



WOMP: terapia rozpoczęta
O co chodzi w sporze o medycynę pracy?

STRONY 2-3



KPO, czyli czas to pieniądz
Terminy – to najbardziej niepokoi samorządowców

STRONY 4-5



PESA idzie na zakupy?
Dobre wiadomości z Berlina dla bydgoskiej firmy

STRONA 8

Życie Regionu

zr Kujawy-Pomorze . info

numer 30
4 października 2024



fot. Agencja Toruń

Bartosz Zmarzlik zdobył na Motoarenie tytuł żużlowego Indywidualnego Mistrza Świata. To już piąty taki sukces polskiego żużlowca. I kolejny już raz toruński stadion był miejscem – z jednej strony – sportowych zmagania i emocji, a ze strony drugiej – znakomitej zabawy wielotysięcznej i różnorodnej widowni. Grand Prix to nie tylko sport. Dla hotelarzy, czy właścicieli pubów obsługujących fanów zjeżdżających się z całej Europy, czarny sport to żyła złota. To także świetna okazja do promocji miasta i regionu.

szerzej str. 9 i 10

 komentarz

CAŁKIEM POWAŻNA TELENOWELA



Mariusz Załuski,
redaktor
naczelny

Nic tak nie sprzyja dyskusji o biznesie, jak telenowela. Taka myśl ciśnie się do głowy, kiedy obserwuje się medialny cyrk wokół konfliktu pana Solorza i jego czwartej żony z dziećmi miliardera. Konflikt, który skończyć się może wręcz utratą kontroli operacyjnej rodziny nad własnym imperium. Solorzowy serial otworzył jednak po raz kolejny debatę o sukcesjach w polskich firmach. W ważnym momencie.

Zajmujemy się zresztą tym tematem od dawna, opublikowaliśmy m.in. wciąż bardzo aktualny wywiad na ten temat z szefem firmy Klimat Solec, który odważnie opowiada o blaskach i cieniach zakończonego sukcesem procesu sukcesji. A dlaczego ten temat jest dziś tak bardzo na czasie? Bo III RP skończyła 35 lat. I mamy niebywale sukcesyjny moment w historii naszego wciąż młodziutkiego kapitalizmu. Szefowie i właściciele tych wszystkich fantastycznych firm, które wystartowały na dobre w latach 90-tych i zbudowały siłę naszej gospodarki, są teraz w tym wieku, że chcąc nie chcąc muszą liczyć się z przekazaniem władzy. To samo mieliśmy chwilę temu w świecie polityki samorządowej – wielu gigantów poprzednich dekad odeszło lub musiało odejść.

O tym, jak bardzo w biznesie jest to problem na czasie, świadczy to, ile firm od doradzania widzi biznes w pomocy w przeprowadzeniu procesu sukcesyjnego. Bo to proces trwający często latami, związany z bardzo długookresowym planowaniem, a przede wszystkim trudny. Zawsze przypomina mi się tu Toruń-Pacific, czyli nasza część Nestle, w której sukcesję top-menedżerską przeprowadzono wzorcowo – wybrano kandydata, a potem w długim procesie, przy pełnej współpracy, przekazano mu władzę. I co było dalej? Niedawno szef toruńskiego Nestle został szefem polskiego Nestle.

 komentarz

JAK TO JEST Z FABRYKAMI ŚRUBEK



Ryszard Warta

Wyobraźmy sobie koncern, która prowadzi dwie, zajmujące się tym samym spółki. Jedna działa na rynku, gdzie popyt na jej produkt jest większy, ma większe zatrudnienie, ale za to gorszy wynik finansowy. Druga odwrotnie: działa na mniejszym rynku, zatrudnienie też ma ciut mniejsze, tylko zarabia kilka razy więcej. W wypadku konsolidacji, nikt nie miałby wątpliwości, która ze spółek powinna być przejmowana, a która przejmowana. Tyle teoria z biznesu dla początkujących.

Taka mi się analogia skojarzyła przy okazji sejmikowej dyskusji o połączeniu Wojewódzkich Ośrodków Medycyny Pracy w naszym regionie, a jesteśmy jednym województwem w Polsce, w którym działają aż trzy oddzielne takie ośrodki – kto bogatemu zabroni, prawda? Wyniki finansowe – szczegóły: str. 3 – do takiej analogii składają. WOMP bydgoski działa w mieście, gdzie jest większy rynek pracy a zatem i popyt na świadczone usługi; ma niewiele, ale jednak większe zatrudnienie i 44,41 tys. zł na plusie (2023). Toruński WOMP działa na mniejszym rynku, zatrudnienie ciut mniejsze, koszty – owszem – większe o ponad 1 milion, ale przychód większy o 2 mln, a wynik finansowy 393,86 tys., czyli prawie 9 razy większy. Dane dotyczą tylko zeszłego roku, ale w latach poprzednich trend był podobny.

Wiem, wiem, medycyna pracy to nie fabryka śrubek i raczej ma bydgoski radny wojewódzki Jarosław Wenderlich, że rola takich ośrodków nie może polegać na „maksymalizacji zysków”. Ale nie może też polegać na maksymalizacji strat, tak np. jak w roku 2020 i 2021, gdy wynik finansowy bydgoskiego ośrodka grubo przekroczył barierę miliona złotych – na minusie. Oczywiście, straty można zasypywać zastrzykami z budżetu województwa, tylko pozostaje pytanie, czy ten sposób wydawania pieniędzy, na które składają się podatnicy z całego regionu – jest najbardziej sensowny.

 Historia. Pamiętamy o ofiarach Zbrodni Pomorskiej 1939

„Pomorze było jądrem ciemności”

W środę, 2 października w toruńskim Parku Pamięci odbyły się wojewódzkie obchody Narodowego Dnia Pamięci Ofiar Zbrodni Pomorskiej 1939. Uroczystość zgromadziła m.in. parlamentarzystów, samorządowców, przedstawicieli organizacji społecznych i uczniów. Byli też harcerze oraz żołnierze: polscy i amerykańscy.

Jak przypomniano na uroczystości: „Pomorze jesienią 1939 roku stało się laboratorium niemieckiej zbrodni. Tu najwcześniej rozegrał niemiecki terror. Pomorze było też swoistym jądrem ciemności niemieckiej polityki na podbitych terenach”.

