

**Protokół Nr 7/25
z posiedzenia Komisji Infrastruktury i Rozwoju
Rady Powiatu we Włocławku
z dnia 28 sierpnia 2025 roku**

1) Otwarcie obrad

Pani Anna Maria Jabłońska – Przewodniczący Komisji w dniu 28 sierpnia 2025 r. o godzinie 9:00 otworzyła obrady Komisji Infrastruktury i Rozwoju. Powitała radnych oraz zaproszone osoby: Pana Romana Gołębiewskiego, Pana Karola Matusiaka – Wicestarostę, Panią Małgorzatę Kręcicką – Sekretarza Powiatu, Panią Jolantę Grauman – Naczelnika Wydziału Komunikacji, Panią Magdalenę Kubczak – Głównego specjalistę w Wydziale Administracji Architektoniczno – Budowlanej.

Lista obecności zaproszonych osób stanowi załącznik nr 1 do protokołu.

2) Stwierdzenie quorum

Przewodnicząca Komisji stwierdziła, że w obradach bierze udział 5 radnych, co stanowi wymagane quorum, a zatem obrady są prawomocne.

Lista obecności radnych stanowi załącznik nr 2 do niniejszego protokołu.

3) Przyjęcie porządku obrad

Przewodnicząca Komisji poinformowała, że członkowie komisji otrzymali porządek obrad w brzmieniu:

Porządek obrad:

- 1) Otwarcie obrad Komisji.
- 2) Stwierdzenie quorum.
- 3) Przyjęcie porządku obrad.
- 4) Przyjęcie protokołu nr 6/25 z dnia 8 lipca 2025 r.
- 5) Wyrażenie opinii w sprawie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na objęcie akcji w podwyższonym kapitale zakładowym spółki akcyjnej pod firma Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy we Włocławku.
- 6) Informacja w sprawie realizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Włocławskiego.
- 7) Informacja o wydanych pozwoleniach i przyjętych zgłoszeniach za I półrocze 2025 r.
- 8) Informacja w sprawie realizacji zadania pn.: „Budowa nowego boiska wielofunkcyjnego o wymiarach pola gry 20 m x 40 m wraz zadaszeniem o stałej konstrukcji przy Zespole Szkół im. Marii Grodzickiej w Lubrańcu – Marysinie”.
- 9) Sprawy różne.
- 10) Zamknięcie obrad Komisji.

Przewodnicząca Komisji zapytała radnych, kto jest za przyjęciem porządku obrad?

Wyniki głosowania:

Za – 5

Przeciw – 0

Wstrzymało się – 0

Na podstawie przeprowadzonego głosowania Przewodniczący Komisji stwierdziła, że komisja przyjęła porządek obrad.

Porządek obrad stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

4) Przyjęcie protokołu nr 6/25 z dnia 8 lipca 2025 r.

Przewodnicząca Komisji poinformowała, że z ostatniego posiedzenia komisji został sporządzony protokół, który był do wglądu w Wydziale Zarządzania, Administracji i Bezpieczeństwa. Przewodnicząca zapytała radnych czy mają uwagi do protokołu?

Radni nie wnieśli uwag.

Przewodnicząca Komisji zapytała radnych, kto jest za przyjęciem protokołu?

Wyniki głosowania:

Za – 5

Przeciw – 0

Wstrzymało się – 0

Na podstawie przeprowadzonego głosowania Przewodnicząca Komisji stwierdziła, że komisja przyjęła protokół nr 6/25 z dnia 8 lipca 2025 r.

5) Wyrażenie opinii w sprawie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na objęcie akcji w podwyższonym kapitale zakładowym spółki akcyjnej pod firma Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy we Włocławku.

Przewodniczący Komisji w związku z brakiem głosów w dyskusji, zapytała radnych, kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem projektu uchwały?

Wyniki głosowania:

Za – 5

Przeciw – 0

Wstrzymało się – 0

Na podstawie przeprowadzonego głosowania Przewodniczący Komisji stwierdziła, że komisja pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały.

Projekt uchwały Rady Powiatu we Włocławku w sprawie wyrażenia zgody na objęcie akcji w podwyższonym kapitale zakładowym spółki akcyjnej pod firma Kujawsko – Pomorski Transport Samochodowy we Włocławku stanowi załącznik nr 4 do protokołu.

6) Informacja w sprawie realizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Włocławskiego.

Przewodniczący Komisji otworzyła dyskusję.

Radny Zygmunt Wierzowiecki zapytał, jaki jest wynik ekonomiczny, ile dokłada się środków finansowych czy też zyskuje się na transporcie publicznym w skali roku?

Starosta Włocławski stwierdził, że odpowie na zadane pytanie, przy czym nie będzie to informacja co do grosza. Sprawozdanie z realizacji planu nie dotyczy spraw finansowych. Na tę chwilę powiat realizował zadania na siedmiu liniach. Kwota, którą dopłaca się do transportu, to jest kwota ok. 800 tysięcy zł w skali roku na siedmiu liniach. Szczegółowe wyliczenia radnym zostały już przedstawiane na poprzednich obradach Komisji, gdzie było sprawozdanie, było także zapytanie pana radnego Wojciecha Zawidzkiego. W tym rozliczeniu, które panu radnemu, także można udostępnić pozostałym radnym, jest rozliczenie poszczególnych, 7 linii i kosztów, które są na tych poszczególnych linach ponoszone. To wyliczenie będzie nieaktualne w przypadku realizacji zamierzeń, które chce się uruchomić od 1 stycznia 2026 roku, gdy na terenie powiatu będzie funkcjonować 25 linii organizowanych przez powiat. Będą linie, do których dopłacać będzie się wymagane 10% wartości wozokilometra, bo to wymaga dofinansowanie Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i one będą ekonomiczne, ale szereg linii będzie na pewno niedochodowych i tutaj należy się liczyć z kosztami, które będzie trzeba ponieść realizując transport publiczny. Pan starosta nie zna samorządów, które na transporcie publicznym zarabiają a zresztą nie można na transporcie publicznym zarabiać i praktycznie wszystkie samorządy w Polsce, czy to miejskie, powiatowe czy gminne, jeżeli transport publiczny organizują i decydują się na realizację tego zadania, do tych rozwiązań muszą dopłacać. Są starania, aby ta dopłata była jak najmniejsza, natomiast podkreślić

