

PROTOKÓŁ NR LX/24
LX Nadzwyczajnej Sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego
z 22 stycznia 2024 r.

PROTOKÓŁ NR LX/24

LX Nadzwyczajnej sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego

z 22 stycznia 2024 r.

LX Nadzwyczajna Sesja Sejmiku Województwa Wielkopolskiego VI kadencji odbyła się 22 stycznia 2024 r. o godz. 15:00 w Domu Kultury Oskard. Centrum Kultury i Sztuki w Koninie. Aleje 1 Maja 7a, 62-510 Konin.

Ad. 1. Otwarcie posiedzenia. Stwierdzenie quorum.

LX Nadzwyczajną Sesję Sejmiku Województwa Wielkopolskiego otworzyła Przewodnicząca Sejmiku Województwa Wielkopolskiego **Małgorzata Waszak-Klepka**.

Przewodnicząca przywitała uczestników Sesji oraz obecnych na sali gości. Wzięło w niej udział 33 Radnych Województwa Wielkopolskiego.

PORZĄDEK OBRAD

LX NADZWYCZAJNEJ SESJI SEJMIKU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

22 stycznia 2024 r. godz. 15⁰⁰

Dom Kultury *Oskard* w Koninie

1. Otwarcie posiedzenia. Stwierdzenie quorum.
2. Wybór sekretarzy obrad.
3. Debata nad projektem pn. „Budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin” realizowanego w ramach „Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku”.
4. Zamknięcie posiedzenia.

Ad. 2. Wybór sekretarzy obrad.

Sekretarzami obrad zostali wybrani przy głosach:

za: 33,

przeciw: 0,

wstrzymujących: 0.

Radni: **Andrzej Pichet** oraz **Zofia Itman**.

Ad. 3. Debata nad projektem pn. „Budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin” realizowanego w ramach „Programu Uzupelnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku”.

Marszałek **Marek Woźniak** podziękował wszystkim za obecność i zaznaczył, że ta sesja jest niezwykle istotna dla budowy linii kolejowej Konin – Turek. Jest ona konsekwencją zapowiedzi, które padły w Brzeźnie w ubiegłym roku podczas spotkania z panami Michałem Kołodziejczakiem oraz Tomaszem Nowakiem. Padło tam wiele krytycznych uwag, co do realizacji wspomnianej linii kolejowej. Marszałek te uwagi przedstawił na sesji Sejmiku Województwa Wielopolskiego i rozpoczęto uzgodnienia zorganizowania sesji nadzwyczajnej. Mówca podkreślał, że od początku mówił, że można o tym rozmawiać dopiero po wyborach. Sesja w Koninie ma za zadanie przedstawienie tego, co przygotowała firma projektowa. Jest to dopracowana wersja tego, co znalazło się w studium. Marszałek zaznaczył, że nie będzie się tłumaczył z korespondencji między świętami, a nowym rokiem. Spowodowała ona sporo zamieszania. Mówca dowiedział się o niej z mediów. Druga kwestia to odpowiedź na pytanie, co dalej. Ta sesja ma być podsumowaniem dotychczasowych działań. Pojawiło się sporo nowych uwarunkowań. Pytaniem otwartym pozostaje podejście nowego rządu do programu Kolej+. Kolejna kwestia to plany PKP PLK i czy nadal będą chciały realizować wszystkie projekty, czy nastąpi weryfikacja. W Wielkopolsce jest ich 5. Widać wyraźnie, że mocno wzrastają też koszty inwestycji, dlatego należy sprawdzić, czy stać będzie samorząd na taki wydatek. Samorząd województwa oraz samorządy lokalne mają pokryć 15% kosztów inwestycji. Połowa z tego przypada samorządowi województwa. Kolejna rzecz to krytyczna atmosfera w kwestii tego projektu. Marszałek zaznaczył, że samorząd nie chce tej linii budować na siłę. Ma to być inwestycja dla wschodniej wielkopolski. Dla części polityków był to program

o charakterze pomnikowym. Jako przykład mówca podał przekop Mierzei Wiślanej. Czas pokaże na ile przyniosą one pożytku. Istotnym warunkiem do stworzenia tej linii kolejowej jest to, aby jeździły po niej pociągi z pasażerami. Właśnie dlatego wybór padł na wariant 9. Wynikało to z analizy udziału potencjalnych pasażerów. Tam gdzie nie ma przewozu pasażerskiego, to udział samorządu województwa nie ma sensu. Marszałek stwierdził, że bardzo trudno przeprowadzić tę linię kolejową na proponowanym obszarze. Jest tam bardzo gęsta zabudowa. Może się okazać, że jest to ostatni moment na tego rodzaju inwestycję. Jeżeli nie zrealizujemy jej w najbliższych latach, to prawdopodobnie nie będzie ona możliwa nigdy. Marszałek nie daje gwarancji, że ta linia powstanie. Podkreśla natomiast, że samorząd województwa jest konsekwentny w swoich działaniach. Jest ona wpisana do strategii rozwoju województwa. Omawiana linia jest wpisana do kontraktu programowego. Jest on warunkiem dostępu do funduszy europejskich. Marszałek podkreślił, że podczas negocjacji z ówczesnym ministrem rozwoju regionalnego padło wyraźne stwierdzenie, że akceptacja przez samorząd województwa realizacji linii kolejowej Turek-Konin jest warunkiem akceptacji przez rząd kontraktu programowego. Następnie była procedura konkursowa dla programu Kolej+. W jej wyniku podpisano umowę o współpracy i współfinansowaniu z PKP PLK. Dzięki temu mamy odpowiedź, czy przeprowadzenie linii kolejowej po tym śladzie jest możliwe. Ile jest kolizji, wyburzeń budynków. Są to ważne kwestie. Po to są odszkodowania i rekompensaty. Ideą jest stworzenie jak najmniej kolizyjnego toru.