Zbrodnia pomorska dotknęła wiele rodzin w dawnym województwie pomorskim, obejmującym ziemie dzisiejszego Pomorskiego i Kujawsko-Pomorskiego. Niemcy mordowali inteligencję – w tym m.in. wielu nauczycieli i duchownych; ludzi angażujących się w życie społeczne i polityczne IIRP, weteranów walk o polskość, byłych powstańców. Wśród ofiar akcji eksterminacyjnej byli także obywatele polscy pochodzenia żydowskiego i osoby dotknięte chorobami psychicznymi. Szacuje się, że zbrodnia pomorska z jesieni i zimy 1939



Szacuje się, że zbrodnia pomorska pochłonęła nawet 40 tys. ofiar.

fot. Bartek Fryckowski

roku pochłonęła 40 tys. ofiar. Niestety większość z nich pozostaje bezimienna. Tożsamość zamordowanych udało się ustalić jedynie w przypadku 10 tys. osób. Na terenie naszego regionu znalazło się wiele miejsc zbrodni. Ofiary mordowano m.in. na toruńskiej Barbacie, w Mniszku, w bydgoskim dziś Fordonie, w Płutowie, Lasach Gniewkowskich, Lasach Kaliskich koło Brodnicy i Domu Zbrodni w Rypinie. Większość sprawców zbrodni pomorskiej 1939 nie została nigdy osądzona. Szczególnie ponurym faktem jest, że denuncjacja i mordowaniem Polaków zajmowali się członkowie niemieckiej organizacji Selbstschutz (Samoobrona), tworzonej przez ludzi, których rodziny czasem przez pokolenia żyły po sąsiedzku z polskimi rodzinami ofiar.

Do własnych doświadczeń rodzinnych nawiązał marszałek Piotr Całbecki. Jak mówił samorządowiec, jego matka została cudem ocalona z transportu. – Te wspomnienia są wciąż w naszych

sercach. O ile świadkowie tych wydarzeń nie żyją, to żyją ich potomkowie, tacy, jak chociażby ja, który stracił w tej zbrodni swojego wuja. O mały włos nie zginęliby także moja przyszła mama i dziadkowie. Cudem zostali uratowani z transportu, który miał wywieźć dzieci do Rzeszy, a dziadkowie mieli być rozstrzelani. Udało się im przeżyć tylko dlatego, że wśród tych złych, byli i dobrzy sąsiedzi – opowiada marszałek Piotr Całbecki.

Narodowy Dzień Pamięci Ofiar Zbrodni Pomorskiej 1939, ustanowiony przez Sejm w styczniu 2023 roku, przypada na 2 października. Tę symboliczną datę wybrano z uwagi na dzień kapitulacji ostatniego bastionu Pomorza – Helu. To także data urodzin doktora Józefa Bednarza – nazywanego „pomorskim Korczakiem”, gdyż nie opuścił swoich pacjentów ze szpitala psychiatrycznego w Świeciu i został wraz z nimi zamordowany w Mniszku.

Bartek Fryckowski

5 154

Tyle nowych mieszkań oddano do użytku w naszym regionie, w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy tego roku (dane GUS).

Sejmik zgodził się na projekt zmian, które mają wyprowadzić ten segment z finansowej zapaści

Medycyna pracy – terapia rozpoczęta

Klamka zapadła. Przewagą 17 głosów „za” do 5 „przeciw”, radni kujawsko-pomorskiego sejmiku zadecydowali w poniedziałek (30 września) o przyjęciu projektu uchwały dotyczącej konsolidacji Wojewódzkich Ośrodków Medycyny Pracy (WOMP). Zgodnie z tym projektem, ośrodki z Bydgoszczy i Włocławka zostaną przyłączone do ośrodka toruńskiego, który działać ma pod szyldem Kujawsko-Pomorskiego Ośrodka Medycyny Pracy.

Z punktu widzenia korzystających z usług tych placówek nie zmieni się nic, z punktu widzenia podatnika – jest szansa na uzdrowienie kieszonkowych finansów samorządowego systemu medycyny pracy, a kujawsko-pomorskie przestanie być jedynym regionem w kraju, w którym działają aż trzy odrębne WOMP-y; w 13 z 16 województw działa tylko jeden ośrodek, tak zresztą, jak określa to ustawa o służbie medycyny pracy.

Teoretycznie, sprawa nie powinna budzić większych emocji, bo samorząd województwa już od 17 lat konsoliduje podległe sobie różnego typu zakłady opieki zdrowotnej. W Toruniu np. dawne szpitale: dziecięcy, zakaźny i psychiatryczny weszły w skład szpitala wojewódzkiego. W Bydgoszczy wojewódzka przychodnia stomatologiczna stała się częścią wojewódzkiego szpitala dziecięcego, a wojewódzka przychodnia dermatologiczna przejęta została przez szpital zakaźny. We Włocławku połączone zostały: szpital wojewódzki i stacja pogotowia ratunkowego. Według władz województwa, po latach widać, że

efekty tej systemowej konsolidacji – finansowe, organizacyjne, inwestycyjne, czy te z zakresu pozyskiwania środków – są korzystne.

SPADEK SPRZED LAT

Trzy odrębne WOMP-y to spadek po trzech osobnych województwach, połączonych w jeden region już ćwierć wieku temu. Fuzja dublujących się ośrodków wydawać by się mogła oczywista, bo trzy ośrodki to choćby trzy stanowiska dyrektorów i trzy zaplecza administracyjne. Jest tylko jedno ale: jeśli w jednej ze stolic województwa jakakolwiek instytucja zostać ma przejęta przez podobną instytucję ze stolicy drugiej, sprawa automatycznie zaczynać buzować emocjami, w których racjonalne argumenty mieszają się kwestiami czysto ambicjonalnymi.

– Chcę tu wszystkich uspokoić i zachęcić do pozytywnego patrzenia na tę zmianę, ponieważ ona gwarantuje dostępność do usług świadczonych przez te ośrodki. Spowoduje ona obniżenie kosztów administracyjnych, usprawni zarządzanie wspólnymi projektami, da możliwość synchronicznego pozyskiwania środków unijnych na rozwój – wylicza marszałek Piotr Całbecki. – Owszem, podmiot przestaje istnieć, ale tylko w sensie formalnym, ale nie przestaje istnieć miejsce, mało tego, zmiana gwarantuje jego rozwój. Dotychczas wiele prób restrukturyzacji i szukania rozwiązań, podejmowanych zarówno przez dyrekcję ośrodka bydgoskiego, jak i włocławskiego, niestety nie przynosiło efektów. Dlatego te instytucje łączymy. Jako województwo jesteśmy zobowiązani prowadzić jeden ośrodek medycyny pracy, ponieważ dziś dopłacamy do włocławskiego i bydgoskiego niewiele pieniędzy, żeby one istniały, musimy je zrestrukturyzować. Najważniejsze są pacjent i usługi, które te ośrodki świadczą i ta dostępność na pewno nie zostanie w żaden sposób zachwiana.