należy, że realizuje się ważne zadanie społeczne, komunikację szkół powiatowych. W tej chwili Brzeskiej strefy gospodarczej a od 1 stycznia 2026, rozwiązanie wielu kompleksowych spraw transportu zbiorowego na terenie powiatu, likwidacji białych plam, co będzie wiązało się z pewnymi kosztami a na dzisiejszy ich do końca pan starosta określić nie potrafi. Nie ma takiej osoby, która jest to w stanie określić. Na tych istniejących 7 liniach jest to kwota rocznie około 800 tysięcy złotych dopłaty. Natomiast ten rachunek nie może być stricte tabelkowy, bo na pewno ten darmowy transport dla uczniów przekłada się na nabór w szkołach powiatowych a to znowu powoduje wzrost subwencji, która wpływa do budżetu powiatu, także ten rachunek tutaj nie jest taki oczywisty. Jest bardziej pozytywny niż to, co przekazują tabelki. Natomiast ta kwota w ocenie starosty też nie stanowi jakiegoś wielkiego wkładu, oczywiście każdy by chciał, żeby to było zero, ale w przypadku transportu publicznego jest to nie realne.

Radny Mariusz Bładoszewski powiedział, że czas pokaże jakie będą koszty, jaki będzie efekt. Radny zadał pytanie – ile jest czasu na analizę? W jakiś sposób będzie się obserwować ten transport i analizować zmiany tych linii, bo pewnie to było przeanalizowane przez jakąś instytucję, która ma wiedzę na temat tego transportu i te trasy zostały przeanalizowane, i tak zrobione, żeby korzystało z nich jak najwięcej mieszkańców. Czy jest szansa, że gdyby, były informacje odnośnie zmian linii, zmian kursów, to w trakcie będzie można to analizować i zmieniać?

Starosta Włocławski powiedział, że pytanie jest zasadne, ale odpowiedź na to jest bardzo złożona i skomplikowana. Złożono trzy wnioski o dofinansowanie na zakup autobusów. Jeden wniosek na autobusy hybrydowe, dwa wnioski na autobusy elektryczne. Łącznie jest to osiem autobusów hybrydowych, czyli niskoemisyjne, które już są odebrane, czyli łącznie 26 autobusów, w tym 18 autobusów elektrycznych, czyli zeroemisyjnych. Otrzymuje się na to 90% dofinansowania netto, odzyska się Vat, więc koszty tych autobusów, to jest około 78% wartości. W momencie złożenia wniosków na autobusy trzeba było wskazać już konkretne linie i konkretne ilości kilometrów, które na tych liniach będzie się przejeżdżać przy założeniu, że każdy autobus w roku musi przejechać minimum 70 000 kilometrów. To były podstawowe założenia tego projektu i trzeba było to spełnić. Takie wnioski zostały złożone. Te wszystkie linie uzgadniane były i w Starostwie Powiatowym, i ze wszystkimi władzami gmin. Były uzgadniane także rozkłady jazdy. Na pewno na tych rozkładach rozpocznie się transport od 1 stycznia 2026 roku. Do momentu rozliczenia umowy autobusów nie można dokonywać w tym aspekcie żadnych zmian. Czy CUPT będzie wyrażało zgodę na zmiany w tym zakresie? Starosta uważa, że tak. Można to robić później w trakcie realizacji. Drugim aspektem bardzo ważnym w tej dziedzinie jest to, że na jesieni tego roku ma się zmienić diametralnie ustawa o transporcie zbiorowym. Takie są założenia, że taka ustawa ma być przyjęta, która zakłada, że już nie wojewoda będzie instytucją analizującą wnioski, dofinansowującą, tylko te kompetencje przekazane zostaną do marszałka. W projekcie tej ustawy zapisane jest to samo dofinansowanie. Bardzo ważna rzecz w tej ustawie zapisana, odwrócona kolejność priorytetów wniosków. Do tej pory pierwszeństwo o dofinansowanie miały gminy. Jeżeli zostały „załatwione” wnioski gminy, to dalej były powiaty, na końcu województwa. W projekcie ustawy jest odwrotnie, że priorytetowo będą traktowane linie wojewódzkie, później powiatowe i później gminy. Te wszystkie rzeczy się na siebie nakładają i także czynnik ekonomiczny. Na pewno minimum kilometrów każdym autobusem „przejechać” trzeba będzie. Pan starosta nie da gwarancji, że CUPT pozwoli te rozkłady zmieniać. Starosta ma nadzieję, że tak. Czy pozwoli wykorzystywać te autobusy na inne linie, ewentualnie utworzone – nie wiadomo. To jest kwestia zapytania CUPT-u po realizacji umowy, czy zdecyduje się powiat na zakup następnych i podobnych rzeczy. Jeszcze bardzo ważny element związany z nową ustawą o transporcie zbiorowym, o zmianie zasad finansowania. Tu nawet rozmawia się od jakiegoś czasu z panią naczelnik, żeby rozpocząć prace nad Powiatowym Planem Transportowym. Jest projekt ustawy, który mówi, że ten transportowy będzie przyjmowany na szczeblu wojewódzkim, więc jaki jest sens w tym momencie rozpoczynać powiatowy plan transportowy. Od 1 stycznia 2026 roku, jeśli wejdzie ta ustawa, on nie będzie obowiązywał. Zapytań jest wiele. Będzie się na te potrzeby reagować. Musi na to wszystko wyrazić zgodę instytucja dofinansowująca zakup autobusów. Starosta nie chce się wypowiadać za tę instytucję. Do tego jeszcze czynnik ekonomiczny i możliwość otrzymania dofinansowania. Tutaj już to nakłada się na pytanie pana radnego Z. Wierzowieckiego - ile jako powiat będzie się w stanie do transportu dopłacać? Nawet