Wicemarszałek **Wojciech Jankowiak** poinformował, że Samorząd Województwa jest zobligowany do tego, aby zorganizować na rzecz obywateli zbiorowy transport kolejowy. Polega to na zamówieniu u przewoźników połączeń i zapłata za nie. Połączenia kolejowe na poziomie regionalnym nie są dochodowe i wymagają dopłat. Gdy powstało województwo i otrzymało to zadanie, wykonywano ok. 7 mln pociągokilometrów połączeń. Dziś polityka samorządu polega na efektywnym rozwoju kolei. Obecnie zamawiane jest 15 mln pociągokilometrów. Rośnie też kwota dopłat na ten cel. W tym roku wynosi ona 350 mln zł. Kupowano także tabor kolejowy. Województwo posiada 70 jednostek elektrycznych bądź spalinowych. W dużej mierze wykorzystywano środki z UE, ale też z budżetu województwa. Utrzymanie taboru to kolejne koszty. Ważna jest też infrastruktura. Część połączeń odbywa się na liniach krajowych należących do PKP PLK. Jest też część linii, które mają charakter regionalny. W tych przypadkach to samorząd musiał finansować remont tych linii kolejowych. W przeszłości wyremontowano linię z Poznania do Wągrowca (200 mln zł). Następnie linię Poznań- Wolsztyn (300 mln zł). Ostatnio odbyła się modernizacja linii do Piły (ponad 600 mln zł).

Transport kolejowy staje się coraz popularniejszy w Wielkopolsce. Województwo utworzyło własnego przewoźnika pod nazwą Koleje Wielkopolskie, który realizuje 70% połączeń na terenie naszego regionu. Pozostałe 30 PKP realizuje Polregio, gdzie samorząd województwa jest współudziałowcem. Rozwijana jest koncepcja kolei metropolitarnej. W związku z tym pojawia się temat nowych linii kolejowych. Trwały prace nad odtworzeniem linii kolejowej z Międzychodu do Poznania. Nad modernizacją linii z Czarnkowa, przez Rogoźno do Obornik oraz odtworzeniem nieczynnej linii z Czempinia do Śremu. W grudniu 2019 roku pojawił się program Kolej+. Zakładał on rewitalizację lub budowę 21 linii na terenie kraju. Mówca zaznaczył, że nie był on konsultowany z samorządami województw. Na liście znalazły się 3 zadania województwa wielkopolskiego. Linia Czempień-Śrem, Turek-Poznań, Gostyń-Poznań. Brakowało dwóch, na których zależało samorządowi. Ostatecznie podjęto decyzję o zgłoszeniu wszystkich 5 zadań. Propozycja ta zyskała akceptację. Następnie należało przygotować wniosek, który zawierałby studium planistyczno-prognostyczne. Była też zgoda wszystkich samorządów, przez które miały przechodzić linie. Umowa zakładała, że połowę potrzebnej kwoty wyklada samorząd województwa, a pozostałą część zainteresowane samorządy. Na wykonanie każdego etapu były określone terminy. Z perspektywy czasu mówca przyznaje, że terminy na opracowanie studium planistyczno-prognostycznego, dla budowy nowej linii Turek-Konin był relatywnie krótki. To sytuacja znacznie trudniejsza niż w przypadku rewitalizacji, czy odnowienia istniejącej linii, ale twórca programu tego nie różnicował. Wicemarszałek zgodził się, że przeprowadzone konsultacje mogą pozostawiać niedosyt. Właśnie dlatego została zorganizowana dzisiejsza sesja. To studium posłużyło jako podstawa podjęcia decyzji o przebiegu linii. Kilka przesłanek sprawiło, że wybrano wariant W9. Po pierwsze kwestia kolizyjności. Po drugie kwestia ekonomiczna. Po trzecie ile będzie trzeba zapłacić po uruchomieniu połączenia. Linia przez Władysławów ekonomicznie wydaje się korzystniejsza, ponieważ jest tańsza w budowie, ale droższa w eksploatacji. Niemniej podstawowa była analiza potencjalnych potoków podróży. Linia została wyceniona na ponad 600 mln zł. Z czego 15% mają pokryć samorządy w proporcji połowa samorząd województwa, a resztę pozostałe samorządy. W tej kwestii jest deklaracja 12 podmiotów. Kwota ta jest zablokowana w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa. Cały program to kwota ok. 350 mln zł, w tym 100 mln zł na Turek-Konin. Jest podpisana w tej sprawie umowa partnerska z samorządami. Nie podpisały tego Miasto Konin oraz Gmina Krzymów. Jeżeli chodzi o koszt inwestycji, to informacje cząstkowe powodują, iż należy się liczyć ze zwiększeniem kosztów budowy. Dziś szacunkowy koszt to już 1,130 mld zł. Do partnerów tego przedsięwzięcia będzie należała decyzja, czy po zaprojektowaniu okaże się, że inwestycja ta ma sens i czy nas na to stać.

Następnie głos zabrał Pan Rafał Banaszekiewicz Zastępca Dyrektora PKP i opowiedział o planowanej inwestycji. Zaznaczył, że ogłosili konkurs i wybrali wykonawcę realizującego dokumentację projektową. Przedstawiono harmonogram podjętych działań oraz tych zaplanowanych w przyszłości. Zaznaczono jak duży będzie zakres prac tej inwestycji oraz jakie korzyści ma przynieść realizacja tego projektu. Porównano też przyjęty wariant W9 z odrzuconym W1, zaznaczając pozytywne aspekty takiej decyzji. W czasie prac udało się zmniejszyć ilość planowanych obiektów do wyburzenia z 19 do 6. Starano się także ograniczyć ingerencję w środowisko naturalne. Przedstawiono również kluczowe obiekty i rozwiązania dla planowanej inwestycji. Podkreślono też, że konsultacje były w czasie COVID-u. PKP nadal planuje je kontynuować, aby lepiej przygotować właściwe rozwiązania. Po tym wprowadzeniu głos zabrała firma projektowa, która szczegółowo zaprezentowała przebieg planowanej linii kolejowej Turek-Konin.