Sejmik zaakceptował projekt uchwały łączącej ośrodki medycyny pracy w Bydgoszczy, Toruniu i Włocławku.

fot. Łukasz Zdziebło Tarantoga dla K-PUM

BYDGOSZCZ APELUJE

– Nie powinno się porównywać sytuacji ośrodków w Bydgoszczy, Toruniu i Włocławku. To są de facto ośrodki świadczące inne usługi. WOMP w Toruniu świadczy m.in. podstawową opiekę zdrowotną, działalność rehabilitacyjną, a pamiętajmy także, że ośrodki mają swoje zadania określone w ustawie, to m.in. kontrola, czy rozpatrywanie odwołań od orzeczeń – mówił krótko przed poniedziałkową sesją Jarosław Wenderlich (PiS), radny sejmiku z Bydgoszczy. – Oczywiście, możemy działać celem uzyskania zysku, ale rolę takiego ośrodka, nie jest maksymalizacja zysku. Jeżeli chcemy dyskutować, to miejmy też na uwadze stanowisko Rady Miasta Bydgoszczy. Nie może też dochodzić do sytuacji, o jakich słyszemy, że rada społeczna WOMP we Włocławku już zapoznawała się z projektem uchwały, a członkowie rady WOMP w Bydgoszczy nie mieli w tym zakresie informacji. Mówimy o dobrej sytuacji finansowej ośrodka w Toruniu, ale pamiętajmy, że jest swego rodzaju unia personalna między ośrodkami w Toruniu, a tym we Włocławku: ta sama osoba pełni tam obowiązki dyrektora. Mówimy, że we Włocławku jest źle, a w Toruniu dobrze, ale patrzmy na to całościowo. Nie jest też dobrze, żeby największe miasto w województwie kujawsko-pomorskim traciło kolejną instytucję o charakterze regionalnym.

A MOŻE DO SZPITALA?

We wspomnianym przez radnego Wenderlicha stanowisku, bydgoska Rada Miasta apeluje do sejmiku o rozważenie innego rozwiązania: włączenia bydgoskiego WOMP do Szpitala Miejskiego im. Warmińskiego, który wkrótce ma być przekazany Politechnice Bydgoskiej.

Pytanie, czy taka opcja jest w ogóle możliwa. – Nie ma takiej formalnej możliwości, żeby przy jakimś szpitalu istniał WOMP. Taki ośrodek musi być odrębną jednostką, mało tego, zarządzaną przez lekarza-specjalistę z dziedziny medycyny pracy. Takie są obostrzenia formalne. Tak więc ta propozycja jest po prostu niezgodna z prawem – podkreśla marszałek Całbecki.

LEKCJA MATEMATYKI

Z trzech regionalnych WOMP najlepszą sytuację finansową ma ośrodek toruński – to jest zresztą główny argument za konsolidacją w formule przyłączenia ośrodków bydgoskiego i włocławskiego do tego, w Toruniu.

Według uzasadnienia do projektu uchwały sejmiku o połączeniu, w ciągu sześciu ostatnich lat (2018–2023)

- WOMP Bydgoszcz przez pięć lat miał ujemny wynik finansowy, na plus wyszedł jedynie w roku 2023
- WOMP Włocławek przez całe sześć lat był na minusie.

- WOMP Toruń, w latach 2018–2020 miał stratę, a od 2021 do 2023 wychodził na plus.

Jak to wyglądało w 2023, czyli ostatnim pełnym roku? WOMP Bydgoszcz i Toruń mają podobną obsadę kadrową, ośrodek włocławski jest mniejszy. Porównajmy więc dwa pierwsze ośrodki.

Bydgoszcz:

- łącznie 51,7 etatu, w tym 9,42 etatów lekarskich (5,4 – umowa o pracę; 4,02 – kontrakt)
- przychód: 8,32 mln zł,
- koszty: 8,28 mln zł,
- wynik finansowy: 44,41 tys. zł,
- zadłużenie: 657,76 tys. zł

Toruń:

- 50,8 etatów, w tym 9,60 etatów lekarskich (3,40 – umowa o pracę; 6,20 – kontrakt)
- przychód: 10,36 mln zł,
- koszty: 9,96 mln zł,
- wynik: 393,86 tys. zł,
- zadłużenie: 0 zł

Bydgoscy radni mieli też inny jeszcze pomysł na reformę WOMP. Radny Wenderlich opisuje go tak: – Do rozważenia byłoby połączenie ośrodków włocławskiego z toruńskim. A co do ośrodka bydgoskiego, zarząd województwa powinien pokryć stratę, która była i wtedy, mam nadzieję, ośrodek wyjdzie na plus i dalej będzie funkcjonował.

Także i ten pomysł nie przekonał większości radnych.

▼ **Krajowy Plan Odbudowy.** Minister mówi o sprincie, samorządowcy martwią krótkimi terminami

120 mln zł dla regionu. To na początek!

– Chcieliśmy się spotkać w Toruniu, żeby bardzo jasno podkreślić wagę, jaką nasze ministerstwo i rząd przywiązują do policentrycznego rozwoju kraju. Chcemy podkreślić, że takie miasta, jak Toruń czy Bydgoszcz wymagają często nawet większego wsparcia ze środków europejskich, by były nie mniej atrakcyjne niż Warszawa, Kraków, czy Wrocław – mówił Jan Szyszko, sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Rozwoju Regionalnego na wspólnym briefingu prasowym z marszałkiem województwa, Piotrem Całbeckim.



Interes mamy ten sam: taki, żeby pieniądze z KPO inwestować jak najszybciej i jak najlepiej – podkreślał wiceminister Jan Szyszko.

fot. Mikołaj Kuras/UMWK-P

Wrześniowa wizyta wiceministra Szyszko w Toruniu miała bogaty program, obejmowała m.in. spotkanie w Urzędzie Marszałkowskim z kujawsko-pomorskimi samorządowcami w sprawie funduszy z Krajowego Planu Odbudowy, rozmowy z zarządem województwa, spotkanie z władzami miasta, wreszcie wizytę w Młynie Kultury – jednej z długiej listy inwestycji finansowanych ze środków unijnych.

W Toruniu także odbyło się posiedzenie komitetu monitorującego unijny program Fenix – finansujący zadania związane z klimatem, infrastrukturą i środowiskiem. Jak informował minister Szyszko, mowa była m.in. o zmianach w tym programie dotyczących finansowania odbudowy po zniszczeniach spowodowanych tegoroczną powodzią.

MAŁO CZASU!

Spotkanie w Urzędzie Marszałkowskim przede wszystkim dotyczyło możliwości związanych z KPO.

– Bardzo miło spotkać się z tak dużą frekwencją samorządowców, którzy chcieli wysłuchać informacji o naborach z Krajowego Planu Odbudowy. Mieliśmy pełną salę, to bardzo cieszy. Interes mamy ten sam: taki, żeby pieniądze z KPO inwestować jak najszybciej i jak najlepiej – podkreślał Jan Szyszko. – W tym momencie mamy w województwie kujawsko-pomorskim podpisanych już z KPO 126 umów, na ponad 120 mln zł. To są inwestycje m.in. w żłobki, remonty, ocieplenia domów. Nieco ponad tydzień temu wysłaliśmy kolejne dwa wnioski o płatność do Komisji Europejskiej na 40 miliardów złotych.

Te pieniądze po przejściu żmudnej, technokratycznej procedury powinny trafić do Polski na gwiazdkę, pod choinkę. Wtedy będziemy w stanie jeszcze bardziej przyspieszyć inwestycje. Te 120 mln, które już teraz mogą wydawać się sporą sumą, to dopiero początek inwestycji z KPO w lepszą jakość życia w województwie kujawsko-pomorskim.

