszcz i Grudziądz.

fol. GDDKiA

Droga ekspresowa S5 do tej pory połączyła Wrocław, Bydgoszcz i Poznań, a także za pośrednictwem A1 Gdańsk. Przygotowywane przedłużenie do Ostródy połączy S5 z S7. Przebiegająca przez województwa warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i dolnośląskie krajowa droga ekspresowa S5 Ostróda – Bolków została już w większości wybudowana. Do zrealizowania zostały tylko dwa końcowe odcinki – na Dolnym Śląsku i Grudziądz – Ostróda.

Od jesieni 2021 r. trwają prace nad wykonaniem Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STES) dla 90 km drogi ekspresowej S5 między Grudziądzem a Ostródą. Za opracowanie studium odpowiada konsorcjum firm TRAKT Sp. z o.o. Sp.k. oraz TRAKT Sp. z o.o. Odbyły się spotkania z mieszkańcami gmin, przez które przechodzą proponowane warianty. Planowo prace przygotowawcze z uzyskaniem decyzji środowiskowych zakończą się w 2028 r. Koszt projektu i budowy drogi ekspresowej S5 pomiędzy Ostródą i Grudziądzem szacowany jest na ponad 5 mld zł. Zakończenie budowy planowane jest w roku 2032.

PRZEBIEG S5

Droga rozpoczyna się od połączenia z obwodnicą Ostródy w rejonie miejscowości Wirwajdy. Przechodzą

„Naszym celem jest znalezienie rozwiązania, które będzie akceptowalne społecznie, możliwe do zrealizowania środowiskowo, a komunikacyjnie jak najbardziej efektywne – uwzględniając prognozowane natężenie ruchu i ekonomię.”

GENERALNA DYREKCJA DRÓG
KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

dzi przez granicę województw pomiędzy miejscowościami Kisielice i Łasin, a kończy się na autostradzie A1 w rejonie Grudziądza.

– W celu realizacji tego odcinka S5 wstępnymi analizami korytarzowymi objęto około 8 tys. kilometrów kwadratowych terenu kilkunastu powiatów i kilkadziesiąt gmin – czytamy na stronie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. – Na podstawie zebranych danych i przeprowadzonych analiz przygotowaliśmy Program Inwestycji, który był podstawą do rozpoczęcia proce-

su przygotowania dokumentacji tj. zlecenia Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wraz z dokumentacją do uzyskania decyzji środowiskowej.

Przedmiotem studiów są różne warianty przebiegu trasy: 1, 1A, 2 i 3 różniące się m.in. miejscem połączenia z A1. Alternatywne rozwiązania, poddane konsultacjom z mieszkańcami i władzami samorządowymi w styczniu 2023 roku, na niektórych odcinkach uległy korektom na skutek danych pozyskanych z inwentaryzacji przyrodniczej oraz wniosków mieszkańców, w szczególności w dalszych pracach nastąpiła kompilacja wariantów przebiegu drogi ekspresowej S5, którego wynikiem jest wariant 1A tzw. wariant społeczny. O szczegółach tych wariantów piszemy w wersji tekstu na stronie kujawy-pomorze.info.

TRWAJĄ KONSULTACJE

– Podkreślamy, że aktualnie żaden z dotychczas wypracowanych wariantów nie jest rekomendowany czy forsowany przez Inwestora – czytamy na stronie GDDKiA. – Naszym celem jest znalezienie rozwiązania, które będzie akceptowalne społecznie, możliwe do zrealizowania środowiskowo, a komunikacyjnie jak najbar-

dziej efektywne – uwzględniając prognozowane natężenie ruchu i ekonomię.

ANALIZY PRZEBIEGU S5 NA KUJAWACH I POMORZU

– Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego prognozowany dla każdego z analizowanych wariantów ruch jest podobny ze wskazaniem lepszego przejścia ruchu przez wariant 1A na około połowie długości w województwie – informuje GDDKiA. – Odnośnie ochrony środowiska wszystkie warianty kolidują z korytarzem ekologicznym o znaczeniu europejskim jednak wariant 1A i wariant 3 kolidują z nim w minimalnym stopniu, przebiegając w rejonie granicy ww. obszaru. W aspekcie kryteriów ekonomicznych warianty są porównywalne.

Z opinii władz samorządowych i społeczeństwa wynika, że przebieg drogi S5 w wariantach 2 wywołuje znaczne kontrowersje związane z dużą liczbą wyburzeń w tym rejonie i spotkał się z największą ilością zdecydowanych sprzeciwów. Najwięcej głosów poparcia uzyskały warianty najbardziej oddalone od Grudziądza ze wskazaniem modyfikacji przebiegów zbliżających trasę do Radzyna Chełmińskiego.

PRZYGOTOWANIA W REGIONIE

– Już dziś musimy się na to odpowiednio przygotować, m.in. planując dostosowanie sieci dróg wojewódzkich i lokalnych oraz rozwijając lokalną infrastrukturę drogową w północno-wschodniej części województwa – czytamy na kujawsko-pomorskie.pl.

Samorząd województwa realizuje w tym rejonie zaplanowane już wcześniej duże inwestycje na drogach wojewódzkich. W 2023 roku odnowiony został kosztem 2,8 mln złotych kolejny 2-kilometrowy odcinek od miejscowości Goczałki do granicy województwa. W latach 2021-22 przebudowano 4,5-kilometrowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 538 łączący Radzyna Chełmiński z Mełnem. Kosztowało to blisko 6 mln zł. Obie inwestycje finansowane były z budżetu województwa.

Obecnie trwają prace nad dokumentacją niezbędną do budowy obwodnicy Radzyna Chełmińskiego. Odbyły się już konsultacje społeczne, przygotowywane są dokumenty niezbędne do uzyskania decyzji środowiskowej. 3-kilometrowa trasa otaczająca miasto od południa pozwoli wyprowadzić tranzyt z ulic. Szacowany koszt tej inwestycji to 40 mln złotych.

Paweł Jankowski ▲

Będę dzwonił do wszystkich posłów

➤ **Z prezydentem Włocławka Markiem Wojtkowskim – o elektrowni atomowej obok Anwilu, blaskach i cieniach rewitalizacji centrum miasta, problemach we współpracy samorządu z rządem i kandydowaniu w najbliższych wyborach – rozmawiają Ryszard Warta i Mariusz Załuski.**

Pewnie ma pan już dosyć pytań o smutny obraz „polskiego Detroit” z książki Piotra Witwickiego, więc zacznijmy tym razem od drugiej strony. Jaki jest w tej chwili najciekawszy projekt inwestycyjny we Włocławku? Elektrownia atomowa oparta o reaktory SMR?

Zacznę od tego, że ze względu na finanse samorządów, spora część z nich mocno poobcinała budżety inwestycyjne. Dotyczy to wielu miast, na przykład Krakowa – z trzech miliardów budżet inwestycyjny ograniczono o połowę, do półtora miliarda, inwestycje ograniczyła też Bydgoszcz. Natomiast u nas udało się ten budżet inwestycyjny zwiększyć o 30 proc. w stosunku do roku 2023. Ze 185 do 261 milionów.

A co do projektów, które realizujemy, to są to przede wszystkim projekty infrastrukturalne, drogowe, dużo jest projektów kontynuowanych, ważnych z punktu widzenia komunikacyjnego Włocławka. Wspomnieliście panowie o SMR-ach, czyli małych reaktorach jądrowych. Jesteśmy w trakcie rozmów z Synthos Green Energy, firmą, która ma realizować te reaktory na terenie Polski. Włocławek został wybrany jako jedno z trzech pierwszych miast, w których mają one powstać. Nie ukrywam, że to dla nas wielka szansa.

