

Protokół Nr 27/05
posiedzenia Komisji Strategii Rozwoju, Promocji
i Współpracy z Zagranicą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego
w dniu 31 stycznia 2005 roku

Obrady Komisji prowadził Pan Włodzimierz Jakubowski – Przewodniczący Komisji.

W posiedzeniu uczestniczyło 7 członków Komisji oraz goście zgodnie z załączonymi listami obecności (*załącznik nr 1 i 2*).

Posiedzenie rozpoczęło się o godz. 10:00.

Przewodniczący Komisji – przedstawił porządek obrad Komisji uwzględniający wnioskowane przez Zarząd Województwa zmiany w części II posiedzenia

Część I

1. Podstawowe informacje o aktualnym programie restrukturyzacji spółki „PKP Przewozy Regionalne” i perspektywach poprawy obecnej sytuacji.
2. Rozkład Jazdy Pociągów Osobowych 2004/2005 realizowany przez Świętokrzyski Zakład Przewozów Regionalnych oraz ewentualne zmiany, które zamierza się wprowadzić w 2005 roku.
3. Prognozy potrzeb kolejowych przewozów osobowych w regionie świętokrzyskim i ich struktura.
4. Zasady rozliczania dotacji samorządowej na dofinansowanie regionalnych kolejowych przewozów osobowych.
5. Stan zaawansowania negocjacji w ustalaniu umowy przewozowej na 2005 rok pomiędzy Urzędem Marszałkowskim a Spółką z o.o. PKP Przewozy Regionalne.

Część II

6. Zaopiniowanie projektów uchwał XXIV sesji Sejmiku w sprawach:
 - a) ustalenia Kryteriów podziału środków Funduszu Pracy dla samorządów powiatowych, będących w dyspozycji samorządu województwa – na realizację programów na rzecz promocji zatrudnienia, łagodzenia skutków bezrobocia i aktywizacji zawodowej oraz innych fakultatywnych zadań,
 - b) wystąpienia Województwa Świętokrzyskiego ze Zgromadzenia Regionów Europy,
 - c) określenia zasad, trybu i harmonogramu opracowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007-2013,
 - d) trybu postępowania o udzielenie dotacji Staropolskiej Izbie Przemysłowo – handlowej w Kielcach, sposobu jej rozliczania oraz sposobu kontroli wykonywania zadania,

- e) upoważnienia Marszałka Województwa Świętokrzyskiego do podpisania Kontraktu dla województwa świętokrzyskiego,
 - f) wyrażenia zgody na użyczenie, na czas nieokreślony, Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej, zabudowanej nieruchomości stanowiącej własność Województwa Świętokrzyskiego, oznaczonej jako działki: nr 24/3, 24/4, 24/15 i 24/17, o łącznej pow. 1,0673 ha, położonej w Kielcach przy ul. Ściegiennego.
- 7. Przyjęcie planu pracy Komisji na I półrocze 2005 roku.
 - 8. Sprawy różne.

Przewodniczący Komisji – zapytał o uwagi do porządku.

Radny Jarosław Potrzeszcz – poinformował, że w sprawach różnych chciałby poruszyć sprawę Świętokrzyskiego Biura Regionalnego w Brukseli.

Innych uwag do porządku nie zgłoszono.

Porządek obrad został przyjęty jednogłośnie.

Przewodniczący Komisji – powitał gości przybyłych na obrady.

Przebieg posiedzenia: CZĘŚĆ I:

Ad. 1a)

Członkowie Komisji otrzymali informacje o aktualnym programie restrukturyzacji spółki „PKP Przewozy Regionalne” i perspektywach poprawy obecnej sytuacji (*plik materiałów stanowi załącznik nr 3 do protokołu*).

Pan Grzegorz Uklejewski – Członek Zarządu PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. w Warszawie – przedstawił prezentację multimedialną.

Poinformował, że aktualny stan funkcjonowania przedsiębiorstwa opiera się o 16 jednostek wykonawczych pokrywających się terytorialnie ze strukturą wojewódzką, z drobnym wyjątkiem: z dniem 1 stycznia br. z obszaru województwa mazowieckiego została, dla potrzeb realizowania przewozów regionalnych, wydzielona w oparciu o zorganizowaną część przedsiębiorstwa, spółka – „Koleje Mazowieckie”. Została ona utworzona przez samorząd województwa mazowieckiego przy udziale spółki „PKP Przewozy regionalne”.

Spółka „PKP Przewozy Regionalne” eksploatuje na dzień dzisiejszy 600 km linii z 17.800 km.

Dwie grupy przewozów: kwalifikowane i międzywojewódzkie są ustalibilizowane i nie mają znaczących wahań. Odmienne wygląda sytuacja z przewozami regionalnymi – począwszy od roku 1995 mają tendencję spadkową. W roku ubiegłym było to 177 mln zł, w roku 2003 – 184 mln. zł. Według oceny PKP osiągnęły one aktualnie niebezpieczny poziom na warunki polskie, poniżej którego nie można już zejść, ponieważ będzie to groziło degradacją sieci kolejowej, zniszczeniem tej infrastruktury transportowej państwa, która dziś jest eksploatowana.

W roku 2002 spółka – rozpoczynając działalność – miała deficyt netto – 1.480 mln zł. Utracona została płynność finansowa, kapitały były poniżej wartości zadłużenia. Zgodnie z wnioskiem Zarządu i decyzją zgromadzenia wspólników w 2003 roku została rozpoczęta realizacja programu naprawczego. Dzięki temu wynik finansowy w 2003 roku został poprawiony o ok. 200 mln zł, a w 2004 o 475 mln zł. W 2005 zakłada się poprawienie wyniku o ok. 200 mln zł.

W 2004 roku została zawarta ugoda restrukturyzacyjna z głównymi wierzycielami i biorąc ją pod uwagę, spółka ma na dzień dzisiejszy wynik dodatni.

W dalszej części wypowiedzi zaprezentował strukturę finansowania działalności PKP Przewozy regionalne. W 2004 roku – 52% działalności było finansowane z przychodów własnych bez dotacji budżetowych i dopłat samorządu. Jest to najlepszy wynik w Europie. Dotacje do ulg ustawowych stanowiło 9% wpływów, a od samorządów – 13%. W 2005 roku kolej przewiduje zwiększenie udziału przychodów własnych do poziomu 57%, 10% dotacje do ulg, a od samorządów 14%.

Prawdopodobnie w przypadku udziału samorządów prognoza ta się nie sprawdzi, ponieważ, jak wynika z uchwał budżetowych sejmików środki te będą ograniczane, a nie zwiększane.

