

MAGAZYN SAMORZĄDOWY

MONITOR

WRZESIEŃ
7/2001

ISSN 1642-0918



WIELKOPOLSKI



ZAMEK GÓRKÓW W SZAMOTULACH



Budowa autostrady wielkopolskiej rozpoczęta



FOT. ZDZISŁAW NOWICKI

Część autostrady A-2: tzw. obwodnica Poznania długości ponad 13 km budowana jest głównie ze środków PHARE. Na zdjęciu ostatnia faza montażu mostu A-7 na Dębcu w Poznaniu.

W obecności kilkuset gości przybyłych na 236 kilometr autostrady A-2 oficjalnie rozpoczęły się prace budowlane na pierwszym jej odcinku: Nowy Tomysł - Konin. Będzie to fragment najważniejszej arterii komunikacyjnej Europy i największa inwestycja Wielkopolski, dająca

REKLAMA

STUDIO PRODUKCJI TELEWIZYJNEJ

VIDART

tel. 0-607 09 58 59
tel./fax (61) 662 33 57,

Produkcja filmów reklamowych,
promocyjnych, szkoleniowych,
okolicznościowych, itp.
Authoring i zapis płyt DVD-Video.
Cyfrowa rejestracja i montaż video.
Studio graficzne, animacje.

nowe miejsca pracy i szanse dynamicznego rozwoju położonych przy autostradzie gmin. Zakończenie prac na pierwszym odcinku planowane jest do końca roku 2004.

O konieczności zbudowania w Polsce sieci nowoczesnych dróg o standardach porównywalnych z zachodnimi mówiono od dawna. Była na to szansa, bo w dobrych dla tego rodzaju inwestycji latach 1976-78 w kraju wydawano na drogi około 2 miliardów złotych rocznie. Jednak brak jednolitej koncepcji i źle rozumiana oszczędność (to znaczy korzystanie z fatalnych materiałów i przestarzałych technologii) sprawiły, że spora część tych pieniędzy poszła w błoto - dosłownie i w przenośni.

W kolejnych latach nakłady na budowę dróg znacznie się zmniejszyły, paradoksalnie - równoległe do dynamicznego wzrostu motoryzacji oraz wzrostu wymiany z zagranicą.

W roku 1991, na początku polskich przemian społecznych i gospodarczych, na nowo podjęto prace związane z budową autostrad i dróg ekspresowych. Tamte plany zakładały, że począwszy od 1994 roku, w ciągu 15 lat w Polsce powstanie około 3500 kilometrów nowoczesnych arterii komunikacyjnych.

Niestety, w połowie roku 2001 mamy zaledwie 124 kilometry autostrady z prawdziwego zdarzenia na południu Polski i rozpoczęte prace przy A-2. Jest również szansa na to, że w roku przyszłym ruszy budowa autostrady Gdańsk - Toruń.

Obecny na uroczystej inauguracji prac przy Autostradzie Wielkopolskiej minister transportu i gospodarki wodnej Jerzy Widzyk mówił o przyjętym przez rząd programie, zakładającym, że w ciągu najbliższych 15 lat (ale licząc już od roku bieżącego) w Polsce powstanie ponad 3000 kilometrów dróg. Miejmy nadzieję, bo na razie raporty mówią o tym, że zaledwie co czwarty kilometr polskich dróg jest w dobrym stanie. To za mało, aby dotrzeć nimi do zjednoczonej Europy.

Przyszłe członkostwo w Unii Europejskiej nakłada na nas również określone obowiązki dotyczące stanu arterii komunikacyjnych (wiadomo już, że Polska wystąpi o wyznaczenie okresu przejściowego, aby móc się uporać z problemami komunikacyjnymi). Z obowiązkami wiąże się też jednak możliwość korzystania z funduszy przystosowawczych. Działania państwa w najbliższych latach zmierzać więc mają z jednej strony do udzielania gwarancji umożliwiających uzyskiwanie środków z zagranicznych instytucji finansowych na budowę dróg i autostrad, z drugiej zaś - do podjęcia działań umożliwiających jak najpełniejsze skorzystanie z unijnych pieniędzy. Wobec sytuacji polskiego budżetu i konieczności cięcia wydatków raczej trudno się spodziewać, że nakłady na budownictwo drogowe



w najbliższym czasie wzrosną.

Rozpoczęcie budowy polskich autostrad znacznie się opóźniło. Związane to było przede wszystkim z niemożnością osiągnięcia porozumienia w kwestii jej finansowania, a konkretnie udziału w nim środków publicznych. Zawarte umowy koncesyjne okazały się mocno niedopracowanymi i nieprecyzyjnymi. Dopiero nowelizacja (we wrześniu ubiegłego roku) ustawy o budowie autostrad w Polsce, precyzująca możliwość ich realizacji z udziałem środków publicznych, pozwoliła rozwiązać węzeł gordyjski, który przez kilka lat skutecznie blokował rozpoczęcie budowy A-2. Umowa koncesyjna dla Autostrady Wielkopolskiej SA podpisana została 12 września 1997 roku, a inwestycja rozpocząć się miała w roku 1999. Sporo kłopotu sprawił też Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad wykup działek pod budowę. Plan realizowany był na ogół z dużym opóźnieniem. Aby mogła rozpocząć się budowa pierwszego odcinka Autostrady Wielkopolskiej, trzeba było wykupić 5000 działek.