Po przerwie głos zabrała **Radna Mirosława Rutkowska-Krupka**. Zwróciła uwagę, że gdy ogłoszono, iż do programu Kolej+ zakwalifikowała się trasa Turek-Konin było zapewnienie, że 85% inwestycji zostanie pokryte z budżetu Państwa, a reszta przez samorzady lokalne. Żaden radny nie wyraził negatywnej opinii. Były natomiast spore wątpliwości, ponieważ linia jest krótka, a początkowo mówiło się, że będzie kosztować 600 mln zł. Jest to koszt budowy linii Poznań-Piła o długości 100 kilometrów. Ważna dla realizacji takiej inwestycji jest ekonomia, ilość mieszkańców, która będzie korzystać z tej trasy, a także koszt jej utrzymania. Dziś radna usłyszała, że z tej linii ma korzystać 1000 osób dziennie. Jest to element pozytywny. Mówczyni jako przewodnicząca Komisji Planowania Przestrzennego i infrastruktury Technicznej zagwarantowała, że jeżeli decyzja rządu będzie pozytywna i zostanie utrzymana kwota dofinansowana na poziomie 85% nikt w samorządzie nie będzie przeciw. Pytaniem otwartym pozostaje, czy samorzady gminne będą w stanie wygospodarować w swoich budżetach odpowiednie kwoty.

Radny **Zbigniew Czerwiński** zaznaczył, że należy do tej grupy, która 20 lat temu postawiła na kolej. W 2001 roku, gdy był trend likwidacji linii kolejowej, pod presją samorządu zmodernizowano linię do Wągrowca, a następnie do Wolsztyna. Kolej jest bezalternatywnym środkiem transportu dla uczących się, pracowników. Jest najmniej podatna na warunki atmosferyczne. Radny wspominał, że ma osobiste doświadczenia z budową linii na Wągrowiec. Często spędzał noce na jednym z przystanków i zwrócił uwagę, że szynobusy emitują bardzo mały hałas. Dwa razy dalej było do drogi i było słychać przejeżdżające tiry, a nie pociągi. Zagwarantował mieszkańcom, że hałas z drogi 72 jest znacznie większy niż ten generowany przez szynobusy. Stwierdził, że to szansa dla wielkopolski

wschodniej. Radny ma nadzieję, że w tym regionie powstanie kolejna elektrownia atomowa. Będzie to silny impuls do rozwoju. Radny gwarantował mieszkańcom, że nie będą narzekać na linię Turek-Konin.

Radny **Adam Bogrycewicz** podziękował za dzisiejszą sesję, która jest dowodem dbania o Wielkopolskę wschodnią przez samorząd. Takie dążenie ma Klub Prawa i Sprawiedliwości i taką politykę chce realizować. Kwestia lepszej infrastruktury jest zawarta w strategii województwa. Wyraził podziękowania dla ministra byłego rządu pana Ryszarda Bartosika, który odpowiedział na potrzeby województwa i dostrzegł potrzeby regionów peryferyjnych. Wielkopolska wschodnia potrzebuje wsparcia, a takim wsparciem jest omawiana linia kolejowa. Radny popiera tę inwestycję. Sesja odbywa się w Domu Kultury Oskard i poprosił Pana Marszałka Marka Woźniaka i Wicemarszałka Wojciecha Jankowiaka, aby byli jak górniczy oskard w realizacji tej sprawy. Radny podał przykład DW 123, która praktycznie nie istniała. Została ona wybudowana przez samorząd województwa i dziś łączy się z drogą krajową otwierając województwo na inne części Polski. Proponowana linia kolejowa otworzy powiat Turecki na całą Polskę. Kolejny przykład to otwarta przed wyborami obwodnica Czarnkowa. Linia została dobrze przyjęta, ale obok są działkowcy narzekający na hałas. Wybudowano ekrany dźwiękochłonne. Radny zaznaczył, że w wielu aspektach co do kierunków rozwoju województwa różni się z Zarządem, inaczej podchodzą do kwestii dotrzymywania słowa i deklaracji. Tak w tym przypadku radny chciałby, aby Zarząd, który złożył wniosek do rządu, te inwestycje realizował. Przywołał słowa Marszałka o tym, że nie wiadomo, czy obecny rząd będzie kontynuował ten program w niezmienionym kształcie. Radnemu ta obawa wydaje się zasadna, wskazuje na to nieobecność ministra rolnictwa pana Michała Kołodziejczaka, który już opuścił salę. Rolą Sejmiku jest zabieganie w obecnym rządzie o kontynuację tych działań i dotrzymywanie podpisanych umów. Ta inwestycja z pewnością dotknie część społeczeństwa i należy się nad tym pochylić z troską, ale zdecydowanie większej ilości społeczeństwa będzie ona dobrze służyć.

Radny **Marek Sowa** w kontekście wątpliwości o finansowanie budowy tej linii stwierdził, że będzie nas na nią stać, ponieważ jeżeli kraj będzie się rozwijał tak jak do tej pory, to przychody samorządów będą rosły. W kontekście budów pomnikowych radny zapytał retorycznie, czy tunel do Świnoujścia jest pomnikowy, a budowa gazoportu, przekop przez Mierzęję? Zdaniem radnego są to sukcesy. Zaapelował do prezydenta Konina. Twierdzi, że uprawia on politykę samolubną. Konin ma autostradę oraz linię kolejową, więc jemu łatwo blokować inne inicjatywy. Prosił, aby umożliwić innym gminom dostęp do kolei.