Przedstawił przesłanki restrukturyzacji – z oceny rynku można wywnioskować, że następuje spadek liczby przewozów. Jego powodem jest gwałtowny przyrost samochodów osobowych – do poziomu 300 pojazdów / 1000 mieszkańców. Proces ten w istotny sposób hamuje rozwój transportu zbiorowego. Jednak główną konkurencją dla kolei jest transport busowy i mikrobusowy, który ma łatwość wchodzenia i wychodzenia z rynku i rządzi się zupełnie inną strukturą kosztów. Kolejnym decydującym czynnikiem są dostawcy. Ponad 66% kosztów jest lokowane w grupie PKP. Największymi dostawcami usług są Polskie Linie Kolejowe, od której kupuje się dostęp do drogi. Są w tym przypadku pozytywne sygnały dotyczące zmniejszeniu stawek za 1 km w latach przyszłych. Złe się stało, że w pierwszych latach funkcjonowania skomercjalizowanych spółek PKP stawki były bardzo wysokie, a teraz im bliżej liberalizacji rynku w 2008 roku stawki są obniżane. Kolejnym dostawcą jest Energetyka Kolejowa. Dostarcza ona energię do pojazdów trakcyjnych, łącznie kosztuje to PKP Przewozy regionalne – 400 mln zł rocznie. Niekorzystnym czynnikiem jest to, że nie można wynegocjować korzystnych stawek, gdyż ceny energii są regulowane przez Urząd Regulacji Energetycznej.

Największe zmniejszenie kosztów nastąpiło po stronie firmy Cargo, od której kupowane są lokomotywy trakcyjne oraz prace mechaników. Stawki te zostały zmniejszone w stosunku do roku 2002 o ponad 40%.

Dostawcy zewnętrzni są wyłaniani w drodze przetargu, na jego podstawie zawierane są umowy handlowe. Spółka nie ma na dzień dzisiejszy nieuregulowanych zobowiązań wobec tych dostawców.

Odnosił się do zagadnienia regionalizacji – koncepcja powstała pod koniec 2003 roku w ramach programu Ministerstwa Infrastruktury, które szukało rozwiązań, jak wyprowadzić problem restrukturyzacji kolei z poziomu rządowego. Pod hasłem regionalizacji – czyli zbliżenia klienta i organizatora przewozów i przewoźnika do rynku, postanowiono, że zadania w zakresie regionalnego transportu kolejowego zostaną przekazane jako zadanie własne do samorządu wojewódzkiego. Miał on je finansować jako zadanie publiczne. Środki, które dotychczas szły na kolej z budżetu państwa, czyli znaczona dotacja celowa, zostały zlikwidowane, a w to miejsce wprowadzono zwiększenie dochodów województwa poprzez zwiększony odpis podatków: dochodowego od osób fizycznych i prawnych. Samorząd ma ustalić zakres i wielkość tych przewozów w oparciu o umowę cywilno – prawną zawartą z przewoźnikiem. Łącznie w 2004 roku województwa przekazały kolejom kwotę 420 mln zł, natomiast prognozy na 2005 rok przewidują 490 mln zł.

Przedstawił wykres obrazujący udział procentowy poszczególnych województw w łącznej kwocie 420 mln zł. w 2004 roku (w załączonym do protokołu materiale). Województwo świętokrzyskie zajmuje tu 16 miejsce z udziałem 1,6%.

Dalsze możliwe scenariusze regionalizacji są następujące:

- wariant 1, preferowany przez stronę rządową – regionalizacja bez udziału ze strony PKP. Przewiduje on, że każdy samorząd wojewódzki utworzy własną firmę organizującą transport kolejowy. Łącznie powstanie 16 takich podmiotów i będą one prowadzić własną działalność gospodarczą.

Przykładem takiego przedsiębiorstwa są Koleje Miejskie utworzone w Warszawie z inicjatywy Prezydenta Miasta. Firma ta nie wykonuje jeszcze przewozów, ale ma licencję i dokonuje właśnie zakupów sprzętu 7 pojazdów trakcyjnych.

Kolejnym przewoźnikiem, który uzyskał licencję to PKS Zielona Góra, która podpisała umowę na użytkowanie autobusów szynowych zakupionych przez samorząd województwa. Idąc tą drogą samorządy województw przekazują środki na transport kolejowy dla podmiotów, które nie wykonują kompleksowo tych usług.

Taki model regionalizacji powoduje, że - z jednej strony samorząd wydatkuje środki - a z drugiej strony przewoźnik, który do tej pory koordynował te przewozy i je realizował, będzie się z tego gwałtownie wycofywał. Spowoduje to w drastyczny sposób pewne zjawiska deregulacyjne, wynikające z nieskoordynowanego transportu kolejowego.

Czynnikiem hamującym prowadzenie tego wariantu regionalizacji jest brak jednolitej polityki transportowej. Docelowo spowoduje to, że po części tras – tych mniej obłożonych - nie będzie miał kto jeździć.

II wariant, zaproponowany przez koleje w 2004 roku przewidywał tworzenie spółek z udziałem PKP Przewozy regionalne i samorządów wojewódzkich. Pierwsza taka spółka, która już funkcjonuje na zasadach operacyjnych, to Kolej Mazowiecka. Drugą spółką, która jest w ostatniej fazie uzgodnień jest Kolej Wielkopolska. Koleje wskazywały ten kierunek restrukturyzacji z zaznaczeniem, że są go w stanie udźwignąć, tylko silne ekonomicznie województwa. Tylko rynek o dużym potencjale wzrostu ma szanse na takie funkcjonowanie. W tym przypadku województwa będą ponosić pełną odpowiedzialność za wywiązywanie się z służby publicznej, jaką jest organizowanie transportu zbiorowego.

Reorganizacja wewnętrzna spółki PKP jest prowadzona bez przerwy, jednak musi być ona skorelowana z działaniami, wynikającymi z tworzenia spółek. PKP proponowało już w roku ubiegłym konsolidację części spółek najsłabszych ekonomicznie. Na skutek protestów społecznych nie weszło to w życie, a dziś po utworzeniu Kolei Mazowieckich mamy tragiczną sytuację na województwie podlaskim – tam kolejarze stracili pracę.

W województwach obsługiwanych przez spółkę PKP Przewozy regionalne jest wykorzystany efekt skali – następuje koncentracja służb obsługi i maksymalne wykorzystanie sieci sprzedaży, wspólnego taboru, zaplecza. Pozwala to minimalizować koszty eksploatacyjne, koszty utrzymania taboru, szkolenia kadry. Atutem takiej obsługi jest również możliwość koordynacji przewozów regionalnych z przewozami międzywojewódzkimi. Te ostatnie, mimo, że są już ustabilizowane, nie będą mogły funkcjonować bez sprawnie funkcjonujących przewozów regionalnych dostarczających znaczną część klientów.