Elektrownia byłaby zlokalizowana bezpośrednio przy Anwilu, bo Anwil ma 100 hektarów terenu, który chciałby przeznaczyć pod ten projekt.

No i oczywiście Anwil należy do Orlenu.

Tak, Orlen jest właścicielem Anwilu i współwłaścicielem Synthos Green Energy, więc sobie dużo obiecuję, oczywiście, jeżeli ten projekt w ogóle dojdzie do skutku. Bo to projekt w dużej mierze pionierski, na świecie – z tego co pamiętam – została zbudowana jedna taka elektrownia...

Ufam, że obecna koalicja rządząca inaczej patrzy na samorząd, niż władza poprzednia. Odbudowa zaufania to jest pierwszy krok, bardzo ważny. Bo tego zaufania po prostu brakowało.

...W Kanadzie.

Dokładnie, więc to innowacyjny projekt, sam czas certyfikacji jest obliczony na kilka lat. Mam nadzieję, że to dojdzie do skutku, bo jestem wielkim zwolennikiem energetyki atomowej, zresztą myślę, że jako Polska nie mamy innego wyjścia. To, że elektrownia byłaby zlokalizowana we Włocławku, to szansa dla miasta. Bo skorzystałyby i firmy budowlane, i byłyby miejsca pracy, i możliwości pozyskania tańszej energii.

Włocławek zyskałby też prestiżowo.

Oczywiście, również.

Projekt SGE budzi jednak emocje, mieliśmy niedawno opinię ABW przeciwną tej inwestycji. Orlen jak wiadomo jest nie tylko wielkim koncernem, ale i firmą podlegającą wpływom politycznym. Nie miał pan obaw, że ta inwe-



- Rozmawiam też z przedstawicielami obecnego rządu, którzy potwierdzają, że nie ma alternatywy dla energetyki atomowej - podkreśla prezydent Marek Wojtkowski.

fot. Urząd Miasta Włocławka

stycja z tego właśnie powodu przejdzie miastu koło nosa?

Ależ rzecz jasna, że mam obawy. Rozmawialiśmy z zarządem SGE, jeszcze przed wyborami parlamentarnymi. Intencja była zdecydowana, żeby budować elektrownię, natomiast później zmieniła się władza, pojawiło się zamieszanie związane z opinią ABW i nie wiadomo, jak ten projekt się zakończy. Aczkolwiek rozmawiam też z przedstawicielami obecnego rządu, którzy potwierdzają, że nie ma alternatywy dla energetyki atomowej. I na pewno będzie to kontynuowane, czy to na bazie SMR-ów czy innej technologii – a ja mam nadzieję,

że Włocławek będzie na tej krótkiej liście, z racji tego, że mamy tu dużą spółkę skarbu państwa, więc ta lokalizacja jest naturalna.

Jeden ze sztandarowych projektów miasta to od lat rewitalizacja centrum. Jest pan prezydent zadowolony z dotychczasowych efektów?

Nie jestem zadowolony. Robimy to, ale własnym sumptem, z naszych środków budżetowych, a to jest niestety mało. Na 10 lat w gminnym programie rewitalizacji centrum miasta mamy zapisane blisko 300 milionów złotych. Ale jak się panowie domyślają, nie jest wcale łatwo wygospodarować

te środki w naszym budżecie. Rewitalizacja ścisłego centrum jest jednak naszym priorytetem i robimy to krok po kroku. Rozpoczęliśmy od rzeczy dla nas najłatwiejszej, czyli tych nieruchomości, które są w gminnym zasobie komunalnym.

Powstało prospołeczne centrum, uruchomiliśmy również Interaktywne Centrum Fajansu, które cieszy się dużą popularnością u mieszkańców i turystów. Niebawem oddamy dużą kamienicę przy 3 Maja 18, czyli Centrum Aktywizacji i Przedsiębiorczości, jest tam kawiarenka śródmiejska. W następnym roku mamy projekt wooneferu, w który zmieni się ulica

3 maja, centralna z punktu widzenia rewitalizacji.

Wizualizacje są piękne, ale obawy duże – choćby o to, że woonerf zabije tradycyjny handel, choćby przez brak miejsc parkingowych.

Problemy na ulicy 3 Maja to kwestia kilkudziesięcioletnich zasłóci, których nie da się naprawić „od ręki”. Dużym ciosem dla tej ulicy było na pewno powstanie galerii handlowej...

... dodajmy, że we Włocławku największa galeria handlowa jest właściwie nieopodal, w samym centrum.

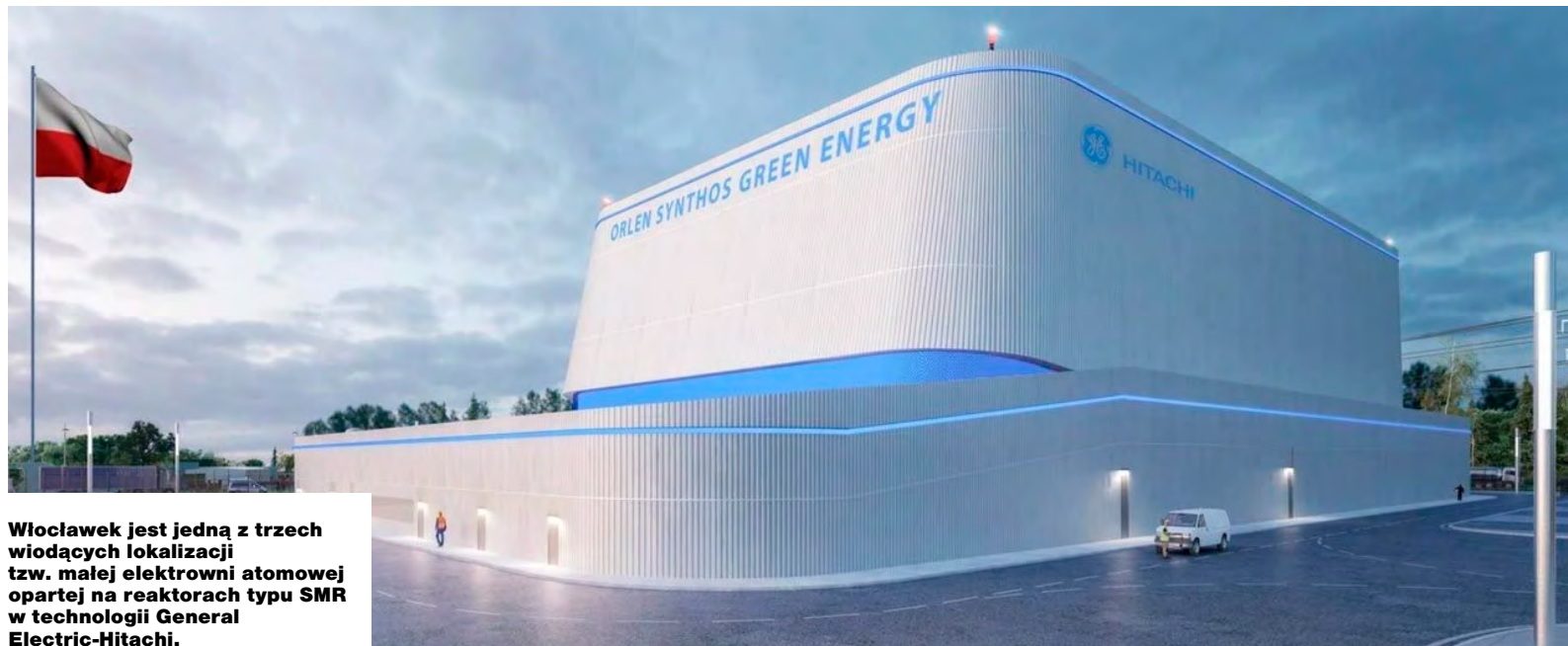
Przedsiębiorcy przenieśli się do galerii. Przy przekształceniu ulicy 3 maja w woonerf, chcemy więc też zmienić jej funkcjonalność. To będzie teren przeznaczony dla włocławian, jako miejsce spacerów, gastronomii, usług. Kilka fajnych przedsięwzięć już tam powstało, jak Tymomania – firma zajmująca się odrestaurowywaniem starych mebli.