Radny **Krzysztof Sobczak** podziękował przedstawicielom PLK za prezentację. Mówcę ucieszyło, że spółka myśli perspektywicznie. Prosił, żeby nie traktować linii do Turku jako ślepego toru. Warto rozpocząć rozmowy z Województwem Łódzkim na temat przedłużenia tej linii. Będzie to linia atrakcyjna dla całej Wielkopolski. Władze Województwa Wielkopolskiego we wszystkich strategiach wpisywały budowę linii kolejowych. Radny ma nadzieję, że programy infrastrukturalne dalej będą dotowane w ten sam sposób. Budowa linii kolejowej to inwestycja prorozwojowa. Mówca prosił projektanta o podanie miejsc kolizji na tym etapie inwestycji. Radny ma nadzieję, że konsultacje społeczne zostaną przeprowadzone rzetelnie i uda się zminimalizować negatywne konsekwencje. Uważa, że linia do Turku to szansa rozwoju dla Wielkopolski Wschodniej. Wiele osób w Turku uważa, że dla powiatu lepsza byłaby przynależność do województwa łódzkiego. Radny ma nadzieję, że to podejście się zmieni dzięki tej inwestycji. Na koniec zaapelował do Marszałka o więcej empatii dla Wielkopolski Wschodniej.

Radny **Robert Popkowski** nawiązał do otwarcia Sesji i do słów o powstaniu styczniowym. Zaznaczył, że dziś nie musimy walczyć o Polskę. Zaznaczył, że spotkanie, o którym wspominał Marszałek było spotkaniem wyborczym. Stwierdził, że ze 100 osób przynajmniej 30 to działacze polityczni. Radnemu zależy, aby osoby przez których nieruchomości przebiegać ma kolej, nie były pokrzywdzone. Radny chciałby, aby to miasto się rozwijało. Zdaje sobie sprawę, że miasto i jedna z pobliskich gmin były przeciwne temu przedsięwzięciu. Rozumie, że patrząc na budżet Konina trudno byłoby współfinansować tę budowę. Należy sobie zadać pytanie, jak ta linia będzie przebiegała i jaki będzie jej wpływ na otoczenie. Do Wielkopolski wpłynął miliard złotych, których żaden dotychczasowy rząd nie gwarantował. Radny uważa, że obecny także nie zagwarantuje już takich dotacji dla wielkopolski, dlatego warto skorzystać z tego programu. Mówca przyznał, że są kolizje, ale jak pokazała prezentacja zostały zminimalizowane. Tam gdzie trzeba wyburzyć kilka domów, to duża strata i mówcy żał tych ludzi. Projekt zakłada także wycinanie lasów, które są nam potrzebne. Radny jest przekonany, że nadleśnictwa sobie z tym tematem poradzą. Dodał też anegdotę, że w saunie słyszał rozmowę pana, który mówił, że linia kolejowa przebiega przez jego działkę. Powiedział też, że ma dwie działki i jeżeli dobrze mu za nie zapłacą to on się zgodzi na te linie. Radny ma nadzieję, że temu panu oraz innym te straty zostaną zrekompensowane. Mieszkańcom życzył rozwoju. A Marszałkowi, aby ta linia powstała i aby była jak najmniej uciążliwa dla mieszkańców.

Radna **Zofia Itman** powiedziała, że jest mieszkanką Konina. Zależy jej na rozwoju tego regionu. Zabierała głos w sprawie elektrowni atomowej i ma nadzieję, że Premier Donald Tusk nie zaniecha tej

inwestycji. Co do kolei ma mieszane uczucia. Jest to impuls do rozwoju, obecnie region się wyludnia, także przez rynek pracy, to inwestycja tak dużych pieniędzy każe się zastanowić, czy gra jest warta świeczki. Radna od samego początku była sceptycznie nastawiona do tej inwestycji. Dla niej rozwój to duże inwestycje w Koninie, które spowodują napływ mieszkańców. Kolej brzmi dla mówczynie iluzorycznie. Zastanawia się, czy rzeczywiście sprawdzono ile osób będzie korzystać z tej inwestycji, za tak duże pieniądze.

Poseł Tomasz Nowak przyznał, że spadła liczba wyburzeń. Druga kwestia to wykluczenie komunikacyjne, które jest tworzone w sposób siłowy. Mówca zaznaczył, że podstawą w tej kwestii jest rozmowa. Warto pomyśleć o alternatywach, które rozwiążą ten problem, a nie będą tak kolizyjne. Zapytał, czy można spróbować rozwiązania hybrydowego, czyli połączenie kolei i autobusów. Rozumie też Marszałka, któremu zależy na dużych potokach podróżnych, aby inwestycja była bardziej opłacalna. Mówca słyszy o 42 osobach na skład, czyli to jest pojemność autobusu. Program Kolej+ pozwala na zakup autobusów wodorowych. Przy okazji można zrewitalizować drogę 72. Poseł uważa, że kolej to przyszłość, ale trzeba rozmawiać z ludźmi. Przed nim wystąpili radni PiS, których nie było wcześniej, gdy odbywały się tutaj głośne protesty. Z powodów społecznych Marszałek zwrócił się do PLK, aby wstrzymać się z projektem. Mówca zapytał przedstawicieli spółki, dlaczego zamiast spowolnić proces to przyspieszali prace?

Poseł Ryszard Bartosik zgodził się, że trzeba zastanowić się nad wykluczeniem komunikacyjnym Turku. Jest to jedyny powiat tej wielkości w Wielkopolsce nie posiadający dostępu do kolei. Mówca wspiera rozwój regionu i mocno optował za realizacją tego projektu. Wystąpienia na sesji dają nadzieję, że konsultacje będą dalej prowadzone. Turek zasługuje na rozwój i ta linia kolejowa może to zapewnić. Zdaniem mówcy ten projekt paradoksalnie bardziej może pozytywnie wpłynąć na Konin, niż Turek. Mówca dziwi się głosom o wysokich kosztach. Każda zainwestowana złotówka przyczynia się do rozwoju regionu. Nie uczestniczył też w spotkaniach na temat kolei, gdy była kampania wyborcza, ponieważ ten projekt nie powinien być uwikłany w politykę.