Podkreślił, że generalnie problemem kolei jest brak możliwości dostarczenia klientowi wartości dodanej. Nie ma środków na zakup nowoczesnego taboru, który decyduje o jakości i standardach przewozów. Dla klienta jest ważny czas przemieszczania się, bezpieczeństwo oraz komfort. Dopiero na 4 miejscu jest cena.

Radny Jarosław Potrzeszcz – stwierdził, że wszyscy radni mieli możliwość zapoznania się z prezentowanym materiałem i nie ma sensu go dalej tak szczegółowo przedstawiać. Radnych interesuje to, co będzie się dalej działo z lokalnymi przewozami.

Pan Grzegorz Uklejewski – oznajmił, że wobec powyższego zakończy w tej chwili omawianie aktualnego programu restrukturyzacji spółki „PKP Przewozy Regionalne” i perspektyw poprawy obecnej sytuacji a przedstawiciel Zakładu Świętokrzyskiego może omówić pkt. 2 tj. Rozkład Jazdy Pociągów Osobowych 2004/2005 realizowany przez Świętokrzyski Zakład Przewozów Regionalnych.

Ad. 2.

Członkowie Komisji otrzymali Rozkład Jazdy Pociągów Osobowych 2004/2005 realizowany przez Świętokrzyski Zakład Przewozów Regionalnych oraz ewentualne zmiany, które zamierza się wprowadzić w 2005 roku (*załącznik do protokołu wraz z plikiem materiałów do pkt. 1*).

Pan Andrzej Jagielski – Dyrektor Świętokrzyskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Kielcach – podziękował za zaproszenie na posiedzenie Komisji.

Przedstawił rozkład jazdy pociągów obecnie obowiązujący oraz ten, który będzie przyjęty w przyszłości. Poinformował, że w warunkach województwa świętokrzyskiego rozkład jazdy funkcjonuje na 4 podstawowych ciągach komunikacyjnych: Warszawa – Kraków, Łódź – Dębica, Kielce – Częstochowa, Skarżysko – Ostrowiec. Nie ma obecnie oferty na przewozy regionalne na linii Kielce – Busko.

Rozkład jazdy sporządzany był przez zespół, w skład którego wchodził przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego.

Łącznie funkcjonuje na terenie województwa świętokrzyskiego 74 pociągi regionalnych.

Na taką liczbę zachodzi 7 „nieskomunikowań”. Najczęściej ich dotyczą skargi, ale nie wszystkie można uwzględnić, ponieważ nie wszędzie uda się zsynchronizować pociągi regionalne z międzywojewódzkimi. W najbliższym czasie mają być uruchomione jeszcze dwa pociągi od Skarżyska do Ostrowca.

Ad. 3.

Prognozy potrzeb kolejowych przewozów osobowych w regionie świętokrzyskim i ich struktura (*harmonogram badań marketingowych znajduje się w pliku materiałów-załącznik nr 3 protokołu*).

Pan Andrzej Jagielski – wyjaśnił, że badania marketingowe są prowadzone wspólnie z Urzędem Marszałkowskim. Wynika z nich, że obecnie przyjęty rozkład jazdy spełnia swoją rolę i skutecznie zaspokaja podstawowe potrzeby mieszkańców województwa świętokrzyskiego. Gdyby jednak było więcej środków Zakład Przewozów Regionalnych jest w stanie uruchomić więcej pociągów.

Przewodniczący Komisji – poinformował, że uczestniczył w spotkaniu w Ostrowcu Świętokrzyskim z przedstawicielami załóg Skarżyska, Starachowic i Ostrowca, poświęconym omówieniu sytuacji, jaka wynikła na skutek likwidacji kilkunastu pociągów na linii tych trzech miast, gdzie łącznie mieszka 300 tys. mieszkańców. Połączenia kolejowe na tym obszarze mają długoletnią tradycję i nie jest rozwinięty transport autobusowy.

Pan Tadeusz Józwik – Członek Zarządu Województwa- przypomniał, że informował już wcześniej o problemach Zarządu z podpisaniem umowy z Zakładem Przewozów Regionalnych. Specjaliści z Urzędu Marszałkowskiego dokonali analizy kosztów i przychodów, przy założeniu, że rozkład jazdy ustalony w połowie 2004 roku będzie realizowany. Samorząd województwa nie dopuszczał możliwości, aby ilość pociągów na jakimkolwiek odcinku została ograniczona. To, co się stało na północy województwa było jednostronną czynnością Zakładu Przewozów Regionalnych, łamiącą postanowienia rozkładu jazdy i umowy z województwem świętokrzyskim. Pociągi te zostaną w niedługim czasie przywrócone. Ten problem musi być na dzisiejszym spotkaniu rozstrzygnięty.

Podobny problem występuje na 8 km odcinku pomiędzy Włoszczową a Żeliszawicami oraz Kielcami i Buskiem. Z inicjatywy władz powiatu buskiego odbyło się spotkanie z władzami województwa, na którym ustalono, że zainteresowanie mieszkańców tym środkiem transportu jest niewielkie, a największym problemem jest zabezpieczenie linii kolejowej przed dewastacją i kradzieżami.

Kolejny zlikwidowany pociąg kursował na trasie Ostrowiec Św. - Sandomierz. Władze tego ostatniego miasta nie miały jednak zastrzeżeń, co do jego likwidacji.

Odnosił się do słów Pana Jagielskiego, że o likwidacji niektórych połączeń zdecydowało ograniczenie przez samorząd województwa kwoty dotacji. Nie zgodził się z tym twierdzeniem. Przekazana kwota dotacji w zupełności wystarczyła na pokrycie funkcjonowania wszystkich pociągów. Przedstawił obliczenia zawarte w piśmie skierowanym do Przewodniczącego Komisji (*załącznik nr 4 do protokołu*).

Poinformował radnych, że Zarząd Województwa finalizuje już negocjowanie treści umowy z Zakładem Przewozów Regionalnych. Przedmiotem negocjacji nie jest już obecnie kwota, tylko inne ustalenia np. zobowiązania wzajemne. Przyjęta w budżecie województwa na 2005 rok kwota 9.329 tys. zł. nie może już ulec zmianie. W przekonaniu Zarządu Województwa zabezpiecza ona dofinansowanie przewozów pasażerskich zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym w czerwcu ub.r.

Radny Leszek Sułek – stwierdził, że nie do przyjęcia jest lekceważenie potrzeb mieszkańców północy województwa. Trasa w kierunku Ostrowca i Sandomierza musi być traktowana tak samo jak Kielce – Radom.

Wyraził zdziwienie, że władze Sandomierza nie przyłączyły się do protestów po likwidacji tego połączenia.

Inną sprawą jest wybór formy połączenia między tymi miastami. Najlepszym wyjściem byłby tu szynobusy.