Mamy tu też ciekawy projekt z udziałem marszałka województwa. Niedawno zakończyliśmy rewitalizację Starego Rynku. Włocławek był pokazywany jako przykład betonozy, a nam udało się zazielenić Stary Rynek, posadziliśmy tam 70 dużych drzew, kilka tysięcy krzewów, efekt będzie widoczny wiosną. Naprzeciwko Starego Rynku zaś – tak jesteśmy umówieni z marszałkiem – samorząd województwa w tej perspektywie finansowej wybuduje Filharmonię Kujawską. Mamy tam piękną, prawie hektarową działkę i chcemy ją przeznaczyć na filharmonię.

To będzie inwestycja finansowana przez województwo?

Tak, oczywiście z wykorzystaniem środków unijnych. Kolejny ważny projekt, to budynek naprzeciwko seminarium, w ciągu 2–3 miesięcy uregulujemy jego stan prawny i przejmujemy tę nieruchomości dla miasta. Potem chcemy przekazać ją marszałkowi, tam będzie realizowany projekt wojewódzkiego centrum nauki, w rodzaju toruńskiego Młyna Wiedzy.

Warto też wspomnieć o społecznym budownictwie czynszowym, mamy już opracowanie na



Włocławek jest jedną z trzech wiodących lokalizacji tzw. małej elektrowni atomowej opartej na reaktorach typu SMR w technologii General Electric-Hitachi.

fol. OSGE

cały kwartał, będziemy chcieli zmienić obraz śródmieścia poprzez wprowadzenie tam mieszkańców wynajmujących mieszkania czy lokale użytkowe. Obniżyliśmy zresztą cenę wynajmu lokali użytkowych, których jesteście właścicielami, żeby nadać nowego ducha temu miejscu.

Ale biznesmeni włocławscy skarżyli się akurat na wynajem. Między innymi na to, że swego czasu miasto zwiększyło stawki czynszu biznesmenom, którzy sami wyremontowali swoje lokale, bo... zyskały one na wartości.

No niestety, takie są zasady. Natomiast kilka lat temu, kiedy zacząłem być prezydentem, ten czynsz obniżyliśmy o 50 proc.

Wracając do rewitalizacji – ważnym elementem jest też to, że dopłacamy do remontów właścicielom kamienic prywatnych. Co roku przeznaczamy na to półtora miliona złotych. Mamy też drugi program, modernizacji zabytków, na 4,00 tysięcy.

Jak na zabytki, to nie za dużo.

Ale zawsze coś.

Realizowaliście też program rewitalizacji z funduszy norweskich...

Tak, uzyskaliśmy grant z funduszy norweskich, trzy lata temu. W pierwszej fazie liczyliśmy na 10 milionów euro, później względy polityczne zadecydowały, że lista beneficjentów została poszerzona

Rzeczywiście, po roku 1998 Włocławek stracił. To było proste przełożenie: wiele instytucji wojewódzkich zostało przeniesionych do Torunia bądź Bydgoszczy. Pewnie że dwa, może trzy tysiące miejsc pracy w związku z tym straciliśmy. Nie ma co jednak załamywać rąk nad rozlanym mlekiem, trzeba szukać jakieś alternatywy i swojej drogi rozwojowej.

– nie chcę mówić o jakie samorządy – i dostaliśmy ostatecznie ponad 3,5 miliona euro.

Byliśmy parę miesięcy temu na otwarciu dworca kolejowego we Włocławku, na którym zjawilo się wielu polityków ówczesnego obozu rządzącego, tylko nie było... prezydenta Włocławka.

Kuriozum.

Ale to był dobry symbol tego, jak się układała współpraca między polską samorządową, a polską centralną, warszawską. Teraz będzie lepiej? Jak ten model współpracy powinien wyglądać? Wystarczy zmiana klimatu,

czy coś powinno się zmienić w sensie prawnym?

Ufam, że obecna koalicja rządząca inaczej patrzy na samorząd, niż władza poprzednia. Odbudowa zaufania to jest pierwszy krok, bardzo ważny. Bo tego zaufania po prostu brakowało. Mamy dziś świetnych reprezentantów na poziomie centralnym, jestem zresztą szefem wojewódzkiego „Tak dla Polski”, tej „korporacji” samorządowej, którą budował Jacek Karnowski, były prezydent Sopotu.

Nie chcę tu mówić o względach finansowych, Włocławek przez cztery lata na samych zmianach podatkowych – PIT, CIT – stracił 200 milionów złotych wpływów do budżetu. Nie chcę mówić o Polskim Ładzie. Nie chcę mówić o subwencji oświatowej, która „dobija” samorządy. My ponad 100 milionów rocznie dokładamy do oświaty! Ważna jest nie tylko odbudowa zaufania, ale też zmiany zasad finansowania samorządów. Mocnym głosem już o tym mówimy, na przykład o zwiększeniu udziałów samorządów w podatkach PIT i CIT. Myślę, że jakiś udział w podatku VAT jest mało realny, żebyśmy mogli o to zaważyć, ale obecny rząd zapisał już w projekcie budżetu na 2024 subwencję rozwojową dla samorządów, z tego, co pamiętam to ok. 3,5 miliarda złotych. To bardzo poważny zastrzyk. I coś, co mnie osobiście cieszy: racjonalne i obiektywne dzielenie tej subwencji. Nie pod kątem przynależności politycznej, jak to się poprzednio działo. Mnie porażał ten system budowany na klientelizmie.

Czyli naszym pomagamy, a reszta niech się martwi albo zmieni poglądy.

Tak, naszym pomagamy, a jeśli chcesz, żebyśmy ci pomogli, to masz przyjść i na kolanach prosić, to może znajdą się jakieś pieniądze. Tak to się odbywało.

W poprzednim rozdaniu politycznym Włocławek powinien sobie radzić znakomicie: była pani minister Gembicka, posłanka Borowiak...

I radziliśmy sobie. Tylko kluczowe pytanie jest takie, czy tak właśnie powinno to wyglądać. Mało tego, przerażało mnie też to, że wielu moich kolegów samorządowców przechodziło nad tym do porządku dziennego. Po tych ośmiu latach pisowskich rządów oni już przewartościowali swój sposób myślenia.

To już tak jest, że po prostu dostosowujemy się do rzeczywistości – takiej, jaka ona jest.

Wychodzę z założenia, że trzeba walczyć o swoje, trzeba też mieć kręgosłup i nie wyrzekać się swych poglądów. Dlatego właśnie zależy mi, żebyśmy przywrócili te obiektywne zasady finansowania, a nie na takiej zasadzie, że jak jest wójt, burmistrz czy prezydent pisowski, to dostaje, a jeśli jest z opozycji to mu się rzuca kłody pod nogi. Sam osobiście tego doświadczyłem, chociażby po próbie organizowania wyborów kopertowych. Jako jeden z pierwszym samo-

rzędowców odmówiłem wydania spisu wyborców.