Radny **Krzysztof Sobczak** zauważył, że kampania wyborcza się skończyła i jest to sesja w sprawie budowy kolei Turek-Konin. Radny chętnie uczestniczyłby w spotkaniach, o których mówił Poseł Tomasz Nowak, tylko spotkanie miało charakter partyjny i tylko działacze zostali zaproszeni. Mówca cieszy się, że poseł jest przeciw budowie tej linii, ponieważ wierzy, że ona powstanie. Gdy wspomniany poseł budował elektrownię gazową w Turku w 2019 roku to nie powstała ona do dziś.

Prezydent Konina Piotr Korytkowski zaznaczył, że samorządy Konina oraz Gminy Krzymów poniosą konsekwencje tego kontrowersyjnego projektu. Miasto Konin było pomijane w konsultacjach i rozmowach. Pod koniec grudnia nie otrzymali projektu od firmy Multiconsult, świadczy to o tym jak działają procesy w sprawie tej inwestycji. Prezydent pozyskał materiały z zaprzyjaźnionego samorządu. Konin nie jest przeciwny budowie kolei. Nie do zaakceptowania jest wariant W9. Konin opowiada się za wariantem W1. Dodał też, że za te pieniądze można by wybudować autostradę do Turku, kupić autobusy wodorowe i finansować przejazdy. Wybrany wariant bardzo ingeruje w miasto. Mówca rozmawiał w ministerstwie z Panem Piotr Malepszakiem, który jest fachowcem w temacie kolejowym. Jego zdaniem wariant W9 jest 30% droższy od W1 i przebiega w znacznym stopniu po linii, która już istnieje. Mówca zaznaczył, że program „Kolej+” będzie teraz weryfikowany, a w pierwszej kolejności nowe linie kolejowe. W9 spowoduje wycięcie prawie 28 tysięcy drzew. Będzie oddziaływał na kilka osiedli. Wspomniał, że będą to też pociągi towarowe. Zostanie zamknięty kolejny przejazd kolejowy. Koszty inwestycji wznoszą się w szybkim tempie. Są one niewspółmierne do potoku pasażerskiego przewidzianego na tej linii. Za te pieniądze można zorganizować mieszkańcom tańszy transport kołowy i modernizację drogi 72. Zapytał, dlaczego Turek nie chce skorzystać z oferty Konińskiego PKS-u. Na koniec poprosił radnych o uszanowanie zdania mieszkańców Konina.

Kierownik Wydziału Urbanistyki i Architektury w Koninie Mateusz Kaczmarczyk przypomniał, że nasypy przetną Dolinę Warty. Będą one bardzo wysokie sięgające 9 metrów, a w skrajnych przypadkach możliwe, że nawet 17. Już dziś spadają inwestycje na osiedlach mieszkaniowych w okolicy planowanej trasy. Część mieszkań będzie przewidziane do rozbiórki. Z okna zamiast Doliny Warty, będą oni widzieć nasypy i mosty. Z uwagi na te przesłanki lepszym rozwiązaniem jest wariant W1. Koszty na pewno wzrosną, ponieważ nie uwzględniają zabezpieczenia przed hałasem, wykupu gruntów i oddziaływania na zwierzęta chronione.

Pan Marek Milwicz wspomniał, że to o nim mówił radny Robert Popkowski. Zauważył, iż nie mówił, że zgodzi się na kolej jeżeli zostanie dobrze wywłaszczony. Zabrał głos, ponieważ wiele rzeczy mu się nie zgadza. Jest matematykiem i w kilku zdaniach opowiedział o analizie ryzyka. Rozumie, że rozwój jest potrzebny, natomiast gdy zobaczył ekspertyzy to zauważył, że one są niedoszacowane. Zwrócił uwagę, że część podmiotów błędnie posługiwała się liczbami w dokumentach. Dodał też, że warto rozważyć zmianę wariantu i pomyśleć o osobach, które zostaną wywłaszczone.

Pan Tomasz Piaseczny zaznaczył, że wybrano wariant droższy o 39%. Wskazał, że obecnie szacowany koszt inwestycji wynosi ok. 1,2 mln zł. Wariant W9 jest tak drogi, że praktycznie pozbawia

tę inwestycję szans na realizację. Aby linia się opłacała codziennie musiałaby nią jeździć pociąg Turku. Już wiadomo, że koszty będą większe, ponieważ nie wszystko zostało uwzględnione w projekcie. Chodzi np. o sprawy związane z ochroną środowiska, których projekt na tym etapie nie uwzględnia. Nie ma tam także środków na rekompensaty. Zdaniem mówcy wybór tego wariantu odbył się w sposób wadliwy. Dodatkowo okazuje się, że dopuszczony będzie tam ruch towarowy. Na koniec zwrócił uwagę, że w dokumentacji pojawiały się błędy.

Pan Adam Gapski zaznaczył, że stowarzyszenie WARTA zostało powołane, z uwagi na powstanie absurdalnego wariantu W9. Konin nie jest przeciw kolei, tylko temu wariantowi. Stwierdził, że nikt nie bierze pod uwagę głosów ludzi oraz samorządów. Mówca uważa, że najłatwiej zarządza się publicznymi pieniędzmi. Od trzech lat prowadzona jest kampania, aby uświadomić wszystkim, że wariant W1 jest idealnym rozwiązaniem. Wykorzystuje on linie kopalniane.

Pan Karol Zieliński zaznaczył, że głównym problemem jest wykluczenie komunikacyjne Powiatu Tureckiego. Kolej wzdłuż drogi 72 to duplikowanie obecnych rozwiązań. Przypomniał, że Marszałek Marek Woźniak wspominał, iż musiał przystąpić do tego projektu, aby uzyskać środki z UE. Zdaniem mówcy jest to szantaż. Stwierdził, że dane odnośnie liczby wyburzanych budynków są błędne. W tej kwestii pojawiają się różne cyfry. Mówca uważa, że partycypacja samorządów w tej inwestycji może pogrzebać ich budżety na długie lata.