Odnosił się do kwestii bezpieczeństwa podróżujących pociągami. W ostatnim czasie uległo ono znacznemu pogorszeniu. Władze kolei muszą coś z tym problemem zrobić, szczególnie, że pojawia się coraz więcej sygnałów, że obsługa pociągów nie tylko wie o procederze mającym miejsce w pociągach (szczególnie kursujących nocą) a nawet współpracuje z przestępcami. W takiej sytuacji nie można się dziwić, że pasażerowie wolą o wiele mniej komfortową podróż busem. Dlatego też tylko podniesienie standardów podróży kolejami może z powrotem przyciągnąć podróżujących.

Przewodniczący Komisji – jako radny z powiatu Ostrowieckiego poparł wypowiedź przedmówcy. Jeżeli przyczyną likwidacji pociągów były względy finansowe, to oszczędności powinny dotknąć także innych linii, a nie tylko jednej, gdzie skutkowały całkowitym paraliżem komunikacyjnym tych miast.

Podał przykład szybkiego działania przewoźników PKS, którzy natychmiast wykorzystują każdą decyzję PKP o ograniczeniu ilości pociągów i ustanawiają w to miejsce połączenie autobusowe.

Radny Andrzej Bednarski – stwierdził, że problem kolei nie jest niczym nowym, bo stan pociągów jest taki sam od wielu lat. Dalsze pogarszanie się sytuacji przewozów pasażerskich będzie mieć miejsce na skutek odłączenia ich jako nieopłacalnych od innych spółek kolejowych i niedoinwestowania pociągów pasażerskich i dworców. Obecnie z połączeń kolejowych korzystają jedynie ci, którzy naprawdę muszą. Jeżeli pasażer ma możliwość skorzystania z innego środka transportu nie wybierze z pewnością pociągu.

Także ceny biletów pozostawiają wiele do życzenia. Kolej nie stanowi już obecnie konkurencji pod tym względem dla przewoźników autobusowych i busowych, których oferta jest o 100% tańsza.

Z drugiej strony, nie można stwierdzić, że koleje regionalne działające na terenie danego województwa są niepotrzebne. W każdym państwie istnieją takie połączenia i są one dotowane przez administrację publiczną.

Radny Ryszard Nagórny – stwierdził, że spodziewał się innego toku dyskusji na dzisiejszym posiedzeniu. Nie zebraliśmy się po to, aby ustalać rozkład jazdy, ponieważ taki obowiązek spoczywa na Zarządzie Województwa.

Powinniśmy raczej skupić swoją uwagę na przyszłości i odpowiedzi na pytanie, czy w ogóle koleje mają szansę wyjść z obecnej zapaści.

Wiadomo jest, że obecnie na szeroką skalę rozwija się transport drogowy. Przewoźnikom oferującym swoje usługi w tym zakresie jest o wiele łatwiej przygotować ofertę dopasowaną do oczekiwań podróżujących.

Tutaj potrzebne są rozwiązania systemowe wynikające z odpowiedniej polityki Rządu RP. Niestety, jak wynika z ostatnich decyzji, państwo zdjęło z siebie odpowiedzialność za los kolei i scedowało ją na samorządy województw.

Poinformował, że z danych europejskich wynika, że koleje przeżywają obecnie renesans. Wiele osób mających inne możliwości transportu korzysta właśnie z połączeń pociągowych.

Ważne są również kwestie ochrony środowiska poprzez ograniczenie spalin oraz mniejsza dewastacja stanu nawierzchni. Kolej, szczególnie towarowa musi się odrodzić, ponieważ transport tirowy zupełnie zniszczył już nasze drogi.

Odnosnie kwestii finansowych stwierdził, że nie można przyjąć, że cały zwiększony udział województwa w CIT i PIT ma być przekazany kolejom, ponieważ z tego źródła finansowania korzystają również inne dziedziny objęte budżetem województwa.

Za kontrowersyjną sprawę uznał tak duży udział ulg branżowych w całkowitych kosztach kolei. Stwierdził, że żadna grupa zawodowa nie cieszy się takim przywilejem, aby wszyscy członkowie rodziny mogli korzystać darmowo ze środków transportu.

Potwierdził, że w Sandomierzu bardzo niewiele osób korzysta z połączenia kolejowego z Ostrowcem, ponieważ na tej linii kursuje kilka firm przewozowych, które oferują tańszy przewóz busem. Przemawia za tym również bardzo niekorzystne położenie dworca PKP względem centrum miasta i ważnych obiektów.

Radny Jarosław Potrzeszcz – zadał pytanie, ile zwykłych pracowników kolei utraci pracę na skutek restrukturyzacji, a ilu odejdzie prezesów?

Pan Marek Brzdąk – Kierownik Działu Marketingu Świętokrzyskiego Zakładu Przewozów Regionalnych – stwierdził, że od początku współpracy pomiędzy kolejami a samorządem województwa koleje starały się uświadamiać konsekwencje przyjęcia pewnych kierunków działań. Gdybyśmy zdecydowali się rozłożyć oszczędności na wszystkie linie, miałyby to bardzo złe skutki. Ilość pociągów musi zależeć od zainteresowania podróżujących. Jeżeli na linii nr 8 wpływy z biletów przekraczają 70% wszystkich wpływów w skali województwa to nie może być tu mowy o ograniczaniu ilości pociągów i oszczędnościach.

Dlatego też została podjęta decyzja o wycofaniu się z linii Ostrowiec – Sandomierz i Ostrowiec – Skarżysko, które były najmniej rentowne i analizy ilości pasażerów wykazały, że zdarza się, iż korzysta z nich 4-5 osób.

Koleje zdają sobie sprawę, że decyzja o wycofaniu pociągów powoduje natychmiast wejście w tą niszę transportu prywatnego lub busów. Ale są takie połączenia, gdzie nawet autobusy i busy nie są w stanie utrzymać.

Stwierdził, że zapisana w umowie kwota na 2005 roku tj. 9.329 tys. zł. pokrywa koszty pociągów regionalnych. Ze wszystkich kosztów Świętokrzyski Zakład rozlicza się bardzo dokładnie. Specyfiką kolei jest natomiast to, że na danej trasie nie da się jednoznacznie na podstawie ilości sprzedanych biletów stwierdzić ilu było pasażerów w takim, a nie innym pociągu. Bilety sprzedawane są na daną trasę bez oznaczenia pociągu i godziny podróży.

Poinformował, że w najbliższym czasie nastąpi zmiana naliczania wpływów za sprzedaż biletów. Dotychczas, jeżeli bilet np. na trasę Kielce – Warszawa był kupowany w Krakowie stanowił dochód Zakładu Małopolskiego, teraz kwoty te będą przekazywane do Zakładu Świętokrzyskiego.