Pieniądze można dzielić w prosty sposób: biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców, oczywiście w odpowiedni sposób różnicując to ze względu na gminy wiejskie, miejsko-wiejskie, duże i średnie miasta, bo potrzeby są różne. Ufam, że to zafunkcjonuje. Słyszę też o obietnicach podniesienia subwencji oświatowej. Przy 20 proc., byłby to w wypadku Włocławka wzrost dochodów do budżetu o ok. 20 mln rocznie. Ważne, że są to pieniądze na wydatki bieżące, bo z nimi właśnie mamy największy problem. Z wydatkami majątkowymi sobie radzimy. Można zaciągnąć kredyt czy wydać obligacje, natomiast wydatki bieżące musimy pokrywać z własnych dochodów. To byłby ważny gest nowej władzy wobec samorządów.

Dla mnie ważne jest także wprowadzanie zasad decentralizacji. Niestety, w ostatnich latach trend był dokładnie odwrotny. Jestem przekonany że Koalicja Obywatelska, Trzecia Droga i Nowa Lewica doceniają wkład samorządów w odbudowę państwa polskiego po 1989 roku i ta decentralizacja, zapisana zresztą w konstytucji, będzie postępować. My się nie boimy nowych zadań, tylko niech to będą zadania skrojone na nasze możliwości i przede wszystkim w odpowiedni sposób finansowane, bo bywało i tak, że zadań nam dodawano, ale nie szły za tym pieniądze.

Świetnie brzmią te deklaracje dotyczące pełnej transparentności, ale nie wierzymy, że nie będzie Pan dzwonił do wiceministra Kukuckiego, byłego pana zastępcy, żeby wsparł Włocławek.

Ależ oczywiście, że będę. Z Krzyskiem współpracowaliśmy przez pięć lat. To, co udało się we Włocławku zrobić, to także zasługa Krzysztofa Kukuckiego. Bardzo się cieszę, że będzie odpowiedzialny za projekt budownictwa mieszkaniowego w Polsce, bo zna się na tym, zajmował się tymi sprawami, ma znakomite doświadczenia z pracy w samorządzie, które będzie mógł teraz wykorzystać. Będę dzwonił do wszystkich posłów, nie mam z tym problemu. Jestem

zwolennikiem lobbingu, ale w dobrym tego słowa znaczeniu. Wiadomo, że trzeba walczyć o swoje, artykułować swoje potrzeby, w cywilizowany sposób.

Wróćmy do lokalnych spraw. We Włocławku, ale generalnie na południu naszego województwa, są wysokie, w porównaniu z innymi częściami regionu, wskaźniki bezrobocia. W powiatach dookoła Włocławka to kilkanaście procent, we Włocławku 7,8 procent. To znacznie więcej w porównaniu np. z Bydgoszczą czy Toruniem, gdzie mamy bezrobocie 2,2 i 2,9 procent. Z drugiej jednak strony, gdy rozmawia się z ludźmi, którzy prowadzą we Włocławku swe firmy, to oni skarżą się na brak rąk do pracy.

Mogę to tylko potwierdzić.

Mam jeszcze wiele do zrobienia, mamy kilka projektów, które chcielibyśmy domknąć, a sam mam w sobie wciąż dużo pozytywnych emocji i chciałbym działać. Układ w radzie miasta jest klarowny, dobrze nam się współpracuje w koalicji, i mam nadzieję – a właściwie jestem przekonany – że podtrzymamy to po wyborach.

Dobrze, ale skąd ten paradoks.

Kontekst tej sprawy jest szerszy. W Polsce, na pewnym pułapie, po prostu nie opłaca się pracować. Dla mnie to jest straszne.

Wysoka stopa bezrobocia z jednej strony a deficyt chętnych na rynku pracy z drugiej strony wskazuje, że istnieje spora grupa, która po prostu nie jest zainteresowaną pracą. Zawsze istniała grupa ludzi, którzy przychodzili do Powiatowego Urzędu Pracy tylko po przysłowiowy „stempel” i podpis. Z danych pośredniaka wynika, że 60 proc. zarejestrowanych bezrobotnych nie ma motywacji do podjęcia zatrudnienia. Ale jest jeszcze 40 proc. tych, którzy chcą pracować. Podejmujemy wiele działań, które pomagają wrócić na rynek zainteresowanym. Tworzone są specjalne programy skierowane do konkretnych grup, np. matek z dziećmi. Rozmawialiśmy o rewi-

talizacji: mamy projekty wpisane do Gminnego Programu Rewitalizacji związane z rozwojem przedsiębiorczości. Są projekty skierowane do osób ze Śródmieścia, które chcą rozpocząć własną działalność gospodarczą, ale też programy skierowane do osób z całego Włocławka, które chcą otworzyć biznes w strefie rewitalizacji.

Ponadto warto wspomnieć o kluczowej kompetencji, czyli uczeniu się przez całe życie: w pośredniaku jest dużo ofert szkoleń, staży i możliwości przekwalifikowania. I na koniec koniecznie warto dodać wątek edukacji, który jest dla nas bardzo istotny. Od lat podejmujemy wiele działań, by uatrakcyjnić naukę na kierunkach technicznych i być liderem szkolnictwa zawodowego w regionie. To ma i będzie miało pozytywny wpływ na włocławski rynek pracy.

Włocławek jest jednym z największych w Polsce miast powojewódzkich - tak to umownie nazwijmy. Ośrodków, które w 1975 zdobyły, a po ostatniej reformie administracyjnej kraju, straciły status wojewódzki.

Rzeczywiście, po roku 1998 Włocławek stracił. To było proste przełożenie: wiele instytucji wojewódzkich zostało przeniesionych do Torunia bądź Bydgoszczy. Pewnie ze dwa, może trzy tysiące miejsc pracy w związku z tym straciliśmy. Nie ma co jednak załamywać rąk nad rozlanym mlekiem, trzeba szukać jakiejś alternatywy i swojej drogi rozwojowej. Staramy się stworzyć model miasta komfortowego do życia. Tym też staramy się zachęcać ludzi rozważających Włocławek jako miasto do ewentualnego zamieszkania. Stąd między innymi nasze miejskie programy mieszkań na wynajem, mieszkań czynszowych. Teraz będziemy rozwijać

kolejny projekt społecznej inicjatywy mieszkaniowej, czyli następcy TBS-u. Staramy się podnieść standard usług publicznych.

Chcemy tworzyć miasto, w którym jest wszystko, co potrzebne do wygodnego życia, jest odpowiednia oferta kulturalna, sportowa, społeczna, gdzie jest sprawny układ komunikacyjny, usługi publiczne na dobrym poziomie.

I wszędzie można dojechać w kwadrans.

Dokładnie. Mamy wielki potencjał: piękne położenie z lasami wokół, mamy autostradę, będziemy walczyć o połączenie miasta z węzłem autostradowym w Pikutkowie podwójną drogą. To zadanie państwa, bo jest to droga krajowa, my jesteśmy w stanie doprowadzić ten projekt do granic miasta, co w dużej mierze udało się już zrobić. Odpowiednie połączenie z A1 to ważny impuls rozwojowy dla naszego miasta. Jednocześnie rozwijamy sieć dróg rowerowych, dbamy do transportu publicznego – przede wszystkim niskoemisyjny.

Jeszcze za czasów ministra Gowina mówiło się sporo o projekcie deglomeracji kraju, polegającym m.in. na przenoszeniu instytucji centralnych poza stolicę. Gdyby taki projekt znów znalazł się na stole, chętnie udostępnił odpowiednią nieruchomości, bo mamy ich kilka w naszym zasobie.

Samorząd województwa z marszałkiem Piotrem Calbeckim, bardzo mocno zaangażował się w zabiegi o zmianę projektowanego przebiegu linii Kolei Dużych Prędkości, która w wersji forsowanej przez poprzedni rząd praktycznie miała omijać centrum naszego województwa. Jedyne duże miasta w regionie, z dostępem do pełnowymiarowej KDP, byłyby Grudziądz i Włocławek, choć ten drugi w takim dość karkołomnym układzie, jakby poza centrum miasta.