Radny **Robert Popkowski** zaznaczył, że żaden radny Prawa i Sprawiedliwości nie mówił, że wariant W9 musi być tym realizowanym. Zaznaczył też, że nie zna się aż tak merytorycznie na temacie, żeby mógł się odnieść do wszystkich poruszanych spraw. Stwierdził, że na dziś nie wie, która opcja jest lepsza. Niemniej, chciałby, aby ta linia powstała, bez względu na wybrany wariant. Chciałby, aby należycie zrekomensować straty, które ewentualnie poniosą mieszkańcy.

Pan Jerzy Dudkiewicz stwierdził, że nie zwrócono uwagi na to, że mieszkańcy mają prawo do bezpiecznego i komfortowego życia. Zostanie to zakłócone. Nie zgodził się z jednym z radnych, że ten projekt należy przeforsować oskarżeniem, ponieważ uderza to w obywatelskie prawa zawarte w konstytucji. Domy w tak bliskiej odległości od kolei stracą na wartości, a często są dorobkiem życia mieszkających tam ludzi. Zaznaczył, że inwestycja finansowana jest ze środków publicznych, a zaciągnięte kredyty ktoś będzie musiał spłacić.

Pani Magdalena Lenarczyk zaznaczyła, że mieszka w Brzeźnie. Wybudowanie tam kolei burzy spokój, który mają tamtejsi mieszkańcy. W czasie budowy ma zostać wycięte 28 tysięcy drzew.

Zauważyła, że w strategii województwa można przeczytać, że planowany jest rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska. Powiat Koniński ma najniższy poziom leśności w Województwie Wielkopolskim. Zaznaczyła, że proponowany projekt nie ma żadnego uzasadnienia. Podziękowała włodarzom Gminy Krzymów i Miasta Konina za obronę swoich „małych ojczyzn”.

Pan Dariusz Młynarczyk jest przekonany, że gdyby spotkanie odbyło się w Turku układ sił między przeciwnikami, a zwolennikami byłby inny. Najgorsze z punktu widzenia Turku jest upolitycznienie tego projektu. Mówca jako mieszkaniec Turku i członek Platformy Obywatelskiej jednoznacznie opowiada się za budową tej linii. Jeżeli chodzi o potok pas azerów to według danych ministerstwa na wyjeździe z Turku szacuje się 1350 osób, a na wjeździe do Konina 1850. Są to zupełnie inne wartości, niż pokazują przeciwnicy kolei. Dziwi się propozycjom puszczenia linii przez Władysławów. Inny wariant nie jest dobry, ponieważ dojazd do Poznania dla mieszkańca Turku będzie nieatrakcyjny. Chodzi o czas dojazdu. Ponadto stacja końcowa nie mieści się w granicach administracyjnych Turku. Nie można też poprowadzić dalej linii. Miasto Konin jest jedynym subregionem, które nie jest węzłem kolejowym. Turek to jedyne miasto powiatowe bez dostępu do linii kolejowej. Mówca zgadza się, że koszty mogą zabić każdą inwestycję. Natomiast inwestycje samorządu mają na celu nie zysk, ale ulepszenie życia mieszkańcom

Pan Rafał Banaszkiewicz z PKP podziękował za możliwość wysłuchania uwag i propozycji rozwiązań. Spółka dostała do realizacji konkretny wariant, więc nie może się odnieść do innego. Przy szacowaniu kosztów bierze się pod uwagę podobne inwestycje, ale jest sporo zmiennych dlatego na dziś trudno dokładnie je policzyć. Zaznaczył, że dużo czasu pochłaniają rzeczy, których nie widać. Dodał, że stacja znajduje się w granicach Turku, co mówca osobiście sprawdził.

Pan Marek Liczbiński podziękował za zwołanie sesji. Brakowało mu dyskusji z samorządami. Jako przedstawiciel Gminy Kramsk czuje się pominięty. Gmina ta jest wykluczona z jakichkolwiek zysków. Skoro oba warianty budzą takie kontrowersje, to może trzeba poszukać wariantu trzeciego. Zaapelował do posłów, żeby wspólnie usiąść i pomyśleć o rozwiązaniu. Na koniec poprosił o włączenie Gminy Kramsk w zyskach z tej linii kolejowej.

Pan Wojciech Trzonek przeprowadził się tu niedawno na spokojną starość. Wcześniej mieszkał w Łodzi i tam też miała być piękna inwestycja, a nadal nic nie powstało. Zapytał jak PKP poradziło sobie z badaniem gruntu. Zapytał, gdzie mieszkańcy będą zostawiać pojazdy przy stacjach. Stwierdził, że w Koninie można wyburzać, a w Turku nie można. Dlaczego nie ma tam planu na dworzec w centrum. Zapytał też projektantów, czy byli na miejscu, czy korzystali tylko z map Google.

Pan Rafał Banaszekiewicz zaznaczył, że czasami inwestycje się przedłużają. Węzły przesiadkowe przy przystankach to temat do rozmów z samorządami. Obecnie nie są te inwestycje planowane, ale teren jest zabezpieczony. Badania gruntów zostały przeprowadzone i będą dalej prowadzone. Wyjaśnił też jak wygląda szacowanie kosztów.

Pani Danuta Mazur Wójt Gminy Krzymów zaznaczyła, że nie jest przeciw rozwojowi. Dzięki Stowarzyszeniu Warta gmina miała dostęp do opracowań, do jakich inne samorządy prawdopodobnie nie miały. Co do partycypacji w kosztach, to nie wiadomo od jakiej kwoty należy liczyć procentowy udział gminy. Wspomniała o budowie mostu, która jest niezbędna, a pochłonie ogromne koszty. W ostatnich latach bardzo dużo osób przeprowadziło się do Gminy Krzymów, z uwagi na spokój. Patrząc na przebieg linii, zastanawia się skąd te prezentowane potoki podróźnych. Za taką kwotę lepiej przeprowadzić inne inwestycje, które lepiej przysłużą się mieszkańcom.