Radny Andrzej Bednarski – ponownie poprosił o przedstawienie działań, jakie będą podejmowane w celu poprawy bezpieczeństwa w pociągach, poprawy wyglądu stacji kolejowych, a także prognoz cenowych na najbliższy okres.

Odnosił się do informacji prasowych nt. zwiększonych kosztów działania spółek regionalnych spowodowanych zawarciem niekorzystnych umów z centralą i ponoszeniem na ich podstawie zawyżonych opłat za dzierżawę sprzętu i korzystanie z linii kolejowych.

Pan Grzegorz Uklejewski – udzielił odpowiedzi na pytania radnych:

- PKP Przewozy Regionalne jest również bardzo niezadowolona z obecnej sytuacji i ma świadomość wszystkich ułomności, do których zalicza się m.in. stan realizacji przewozów, czy stan taboru. Inwestycje w tym kierunku są dla kolei najważniejsze. Drugim istotnym kierunkiem są inwestycje w bezpieczeństwo. Koleje podpisały kilka porozumień m.in. z Komendą Wojewódzką Policji. Została podpisana umowa generalna o ochronie mienia i podróżnych w pociągach, w myśl której wszystkie pociągi są objęte monitoringiem służb prewencyjnych i grup operacyjnych policji. PKP częściowo finansuje pewne składniki kosztów. Najbardziej widoczne jest działanie policji w czasie podróży grup kibiców. W normalnych pociągach działają grupy 6-8 osobowe. Wdrażanie zapisów tej umowy spowodowało, że przestępczość na kolei w stosunku do przestępczości w kraju wynosi 1:6. Coraz mniej zdarza się aktów rozboju i napadów – łącznie w 2004 roku zanotowano ich na kolei 34.

Oprócz policji koleje mają również podpisane umowy z firmami prywatnymi lub służbami ochrony kolei.

Firmy prywatne są wynajmowane przede wszystkim do ochrony mienia, taboru i zapobiegania dewastacjom. Nie mają one uprawnień do stosowania środków przymusu i zatrzymywania osób. Musi tu być ścisła współpraca z policją i jest ona realizowana.

Kolejnym krokiem, który służy poprawieniu bezpieczeństwa jest reaktywowanie posterunków policji na obiektach dworcowych. Koleje przyjęły założenie, że będą płacić za najem powierzchni pod posterunki policji. Taki warunek postawiła policja.

Podpisana została również umowa zakładająca monitoring każdej stacji i przystanku kolejowego.

Monitoring będzie także prowadzony w pociągach. Wszystkie nowe pojazdy posiadają kamery pozwalające zidentyfikować osoby i grupy przestępcze. Dzięki takim obserwacjom można reagować natychmiast, gdy wystąpi jakieś niebezpieczne zdarzenie.

- Problem kolei jest problemem równoważonego rozwoju transportu w Polsce. Jeżeli nie będziemy traktować transportu zbiorowego na zasadach dobra narodowego i infrastruktury kolejowej jako majątku państwa – to nigdy nie doprowadzimy do konkurencyjności transportu kolejowego i kołowego. Ten pierwszy jest bardzo drogi i dlatego jest predysponowany do przewozów masowych. Operatorzy muszą płacić znaczne koszty za sam dostęp do drogi. Obecnie stawka wynosi 6 zł. za kilometr. Transport samochodowy nic nie płaci.

Jest to kwestia polityki państwa. Nasze prace idą w tym kierunku, aby zmienić ustawodawstwo – dać pewne preferencje dla transportu zbiorowego i żeby to samorząd decydował, który z rodzajów transportu zaspokaja potrzeby mieszkańców w zakresie dojazdu do pracy i szkół.

- odnośnie złego stanu taboru stwierdził, że jest on pochodną zbyt małych środków na inwestycje przekazywanych już od lat z budżetu państwa. Inne państwa nie oszczędzają na kolejach. Podał przykład Niemiec, które przeznaczają corocznie miliardy euro na ten cel. Podobnie Francja – przekazała w 1999 roku ponad 3 mld euro.

Polska od 1999 przeznacza z roku na rok coraz mniej środków. Do 1998 roku miała pełne pokrycie kosztów stałych i inwestycyjnych. Od 1999 została odcięta od jakichkolwiek środków i od tego czasu postępuje szybka jej degradacja. Nie ma żadnej rewitalizacji taboru.

- koleje starają się zawierać umowy z samorządami gmin i powiatów i przekazywać im zlokalizowane na ich terenie stacje i przystanki. Przekazanie tych obiektów powoduje polepszenie ich stanu. Jest to widoczne szczególnie w województwie warmińsko – mazurskim.

Niestety nie wszędzie koleje znajdują partnerów do takich działań.

- w zakresie bezpieczeństwa przewozu koleje znaczenie wyprzedzają inne środki transportu. Jednak często, aby osiągnąć wysokie standardy bezpieczeństwa muszą zredukować prędkość, co znacznie wydłuża czas przejazdu.

- dla pasażerów podróżujących stale kolejami przewidziane są tzw. bilety okresowe. Ich cena jest przystępna i niższa w porównaniu do przewozów busowych, czy autobusowych.

-obniżenie cen biletów nie jest możliwe, ponieważ wtedy zmniejszeniu ulegają również wszystkie pochodne od ceny. Zgodnie z ustawą o transporcie to samorząd ma wpływ na cenę. Podał przykład Lublina, gdzie okresowo obniżono cenę o 40%. Nie zaobserwowano w tym czasie przyrostu podróżnych.

- odnośnie redukcji zatrudnienia w kadrze kierowniczej wyjaśnił, że spółka działa bez prezesa. Takie stanowisko jest przewidziane tylko w centrali.

W programie restrukturyzacji jest przyjęte założenie, że każdemu robotnikowi ma być zapewniona praca. Koleje w województwie świętokrzyskim pracują na tzw. minimalnym zatrudnieniu i generalnie w tym obszarze nie ma zagrożenia utratą pracy przez osoby zatrudnione w spółce. Mogą być one jedynie realokowane do miejsc, gdzie zatrudnienie jest zbyt małe.

Pan Tadeusz Jóźwik – Członek Zarządu Województwa – poinformował, że samorząd województwa świętokrzyskiego zobowiązał Zarząd do spisania umowy ze spółką na kwotę 9.329 tys zł. na sfinansowanie rozkładu jazdy z czerwca 2004 roku. Pewne wyliczenia samorządu są tak oczywiste i sporządzone odpowiedzialnie, że muszą być uwzględnione przez PKP.