Takie połączenie miałoby sens, gdyby na przykład powstała trzecia przeprawa przez Wisłę, na wysokości Anwilu. Taki projekt składaliśmy zresztą do KPO.

Chcieliśmy zapytać, jak to dotąd było załatwiane, bo odnieść można było wrażenie, że cały ten układ tzw. szprych projektowany był w Warszawie, a reszta kraju miała to po prostu akceptować.

Bo tak właśnie było. Pytano nas o zdanie, my je artykułowaliśmy. Były spotkania na przykład z mieszkańcami Modzerowa, którzy stworzyli tam sobie swoje miejsce do życia, a nagle dowiadawali się, że ma tam przebiegać droga. Poważnie nikt z nami nie rozmawiał, przedstawiano nam już gotowe warianty i tylko wokół tego odbywała się dyskusja. Dlatego mówię, że ta współpraca władzy centralnej z samorządową była niewłaściwa, jeśli nie powiedzieć chora.

Na zakończenie, trudno nie zadać jednego pytania: czy będzie pan kandydował na prezydenta w nadchodzących wyborach?

Tak, będę.

Szybka i jasna deklaracja, bez kluczenia...

Mówię wprost. Mam jeszcze wiele do zrobienia, mamy kilka projektów, które chcielibyśmy domknąć, a sam mam w sobie wciąż dużo pozytywnych emocji i chciałbym działać. Układ w radzie miasta jest klarowny, dobrze nam się współpracuje w koalicji, i mam nadzieję – a właściwie jestem przekonany – że podtrzymamy to po wyborach. Do tego udało nam się też teraz stworzyć silne lobby na rzecz Włocławka i całego województwa. Przecież w historii nigdy, jako kujawsko-pomorskie, nie mieliśmy tytułu ministrów i wiceministrów. Mówię więc wprost – będę kandydował i dalej walczył o sprawy Włocławka.

Dziękujemy za rozmowę.

MAREK WOJTKOWSKI

jest doktorem nauk historycznych (UMK). Dwukrotnie był posłem na Sejm RP. W roku 2014 wygrał wybory na prezydenta Włocławka. Powtórnie wybrany został w roku 2018. Politycznie związany jest z Platformą Obywatelską.

➤ **Kujawsko-Pomorskie.** 200 tysięcy Polaków wraz z nowym rokiem zostało mieszkańcami miast. Choć się nie przeprowadzali!

Nowe miasta w regionie. Wielkość nieduża, ale tradycje wielkie

34 miejscowości uzyskały status miasta od 1 stycznia 2024 r. W województwie kujawsko-pomorskim są to: Bobrowniki nad Wisłą, Gąsawa i Kikół.

Zmiany statusu wprowadza rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 lipca 2023 roku. Większość miejscowości wcześniej posiadała prawa miejskie, które utraciła, najczęściej po Powstaniu Styczniowym. W gminach tych przeprowadzono konsultacje. Pozytywne opinie wyrazili wojewodowie. Zmiany te dotyczą ponad 200 tys. mieszkańców Polski.

BOBROWNIKI NAD WISŁĄ

Bobrowniki to miasto w powiecie lipnowskim, siedziba miejsko-wiejskiej gminy Bobrowniki.

Pierwsza wzmianka o Bobrownikach pochodzi z 1321 roku. W 1403 roku Konrad von Jungingen, wielki mistrz zakonu krzyżackiego nadał Bobrownikom prawa miejskie. Miasto powróciło do Polski po bitwie pod Grunwaldem w 1410 roku. Po podpisaniu II pokoju toruńskiego nastąpił rozkwit gospodarczy miejscowości. Wojny XVII i XVIII w. zrujnowały miejscowość. Miasteczko zaczęło powoli podupadać. W wyniku II rozbioru Polski Bobrowniki wraz z okolicznymi ziemiami zostały przyłączone do Prus. W 1815 r., na mocy ustaleń kongresu wiedeńskiego, znalazły się w Rosji. W wyniku reformy administracji przeprowadzonej przez rosyjskie władze w Królestwie Polskim w 1868 miejscowość utraciła prawa miejskie. Stało się to 13 stycznia 1870. W latach 1975–1998 należały administracyjnie do województwa włocławskiego.

– Wszystko zaczęło się od informacji wojewody, że Ministerstwo Spraw Wewnętrz-

nych i Administracji wytypowało Bobrowniki do odzyskania praw miejskich – mówi burmistrz Jarosław Jacek Poliwko. – Jako miejscowość, która miała nadane prawa miejskie, zabrane potem przez cara, mieliśmy możliwość złożenia wniosku o ich odzyskanie. Musiały się odbyć konsultacje społeczne. 84 procent mieszkańców całej gminy było za. Na tej podstawie rada gminy podjęła odpowiednią uchwałę. Wysłaliśmy wniosek do ministerstwa, no i udało się. Wiem, że z kujawsko-pomorskiego mogło o to ubiegać się sześć miejscowości, ale tylko trzy się zdecydowały. Od 1 stycznia jesteśmy miastem. Dzięki temu, że jesteśmy gminą miejsko-wiejską, będziemy mogli ubiegać się o środki przeznaczone dla samorządów miejskich. Dla mieszkańców nic się nie zmieni oprócz nazewnictwa, bo podatki lokalne są ustalane na poziomie samorządu. Były obawy, że zniknie dodatek wiejski dla nauczycieli, ale jesteśmy samorządem do 5 tysięcy mieszkańców, więc zostanie. Jest to bardziej historyczne wydarzenie. Mamy satysfakcję, sam osobiście i radni, że braliśmy udział w przywróceniu praw miejskich. Mieliśmy 31 grudnia takie powitanie nadania praw miejskich w centrum. Przybyło dużo ludzi. Zapisaliśmy się w historii.

GĄSAWA

Gąsawa to miasto w powiecie żnińskim, siedziba miejsko-wiejskiej gminy Gąsawa. Leży nad jeziorem Gąsawskim.

Na terenie Gąsawy znaleziono ślady osadnictwa z epoki kamiennej. Pierwsza wzmianka o Gąsawie znajduje się w Złotej Bulli papieża Innocentego II z 1136 roku. Była miejscem słynnego zjazdu gąsawskiego w 1227 roku. Wtedy w wyniku zamachu książę Henryk Brodaty został ciężko ranny, a książę Leszek Biały zginął.

Gąsawa uzyskała lokację miejską w 1388 roku. Stanowiła prywatne miasto duchowne. W 1660 roku Gąsawa została ograbiona i zniszczona przez wycofujące się wojska szwedzkie. W latach 1772–1919 znajdowała się w zaborze pruskim, z przerwą 1807–1815, gdy znajdowała się w Księstwie Warszawskim. W 1894 r. uzyskała połączenie kolejowe za pomocą żnińskiej kolei wąskotorowej. Zdegradowana do rangi wsi 13 czerwca 1934 w związku z reformą administracyjną II RP. W latach 1975–1998 należała administracyjnie do województwa bydgoskiego.