Pani Halina Turajska poinformowała, że mieszkańcy Żarowa w Gminie Stare Miasto złożyli protest odnośnie wybranego wariantu. Gmina Stare Miasto podjęła się partycypacji w kosztach budowy linii, ale w momencie, gdy koszt inwestycji wynosił ok. 600 mln zł. i podpisano umowę partnerską. Obecnie wycena jest znacznie większa. Zadała pytanie, czy samorządy będą musiały proporcjonalnie partycypować w kosztach. Zapytała też, co w momencie nierentowności linii, czy koszty nie zostaną przeniesione w jakimś stopniu na samorządy.

Pan Tomasz Piaseczny zapytał czy w przygotowaniach do decyzji środowiskowej parametry hałasu będą badane dla kolei pasażerskiej, czy towarowej.

Pan Rafał Banaszekiewicz zaznaczył, że program „Kolej+” dotyczy tylko przewozów pasażerskich i tylko takie są rozpatrywane. Nie można też zakładać, że kolej będzie służyła do transportu logistycznego, skoro żadne centrum w danym miejscu nie istnieje, a dopiero planowana jest jego budowa.

Pan Bogdan Kołodziejczak zapytał, dlaczego inni chcą decydować za mieszkańców Konina, bez żadnych konsultacji. Zaznaczył, że ta inwestycja się nie zwróci i jest nieopłacalna. Lepszym rozwiązaniem byłoby przeznaczenie tych pieniędzy na inne inwestycje infrastrukturalne jak drogi, czy mosty. Ta inwestycja kolejowa to samobójstwo dla tego regionu.

Pani Ewa Jeżak zaznaczyła, że opierając się na swoich obserwacjach nie widzi szans na taką liczbę podróźnych jak w prognozach. Podziękowała radnej Zofii Itman za głos rozsądku. Zaznaczyła też, że w czasie głosowania nad uchwałą dotyczącą kolei tylko Pani Przewodnicząca Małgorzata

Waszak-Klepka wstrzymała się od głosu. Zaznaczyła, że projekt jest absurdalny, przyniesie ogromne zniszczenia środowiskowe.

Pan Maciej Dąbrowski zapytał, czy z uwagi na niepewny ruch pasażerski i koszty, które znacznie wzrosły nie warto rozpatrzyć innego wariantu skomunikowania Turku z Koninem. Zapytał też o strefę oddziaływania hałasu oraz czy z uwagi na protest i całą otoczkę warto w ogóle zajmować się tym wariantem.

Pani Daria Klimek wyjaśniła, że Pan Minister Michał Kołodziejczak był pierwszą osobą, która wysłuchała mieszkańców i zaangażowała się w pomoc. To dzięki jego działaniom odbywa się dzisiejsza sesja. Musiał natomiast wyjechać wcześniej ze względu na pilną sytuację.

Pan Damian Brzuska przysłuchując się dyskusji wnioskuje, że ludzie chcą tej kolei, tylko nie w takim wariantcie, który burzy im życie. Pan Marszałek oraz PKP wyrazili otwartość na rozmowy. Jako reprezentant Izby Gospodarczej mówca reprezentuje 140 podmiotów. Zaznaczył, że jako mieszkańcy chcą kolei, ale nie jako przedsiębiorstwa. Mają oni 5000 ciężarówek i wszyscy odpowiadają, że nie będą korzystać z kolei cargo. Mówca zauważył, że kolej pasażerska nie musi się bilansować, ale cargo już tak. Na koniec stwierdził, że warto ponownie pochylić się nad proponowanymi wariantami.

Radny **Zbigniew Czerwiński** przypomniał, iż wcześniej prosił Przewodniczącą, aby ta sesja odbyła się w Turku i sądzi, że podział głosów byłby odwrotny do tego dzisiejszego. Wyjaśnił też, że w Polsce istnieje demokracja przedstawicielska i radni odpowiadają za obszar całej Wielkopolski. To co jest planowane to inwestycja celu publicznego. W takim przypadku prawo pozwala na wyłączenie. Przy każdej dużej inwestycji są protesty. Żeby się rozwijać, co jakiś czas dochodzi do konfliktu między interesem partykularnym. Radny zwrócił uwagę, że każdego roku województwo podejmuje decyzje o wylesianiu, natomiast lesistość w Wielkopolsce w tym czasie wzrosła. Teraz jest szansa, żeby z pomocą pieniędzy rządowych połączyć Powiat Turecki z siecią ogólnokrajową kolejową. Zaapelował o trochę empatii i zastanowienie się jak wykorzystać tę szansę rozwojową.

Przewodnicząca **Małgorzata Waszak-Klepka** dopowiedziała, że zorganizowała Sesję w Koninie, ponieważ nie chodziło o sprzyjające warunki, ale pogłębioną dyskusję i wysłuchanie także głosów przeciwnych inwestycji. Ponadto pojawiły się głosy z sali potwierdzające obecność na sesji mieszkańców Turku oraz tamtych okolic.

Pan Dariusz Jasek podziękował Przewodniczącej za dobre prowadzenie obrad. Mówca uważa, że budowa tej kolei to przyszłościowy projekt. Zauważył, że większość radnych Turku poparła budowę

linii kolejowej. Trzeba myśleć perspektywicznie i zakładać, że w przyszłości może ta linia zostać przedłużona do innych miejscowości. Zazaczył, że nie jest to projekt PiS-owski tylko Polski, Wielkopolski. Prosił, aby nie dzielić się politycznie.

Pan Jerzy Dutkiewicz stwierdził, że rozumie sytuację Powiatu Tureckiego. Cały czas podkreśla się w tej dyskusji, że to wykluczenie komunikacyjne można zlikwidować w inny sposób np. poprzez autobusy wodorowe. Będą też mniejsze koszty. Radny Zbigniew Czerwiński apelował o empatię i mówca to rozumie, ale jak wspomniał można te inwestycje wykonać w inny i tańszy sposób.