– Tak się złożyło, że akurat dziś podpisaliśmy z Ministerstwem Rolnictwa umowę na dofinansowanie w kwocie 50 mln złotych inwestycji związanych z infrastrukturą wodno-kanalizacyjną na obszarach wiejskich. To jest właśnie Krajowy Plan Odbudowy, jesteśmy instytucją pośredniczącą, przekazującą te pieniądze do samorządów, tam gdzie są one potrzebne – mówi marszałek Piotr Całbecki. – Dodam jeszcze, że do tych 120 mi-

Termin realizacji jest faktycznie bardzo krótki, bo jako Polska pewien czas przespaliśmy, ten konflikt jednak był i teraz musimy gonić z realizacją tych projektów.

JAROSŁAW JUCEWICZ,
BURMISTRZ CIECHOCINKA

lionów o których już wspominał pan minister, chcielibyśmy dopisać kolejne. Choćby na projekty, które złożyliśmy jako samorząd województwa na ekologiczny transport autobusowy. Złożyliśmy też wnioski dotyczące nowoczesnego taboru kolejowego.

Zadeklarowałem także pomoc samorządom. Tam, gdzie tylko będzie to potrzebne, będziemy pomagać samorządom w składaniu projektów do KPO tak, aby były one wysoko punktowane.

JEST PROBLEM

Co niepokoi samorządowców? Przede wszystkim terminy. Fundusze z KPO zostały udostępnione Polsce z dwuletnim opóźnieniem spowodowanym konfliktem rządów tzw. zjednoczonej prawicy z Komisją Europejską. Efekt jest taki, że polscy beneficjenci tego funduszu mają mało czasu na realizację finansowanych z tego źródła projektów.

– Termin realizacji jest faktycznie bardzo krótki, bo jako Polska pewien czas przespaliśmy, ten konflikt jednak był i teraz musimy gonić z realizacją tych projektów. Pan minister i pan

marszałek podkreślali na spotkaniu, że najważniejsza jest gotowość projektowa. Z tą gotowością może być różnie, z tego powodu, że etap zaprojektuj-wybuduj faktycznie się przeciąga – ocenia burmistrz Ciechocinka, Jarosław Jucewicz. – Wiemy też, że procedury związane z przetargami unijnymi wydłużają cały proces. Widzimy także, że podmioty, które startują w tych przetargach, dają bardzo wysokie ceny z racji tego, że popyt na rynku jeszcze jest ograniczony, dużo projektów zostało uruchomionych z Polskiego Ładu oraz z wcześniejszymi funduszami unijnymi. Są one teraz realizowane i kończone. Duże zapotrzebowanie na rynku pojawi się w roku 2025.

Na krótkie terminy wskazuje też wiceprezydent Torunia, Rafał Pietrucień: – Niestety dla projektów infrastrukturalnych, które będziemy realizować, okres kwalifikalności wydatków to czerwiec 2026 roku, na dodatek te obiekty muszą być fizycznie wykonane, odebrane oraz rozliczone. Perspektywa półtora roku dla inwestycji kubaturowych, nawet jeśli mamy je przygotowane, budzi niepokój. Zdajemy sobie sprawę, że terminy realizacji samego KPO są nienegocjowalne, bo to umowa na poziomie UE. Natomiast uzyskaliśmy taką informację, że w sytuacjach, w których nie wykonamy do końca zadania, proporcjonalnie tę dotację jednak zrealizujemy. To jest jakieś światło w tunelu. Cały czas jednak byśmy wnioskowali, aby ministerstwo rozmawiało o tym, by ten termin rozliczenia projektów z KPO troszeczkę przesunąć, choćby o parę miesięcy, bo to już daje pewien oddech w realizacji tych inwestycji.

KPO dla Torunia to m.in. pieniądze na termomodernizację i transport publicznych.

– Niedługo będziemy podpisywali umowę na tabor niskiemisyjny, to kwota blisko 80 mln zł na 25 elektrycznych autobusów. To są naprawdę bardzo duże pieniądze do wzięcia – podkreśla Rafał Pietrucień.

TERMIN JEST TERMIN, ALE...

Strona rządowa twardo stoi przy pilnowaniu terminów, ale pew-



Perspektywa półtora roku dla inwestycji kubaturowych, nawet jeśli mamy je przygotowane, budzi niepokój – mówił wiceprezydent Torunia, Rafał Pietrucień.

fot. Mikołaj Kuras/UMWK-P

Województwo kujawsko-pomorskie jest znakomitym przykładem tego, że o fundusze nie jest trudno się starać, jeśli ma się pomysł, jak je zainwestować. I ten pomysł tutaj jest.

JAN SZYSZKO,
WICEMINISTER FUNDUSZY
I ROZWOJU REGIONALNEGO

na nadzieja na rozwiązanie tego problemu jednak się pojawiła.

– Termin realizacji inwestycji w ramach KPO jest twardy, rozliczenie to czerwiec 2026 roku, natomiast z naszej perspektywy, centralnej, mówimy o sierpniu 2026 roku. Terminy wynikają z unijnego rozporządzenia, którego zmiana wymagałaby zgody całej unii Europejskiej. To nie jest kwestia, która my możemy

bilateralnie podnosić z Komisją Europejską – wyjaśnia m.in. Szyszko. – Natomiast to, o czym chcemy rozmawiać, to różne interpretacje obowiązującego rozporządzenia, które być może pozwolą na jakieś nieznaczne, mówię tu o perspektywie kilku miesięcy, przesunięcia tych terminów. To nie jest jednak scenariusz pewny. To nie jest coś, na co ja bym w tym momencie stawiał, natomiast jest to temat, który z Komisją Europejską aktywnie podejmujemy. Jeżeli mówimy o grantach i terminach rozliczenia, to na miejscu samorządowców i wszystkich podmiotów, które korzystają z tych środków, zakładałbym, że ten termin się nie zmienia, choć zdaję sobie sprawę, jak bardzo jest on ambitny i trudny.

Inna trudność, na którą wskazuje Szyszko to dostęp do informacji na temat KPO.

– Niedawno, miesiąc temu uruchomiliśmy nową stronę o KPO, kpo.gov.pl, na której są

wszystkie potrzebne informacje, łatwiejsze, bardziej przejrzyste i przyjemniejsze do znalezienia. Bardzo staram się unikać w wchodzenia w to, co było, ale faktem jest, że od grudnia gros naszej pracy to jest nadrobienie zaległości. To także informowanie o rzeczach, które z poziomu politycznego kierownictwa tego ministerstwa bądź rządu, powinny być przekazane samorządom już dwa lata temu. Takie spotkania, jakie dziś odbywamy w Kujawsko-Pomorskiem, czy w innych województwach, powinny się odbywać już dwa lata temu, a tak naprawdę odbywają się od początku tego roku. Wcześniej nie było politycznej gotowości do brania na siebie ciężaru odpowiedzialności za KPO. Teraz ona jest. Staramy zrobić co w naszej mocy, żeby ułatwić ten sprint do KP.

REGION POLICENTRYCZNY
Wiceminister Szyszko odniósł się także do specyfiki naszego regionu.