– Jeszcze mi się myli wójt z burmistrzem – mówi Błażej Łabędzki, burmistrz Gąsawy. – Osobiście bardziej mi się podoba wójt, bo to bardziej polskie słowo, ale trzeba się przyzwyczaić. W 1388 roku zostały nadane prawa miejskie Gąsawie przez króla Władysława Jagiełłę i przez 546 lat była miastem. Gdy pojawiła się możliwość odzyskania praw miejskich, zorganizowaliśmy konsultacje i większość mieszkańców opowiedziało się za. Były obawy, że będą wyższe podatki czy jakieś ograniczenia w hodowli zwierząt przydomowej. Wynikało to po prostu z niedoinformowania. Uspokajam naszych mieszkańców, że nie ma takiego zagrożenia. Są obok nas inne miejscowości na prawach miasta gminy i tam nic takiego się nie dzieje. Podatki ustala rada, więc nic się takiego nie stanie. Są za to korzyści. Przede wszystkim łatwiejsze odrolnienie działek budowlanych i możliwość udziału w programach przeznaczonych dla miast i wsi. No i oczywiście prestiż! Historia kołem się toczy. Kiedyś Gąsawa była miastem zasobnym. Przypomnę, że w czasach zarazy z Poznania była tutaj przeniesiona Akademia Umiejętności Lubrańskich. To była w tamtych czasach miejscowość



Śmierć Leszka Białego w Gąsawie upamiętnia okazały pomnik.

fol. Urząd Miasta i Gminy Gąsawy

znana. Czasy wojen spowodowały, że miasto zubożało. No i nadszedł ten fatalny rok 1934, gdy straciliśmy prawa miejskie.

KIKÓŁ

Kikół to miasto w powiecie lipnowskim, siedziba miejsko-wiejskiej gminy Kikół.

We wczesnym średniowieczu na obszarze dzisiejszego Kikoła istniało grodzisko. Pierwsza wzmianka o kasztelanii kikolskiej pochodzi z 1236 roku. Kikół uzyskał lokację miejską w 1745 roku. W 1793 r. miejscowość została włączona do Prus. W latach 1807–1815 przynależała do Księstwa Warszawskiego. W 1815 r. znalazła się w podległym Rosji Królestwie Polskim. W roku 1870 za udział w powstaniu styczniowym Kikół utracił prawa miejskie. W okresie międzywojennym funkcjonowało tam kilkadziesiąt warsztatów rzemieślniczych, młyn parowy, dwa zakłady mechaniczne, rzeźnia, piekarnia oraz stacja kolejki wąskotorowej Sierpc – Lubicz. W latach 1975–1998 należał administracyjnie do województwa włocławskiego.

– Zamysł, by przywrócić prawa miejskie, zrodził się już dawno – mówi Józef Predenkiewicz, burmistrz Kikoła. – Pewnie z 8-10 lat temu, gdy była kampania wy-

borcza, to w jednym z punktów pisałem, że będę starał się działać w tym kierunku. To historia. Jeśli chodzi o teraźniejszość, to otrzymaliśmy informację z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, że jesteśmy w grupie pięciu miejscowości w województwie kujawsko-pomorskim, które mogą się ubiegać o przywrócenie statusu miejskiego. Przeprowadziliśmy konsultacje, Rada Gminy podjęła uchwałę, no i Rada Ministrów w 2023 roku podjęła decyzję, że Kikół odzyska prawa miejskie. Jest to na pewno prestiż, ale chodzi przede wszystkim o korzyści dla gminy. Po pierwsze będziemy mogli się ubiegać o środki zewnętrzne nie tylko dla gmin, ale i dla miast. Jesteśmy gminą typowo rolniczą, z niewielkimi dochodami własnymi, więc każde środki z każdej strony są dla nas ważne. Po drugie na terenie Kikoła są działki, które mają kategorię gruntu III. Do tej pory nic nie można było tam budować. Po tej zmianie te grunty będzie można sprzedawać czy budować na nich. To tylko tyle albo aż tyle, co zyska Kikół. Dla mnie osobiście nic się nie zmieni. Tylko zamiast wójtem będę burmistrzem. Koszt wymiany pieczęci i tablic to około 12 do 15 tys. złotych.

Paweł Jankowski ▲

► **Transport.** Pomysł na połączenie Bydgoszczy i Torunia... linią tramwajową. Argumenty „za” są bardzo mocne

Aż głupio byłoby, z tego nie skorzystać

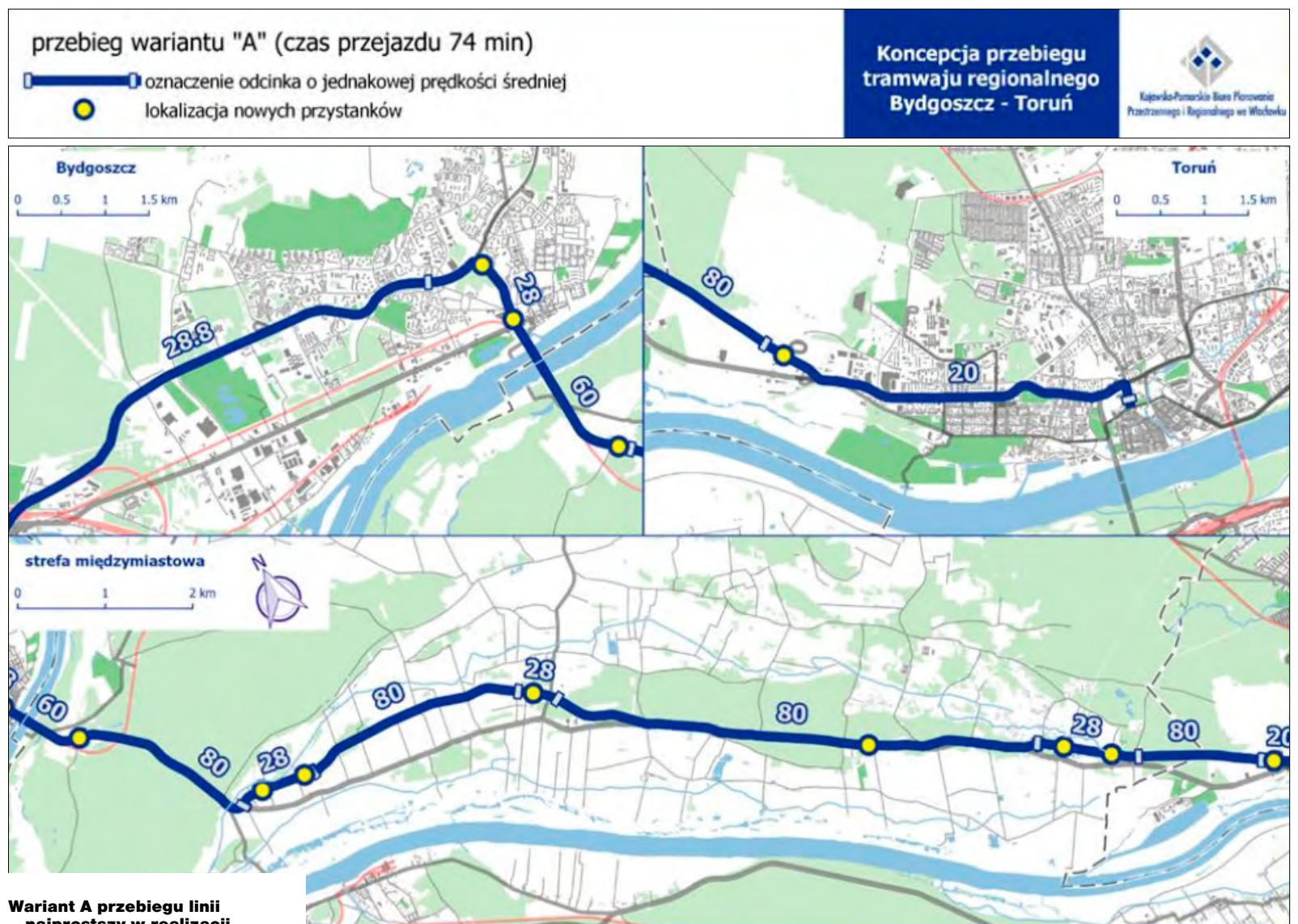
– **Panie, a ten tramwaj, „piętnastka” to dokąd jedzie? Do Torunia. A w drugą stronę, to do Bydgoszczy. Dziś ten zmyślny dialog nijak się ma do rzeczywistości, ale w przyszłości? Tramwaj metropolitalny łączący obie stolice województwa znalazł się na liście priorytetowych wyzwań i planów dla Kujaw i Pomorza, którą w piątek, 5 stycznia parlamentarzystom z regionu przedstawił marszałek Piotr Całbecki.**

Ta „piętnastka” też jest wymyślona, ale nie wzięła się znikąd. Na wspomnianej liście zamierzeń, bydgosko-toruński tramwaj jest zadaniem numer 15., a tak się składa, że najwyższy numer linii tramwajowej w Bydgoszczy to „11”, w Toruniu – „7”, więc ewentualnie, „15” mogłaby być.