pojawiał się taki pomysł na sesji, żeby rozesłać ankiety po mieszkańcach, gdzie są autobusy i o której godzinie. Mieszkańcy chcieliby w każdej miejscowości i co pół godziny. Należy rozważyć tutaj wszelkie czynniki ekonomiczne. Starosta zaznaczył tylko, że w planie, który jest w tych projektach, rocznie chce się wykonywać 2,5 mln km. Więc to już jest ogromna liczba, którą od 1 stycznia 2026 r. planuje się uruchomić. Ewentualne zmiany trzeba uzgodnić z CUKT-em i rozważać czynniki ekonomiczne. To, co ważne w projekcie ustawy zapisana jest taka sama kwota dofinansowania do wozokilometra, 3 zł. Będzie nowe wyliczenie wozokilometru związane z tym, że po raz pierwszy będzie się jeździć autobusami elektrycznymi, nowymi, gdzie są koszty amortyzacji, utrzymania. W związku z tym mówi się, że wozokilometr elektryczny jest o połowę tańszy, natomiast na pewno dojdą koszty utrzymania tych nowych autobusów. Także w jakiś sposób ekonomiczny to się zgodzi. Jeszcze jedna ważna rzecz – rada na jednym z poprzednich posiedzeń przyjęła bardzo korzystne ceny biletów. To jest 150 zł bilet normalny, 75 zł ulgowy dla całego powiatu. To także ma bardzo znaczący wpływ na ostateczny wynik ekonomiczny i to jakim bilansem się ten transport odbędzie. Jeżeli będzie się chciało utrzymywać tak preferencyjne ceny biletów, to nie potrzeba wielkiego księgowego, żeby wiedzieć, że ta dopłata będzie większa. Jeżeli zdecyduje się na podwyżkę cen biletów, to dopłata będzie mniejsza, natomiast też mniejsze będzie zadowolenie społeczne. To jest oczywiste, tak jak w każdej innej dziedzinie życia.

Radny Jan Ambrożewicz zapytał czy przewidywany jest udział w zapewnieniu wykluczenia tych białych plam transportowych na terenie powiatu, wykorzystanie transportu prywatnego firm, które w tej chwili funkcjonują? One też stanowią o tym, czy mieszkańcy mają dostęp do przyjazdów do miasta w celu poruszania się, załatwiania spraw. Natomiast w historii zdarzało się, i radny sam korzystał, że mimo, że prywatne firmy nie dostawały złotówki dotacji, bilety były niższe, jak instytucje, które miały subwencje. W Chodczu było to 50 gr różnicy, ale było na korzyść prywatnej firmy. Firma zbankrutowała, ponieważ twierdzi, że jest nie równy dostęp do rynku i nie może konkurować z firmami, które mają dotacje, ukrytą dotację, bo fizycznie do tego typu środków powinna mieć każda firma, która jest zarejestrowana i spełnia wymogi formalno-prawne, przynajmniej mogłaby się ubiegać. Czy ona, by dostała tę dotację, spełniała warunki, to już jest inna sprawa. Radny zapytał czy ewentualnie przewiduje się udział innych firm w celu wykluczenia komunikacyjnego?

Starosta Włocławski powiedział, że dotacja z funduszu autobusowego skonstruowana jest od wielu lat tak, że dotacją dla samorządu, czy to gminy, powiatu, czy województwa na linie odpowiednio gminne, powiatowe i wojewódzkie, ma być to utrzymane w nowych zasadach, z odwróceniem priorytetów tych przejazdów i to samorząd po otrzymaniu tej dotacji bądź, po zorganizowaniu linii, bez tej dotacji, bo przecież może organizować linie, bez tej dotacji, decyduje, w jakiej formule zleca realizację przejazdów na danych liniach. Do tej pory powiat włocławski zlecał na liniach powiatowych KTPS – owi korzystając z zapisu w ustawy o transporcie zbiorowym, gdzie pozwalano zlecać tej jednostce do limitu rocznych wydatków 1 mln euro bądź 300 tysięcy km. Powiat mieścił się w przesłance 1 mln euro i takiego zlecenia dokonywało się. Można było się zdecydować na ogłoszenie otwartego przetargu i w tym przetargu mogła wystartować każda firma. Ta współpraca z KPTS-em, także z rozliczeniem tego wniosku, układała się dobrze i takie rozwiązania były tutaj stosowane. Nie chciało się też tego przedsięwzięcia rozdrabniać i ryzykować jakości realizacji tego wśród innych firm. Inne firmy mogły prywatnie na wszelkich komercyjnych zasadach czy to KPTS- y rozumując go jako podmiot prywatny, czy firmy transportowe, organizować linie. Oczywiście musiały uzyskać zgodę na linię powiatową powiatu, wojewódzką - województwa i tym podobne rzeczy, i jeździć. Te siedem linii, o których mówił pan starosta, rozwijają się do 25. Tutaj znowu było kilka rozwiązań. Można było ogłosić stricte otwarty przetarg. Natomiast to było niemożliwe do realizacji z punktu widzenia projektu, bo wybudowano już stacje ładujące autobusy. One są w siedzibie KTPS-u i projekt został w ten sposób napisany, że będzie się chciało zlecać ten transport KPTS -owi z jednego podstawowego powodu. Ten przetarg trzeba byłoby ogłaszać w perspektywie corocznej i co by było, jakby co roku zmieniał się wykonawca realizujący zadania na terenie powiatu? KPTS zapewnia pewną solidność, współpracę samorządową. Przy 2,5 mln km na pewno nie zmieściłoby się w progu 1 mln euro. Dlatego też podmiot wewnętrzny i możliwość zlecenia przejazdów KPTS- owi na podstawie spółki inhausowej