Pan Daniel Grajek przychylił się do głosu przedmówcy. Wspomniał też o wariacie hybrydowym, czyli przy wykorzystaniu autobusów i istniejącej kolei. Zaproponował też zrobienie referendum.

Wicemarszałek **Wojciech Jankowiak** postanowił wyjaśnić kilka kwestii. Podkreślił, że rozmowa jest o inwestycji kolejowej. Ją się projektuje na 100-150 lat. W rozmowach z samorządami lokalnymi często padało stwierdzenie, że nie mają tych pieniędzy, ponieważ trzeba zbudować chodnik albo wyremontować szkołę. Mówca nie neguje ważności tych inwestycji, ale należy się zastanowić, czy chcemy się wpisać w rozwój kolei, czy nie. Zazaczył, że nie można tej kwoty wydać na inne rzeczy, ponieważ uczestniczymy w programie „Kolej+”. Wicemarszałek podkreślił, że cały czas w kontekście tej linii mówimy o transporcie osobowym. Nie wyobraża sobie organizowania przewozu towarów na linii Turek-Konin. W Koninie nie ma żadnego węzła, a odległość wynosi ok. 30 kilometrów. Pojawiały się głosy, również samorządowców, iż oni nie wiedzieli, że taka inwestycja jest planowana. Ze wszystkimi wójtami, burmistrzami, prezydentem miasta, starostami odbyło się kilkanaście spotkań. Gdy na początku PKP wyliczyło, że ma to kosztować 600 mln zł, mówca od początku nie wierzył w te wyliczenia. Według prowadzonych wyliczeń pojawiała się kwota 1 mld zł. Zarząd był świadomy, że przystępuje do tak drogiego zadania i jak procentowo wypada partycypacja w kosztach. Nie przystąpił tylko Konin i Krzymów. Według umowy, jeżeli koszty wzrosną, to partnerzy siadają do stołu i ustalają, czy ich na to stać. Pytanie, co się stanie jeżeli w iluś projektach w skali kraju nastąpi wzrost kosztów. Program „Kolej+” jest określony kwotowo i z tego co pamięta mówca wynosi niecałe 7 mld zł. Może być tak, że strona rządowa dołoży pieniądze, ale wtedy się spotkamy i będziemy ponownie dyskutować, czy nas stać, czy występujemy z przedsięwzięcia. Przykro Marszałkowi, gdy słyszy od Prezydenta Konina, że nie było to z nim konsultowane. Pokazał, że ma pismo w tej sprawie, gdzie Pan Prezydent stwierdza, że ta inwestycja jest „bezsensu”. Projekty przygotowane przez wykonawcę były przekazywane partnerom, ale też osobom, które o to poprosiły jak chociażby Stowarzyszenie Warta.

Nie ma tu żadnych tajemnic. Skierowano ponad 150 uwag do wykonawców projektów. Część poprawek została uwzględniona, a część nie. Z analizy modelowania ruchu wykonanego przez BBF wynika, że potoki podróży między wariantem W1, a W9 zasadniczo się różnią, na korzyść tego drugiego. Jest to droższe przedsięwzięcie, natomiast z analizy wynika, że koszty użytkowania przewyższą różnicę wartości inwestycji w ciągu 5 lat.

Marszałek **Marek Woźniak** podziękował za cierpliwość i zaangażowanie. Cieszy się, że radni mogli usłyszeć te wszystkie głosy. Podziękował za uwagi o charakterze technicznym. Po dyskusji widać, że mamy dwa kluczowe elementy. Pierwszy to kwestia finansowania. Mówca zdaje sobie sprawę, że partycypacja samorządów lokalnych, które opowiedziały się za tym projektem, robią to ze świadomością, że jest to dla nich ogromny wydatek. Ta sytuacja może się diametralnie zmienić, gdy koszty znacząco wzrosną. Ze strony Województwa Wielkopolskiego kluczowe jest, czy będą na tej linii pasażerowie. Będzie trzeba przeanalizować wszystko, co zostało powiedziane na dzisiejszej sesji. Konieczne będzie podjęcie rozmów z Ministerstwem Infrastruktury i PKP PLK. Musimy mieć odpowiedź na pytanie, czy ten program będzie kontynuowany i w jakim kształcie. Dopiero wtedy będzie można odpowiedzieć na oczekiwania mieszkańców. Marszałek zaznaczył, że nie ma co się łudzić, ponieważ nie ma cudownego trzeciego wariantu. Kluczowe w przebiegu jest to, aby po drodze wsiadali do pociągu mieszkańcy. Zaznaczył też, że jest tu zupełnie inne postrzeganie kolei regionalnych. Z perspektywy Metropolii Poznańskiej, kolej to jest dobrodziejstwo dojazdu do centrum miasta bez korków. Bardzo dobrze to się sprawdza. Wydawało się, że kolej, która pozwala wyjść z domu i w 5/8 minut dojść do przystanku kolejowego lub dojechać rowerem to jest dobrodziejstwo. Okazuje się, że z perspektywy tutaj zebranych to przekleństwo. W ogóle nie są dostrzegane tu zalety tego „trochę większego tramwaju”. Wybierany jest tu inny model życia. Być może ta perspektywa metropolitalna jest trochę złudna. Na całym świecie kolej szynowa w metropoliach odgrywa ogromną rolę. Marszałek podkreślił, że Sejmik to ciało kolegialne, dlatego dobrze, że radni usłyszeli te dzisiejsze głosy. Zdaniem mówcy losy tej kolei rozstrzygną się w niedalekiej przyszłości.

Ad 4. Zamknięcie posiedzenia.

Wobec wyczerpania porządku obrad, Przewodnicząca Sejmiku Województwa Wielkopolskiego **Małgorzata Waszak-Klepka** zamknęła LX Nadzwyczajną Sesję Sejmiku Województwa Wielkopolskiego.

Protokół sporządził:

Patryk Szczechowiak