– Jako sekretarz stanu odpowiedzialny za fundusze europejskie, za KPO, mam tę przyjemność jeździć i obserwować wdrażanie funduszy europejskich w całym kraju. Województwo kujawsko-pomorskie jest znakomitym przykładem tego, że o fundusze nie jest trudno się starać, jeśli ma się pomysł, jak je zainwestować. I ten pomysł tutaj jest – mówi minister. – Ministerstwo Funduszy bardzo mocno stawia na wspieranie policentrycznego rozwoju, także na wspieranie mniejszych ośrodków. Przychylnie i z bardzo dużym uznaniem patrzy na takie województwa, jak właśnie kujawsko-pomorskie, które powiedziałbym, czasem już wręcz legendarnie, ale mówiąc już serio: ma naturalny policentryczny model rozwoju i jak najbardziej może liczyć na pełne wsparcie. Będzie ono miało swój obraz także w funduszach europejskich.

Prawo jazdy? To jest dopiero początek

➤ O bezpieczeństwie drogowym – przed zbliżającym się Kujawsko-Pomorskim Sympozjum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Ratownictwa Medycznego – rozmawiamy z Robertem Majewskim, prezesem fundacji Bezpieczni.eu

Od lat zajmujesz się tematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wydaje się, że w Polsce jest z tym coraz lepiej - coraz nowocześniejsza infrastruktura, wzrasta świadomość kierowców, rowerzystów i pieszych. Jakie są największe problemy? Czego jeszcze nie umiemy?

O, nie umiemy setek rzeczy! Przede wszystkim popatrz na statystyki, które są zatrważające. Cały czas najwięcej wypadków i największe problemy mamy z tzw. niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego. To piesi, rowerzyści i również osoby, które poruszają się z ogromną prędkością na hulajnogach elektrycznych. Mamy z tym ogromny problem, ponieważ po zmianie przepisów piesi nabrali przekonania, że mają bezwzględne pierwszeństwo. Nie istnieje coś takiego jak bezwzględne pierwszeństwo. Wręcz odwrotnie pieszy dostał więcej nakazów. Nie zmieniono starego przepisu, tylko zmieniono zapis, że nie ten, który postawił nogę na przejściu dla pieszych, a wchodzący na przejście ma pierwszeństwo. Co za tym idzie? Cały czas podchodząc do przejścia mamy obowiązek spojrzeć w lewo, w prawo, jeszcze raz w lewo. Nie możemy przebiegać przez przejście dla pieszych



„Mamy ogromny problem, ponieważ po zmianie przepisów piesi nabrali przekonania, że mają bezwzględne pierwszeństwo”.

fol. Bezpieczni.eu

i wkraczać przed samym pojazdem. Mijamy świadomość tego, że praw fizyki nie zmienimy naszym wejściem na zebra. Droga hamowania samochodu nadal wynosi nawet kilkadziesiąt metrów – w zależności od prędkości. Nie możemy także w żadnej formie używać telefonu komórkowego.

Jak w takim razie ma zachować się kierowca?

Na początku października organizujemy Kujawsko-Pomorskie Sympozjum Bezpieczeństwa Drogowego. Gościem będzie jeden z najlepszych fachowców Tomasz Tosza z Jaworzna. Ja bym powiedział, że to taki nasz guru bezpieczeństwa na drogach. On powiedział, że zachowanie kierowcy przed przejściem dla pieszych jest wbrew pozorom bardzo proste. Wystarczy podjeżdżać do każdego przejścia dla pieszych, tak jak byśmy zbliżali się do skrzyżowania,

na którym nie mamy pierwszeństwa. Automatycznie zwracamy szczególną uwagę, na to, co się dzieje z boku.

Nie tak dawno opinią publiczną wstrząsnął śmiertelny wypadek w centrum Warszawy spowodowany przez pijanego kierowcę, który uciekł z miejsca zdarzenia, na dodatek nie miał uprawnień do kierowania. Czy jest jakaś recepta na to, żeby rozwiązać w końcu nierozwiązalny dotąd problem pijanych kierowców?

Mamy dużo do przepracowania. Myślę, że to jest kwestia pokoleń. Alkoholu na ogół nie pije się samotnie, tylko w jakimś towarzystwie. Potem się bierze kluczyki, żegna, wsiada do samochodu i odjeżdża. Nikt z uczestników tego spotkania nie powstrzyma takiego kierowcy przed pojecha-

Są w stacjach radiowych informacje drogowe. Tam się np. mówi: „Zwolnij, bo stoja na Grudziądzkiej i dostaniesz mandat.” Dlaczego nie można powiedzieć: „Zwolnij, bo wybiegnie dziecko i je zabijesz”? Jesteśmy straszeni kwotą mandatów, które i tak są najniższe w Europie.

niem, wręcz przeciwnie: „super, piona, jesteś gość!”. To musimy wyeliminować z naszego społecznego myślenia. Powrót z zakrapianej imprezy teraz nie jest problemem. Są taksówki, komunikacja miejska. Nie ma sensu ryzykować życiem i zdrowiem,

swoim i niewinnych ofiar. Koszty finansowe wypadku mogą być ogromne. Zapłacimy za rehabilitację, za odbudowę zniszczonego domu czy jakiejś infrastruktury. Wyobraźmy sobie, że ktoś wjedzie z ogromną prędkością w filar mostu. Most zostaje zamknięty, są wielkie straty. To ogromne pieniądze do oddania. Odszkodowanie firma ubezpieczeniowa regresem będzie ściągać czasem przez całe życie.

A kiedy już dochodzi do nieszczęścia, czy potrafimy skutecznie pomagać ofiarom wypadków?

Ta pierwsza pomoc kuleje. My na organizowanych imprezach, uczymy pierwszej pomocy BLS, czyli Basic Life Support. To takie najbardziej podstawowe szkolenie, które powinno odbywać się co dwa lata w zakładzie pracy. Popatrz na siebie. Odpowiedz sobie, kiedy

ostatnio przechodziłeś takie szkolenie? W zakładzie pracy mamy obowiązkowe szkolenie BHP, w którym jest zawarte, powiedzmy 10 minut pierwszej pomocy. Co można przez 10 minut pokazać? Bo nie chcę używać słowa nauczyć. Dla ministra zdrowia jest to minimum 6 godzin szkolenia, żeby troszeczkę nauczyć i udowodnić człowiekowi, że może zacząć udzielać pierwszej pomocy i się tego nie bać. Straszmy ludzi artykułem 162 kodeksu karnego, że – w skrócie – kto nie udziela pierwszej pomocy, może być ukarany do trzech lat więzienia. Jest przecież artykuł mówiący, że osoba, która zaczyna działania ratunkowe, staje się funkcjonariuszem publicznym. W takim dużym skrócie myślowym jest więc zabezpieczona, może wydawać polecenia. Dzięki zrozumieniu tego wiele osób przestałoby się bać, że rodzina poszkodowanego na przykład, będzie mnie skarżyć, bo źle udzieliłem tej pierwszej pomocy.

W Polsce jest takie ogólne podejście, nie tylko do ruchu drogowego: „nie rób, bo będzie kara”.