i tym podobnych spraw. To też nie jest tak, że i te ceny KPTS- u w porównaniu z konkurencją są dla powiatu dość przyjazne. One muszą być rozliczone i od kilku lat od nawet uzgodnionej ceny umownej na początku przyszłego roku zawsze otrzymuje się zwrot, bo KPTS musi się wszelkich kosztów rozliczyć, może skalkulować tylko rozsądny zysk, ok. 10% a na całej reszcie musi wykazać się kosztami. Czy prywatne podmioty będą jeździć poza liniami powiatu, tego starosta nie wie. Na swój transport zbiorowy powiat wykonuje te ruchy o zleceniu w ramach spółki inhausowej KPTS- owi będzie to kontynuowane, bo ten projekt ma swoją trwałość i minimum 5 lat autobusy muszą jeździć i starosta nie wyobraża sobie sytuacji, żeby co roku zmieniać wykonawcę. Jeszcze w związku z tym, że te ładowarki trzeba by było przestawiać i trafostacje. Teoretycznie jest to możliwe, że co roku 20 ładowarek i 2 trafostacje będzie się przewozić w inne miejsce, uzgadniać z energetyką nowe warunki, nowe przyłącze, ale energetyka przyłącze też wykonuje 7 czy 8 miesięcy, więc tu innej możliwości nie było. W ocenie starosty współpraca z KTPS – em układa się dobrze. Jeżeli chodzi o firmy prywatne, w nowej ustawie ma wejść wymóg, że przy transporcie zbiorowym będą mogły funkcjonować autobusy, nie starsze niż 20 – letnie. Starosta nie wie, jaka flota podmiotów na terenie powiatu funkcjonuje i czy są w stanie ten zapis ustawy spełnić.

Radny Zygmunt Wierzowiecki zapytał, jak wygląda dystrybucja sprzedaży biletów miesięcznych? Czy można je zakupić w autobusie i czy bilety te sprzedaje kierowca? Bilet miesięczny kosztuje 150 zł, młodzież szkolna jest zwolniona z opłat i seniorzy, oraz emeryci. Czy jest jakaś kamera koło kierowcy, że jak wchodzi pasażer, to jest widoczny? Czy to jest na zasadzie ogólnego zaufania? Czy są jakieś kontrole?

Starosta Włocławski powiedział, że sprzedaż biletów realizuje KTPS zgodnie z uchwałą Rady Powiatu we Włocławku. Są to bilety jednorazowe, jak i miesięczne. Uczniowie szkół z terenu powiatu korzystają z przyjazdów za darmo, jak i seniorzy na 7 liniach. Zasady utrzymane zostaną na 25 liniach, bo ta uchwała w tym zakresie nie została zmieniona. Za dystrybucję odpowiada KTPS i kierowcy. Zdarzały się doraźne kontrole realizowane przez powiat. Ich dużo nie ma ze względu na to, że tych linii dużo nie funkcjonuje. W przypadku uruchomienia większej liczby kursów będą starania, aby takie kontrole też przeprowadzać, ale to też wymaga pewnej logistyki i przygotowania tego. Zdecydowana liczba, na pewno ponad 90% osób, które korzystają z tych przyjazdów, są to bilety miesięczne, które weryfikowane są przez kierowców na danych liniach. W przypadku strefy są to często bilety wykupowane przez firmy działające na terenie strefy, jako zachęta dla pracowników. W przypadku linii szkolnych są to przede wszystkim uczniowie, którzy i tak jeżdżą za darmo. Jeżeli ten transport zostanie rozbudowany, trzeba będzie rozbudować element kontroli dochodów związanych ze sprzedażą biletów. Nad tym rozwiązaniem nie było podjętej pracy. Jest jeszcze kilka miesięcy, w związku z tym, że teraz jest kilka innych wyzwań związanych z uruchomieniem tego transportu i należy się zastanowić czy to będzie firma zewnętrzna, czy siłami wydziału – raczej nie. Wynajęcie firmy zewnętrznej wiąże się z kosztami, natomiast trzeba będzie dokonać analizy, czy te koszty tej firmy zniwelują ewentualne jakieś nieprawidłowości, które jak w każdej dziedzinie życia się pojawiają. W tej chwili nie było to realizowane przez firmę zewnętrzną. Autobusy strefowe to przede wszystkim bilety miesięczne wykupowane przez pracodawców, a autobusy łączące powiatowe szkoły, to przede wszystkim darmowe przejazdy uczniów, więc za bardzo tych elementów do kontroli nie było.

Radny Jan Ambrożewicz powiedział, że są kasy fiskalne i sami dbają o to, żeby je prowadzić zgodnie z prawem. Radny porusza się autobusami i ciężko się na ten temat wypowiadać, ponieważ rzeczywiście jest potrzebna, jakby dogłębna analiza tego problemu, ponieważ autobusy to nie mają tylko jeździć i wozić powietrze, tylko mają wozić ewentualnie osoby, które będą chciały z tego korzystać. Radny mówił już poprzednio, że z rozmów z kierowcami wynika, że jeżdżą cały dzień i zabierają szczególnie po terenach, gdzie te osoby tam niby mają wsiadać, i wsiada jedna osoba. Jest polowanie na praktycznie pasażera autobusu, natomiast jest problem przynajmniej na tych głównych kierunkach z godzinami, które są nieatrakcyjne dla firm, które zajmują się przewozem. Radny zapytał, kto ma wpływ na to w jakich godzinach te autobusy funkcjonują. Ok. 90% pasażerów, to są osoby, które są zwolnione, czyli emeryci, albo dzieci, które chodzą do szkoły. Natomiast biorąc pod uwagę system pracy, który w tej chwili funkcjonuje i godziny pracy to, jak radny rozmawia ze swoimi mieszkańcami, to ciężko korzystać z transportu publicznego i dojechać