Jeżeli w naszym rozkładzie jazdy mieliśmy 1.300 tys. pociągokilometrów a obecnie koleje proponują 1.100 tys. pociągokilometrów to nastąpiło wyraźne obniżenie ilości i potrzebne będą negocjacje co do ilości pociągów, które samorząd województwa uznaje za potrzebne i chce sfinansować z tej kwoty 9.329 tys. zł.

Drugi problem, który był tylko zaanonsowany, to docelowa wizja przewozów regionalnych w Polsce, a przede wszystkim kojarzenie się trzech sąsiednich regionów: świętokrzyskiego, podkarpackiego i małopolskiego.

Zobowiązał się do organizacji spotkania przedstawicieli tych trzech województw i innych zainteresowanych. Połączenie się w jedną jednostkę może być właściwym kierunkiem restrukturyzacji

Stwierdził, że dzisiejsze spotkanie – w jego odczuciu- miało charakter informacyjny i będzie pomocne przy spisywaniu umowy na 2005 rok pomiędzy kolejami a województwem.

Najtrudniejsze są kwestie: finansowa oraz ilości pociągów. Podkreślił, że strona samorządowa w tych negocjacjach została zobowiązana do utrzymania kwoty 9.329 tys. przy zachowaniu dotychczasowej ilości pociągów. Do takiego consensusu trzeba będzie dojść podczas tych negocjacji.

Radny Leszek Sułek – stwierdził, że wszystko może się zmienić po wyborach. Być może następny rząd będzie miał inne podejście do potrzeb kolei, co pozwoli odzyskać kolejom wcześniejszy status.

Przewodniczący Komisji – w imieniu Komisji zwrócił się z prośbą do przedstawicieli kolei, aby nie dochodziło w przyszłości do sytuacji, że jednostronnie zlikwidują pewne linie bez konsultacji z Urzędem Marszałkowskim w Kielcach.

Podziękował obecnym za udział w tej części posiedzenia.

Pan Grzegorz Uklejewski – podziękował za zaproszenie i możliwość wymiany poglądów. Poinformował o funkcjonowaniu strony internetowej, gdzie osoby zainteresowane mogą zgłaszać swoje propozycje nt. uruchamiania nowych połączeń.

Przewodniczący Komisji – ogłosił 15 minutową przerwę.

Ad. 6a.

Członkowie Komisji otrzymali projekt uchwały w sprawie ustalenia Kryteriów podziału środków Funduszu Pracy dla samorządów powiatowych, będących w dyspozycji samorządu województwa – na realizację programów na rzecz promocji zatrudnienia, łagodzenia skutków bezrobocia i aktywizacji zawodowej oraz innych fakultatywnych zadań (*załącznik do akt XXIV sesji Sejmiku*).

Pan Andrzej Lato – Dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Kielcach – przedstawił ww. projekt. Stwierdził, że trzeci rok z rzędu samorząd województwa otrzymuje środki zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów na finansowanie zadań w województwie w zakresie programów na rzecz promocji zatrudnienia, łagodzenia skutków bezrobocia oraz aktywizacji zawodowej bezrobotnych. Zgodnie z art. 109 ust. 8 ustawy Sejmik Województwa powinien przyjąć kryteria, w oparciu o które później Zarząd Województwa zaproponuje Ministrowi Gospodarki i Pracy podział kwoty. Poinformował, że na rok bieżący Minister zgodnie z przyjętym algorytmem ustalonym przez Radę Ministrów dla województwa na programy na rzecz promocji zatrudnienia i łagodzenia skutków bezrobocia została przyznana kwota 72.181 tys. zł. W ubiegłym roku była to kwota 48.114 tys. zł. a więc nastąpił wzrost o ponad 60%. Na zadania fakultatywne, a więc takie, które zabezpieczają finansowanie zadań związanych z realizacją programów, a więc korespondencja, promocja, publikacja materiałów, ulotek itd. została przyznana kwota 7 404 tys. zł.

Samorząd Województwa winien dokonać podziału kwoty 70% na te programy, natomiast 30% winno być zarezerwowane na realizację zadań w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego „Rozwój zasobów ludzkich”. W zeszłym roku te pieniądze zostały podzielone wg schematu: 70% trafiło do starostów, natomiast 30% było zarezerwowane w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego, który realizowały również urzędy pracy, tylko, że pieniądze przeznaczone były na konkretne zadania. W tej sytuacji w bieżącym roku z kwoty ponad 72 mln zł. 50.526 tys. winno być rozdysponowane po przyjęciu kryteriów przez sejmik, natomiast 30% rezerwa - na realizację zadań sektorowych, a więc na młodzież oraz długotrwale bezrobotnych.

Jeżeli chodzi o kryteria podziału, które Zarząd przyjął na ostatnim posiedzeniu promują one finansowanie programów aktywizacji zawodowej, a więc będą wspierane zadania określone w art. 108 ust. 1. ustawy. Jednym słowem – chodzi o środki na aktywizację zawodową bezrobotnych. Powiatowe Urzędy Pracy będą to realizowały zgodnie z przepisami ustawy o promocji zatrudnienia.

Znowelizowana ustawa, która weszła z dn. 1.06 ub. roku zaleca cztery kryteria jako obligatoryjne do wzięcia pod uwagę, są to: poziom bezrobocia, udział osób będących w szczególnie trudnej sytuacji na rynku pracy w ogólnej liczbie bezrobotnych, w tym przypadku są to osoby powyżej 50 roku życia oraz ludzie młodzi do 25 roku życia, jak również, z uwagi na specyfikę naszego województwa, stopę i wskaźnik bezrobocia osób zamieszkałych na wsi, bo jak wiadomo ponad 54% bezrobotnych to mieszkańcy wsi. Ostatnim jest wskaźnik realizowanych usług.

Jeżeli chodzi o kryteria podziału środków funduszu pracy dla samorządów powiatowych na finansowanie zadań fakultatywnych, które są określone na stronie 4, jest tam jeden wzór, który odnosi się dla wszystkich powiatów, gdzie bierze się pod uwagę całkowitą kwotę przekazaną przez Ministerstwo dla województwa na zadania fakultatywne oraz udział procentowy zarejestrowanych w danym powiecie. Wyliczenia są oparte o statystyki, które Powiatowe Urzędy Pracy przesyłają do WUP celem przekazania do Urzędów Statystycznych. Ostatecznie program i kwota będzie wyliczona dla każdego powiatu w oparciu o te wskaźniki. Następnie, o ile te kryteria będą przyjęte przez Sejmik,

Zarząd dokona wyliczeń w oparciu o ww. dane i wówczas Marszałek Województwa zaproponuje Ministrowi podział tych środków. Wówczas Minister wyda decyzję o podziale środków z funduszu pracy, a o wydatkowaniu tych środków bezpośrednio w powiecie decyduje zgodnie z art. 109 ustawy starosta po zasięgnięciu opinii powiatowej rady zatrudnienia. Natomiast pozostałe 30% środków, (łącznie 21mln. zł.) będzie podzielone w odpowiednim czasie po przedłożeniu projektów na dwa działania: młodzież i długotrwale bezrobotni.