Dam taki przykład. Są w stacjach radiowych informacje drogowe. Tam się np. mówi: „Zwolnij, bo stoją na Grudziądzkiej i dostaniesz mandat.” Dlaczego nie można powiedzieć: „Zwolnij, bo wybiegnie dziecko i je zabijesz”? Jesteśmy straszni kwotą mandatów, które i tak są najniższe w Europie. Przejedźmy tylko granice Czech albo Niemiec i stajemy się idealnym kierowcą. A u nas po prostu „hula dusza, piekła nie ma”. To my ustalamy, czy ten znak jest obowiązujący, czy nie. Przeciłmiliśmy na przykład drogą szlaki, którymi zawsze przemieszczały się zwierzęta i mamy do nich pretensje, że one tam tę drogę przebiegają.

Zwróciłeś uwagę, że polscy kierowcy często jeżdżą nieprzepisowo. Znak ograniczenia prędkości jest dla nich tylko sugestią, by zwolnić. Wystarczy, że przekroczą granicę i od razu są super kierowcami. Z czego to się bierze?

Wielu socjologów badało ten temat. Doszli do wniosku, że to jest niestety kwestia naszej historii. Od czasu rozbiorów, poprzez „ko-

munę” kombinowaliśmy, że jakoś to będzie. Nie jesteśmy w stanie na każdym skrzyżowaniu postawić funkcjonariusza policji. Skandynawia jest mega bezpieczna. Jak tam pojedziemy, to niekoniecznie zostaniemy zatrzymani przez policję, ale nagle przychodzi do nas kopta z mandatem z ogromną kwotą w euro do zapłacenia, ponieważ zrobiono nam zdjęcie z fotoradaru. Tam tak nauczono przestrzegania przepisów. Co kraj to inna kultura. Gdyby w telewizji ogłoszono, że od jutra po całych Niemczech jeździ się 40 kilometrów na godzinę, to każdy Niemiec rano do pracy pojedzie czterdziestką. Gdyby to ogłoszono w Polsce, to byłyby strajki i obalenie rządu. Dziennikarze by pisali, że to zabije ruch w Polsce. Mamy inną świadomość, jesteśmy inaczej wychowani.

Miejmy świadomość tego, że praw fizyki nie zmienimy naszym wejściem na zebę. Droga hamowania samochodu nadal wynosi nawet kilkadziesiąt metrów w zależności od prędkości.

Jaki właściwie jesteśmy kierowcami?

Wszyscy chcielibyśmy, żeby podróżowanie było przyjemne i bezpieczne. Oczekujemy, żeby nasze dzieci, jadące do szkoły rowerem, hulajnogą czy komunikacją miejską, wracały bezpiecznie. Chcemy pojechać do pracy albo na wakacje i wrócić. Tylko musimy stuknąć się w pierś, że nie jesteśmy mistrzami kierowcy i nie posiadliśmy wszelkich możliwych umiejętności. Ile osób po skończeniu kursu na prawo jazdy jeszcze się doszkała? Na przykład jest w Toruniu Autodrom, jeden z najnowocześniejszych torów doskonalących jazdę samochodem czy motocyklem. Tam szkolą się jeżdżący w pojazdach uprzywilejowanych, czyli potocznie "na bombach". Odpowiedzmy sobie sami, czy zadaliśmy sobie trud, żeby tam się podszkolić? To może być jakakolwiek inna szkoła, gdzie



„Chcemy pojechać do pracy albo na wakacje i wrócić. Tylko że nie jesteśmy mistrzami kierowcy i nie posiadliśmy wszelkich umiejętności”.

fol. 123rf

możemy nauczyć się na przykład wychodzenia z poślizgu na śniegu albo radzenia sobie z samochodem z tylnym napędem, bo przedni więcej wybacza. Dlaczego z tego nie korzystamy? Jest na przykład Fundacja Jumper, z którą wspólnie prowadzimy szkolenia z ewakuacji z aut po dachowaniu. Uczymy, jak wyjąć człowieka z samochodu i czy w ogóle możemy go ruszać. Tego wszystkiego możemy się nauczyć, tylko trzeba chcieć. Zdobyć prawa jazdy to jest początek naszej drogi. Prawo jazdy nie jest obowiązkiem, tylko przywilejem. Proszę, żeby to zabrzmiało: to jest przywilej! Często jest hałas, że zwiększyła się liczba punktów karnych i „jak ja zarobię na ten mandat”. Nikt nie musi tych mandatów płacić. Po prostu trzeba jeździć w miarę przepisowo. Już nie mówię przepisowo, ale w miarę przepisowo. Można jeździć bezpiecznie i nie płacić mandatów. Trzeba być przewidującym. Przed trasą wyspać się, wyjechać odpowiednio wcześniej i nie spieszyć się. Na naszym sympozjum będzie gościem profesor Mirosław Jarosz, który napisał książkę „Kodeks zdrowotny kierowcy”. W niej udowodnia, że po dyżurze nocnym, po 10-12 godzinach ciężkiej pracy, gdy wsiądziemy do samochodu, to tak jak byśmy wypili 4 piwa. Nasza percepcja i zmysły już inaczej

działają. Więc trzeba czytać, edukować się, być miłym, no i zapraszamy na nasze sympozjum.

Tym razem odbędzie się we Włocławku. Czego się możemy spodziewać?

To już czwarty raz, a co roku poprzeczka idzie w górę. Co roku jesteśmy w innym mieście. 8 i 9 października będziemy we włocławskim Centrum Kultury Browar B. Przez dwa dni będziemy rozmawiać o bólach i problemach bezpieczeństwa w ruchu drogowym, czyli o tym, o czym właśnie mówimy. W Polsce jest wiele takich konferencji i sympozjów. Poklepujemy się na nich po plecach, rozjeżdżamy i nic się nie zmienia. Dlatego my postanowiliśmy zapraszać samorządowców. Pokazujemy im te problemy, ale jednocześnie to, jak je rozwiązywać. Mamy wiele wypracowanych rozwiązań, które pokazujemy gminom i powiatom. Jednocześnie z samorządem województwa kujawsko-pomorskiego przyznajemy statuetki Lidera Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Kategorii jest wiele, m.in. samorząd przyjazny rowerzystom, samorząd inwestujący w infrastrukturę przy drogach wojewódzkich, samorząd świecący dobrym przykładem czy lokalne inicjatywy w dziedzinie bezpieczeństwa w ruchu drogo-

wym. Chcemy nagradzać oddolne inicjatywy i wspaniałych ludzi, którzy ratują życie. Przykładem może być Stowarzyszenie Nasze Silno, które zrobiło własną zrzutkę, żeby postawić tablicę zmiennej treści, czyli popularny radar z „uśmieszkiem” przy przejściu dla pieszych. Co roku w innym mieście zapraszamy szkoły ponadpodstawowe do takiego miasteczka bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tam mają do dyspozycji symulatory dachowania, stoiska policji i straży pożarnej. Pokazujemy pierwszą pomoc.

Dziękuję za rozmowę.

rozmawiał **Paweł Jankowski** 

O przeciwdziałaniu drogowym nieszczęściom mowa będzie na Kujawsko-Pomorskim Sympozjum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Ratownictwa Medycznego, które odbędzie się we Włocławku 8 i 9 października.