i np. pracować w Anwilu. Przyjeżdża się na dworzec i z dworca jeszcze trzeba ileś kilometrów jechać drugim transportem, czyli trzeba wyjeżdżać o 2 w nocy i wracać na godzinę 20 do domu. To jest mankament tego transportu zbiorowego. Radny rozumie, że są już zakupione autobusy. Radny z racji swojego zawodu, jeździ po drogach i widzi piękne autobusy, które jeżdżą po drogach 3 metrowych albo drogach gruntowych i jest pytanie, czy to jest sens i logika, żeby tak duży autobus, z taką ilością miejsc przewozowych, jeździł po takich drogach? Czy ewentualnie nie powinna być prowadzona analiza potrzeb i powinny być zakupione autobusy o mniejszej ilości osób, które by funkcjonowały na tych liniach, gdzie wsiada 8 albo 10 osób? Jeżeli jeździ autobus, który może zabrać 60 albo 80 osób po drogach gminnych, które są przystosowane do jazdy 30 km/h i tonażu 5 ton, to taki autobus waży trochę więcej. Te drogi po kilku latach funkcjonowania autobusów są zdewastowane, a efekty są takie, że koszty funkcjonowania tego transportu są niestety nieadekwatne do korzyści. Radny zdaje sobie sprawę, że jest to dobry pomysł, że powinna być możliwość funkcjonowania mieszkańców, życia i dojazd do ważnych spraw. Radny zna przykład z ul. Królewickiej, gdzie pani przyjechała do lekarza, lekarz przyjmował dość długo i powstał problem z powrotem do domu, bo już nie kursował autobus. Radny rozumie, że powiat nie jest w stanie wszystkich potrzeb zapewnić i spełnić wszystkich żądań, ale te rzeczy, które są możliwe, powinno się uwzględnić. Radny nie namawia do rzeczy, które tutaj by powiat zrujnowały, bo to są pieniądze, ale ponieważ to są pieniądze społeczne, te pieniądze powinny być tak wydatkowane, żeby były korzyści przed wszystkim dla mieszkańców i żeby powiat za dużo tych środków finansowych nie dokładał. Jest to prawo popytu i podaży, i rachunek finansowy.

Przewodniczący Komisji powiedziała, że te godziny przyjazdu autobusów mogłyby być dopracowane przez radnych. W gminie, z której pochodzi radna, jest wiele pytań czy mieszkańcy, bądź radni mają wpływ, jeżeli chodzi o godziny przyjazdów autobusów.

Starosta Włocławski stwierdził, że zgadza się z tym, co powiedział radny J. Ambrożewicz w sensie transportu zbiorowego, bo to jest właśnie istota problemów transportu zbiorowego. Społeczeństwo oczekuje, żeby autobusy przejeżdżały przez każdą miejscowość, przez najmniejszą drogę. Są przykłady linii, które próbowało się uruchamiać, gdzie było mnóstwo telefonów tutaj na przykład na linię szkolną od Chocenia do Kowala. Dokonało się analizy po roku i okazało się, że autobusem jeździ jedna osoba, albo wcale, a telefonów było mnóstwo. Tworząc te linie, starano się podchodzić zdroworozsądkowo i łączyć główne miejscowości powiatu włocławskiego z miastem i z większymi miejscowościami. Wszelkie rozkłady jazdy były przekazane i były spotkania z wójtami i burmistrzami, były przekazane także radnym. Ewentualne uwagi mogły być składane i te, które były złożone zostały naniesione. Żaden wniosek radnego, żaden wniosek wójta, burmistrza, władz nie został odrzucony i na takiej ilości aplikowano do CUPT-u. Życie napisze swoje scenariusze i starosta ma nadzieję, że CUPT pozwoli to zmieniać. Natomiast transport publiczny ma też to do siebie, że linia jedzie przez kilkadziesiąt miejscowości i każdy chciałby, żeby te minuty w tej miejscowości były idealnie dopasowane. Najważniejsze, aby ten transport na odpowiednie godziny przede wszystkim komunikował z miastem Włocławek od 1 stycznia 2026 r., aby także komunikował pomiędzy powiatowymi szkołami na główne godziny odwozów i to uzgodnione jest ze wszystkimi dyrektorami szkół i także uzgodnione z firmami z Brzeskiej Strefy Gospodarczej, na którą i o której mają odjeżdżać. Jeżeli pojawią się jakieś rzeczy do zmiany, to będzie się je zmieniać, natomiast te rozkłady jazdy są w przestrzeni publicznej od bardzo dawna i będzie się w odpowiednim momencie reagować. Natomiast na rozkład nie można też patrzeć przez pryzmat jednej miejscowości, tylko przez pryzmat całej linii, także przez pryzmat 25 linii, bo także są linie, które mają się zazębiać w ten sposób, że wysiadając z jednego autobusu, wsiada się w drugi i gdzieś się przejeżdża. Starosta nie pamięta wniosku gminy, radnego w konsultacjach, żeby został odrzucony. Do starosty docierają różne sygnały, żeby np. autobus był 6 minut wcześniej itd. W taki sposób transportu zbiorowego zorganizować się nie dało. Jeżeli to jest logiczne i da się to połączyć z całym systemem, to jest dobrze. Trzeba pamiętać jeszcze, żeby zapewnić logistykę tych 25 autobusów. To jest rola firmy transportowej. Starosta zgadza się w 100% z radnym J. Ambrożewiczem. Linie zakładają połączenie głównych miejscowości w powiecie włocławskim. Pewnie będą jeszcze miejsca na drobne zmiany, drobne analizy, rozkładów. Też należy podejść do tego zdrowo – rozsądkowo, rozważyć, ile tych linii, do jakich miejscowości, aby ten rachunek

finansowy, z punktu widzenia powiatu, był możliwy do zaakceptowania. Każde 100 tysięcy zł, czy każdy 1 mln zł dołożony więcej do transportu publicznego (bardzo ważnej dziedziny życia), to jest 1 mln zł mniej na inne zadania, tak zresztą, jak z całym budżetem powiatu.