Stwierdził, że po raz pierwszy województwo dysponuje tak dużymi środkami. W ubiegłym roku WUP i PUP-y wydatkowały kwotę prawie 54 mln zł. W tym roku w województwie byłoby o 100% więcej środków do dyspozycji przede wszystkim Powiatowych Urzędów Pracy, jak również różnych podmiotów, które mogą składać wnioski w ramach działań ZPORR-owskich.

Przewodniczący Komisji - podziękował za wprowadzenie i otworzył dyskusję.

Radny Leszek Sułek – zadał pytanie, czy tworzenie czegoś takiego jak CIS-y może być finansowane z funduszu pracy?

Dyrektor Andrzej Lato – wyjaśnił, że zadania, które mogą realizować samorządy powiatowe określono zgodnie z artykułami od 1-47. Jest to w materiałach na pierwszej i drugiej stronie i tylko te zadania mogą samorządy powiatowe realizować, ponieważ źródłem finansowania są środki budżetowe.

Radny Ryszard Nagórny – zadał pytanie, dlaczego WUP opierał się o dane z 30 września ub.r.. Czy nie jest dostępna bardziej aktualna statystyka?

Dyrektor Andrzej Lato – wyjaśnił, że wskaźnik dotyczący bezrobotnych na wsi i tak jest uwzględniony. Ministerstwo przyznając środki algorytmem też bierze pod wagę te dane i wskaźniki

Przewodniczący Komisji – wobec braku dalszych głosów w dyskusji zaproponował przyjęcie pozytywnej opinii do przedstawionego projektu uchwały

Opinia pozytywna została przyjęta jednogłośnie i stanowi załącznik nr 5 do protokołu.

Ad. 6 b)

Członkowie Komisji otrzymali projekt uchwały Sejmiku w sprawie wystąpienia Województwa Świętokrzyskiego ze Zgromadzenia Regionów Europy (*załącznik do akt XXIV sesji Sejmiku*)

Pan Jerzy Strzelec – Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego i Współpracy z Zagranicą – przedstawił ww. projekt. Poinformował, że Województwo Świętokrzyskie wstąpiło do Zgromadzenia Regionów Europy w 2000 roku. W 2003 roku województwo

zorganizowało w Kielcach dużą imprezę – posiedzenie jednej z komisji tego Zgromadzenia. Było to przedsięwzięcie o charakterze propagandowo-informacyjnym. Od tamtego czasu nie było już żadnych przejawów aktywności zgromadzenia. Udział Województwa w tym Zgromadzeniu jest kosztowny, a nie ma obecnie żadnych korzyści z uczestniczenia w nim. W związku z powyższym Zarząd dyskutował nad dalszym uczestnictwem i uznał, że są to pieniądze wydawane niezbyt celowo i przyjął stanowisko, żeby wystąpić ze Zgromadzenia. Na podstawie tych ustaleń Departament przygotował projekt uchwały Sejmiku.

Przewodniczący Komisji – otworzył dyskusję

Radny Stanisław Lisowski – zadał pytanie, czy podjęcie tej uchwały nie przeszkodzi w otrzymywaniu środków z Unii?

Dyrektor Jerzy Strzelec – poinformował, że nie ma tu żadnego związku - według innych zasad są dzielone pieniądze, a uczestnictwo w instytucjach europejskich jest rzeczą odrębną.

Przewodniczący Komisji – wobec braku dalszych pytań zaproponował pozytywne zaopiniowanie omówionego projektu.

W przeprowadzonym głosowaniu oddano:

5 głosów „za”

0 głosów „przeciw”

1 osoba wstrzymała się od głosowania.

Opinia Komisji sporządzona na podstawie wyników głosowania stanowi *załącznik nr 6 do protokołu*.

Ad. 6c)

Członkowie Komisji otrzymali projekt uchwały Sejmiku w sprawie określenia zasad, trybu i harmonogramu opracowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 -2013 (*załącznik do akt XXIV sesji Sejmiku*)

Dyrektor Jerzy Strzelec - przypomniał radnym, że Sejmik na grudniowym posiedzeniu przyjął harmonogram i zasady opracowania regionalnej strategii rozwoju województwa. Jest to rezultat wejścia w okres programowania nowego okresu planistycznego 2007-2013. W tamtym czasie Ministerstwo Gospodarki i Pracy jeszcze nie przyjęło trybu zasad i harmonogramu opracowania programów operacyjnych. W międzyczasie, od grudnia taki harmonogram się pojawił i równolegle ze strategią województwa trzeba przygotować przynajmniej pierwszą wersję Regionalnego Programu Operacyjnego na ten okres. W związku z tym jest prośba o zaakceptowanie tego harmonogramu jak gdyby w nawiązaniu do poprzedniego, który już jest.

Przewodniczący Komisji – otworzył dyskusję

Przewodniczący Komisji – wobec braku głosów w dyskusji zaproponował przyjęcie pozytywnej opinii do przedstawionego projektu uchwały

Opinia pozytywna została przyjęta jednogłośnie i stanowi *załącznik nr 7 do protokołu*.

Ad. 6 d)

Członkowie Komisji otrzymali projekt uchwały Sejmiku w sprawie trybu postępowania o udzielenie dotacji Staropolskiej Izbie Przemysłowo – handlowej w Kielcach, sposobu jej rozliczania oraz sposobu kontroli wykonywania zadania (*załącznik do akt XXIV sesji sejmiku*).

Dyrektor Jerzy Strzelec – poinformował, że ten punkt wynika z faktu odstąpienia od realizacji z Programu PHARE 2002 tzw. Pętli Świętokrzyskiej i podjętych starań przez Zarząd Województwa, żeby odzyskać środki z tego programu na rzecz wspierania przedsiębiorczości w Województwie Świętokrzyskim. Jest taka możliwość zgodnie z odpowiednim dokumentem podpisanym przez Komisję Europejską z Polską. Były prowadzone rozmowy, jest korespondencja między Zarząd Województwa i Ministerstwem Gospodarki i Pracy odnośnie trybu wykorzystania tych pieniędzy. Zgodnie z ogólną zasadą warunkiem uzyskania tych środków jest zabezpieczenie 25% wkładu własnego. Druga kwestia – program wspierania przedsiębiorczości jest realizowany poprzez PARP i przez tzw. Regionalną Instytucję Finansową, której rolę w województwie świętokrzyskim pełni Staropolska Izba Przemysłowo-Handlowa. Stąd jest wniosek, żeby przekazać 25% wkładu województwa do Izby jako do jednostki wdrażającej program wspierania przedsiębiorczości. Izba realizuje zadania we wszystkich wcześniejszych programach PHARE: 2001, 2002, 2003. Izba dalej będzie wdrażać tego typu działania z Sektorowego Programu Operacyjnego.