To nie jest nowy pomysł. O tym, jak usprawnić komunikację między obu miastami mówi się od dekad, o tramwaju od lat kilkunastu, a na publicznych forach dyskutowano już znacznie bardziej śmiało pomysły – włącznie z poduszkiowcem, który miałby łączyć miasta, sunąc po Brdzie i Wiśle.

Tramwaj metropolitalny to jednak coś znacznie więcej niż tylko pomysł. Plan takiej inwestycji wpisany jest do uchwalonej w grudniu 2020 „Strategii Rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2030”, jako jeden z „kluczowych elementów budujących potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa”.

Przede wszystkim jednak gotowa jest obszerna „Koncepcja



oprac. K-PBPPIR

Tramwaju Metropolitalnego Bydgoszcz-Toruń” przygotowana w bydgoskim oddziale Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku. W maksymalnym skrócie wynika z niej, że po pierwsze taka inwestycja jest dla obu miast i szerzej – dla regionu potrzebna, a po drugie – możliwa do zrealizowania.

Koncepcja powstała w roku 2020 i do dziś pozostaje jedynie koncepcją. Nie znaczy to jednak, że w tym czasie nie działo się nic dla tej sprawy istotnego.

– Jedną ważną rzecz się w tym czasie wydarzyła. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych Autostrad rozważyła kwestię przeprawy mostowej w Fordonie. Tam jedna z opcji, która jest brana pod uwagę, to budowa nowego mostu.

Najważniejsze, że GDDKiA jest świadoma potrzeby umożliwienia przebiegu linii tramwajowej przez most i że trzeba o tym uwarunkowaniu pamiętać – mówi Adam Stańczyk, dyrektor Departamentu Planowania Rozwoju i Innowacji Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu.

POTRZEBA JEST

Każdego dnia w obie strony przemierza się potok tysięcy ludzi: jadących do pracy, do szkół, na studia, załatwiających najróżniejsze życiowe sprawy. Oprócz bydgoszczan i torunian to także mieszkańcy sporej części rozrastającego się „obwarzanków” obu największych miast regionu – miejscowości, których mieszkańcy wyprowadzili się poza miasto, ale regularnie do niego dojeżdżają,

do pracy, szkoły, na zakupy, czy do kina.

Tymczasem Bydgoszcz i Toruń łączy dwie mocno eksploatowane drogi po obu stronach Wisły, z którymi jedna – „dziesiątka” z powodu licznych wypadków zasłużenie „cieszy się” czarną sławą, a na pełną jej rozbudowę do formatu nowoczesnej S10 przyjdzie jeszcze poczekać.

Transport publiczny opiera się na autobusach, skazanych na wszelkie niedogodności ruchu drogowego i połączeniach kolejowych, które mają jeden feler – komunikują ze sobą miasta, ale nie komunikują bezpośrednio ich centrów.

– Tramwaj realizuje jeden ważny regionalny cel: dopełniamy w ten sposób funkcjonalność linii kolejowej zmodernizowa-

nej w projekcie BiT City. Ta linia była bardzo udanym przedsięwzięciem, wpłynęła na to, że przejazd pociągiem między Bydgoszczą i Toruniem jest szybki i wygodny, ale jak spojrzymy na układ przestrzenny obu miast, to widzimy, że ta linia nie jest optymalna dla północnej części Torunia, bo dojazd na pociąg zabiera dużo czasu, nie jest też optymalna dla wielu mieszkańców Bydgoszczy, zwłaszcza tych, mieszkających w Fordonie, bo żeby dojechać pociągiem do Torunia, to najpierw muszą jechać w drugą stronę, w kierunku centrum miasta, żeby do tego pociągu wsiąść – tłumaczy dyr. Stańczyk. – Traktujemy tramwaj jako coś, co byłoby uzupełnieniem, ale nie jakkolwiek konkurencją dla linii kolejowej.

PLUS DODATNIE I PLUSY UJEMNE

Potrzeba jest, ale jest też kilka okoliczności przemawiających za rozwiązaniem tramwajowym i to z kategorii „głupio byłoby z tego nie skorzystać”.

Po pierwsze, w dużej części, sięgającej mniej więcej 1/3 ta trasa w wariantcie podstawowym... już istnieje. Jakkolwiek by to nie brzmiało, tak właśnie jest. Cała idea TM opiera się na połączeniu centrum obu miast. Po stronie toruńskiej połączenie tramwajowe centrum miasta z jego zachodnimi rubieżami istnieje od dawna, kończy się na zmodernizowanej i rozbudowanej w ciągu ostatnich lat pętli Motoarena. Po bydgoskiej stronie też gruszek w popiele nie zasypiali: od roku 2016 tramwaj dociera do Fordonu, czyli najbardziej na wschód położonej i bardzo ludnej części Bydgoszczy. W efekcie sieci tramwajowe bardzo się do siebie zbliżyły. Do zrobienia pozostaje tylko część pozamiejska, jakieś 32 km z trasy o długości 48 km. To najdłuższy odcinek, ale biegnący poza zwartą zabudową miejską, gdzie inwestycje transportowe są zawsze najdroższe i najtrudniejsze technicznie.

Po drugie: spójność systemów. Bydgoszcz i Toruń przy wszystkich swoich różnicach w jednym się nie różnią: mają ten sam system tramwajowy: rozstaw szyn 1000 mm, napięcie w sieci 600V. Nawet tabor jest ten sam, w obu miastach kursują dożywające swych dni stare tramwaje z Konstalu lub ich modernizacje albo nowoczesne niskopodłogowce z PESY. To ułatwia i znacznie obniża koszty spięcia obu systemów tramwajowych.

Po trzecie trasa w śladzie. Między miastami linia biec ma w śladzie dawnej linii kolejowej łączącej Toruń z Czarnowem – a to jeszcze jedna ważna okoliczność i bynajmniej nie chodzi o jakąś szynową nostalgię. Ten korytarz, biegnący północną stroną wzdłuż drogi nr 80 jest w dużej części zachowany do dziś: częściowo w formie drogi gruntowej, częściowo jako łącząca Rozgarty i Przysiek ulica Jaśminowa. A to ogranicza konieczność mocno windujących koszty wykupu gruntów.

Autorzy koncepcji wskazują, że tam, gdzie kiedyś jeździł pociąg bez trudu zmieści się tramwaj, dając przykład ul. Sienkiewicza w Toruniu, gdzie tory tramwajowe biegną w jezdni o szerokości 7 metrów i ulicy Chodkiewicza w Bydgoszczy, gdzie między krawężnikami jest jeszcze mniej – 6 metrów. Tymczasem w największym swym miejscu Jaśminowa ma 14 metrów.

Problemy do rozwiązania? Tych też oczywiście nie brakuje. Chociażby te związane z warunkowaniami środowiskowymi. Projektanci linii będą musieli wziąć pod uwagę m.in. istnienie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędzowej Kotliny Toruńskiej, istotne zróżnicowanie poziomów terenów na zachód od Czarnowa, wreszcie to, że częściowo linia biec będzie przez tereny objęte ryzykiem powodziowym.