Radny Wojciech Zawidzki powiedział, że trudno pogodzić wolny rynek z socjalną usługą transportu publicznego. Radny doświadczył kiedyś, jak były ustalone ceny biletów, równe dla transportu publicznego i prywatnego, to i tak publiczny przegrywał, bo prywatny wyprzedzał 15 minut szybciej i ustawiał rozkład jazdy, i wybierał pasażerów. Tutaj jest dylemat - dać usługę obywatelom, a jednocześnie wypełnić jakąś tam rolę trochę gospodarczą. Po jakimś czasie byłoby dobrze przeanalizować poszczególne kursy. Bardziej opłacałoby się wynająć taryfę dla tych przewozów niż transport, który był podpisany. Należy przeanalizować, które kursy są ekonomiczne i słuszne, potrzebne, a nie tylko utrzymywania dlatego, że tam gdzieś jedna osoba, czy dwie przejadą. Powiat nie spełni wymogów konkurencji prywatnego transportu. Tu nie ma szans, bo są inne zasady podejścia, inne przesłanie tego transportu.

Starosta Włocławski powiedział, że transport publiczny nie jest biznesem z punktu widzenia powiatu, tak jak cała reszta zadań powiatu. Starosta obserwuje autobusy w jakim obłożeniu jeżdżą. Na przykład autobusy na liniach Chodecz są przeładowane, podobnie, jak z Fabianek. Są linie, w których jadą 4 osoby. Natomiast ten mieszkaniec dla powiatu jest równouprawnionym mieszkańcem, dlatego też będą linie, które będą ekonomicznie wychodzić na zero, będą takie, do których znacząco trzeba dołożyć. Dlatego też zdrowo-rozśądkowo starano się „przejechać” przez główne miejscowości powiatu, przez siedziby gmin itp. Ta ekonomika będzie różna przy każdej linii. Ktoś kiedyś mądrze powiedział i niech to będzie takim podsuwaniem dyskusji, ile się dopłaca do transportu publicznego? Tyle ile się chce. Rada powiatu i zarząd powiatu swoją mądrością muszą rozważyć, ile tych linii, ile kursów można uruchomić, patrząc kompleksowo przez cały powiat, ile w stanie powiat jest dofinansować. Natomiast z racji tego, że pojawiła się możliwość zakupu tych autobusów, podniesienia komfortu za 7% - 8% wartości, zdecydowano się na to rozwiązanie. W tej chwili bilet z Izbicy Kuj. kosztuje na przykład 330 zł. Planuje się, żeby on kosztował 150 zł, chyba z Chodcza 280 zł. Jest to ogromny ukłon w stronę mieszkańców, ale taka też jest rola każdego samorządu, w tym samorządu powiatowego.

Przewodniczący Komisji zapytała radnych, kto jest za przyjęciem informacji?

Wyniki głosowania:

Za – 5

Przeciw – 0

Wstrzymało się – 0

Na podstawie przeprowadzonego głosowania Przewodniczący Komisji stwierdziła, że komisja przyjęła informację.

Informacja w sprawie realizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Włocławskiego stanowi załącznik nr 5 do protokołu.

7) Informacja o wydanych pozwoleniach i przyjętych zgłoszeniach za I półrocze 2025 r.

Przewodniczący Komisji otworzyła dyskusję.

Radny Mariusz Bładoszewski zadał pytanie w sprawie liczby wydanych pozwoleń na budowę w porównaniu do półrocza 2024 roku?

Pani Magdalena Kubczak poinformowała, że są to porównywalne wielkości wydanych pozwoleń na budowę, ponieważ w I półroczu 2024 było wydanych 370 pozwoleń na budowę, łącznie z tymi odmawiającymi udzielenia oraz umarzającymi postępowanie. W 2025 r. jest 366. Zgłoszeń budowy jest nieco mniej niż w I półroczu 2024 a to dlatego, że zmieniło się prawo budowlane i część inwestycji jest zwolniona z uzyskania pozwoleń na budowę, także ta liczba została o to zmniejszona. Przede wszystkim stawy są zwolnione do 1000 m² powierzchni, budynki gospodarcze dla rolników do 150 m² są zwolnione z uzyskania pozwoleń, więc dlatego ta liczba się tu zmniejszyła.

Radny Mariusz Bładoszewski zapytał, w których gminach jest najwięcej zgłoszeń, pozwoleń na budowę? Radny zapytał czy pani Magdalena ma wiedzę i informacje związane z planem

zapropowania przestrzennego, które tworzą teraz gminy. Na jakim etapie są gminy? Kiedy te prace będą zakończone?

Pani Magdalena Kubczak poinformowała, że jeżeli chodzi o ilość wydanych pozwoleń na budowę na poszczególne gminy, to najwięcej wydaje się na gminę Brześć Kuj., Fabianki, Włocławek. Reszta gmin to są takie sporadyczne, zwykle rolnicy - rozbudowa gospodarstwa, budowa nowych budynków. Jeżeli chodzi o drugie pytanie, to plan ogólny gmin miał wejść do końca tego roku. Prawdopodobnie są przedłużone o pół roku do 2026 roku, ale nie ma jeszcze takiej informacji na jaki etapie są poszczególne gminy.

Informacja o wydanych pozwoleniach i przyjętych zgłoszeniach za I półrocze 2025 r. stanowi załącznik nr 6 do protokołu.

8) Informacja w sprawie realizacji zadania pn.: „Budowa nowego boiska wielofunkcyjnego o wymiarach pola gry 20 m x 40 m wraz zadaszeniem o stałej konstrukcji przy Zespole Szkół im. Marii Grodzickiej w Lubrańcu – Marysinie”.

Przewodniczący Komisji w związku z brakiem głosów w dyskusji, zapytała, kto jest za przyjęciem informacji?

Wyniki głosowania:

Za – 5

Przeciw – 0

Wstrzymało się – 0

Na podstawie przeprowadzonego głosowania Przewodniczący Komisji stwierdziła, że komisja przyjęła informację.