Przewodniczący Komisji – otworzył dyskusję.

Radny Ryszard Nagórny – stwierdził, że ponieważ podmiotem zobowiązanym do wykonania tej uchwały jest Zarząd Województwa należałoby zobowiązać go do przedstawienia za pół roku czy rok efektów działań SIPH.

Przewodniczący Komisji – wobec braku dalszych głosów w dyskusji zaproponował przyjęcie pozytywnej opinii do przedstawionego projektu uchwały

Opinia pozytywna została przyjęta jednogłośnie i stanowi *załącznik nr 8 do protokołu*.

Ad. 6e

Członkowie Komisji otrzymali projekt uchwały Sejmiku w sprawie upoważnienia Marszałka Województwa Świętokrzyskiego do podpisania Kontraktu dla województwa świętokrzyskiego (*załącznik do akt XXIV sesji Sejmiku*).

Dyrektor Jerzy Strzelec – stwierdził, że zmiana przepisów w zakresie podpisywania kontraktów jest dowodem doskonalenia systemu. Kontrakty były już przez marszałków podpisywane i do tej pory nie musiało być niczyjego upoważnienia. Natomiast teraz, dla zwiększenia wiarygodności kontraktów, wprowadzono wymóg posiadania przez Marszałka stosowanego upoważnienia.

Przewodniczący Komisji – otworzył dyskusję.

Przewodniczący Komisji – wobec braku głosów w dyskusji zaproponował przyjęcie pozytywnej opinii do przedstawionego projektu uchwały

Opinia pozytywna została przyjęta jednogłośnie i stanowi *załącznik nr 9 do protokołu*.

Ad. 6 f)

Członkowie Komisji otrzymali projekt uchwały Sejmiku w sprawie wyrażenia zgody na użyczenie, na czas nieokreślony, Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej, zabudowanej nieruchomości stanowiącej własność Województwa Świętokrzyskiego, oznaczonej jako działki: nr 24/3, 24/4, 24/15 i 24/17, o łącznej pow. 1,0673 ha, położonej w Kielcach przy ul. Ściegiennego (*załącznik do akt XXIV sesji Sejmiku*).

Pan Roman Dziejic – Dyrektor Departamentu Rozwoju Obszarów Wiejskich, Mienia i Geodezji – poinformował, że Województwo Świętokrzyskie jest już właścicielem nieruchomości przy ulicy Ściegiennego z przeznaczeniem dla Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej. Ponieważ nowelizacja ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami z września ub. roku wprowadziła wymóg mówiący, że jeżeli użycza się nieruchomości na okres powyżej 3 lat, potrzebna jest zgoda sejmiku właśnie o taką zgodę Zarząd występuje, żeby mógł sformalizować układ pomiędzy województwem, a Wojewódzką Biblioteką Publiczną. Nieruchomość tą województwo otrzymało w drodze darowizny. W zamian miasto – również w formie darowizny - otrzymało nieruchomość po przeciwnej stronie Ściegiennego.

Przewodniczący Komisji – otworzył dyskusję.

Przewodniczący Komisji – wobec braku głosów w dyskusji zaproponował przyjęcie pozytywnej opinii do przedstawionego projektu uchwały

Opinia pozytywna została przyjęta jednogłośnie i stanowi *załącznik nr 10 do protokołu*.

Ad. 7.

Członkowie Komisji otrzymali projekt planu pracy Komisji na I półrocze 2005 roku (*załącznik nr 11 do protokołu*).

Przewodniczący Komisji – poinformował, że podobnie, jak w latach poprzednich plan pracy ma charakter ramowy i możliwe są w trakcie roku jego zmiany.

Plan pracy został przyjęty w jednomyślnym głosowaniu (*zgodnie z brzmieniem projektu.*)

Ad. 8.

Sprawy różne.

a) Przewodniczący Komisji – przypomniał, że na podstawie dyskusji, jaka miała miejsce na grudniowym posiedzeniu Komisji zostały przygotowane dwa wystąpienia do Marszałka Województwa:

- w sprawie zmian stref numeracyjnych w TP.S.A. zgodnie z podziałem administracyjnym kraju,
- konsultacji z radnymi wyboru inwestycji realizowanych na terenie ich okręgu wyborczego i uwzględniania ich udziału w spotkaniach odbywanych w terenie.

Odczytał odpowiedzi Marszałka Województwa (*załączniki nr 12 i nr 13*).

Zgodził się, że w przypadku pierwszego pisma sprawa jest trudna do załatwienia, ponieważ adresatem żądań jest spółka akcyjna, na której decyzje samorząd województwa nie ma żadnego wpływu.

Radny Stanisław Lisowski – nie zgodził się z częścią zapisów w odpowiedzi Pana Marszałka. Sam jako radny z terenu miasta Kielce o większości imprez dowiaduje się z prasy już po fakcie. Nie ma należytego przyływu informacji, a przecież można je przekazywać drogą internetową lub telefoniczną.

Radny Leszek Sułek – przypomniał poruszany przez siebie problem nagród Marszałka przyznawanych w różnych konkursach i przy rozmaitych okazjach. Marszałek nigdy „nie zasięga języka” w terenie. Nie pyta radnych, jakie jest ich zdanie. Ta praktyka powinna ulec zmianie.

Członek Zarządu Tadeusz Józwiak – odnośnie drugiej sprawy stwierdził, że jako Przewodniczący Klubu SLD dokładnie przeczytał protokół z posiedzenia Komisji Strategii, kiedy odbywała się dyskusja, po której Komisja zdecydowała przedstawić swoje stanowiska Marszałkowi Województwa. Pismo z Komisji traktuje jako sygnał, że rozpoczyna się kampania wyborcza i te sprawy należy omówić właśnie na klubach.

Stwierdził, że w jego odczuciu nie było znaczących błędów w dotychczasowych działaniach Zarządu i Marszałka, stąd szczególnie ostry ton pisma był nieuprawniony. Zaproponował, aby pismo Komisji potraktować jako incydent, który nie powinien zakłócić dalszej współpracy.

b) Z uwagi na nieobecność **Radnego Jarosława Potrzeszcza** sprawa Świętokrzyskiego Biura Regionalnego w Brukseli nie została w sprawach różnych poruszona.

Innych spraw różnych nie zgłoszono.

Posiedzenie zostało zakończone o godz. 12:00.

Protokół sporządziła:
Marta Solińska-Pela

Daria Biskup

Przewodniczący Komisji:

Włodzimierz Jakubowski