► **Bydgoska firma** zacieśnia współpracę dużej prędkości z Hiszpanami i zapowiada wodorowy kontrakt ze Szwedami

PESA: bardzo dobre wiadomości z Berlina

Na niedawnych, wrześniowych targach kolejowych InnoTrans 2024 w Berlinie, bydgoska PESA i hiszpański producent sprzętu kolejowego Talgo podpisały porozumienie w sprawie współpracy przy produkcji pociągów dla kolei dużych prędkości w Polsce i innych krajach Europy środkowej. Zdaniem obserwatorów, może to być pierwszy krok do przejęcia Talgo przez PESE.

InnoTrans 2024 to jedno z największych na świecie targów branży kolejowej. W tym roku na terenie Targów Berlińskich swą ofertę zaprezentowało prawie 3 tys. firm z 59 krajów.

Porozumienie o współpracy podpisane zostało przez prezesa Talgo Carlosa Palacio i prezesa PESY Krzysztofa Zdziarskiego.

KIERUNEK: SZYBKA KOLEJ

– To dla nas przyjemność nawiązać wstępną współpracę z PESA, producentem zaawansowanych technologicznie konwencjonalnych pojazdów szynowych, która ma mocną pozycję w Polsce i wielu europejskich krajach, oraz posiada doświadczenie i cenną wiedzę o funkcjonowaniu polskiego rynku kolejowego. Nie możemy się doczekać przedstawienia możliwości naszej platformy bardzo dużych prędkości Talgo Avril, która jest już eksploatowana w Hiszpanii, oraz modułowości i interoperacyjności Intercity 230, naszej gamy pociągów dalekobieżnych, które wkrótce zostaną wdrożone w Danii i Niemczech i które prezentujemy tutaj w Berlinie, na targach



InnoTrans w Berlinie to jedna z największych na świecie imprez targowych branży kolejowej. W tegorocznej edycji brały udział firmy z blisko 60 krajów.

fol. PESA

InnoTrans 2024 – oświadczył Prezes Talgo Carlos Palacio.

– PESA pracuje nad rozwojem projektu wielkich prędkości od kilku lat. Od początku zakładaliśmy, że zrealizujemy ten projekt z partnerem technologicznym. Potencjały Talgo i PESY uzupełniają się wzajemnie i jestem przekonany, że wspólnie zaferujemy pojazd, który idealnie wpisuje się w potrzeby przewoźników na rynku polskim i w całym regionie Trójmorza – powiedział Krzysztof Zdziarski, Prezes PESA. (cytaty za portalem rynek-kolejowy.pl).

Talgo to jedna z niewielu europejskich firm oferująca pojazdy do sieci szybkich i ultraszybkich kolei. Firma jest mniejsza od takich potentatów jak Alstom, Siemens czy Stadler, ale odnosi na tym wymagającym rynku sukcesy, jest między innymi dostawcą sprzętu dla hiszpańskiego publicznego przewoźnika RENFE – Hiszpania jest zresztą krajem dobrze rozwiniętej sieci szybkiej kolei, eksportuje także do takich krajów jak Dania, Niemcy, Arabia Saudyjska, Egipt, Uzbekistan i USA.

PESA WCHODZI DO GRY

W roku 2023, spółka Talgo – jak informuje w swych materiałach –

zanotowała rekordowe przychody w wysokości 652 mln euro, zysk EBITDA na poziomie 76,5 mln euro i koszyk zamówień wartości 4,2 mld euro, obejmujący m.in. dostawę 79 pociągów Talgo 230 dla Deutsche Bahn, 16 sztuk tego samego modelu dla duńskich kolei DSB i 23 dostosowanych do szybkich prędkości lokomotyw dla RENFE.

Od zeszłego roku wiadomo, że firma jest na sprzedaż. Swe oferty złożyły już Ganz-Mavag z Węgier i czeska Skoda Transportation Group.

Informacje o tym, że także bydgoska firma może być poważnie zainteresowana zakupem hiszpańskiej spółki krążą w branży kolejowej i związanych z nią mediach od wielu miesięcy. I nie biorą się znikąd. Dwa miesiące temu, 23 lipca, podczas obrad komisji infrastruktury Senatu RP poświęconej projektowi CPK, jeden z jej gości, Andrzej Banucha, wiceprezes stowarzyszenia „Tak dla CPK” zapytał wprost wiceministra infrastruktury Piotra Malepszaka, czy któraś z polskich firm, a zwłaszcza PESA – jak podkreślił prezes Andrzej Banucha – jest zainteresowana przejęciem Talgo. Odpowiedź wiceszefa resortu infrastruktury

była dość dyplomatyczna, ale dająca do myślenia: „Jestem bardzo zaangażowany w temat. Sprawa jest na naszym radarze” – odpowiedział wiceminister Malepszak.

Z WODOREM DO SZWECJI

Na tym nie koniec dobrych wiadomości z Berlina. PESA podpisała tam także list intencyjny ze szwedzkimi firmami Väte Rail i Hankavik AB. Jeśli zostanie on zrealizowany, na szwedzkie tory wyjadą wodorowe lokomotywy z PESY. Jak dowiedział się portal kujawy-pomorze.info, kontrakt obejmować może co najmniej kilkanaście pojazdów do roku 2030.

Również rok temu pisaliśmy o pierwszej polskiej lokomotywie z napędem wodorowym, jaki PESA wyprodukowała dla Orleanu. Dziś następuje kolejny ważny krok związany z tą innowacyjną technologią. List podpisali: prezes PESY Krzysztof Zdziarski; Jan Forslund, prezes firmy Väte Rail oraz Adrian Lindqvist, prezes spółki Hankavik AB. Dotyczy on współpracy przy wdrażaniu w Szwecji manewrowych lokomotyw wodorowych bydgoskiego wytwórcy. Pierwsze ciche i zeroemisyjne maszyny z Bydgoszczy mają rozpocząć pracę za ok. 3,5

roku. Jak informuje portal rynek-kolejowy.pl, współpraca obejmować ma także stworzenie infrastruktury do obsługi pojazdów szynowych napędzanych ogniwami wodorowymi.

List intencyjny to oczywiście dopiero początek sformalizowanej współpracy, ale też kontakty ze szwedzkimi partnerami trwają już od pewnego czasu. W czerwcu specjaliści ze Szwecji testowali bydgoską „wodorówkę” na bocznicach kolejowej grupy Ciech w Inowrocławiu.

Dla PESY współpraca ze Szwedami będzie oznaczała wejście na kolejny – rozwojowy, ale też i prestiżowy rynek. Dla Väte Rail – jednego z działających na szwedzkim rynku prywatnych przewoźników – to z kolei skok technologiczny, bo firma ma w swym taborze dieslowe lokomotywy z początku lat 90., ale też i starsze – nawet z końca lat 50. ubiegłego wieku.