Informacja w sprawie realizacji zadania pn.: „Budowa nowego boiska wielofunkcyjnego o wymiarach pola gry 20 m x 40 m wraz zadaszeniem o stałej konstrukcji przy Zespole Szkół im. Marii Grodzickiej w Lubrańcu – Marysinie” stanowi załącznik nr 7 do protokołu.

9) Sprawy różne.

Przewodniczący Komisji zapytała radnych czy chcieliby zgłosić wnioski, oświadczenia?

Radny Wojciech Zawidzki powiedział, że zbliża się czas projektowania budżetu na rok 2026. Temat, który radny chciałby przedstawić bardziej jest odpowiedni dla komisji zdrowia, a dotyczy domów pomocy społecznej. Po obejrzeniu DPS w Kowalu i Wilkowiczkach, radny chciałby, małymi krokami, w ramach możliwości finansowych, doposażyć pomieszczenia dla mieszkańców. DPS w Kowalu poszedł do przodu i chyba z dwa piętra ma dosyć względne, tak w stylu mieszkania stworzony. W DPS Wilkowiczki jest gorzej. Radny nie chciałby krytykować. Wyposażenie pokoi dla mieszkańców jest jakby sprzed wielu lat. Przy osobach starszych, niepełnosprawnych, potrzebne byłby lepsze warunki. Radny wystąpił z indywidualną prośbą a jeżeli by to nie przeszkadzało komisji zdrowia, by zobaczyła warunki. Radnemu nie chodzi o to, żeby naruszać budżet i naraz wszystko robić, ale małymi krokami, w ciągu 2- 4 lat, żeby te warunki socjalne w tych pomieszczeniach mieszkalnych, w tych pokojach trochę zmienić na współczesne bardziej, a jednocześnie zgodnie z wymogami.

Radny Jan Ambrożewicz wyraził nadzieję, że będzie to zapisane w protokole i dyrektora Domu odczyta tą informację, którą pan Wojciech Zawidzki powiedział. Nikt nie musi o tym przypominać, nie musi komisja jeździć i sprawdzać, chyba jest taka rola dyrekcji. Jest tam siła fachowa w postaci dyrektora i zastępcy dyrektora, dość duża. Te osoby są z wieloletnim doświadczeniem, jeżdżą na wszystkie kursy, spotkania, podnoszenie kwalifikacji po całej Polsce, czyli mają porównania, jak inne domy pomocy funkcjonują. Natomiast, jak rzeczywiście jest tak, jak pan Wojciech Zawidzki mówi, to trzeba zwrócić uwagę i może się przyjrzeć, i udzielić jakieś drobnego upomnienia, że w sumie te instytucje nie za bardzo dbają o standard domów pomocy społecznej. Radny bronił i będzie bronił domu pomocy, bo radny pamięta, jak tam było. Jak radny zaczynał swoją karierę zawodową, to tam jeździł do domu pomocy społecznej, którego standard zatrzymał się. Wtedy dom, po remontach wrócił do przyzwoitości. Natomiast w ostatnim czasie nie był, nie wie, w jakim

jest stanie. Jeżeli jest problem techniczny z utrzymaniem budynku, to temu należy się przyjrzeć. Radny oczekiwałby, aby dyrekcja złożyła odpowiednie wnioski, odpowiednie propozycje i będzie temat rozpatrywany a nie tak, że komisja będzie tam jeździła. Dobrze, że radny zwrócił na to uwagę. Spojrzenie z zewnątrz jest najbardziej istotne, bo do wszystkiego można się przyzwyczaić, do marazmu też. Potem ocenia się, że jest bardzo pięknie, bardzo ładnie. Natomiast ktoś przyjedzie z zewnątrz to, rzeczywiście odbiera tak, jak odbiera. I to jest bardzo cenna uwaga pan radnego, który miał uwagę o tym powiedzieć. Radny myśli, że to będzie w protokole zapisane i dyrekcja odpowie w tej sprawie.

Radny Wojciech Zawidzki powiedział, że nie chciałby takich drastycznych form stosować. Przesłanie jest proste. Radny zwiedzał DPS w Kowalu, w DPS w Wilkowiczkach nie chodził po tych pomieszczeniach. Dyrektor DPS w Kowalu pokazała, jak dostosowała pomieszczenia w ramach możliwości finansowych. Radny chciałby, kiedy będzie już samotną osobą, w takim pomieszczeniu być. Osoby niepełnosprawne z racji wieku lub choroby, powinny mieć wygodne krzesło, wygodne łóżko itd. Np. w DPS w Wilkowiczkach – obiekt jest bardzo. Właściwe komisje powinny odpowiednie sprawy widzieć. Radny dał przykład osoby, która jest niepełnosprawna, porusza się o kuli. W pokoju jest łóżko, wąskie, bez żadnego uchwytu. Jeżeli osoba niepełnosprawna chciałaby usiąść, to nie ma o co się oprzeć, za co złapać. Gdyby każdy był skazany na jakieś pomieszczenie, całe życie, bez możliwości, żeby usiąść na wygodnym krześle, fotelu, czy żeby było wygodne łóżko, byłoby ciężko. Dyrektor w DPS w Kowalu małymi krokami, w miarę możliwości finansowych, zrobiła chyba dwa piętra w sposób współczesny. W DPS w Wilkowiczkach jest trochę więcej potrzeb, chyba finansowych na to, żeby przyspieszyć i zmienić wyposażenie. Radnego spojrzenie jest typowo indywidualne, osobiste. Należy patrzeć przez pryzmat wymogów. Powinno się iść w kierunku doposażenia pomieszczeń i dostosować je do współczesnych wymogów.

Radny Mariusz Bładoszewski zadał pytanie – jakie jest zapotrzebowanie w stosunku do ilości miejsc na terenie powiatu? Czy jest zainteresowanie duże w stosunku do ilości miejsc?