Na poziomie technicznym największą barierą jest – jakżeby inaczej – Wisła. Najprościej byłoby, gdyby na wysokości bydgoskiego Fordonu powstał nowy most drogowy z częścią dla linii tramwajowej. Nowy most to zresztą jeszcze jeden z priorytetów wojewódzkich. Gorzej sytuacja wygląda, jeśli do dyspozycji pozostanie dotychczasowy most fordoński.

Przeprawa jest drogowo kolejowa, obok samochodów mostem przejeżdżają także szynobusy z Chełmży do Bydgoszczy Wschodniej. Jak tam jeszcze wcisnąć tramwaj? W koncepcji opisana jest opcja wyprowadzenia z mostu ruchu kolejowego, miejsce torów kolejowych zajęłyby tory tramwajowe, a pociąg od strony Torunia kończyłby bieg na centrum przesiadkowym w rejonie Strzyżawy, gdzie pasażerowie przesiadaliby się na tramwaj i stamtąd już jechali prosto do centrum Bydgoszczy. Dziś jednak wiadomo, że taki wariant nie wchodzi w grę.

Inny pomysł to połączenie torowisk: kolejowego z tramwajowym – takie rozwiązania są stosowane na świecie, np. w czeskim Libercu. Torowisko ma nie dwie, ale trzy linie szyn, pociąg porusza się po najszerszej rozstawionych szynach skrajnych, a tramwaj je-



Tramwaj poza miastem? Dlaczego nie! Tramwaj z De Panne do Krokken przejeżdża praktycznie całą Belgię – wzdłuż wybrzeża Morza Północnego.

fol. Delijn.be

dzie jedną stroną po szynach kolejowych a drugą stroną opierając się na trzeciej – środkowej linii szyn. Tu trzeba dodać, że w polskich warunkach skorzystanie z tego patentu jest kłopotliwe ze względów... prawnych: do rozwikłania byłby np. taki dylemat: czy motorniczy tramwaju może prowadzić tramwaj na odcinku torowiska kolejowego, na którym obowiązują przeciwieństwa uprawnień wymagane od maszynistów kolejowych?

GODZINA DZIESIĘĆ DO CENTRUM

Jak to nowe połączenie wyglądałoby w praktyce? Zgodnie z koncepcją obraz rysuje się następująco:

- **Czas przejazdu** całej trasy, czyli od Alei Solidarności w centrum Torunia do Ronda Jagiellonów w centrum Bydgoszcz – ok. 70 minut.
- **Średnia szybkość** 40 km/h, maksymalna 80 km/h.
- **Liczba nowych przystanków** od 10 do 15 – według przyjętej trasy przebiegu.

Trzy warianty trasy: w praktyce różniące się przebiegiem na odcinkach miejskich:

- **A:** najprostsze rozwiązanie: linia w największym stopniu korzysta z istniejących już połączeń, czyli od centrum Torunia do Motoareny i od Fordonu do centrum Bydgoszczy.

- **B:** po stronie bydgoskiej nowa linia okrąży od południa osiedle Bajka, a w Toruniu, od Motoareny biegnie na północny-wschód i spina się z linią tramwajową na Bielany
- **C:** najbardziej ingerujący w obecne układy komunikacyjne obu miast. W Bydgoszczy linia biegłaby od estakady nad stacją Bydgoszcz Wschód wzdłuż torów kolejowych, w Toruniu od północy okrążyłaby Bielany i na wysokości Szosa Chełmińska/Trasa Średnicowa łączyłaby się z linią na Jar.

– Wybór wariantu nie ma w tej chwili aż tak dużego znaczenia. Sposób wyprowadzenia tej linii z Bydgoszczy i z Torunia powinien być na pewno przedmiotem szerokich konsultacji i dyskusji z władzami obu miast, bo przecież ta linia będzie ważnym czynnikiem wpływającym na ich strukturę funkcjonalno-przestrzenną – podkreśla dyr. Adam Stańczyk.

TRAMWAJEM Z MIASTA DO MIASTA

Tramwaje, choć to przede wszystkim środek miejskiej komunikacji, z powodzeniem obsługują także pozamiejskie, czy zgoła międzymiastowe relacje. Tak było – by przypomnieć słynną łódzką linię „46”, która wlokła się niechętnie przez 30 kilometrów z Łodzi przez Zgierz do Ozorkowa. I tak jest: linie łączące różne ośrodki miejskie to norma na

terenach silnie zurbanizowanych np. w Niemczech, czy we Francji. Także w Polsce – tramwajem linii „21” Zakładu Transportu Metropolitalnego Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej przejechać można z Dąbrowy Górniczej przez Będzin do Sosnowca.


Tramwaje „międzymiastowe” jeżdżą także poza metropoliami. Za najdłuższe połączenie tramwajowe w Europie uchodzi dziś pięknie położona nadmorska linia w Belgii, z miejscowości De Panne tuż przy granicy z Francją przez Ostendę do Krokken przy granicy z Holandią, praktycznie więc łącząca aż trzy kraje. Połączenie liczy 68 kilometrów, tramwaje zatrzymują się na 69 przystankach.

Na koniec jeszcze jeden problem, ale decydujący o wszystkim: pieniądze. Aktualnych szacunków nie ma, a te sprzed kilku lat od dawna są nieaktualne. Można jedynie gdybać – zaczynając od rzędu wielkości setek milionów złotych.

– Przy takiej inwestycji wsparcie z poziomu rządowego jest niezbędne. Gdyby pojawiła się okazja, to na pewno byłaby z naszej strony wola, by temat drążyć i doprowadzić do realizacji – dodaje Adam Stańczyk.

Koncepcja jest, wola też. Pytanie tylko, czy kujawsko-pomorskiego lobby parlamentarnemu starczy determinacji i siły przebicia, by zamienić to w projekt inwestycyjny do zrealizowania.

Ryszard Warta ▲


naszym okiem

Trzej królowie w bardzo licznym towarzystwie

W Bydgoszczy byli szrudlarze i wielbłąd. W Grudziądzu trzej królowie pięknie się prezentowali na koniach, w Inowrocławiu maszerującym dziarsko przygrywała orkiestra górnicza, a w Toruniu diabeł zionął prawdziwym ogniem. Gdziekolwiek w naszym regionie w sobotę 6 stycznia przeszły barwne Orszaki Trzech Króli – było na co patrzeć i co podziwiać.

Ł tłumne korowody organizowane w Święto Objawienia Pańskiego, potocznie zwanym Świętem Trzech Króli w ciągu ostatnich kilkunastu lat stały się żywą tradycją polskich miast, dla wielu – symbolicznie kończąca okres gwiazdkowo-noworocznego świętowania. Jak wylicza fundacja Orszak Trzech Króli, w tym roku orszaki przeszły w około 900 miastach Polski, Niemiec, Wielkiej Brytanii, także w krajach Afryki i w Żytomierzu w walczącej Ukrainie.

Jesteśmy przekonani, że nasze – kujawsko-pomorskie orszaki należały do najpiękniejszych.

ZDJĘCIA:
UM GRUDZIĄDZ,
UM INOWROCŁAW,
UM TORUŃ


Życie Regionu
Kujawy-Pomorze.info

WYDAWCA:
Kujawsko-Pomorski
Fundusz Rozwoju Sp. z o.o.

ADRES:
ul. Przedzamcze 8,
87-100 Toruń

REDAKTOR NACZELNY:
Mariusz Załuski

REDAKTOR WYDANIA:
Ryszard Warta

KONTAKT: portal@kpfr.pl