W PESIE trwają już prace nad zupełnie nową generacją lokomotyw wodorowych, których konstrukcja będzie pozwalała także na pobieranie energii z typowej trakcji elektrycznej, oraz pierwszą generacją zestawów pasażerskich z napędem wodorowym.

Ryszard Warta ▲

SPORTOWO I (NIE TYLKO) BIZNESOWO

Finansowe żniwa na Grand Prix

Przez ostatnich kilkanaście lat żuźłowcy fundowali toruńskiej publiczności rozmaitej jakości widowiska – czasami Grand Prix Polski było tylko niezłe, ale nie wybitne, czasami zaś zachwycało. Nie mam żadnych wątpliwości, że akurat turniej z ostatniej soboty zapamiętamy na długo jako jeden z tych najlepszych. Aż szkoda, że za rok Grand Prix u nas nie będzie. Choć danie zastępcze też zapowiada się całkiem apetycznie.

Rozmaitych imprez sportowych mamy w regionie dużo. Co tu dużo jednak mówić, żuźlowe Grand Prix zawsze jest jednak czymś szczególnym. Można się zżymać, że to przecież sport niszowy, że nawet w Warszawie i w wielu innych polskich miastach, a co dopiero mówić o zachodnich państwach, miłości do speedwaya wielu nie zrozumie. Gdy jednak w naszym regionie odbywa się kolejna runda mistrzostw świata, w dodatku najczęściej finałowa, od razu czuje się atmosferę wielkiego sportowego wydarzenia. Było tak kiedyś w Bydgoszczy, jest tak od lat w Toruniu.

Wybrałem się w sobotę na toruńskie Stare Miasto żeby zobaczyć, co słychać przed turniejem. Niby widuję te same obrazy co roku i właściwie mogłyby mi one już spowszednieć, ale i tak niezmiennie cieszy mnie tłum spacerujący po ulicach Torunia, często z flagami poszczególnych reprezentacji, jeszcze częściej w efektownych motocyklowych kurtkach i czapkach. Jest przyjaźnie, jest serdecznie, a to przecież tylko wstęp do tego, co wieczorem dzieje się na stadionie.



fot. Agencja Toruń

Tydzień wcześniej przyjechał do Torunia mój lubelski kolega, zapalony kibic żuźła. Spytałem go, czemu wybrał akurat taki termin, a on odparł, że w sytuacji, gdy w klasyfikacji generalnej i tak już wszystko jest jasne, na Grand Prix zwyczajnie szkoda mu pieniędzy. Bilet biletem, ale mistrzostwa świata

Sprawdziłem na popularnym portalu losowy pokój nieopodal Rynku Nowomiejskiego i okazało się, że gdy zwykle kosztuje on nieco ponad 200 złotych, to na Grand Prix jego cena wzrosła ponad czterokrotnie. Hotele czterogwiazdkowe? Tu cena za dobę przy okazji żuźlowych emocji przekraczała już 1000 złotych.

to w Toruniu rzeczywiście prawdziwe finansowe żniwa dla turystycznego biznesu. Ceny hoteli i apartamentów szybują zwykle w kosmos – sprawdziłem na popularnym portalu


losowy pokój nieopodal Rynku Nowomiejskiego i okazało się, że gdy zwykle kosztuje on nieco ponad 200 złotych, to na Grand Prix jego cena wzrosła ponad czterokrotnie. Hotele czterogwiazdkowe? Tu cena za dobę przy okazji żuźlowych emocji przekraczała już 1000 złotych.

Branża noclegowa zyskuje najwięcej, bo ceny idą w górę, w dodatku wielokrotnie. Restauratorzy czy pamiątkarze osobnych cenników nie wprowadzają, ale oczywiście i dla nich jest to złoty czas, wszak kibic zjeść przed turniejem musi, a i pamiątką nie wzgardzi. Ba, najbardziej żuźlową witryną na Starym Mieście była ta należąca do księgarni, z pokaznym wyborem żuźlowych książek. Kupowali nawet kibice spoza Polski, nie dla tekstu, a dla unikatowych historycznych zdjęć...

Jestem bardzo ciekaw, co będzie za rok i jak toruńska turystyka odczuje brak Grand Prix, które zastąpi Speedway of Nations. Jeszcze przed zmianą władzy w mieście rozmowy z promotorem mistrzostw świata toczyły się jakby wolniej niż zwykle, potem przyszła pora na negocjacje prowadzone już nie przez Urząd Miasta, a przez KS Toruń, ale

koniec końców to Warszawa, Wrocław i Gorzów sprzątnęły torunianom Grand Prix, przynajmniej na rok. Nie ma tego złego – na pocieszenie w przyszłym sezonie nasz region otrzyma w tym samym terminie kilkuniedniowy żuźlowy mundial. Z jednej strony jest to coś nowego, z drugiej polscy kibice jednak jakoś nie do końca się do Speedway of Nations przekonują. Zawodów będzie wprawdzie dużo, bo aż cztery, ale coś mi się zdaje, że toruńskie trybuny wypełnią się dopiero na finał, jedyny turniej, w który wystąpią Bartosz Zmarzlik i spółka, czyli seniorska kadra Polski. A skoro tak, to przez pierwszych parę dni impreza może się okazać raczej deficytowa, a i nawet finałowy turniej wcale nie musi być aż taką żyłą złotą, jak Grand Prix. No, ale może się myśle...

Regionalne plusy Speedway of Nations też jednak są. Jeśli ktoś już przyjedzie na kilka dni z innego kraju, to może na Toruniu nie poprzestanie i zwiedzi także inne miasta. Wizyta w Bydgoszczy, Ciechocinku, a może jeszcze gdzieś indziej? W takim przypadku mniejszy lub większy kawałek z tego żuźlowego tortu odkroiliby dla siebie nie tylko Toruń.

 naszym okiem

Żuźlowy karnawał

Déjà vu? Coś w tym musi być! Już po raz piąty Bartosz Zmarzlik udowodnił, że w czarnym sporcie nie ma sobie równych. Został pewnym zwycięzcą Speedway Grand Prix. Zawody z tego cyklu już 17. raz odbyły się na toruńskim stadionie.

Czołówka światowego żuźla zjechała do Torunia w sobotę, 28 września. Publiczność też się stawiła – w komplecie, całymi rodzinami i w mocno międzynarodowym składzie. Z kronikarskiego obowiązku, warto dodać, że bawiono się dobrze, choć tytuł Indywidualnego Mistrza Świata Bartosz Zmarzlik wywalczył już wcześniej. Dodajmy, że Zmarzlik zdobył już pięć tych najbardziej prestiżowych tytułów. Więcej złotych medali – o jeden – mają tylko Tony Rickardsson i Ivan Mauger. Srebrny medal wywalczył Brytyjczyk, Robert Lambert. Trzecie miejsce zajął Frederik Lindgren ze Szwecji.

Grand Prix to nie tylko sportowe emocje, wielka operacja logistyczna i spotkanie fanów tego sportu z całego świata. To także specjalny czas dla miasta w którym odbywają się zawody, co ma także swój czysto biznesowy wymiar, o czym piszemy na stronie 9.



ZDJĘCIA AGENCJA 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