Starosta Włocławski powiedział, że jest chętny do dyskusji przy wielu okazjach. Pomysł komisji jest bardzo dobry. Starosta traktuje wypowiedź radnego jako cenną sugestię i potrzebę przyjrzenia się temu problemowi. Starosta osobiście się tą sprawą zainteresuje. W najbliższych dniach starosta uda się do DPS w Wilkowiczkach i tę sprawę zweryfikuje. Obecnie jest jeden dyrektor w DPS w Wilkowiczkach. Jeśli chodzi o domy pomocy społecznej, jest to zadanie własne powiatu. Powiat prowadzi te domy. Są one finansowane albo na „starych” zasadach do 2004 roku, gdzie pobyt mieszkańca finansuje Skarb Państwa, przekazuje dotacje wojewoda, jest problem z jej wysokością, jest dużo niższe od realnych kosztów, ale tak trzeba funkcjonować. W DPS w Wilkowiczkach tych osób na „starych” zasadach, jest najwięcej. Na „nowych” zasadach, część pobytu pokrywana jest z części świadczeń mieszkańca, reszta jest rekompensowana przez samorząd gminny. Do tej pory od wielu lat w powiecie włocławskim było tak, że bieżące funkcjonowanie domów pomocy społecznej i także wyposażenie tych jednostek, takie doraźne, o czym mówił radny, realizowane było w ramach tych dochodów i budżet powiatu do tych zadań bieżących nie dopłacał i tak jest to utrzymywane w ostatnich latach. Jedyną różnicą jest to, że bardzo drobną kwotę, bodajże dwa lata z rokiem przerwy dopłacało się do Domu Pomocy Społecznej w Rzeżewie, gdzie to bieżące funkcjonowanie się nie zbilansowało ze względu na specyfikę i wielkość tego domu, także sprawy kadrowe, odprawy, które w danych latach się pojawiały. To nie były duże kwoty, to były kwoty rzędu do kilkudziesięciu tysięcy złotych, które budżet powiatu do bieżącego funkcjonowania domów pomocy społecznej dopłacał. Trzeba mieć też świadomość, że jeżeli dopłaci się środki z budżetu powiatu do bieżącego funkcjonowania, czyli do wyposażenia, to w następnym roku wzrośnie koszt utrzymania mieszkańca w DPS i ten DPS stanie się mniej konkurencyjny. Były też lata, że DPS -y wypracowały nadwyżki. Zdarzały się lata, że DPS w Wilkowiczkach odprowadzał pieniądze do budżetu, nie były wielkie pieniądze, ale być może pewne sprawy takie doraźne z tych pieniędzy mogły być rozwiązane. Pewne remonty w DPS-ie, także i w Wilkowiczkach, w tym momencie się dzieją, stołówki, gdzieś tam jakieś salki, także takie sprawy mają miejsce. Zobaczysz się czy ten problem da się rozwiązać w ramach bieżącego funkcjonowania jednostki, żeby nie podnosić też kosztów jego bieżącego utrzymania. Jeśli pojawiały się inwestycje, czy to

infrastrukturalne w danym budynku, czy także mające miejsce w tym roku zakupy samochodów itp. rzeczy, to przyjęto zasadę, że jeżeli są zadania inwestycyjne, one są i były finansowane ze środków budżetu i taką ciągłość funkcjonowania powinno się utrzymać na przyszłość. Starosta zna warunki, jakie panują w pozostałych trzech domach i najsłabsze panują w Rzeżewie, ze względu na specyfikę tego domu i jest tam najwięcej do zrobienia. Najmniej jest do zrobienia w DPS w Wilkowiczkach. Ten dom starosta w najbliższym czasie odwiedzi. Jeżeli chodzi o miejsca w dps – ach, to są one 100% wypełnione. Są dps – y, gdzie jest większa rotacja z oczywistych względów. Są też dps – y, gdzie rotacja jest mniejsza. Pod względem ekonomicznym DPS w Wilkowiczkach, zdaniem starosty, powinien najlepiej sobie radzić ze względu na specyfikę osób tam przebywających, ze względu na małą rotację, ze względu na ilość osób, które w tym dps - ie przebywa. Starosta powiedział, że dokona się analizy ewentualnej, będą starania, aby pewne rzeczy rozwiązać te, które słusznie pan radny wniósł, nie dokładają środków do bieżącego utrzymania z budżetu powiatu włocławskiego, żeby nie podnosić też kosztów funkcjonowania. Starosta musi zobaczyć, jak to wygląda i to tej rozmowy się powróci. Ten dps powinien sobie finansowo poradzić ze względu na jego wielkość. Budynek jest zrobiony również pod względem termomodernizacyjnym, więc te koszty utrzymania powinny tam się bilansować i powinno „wystarczy” także na bieżące zmiany funkcjonowania, tak jak to ma miejsce w innych dps – ach. Pan starosta poinformował, że standardy pobytu w domach pomocy społecznej, co roku, nawet kilkakrotnie w roku, badane są i sprawdzane przez wojewodę kujawsko - pomorskiego i pod względem spełnienia standardów. Na pewno wszelkie normy są spełnione. Zarówno pod względem infrastrukturalnym, ale także i kadrowym dwukrotnie, bodajże w każdym roku przez wojewodę jest sprawdzane formalnie i także na miejscu. Także pod tym względem na pewno domy pomocy społecznej spełniają standardy, aby tego typu jednostki mogły funkcjonować.

9) Zamknięcie obrad Komisji.

Przewodniczący Komisji w związku ze zrealizowaniem porządku obrad w dniu 28 sierpnia 2025 r. o godzinie 10:25 zamknęła obrady komisji.

*Przewodniczący Komisji
Infrastruktury i Rozwoju*

Anna Maria Jabłońska

*Sekretarz Komisji
Infrastruktury i Rozwoju*

Mariusz Bładoszewski

*Ze Starostwa Powiatowego protokół sporządziła:
Katarzyna Dąbrowska – Czerwińska*