Miejmy więc tylko nadzieję, że potwierdzą się słowa Jana Kulczyka, przewodniczącego rady nadzorczej spółki Autostrada Wielkopolska SA, który podczas uroczystego rozpoczęcia prac przytoczył pewną anegdotę. Otóż, gdy Einsteina zapytano kiedyś, co by zrobił, gdyby dano mu godzinę na uratowanie świata, ten odpowiedział ponoć, że trzy czwarte czasu poświęciłby na planowanie, a jedną czwartą na działanie. - Trzy czwarte drogi mamy już za sobą - powiedział Jan Kulczyk. Można tylko dodać: oby!

Uroczyste rozpoczęcie prac przy A-2 miało miejsce co prawda 30 sierpnia 2001 roku, tak naprawdę jednak trwały one już od maja. W momencie gdy zaproszono gości na budowę, można było już „poczuć” autostradę, porównać, jak wygląda stary trakt komunikacyjny i jak wyglądać będzie nowy. Jest różnica.

Zademonstrowano też zastosowaną w Polsce po raz pierwszy na tak szeroką skalę technologię budowy nawierzchni metodą remixingu (równoczesne zrywanie starej nawierzchni i nakładanie nowej). Jest to metoda

ekologiczna, trwała i szybka.

Autostrady to jednak nie tylko nowoczesne arterie komunikacyjne, ale także towarzysząca im infrastruktura: hotele, zajazdy, stacje benzynowe, sklepy. To szansa na zatrudnienie tysięcy ludzi przy ich budowie, a potem przy ich obsłudze i eksploatacji. Wobec widma rosnącego w Polsce bezrobocia budowa autostrad i dróg to ogromna szansa na znaczące zwiększenie liczby miejsc pracy.

Autostrady to także aktywizacja położonych przy nich terenów. Jako klasyczny przykład wymienia się najczęściej włoską Autostradę Słońca, której budowa w znacznym stopniu przyczyniła się do rozkwitu gospodarczego położonych przy niej terenów.

Bliskość nowoczesnych arterii komunikacyjnych zachęca inwestorów do lokowania na danym terenie zakładów produkcyjnych, firm spedycyjnych, handlowych. To z kolei prowadzi do wzrostu zamożności lokalnego społeczeństwa, wzrasta więc popyt na różnego rodzaju towary, które można kupić za zarobione pieniądze. Wszystko to, niczym koło zamachowe, nakręca koniunkturę gospodarczą. Jeśli tak było wszędzie w Europie, to zapewne i u nas nie będzie inaczej.

Wielkopolskie gminy starały się już dużo wcześniej przygotować do wykorzystania tej szansy. Powstały związane z lokalizacją autostrady plany i programy. Namacalnym dowodem na to, że bliskość autostrady to atut, jest znaczny wzrost cen położonych przy niej terenów.

Rozpoczęcie prac budowlanych zapewne stanie się również początkiem coraz aktywniejszej walki gmin o wykorzystanie swojej szansy. W dużym stopniu zależeć to jednak będzie od inwencji samorządów.

KRYSTYNA CZAJKA

Od redaktora

Nerw województwa

Trudno sobie wyobrazić rozwój regionu bez istnienia sieci komunikacyjnych. Ludzi i towary trzeba codziennie przewozić do miejsc pracy, produkcji i zbytu. Trzeba czynić to coraz szybciej i taniej. Trzeba też być coraz bliżej świata, gdzie robi się interesy. Piszemy o tym w bieżącym numerze Monitora.

Dobre, szybkie drogi w regionie są sprawą strategiczną. Ale nie tylko drogi, bo i dogodne połączenia lotnicze ze stolicy Wielkopolski. Im mniej godzin lotu będzie nas dzieliło od głównych portów lotniczych Europy, tym większa szansa na ściągnięcie dużego kapitału, a tym samym - na stworzenie nowych miejsc pracy.

Samochody i samoloty nie muszą być jedynymi środkami transportu. Przez wiele lat funkcję głównego przewoźnika pełniła kolej. Od kilku lat traci na znaczeniu. Jest droga, mało elastyczna, a przede wszystkim firmie tej potrzeba restrukturyzacji. Czy przejście części zadań, czyli przewozów pasażerskich w regionach, uzdrowi sytuację? Na pewno nie, ale jest małym krokiem do przodu.

Dlaczego odwróciliśmy się od rzek? W wielu przypadkach są one najtańszą drogą transportową. Zakłady FUGO z Konina korzystają z żeglugi Wartą oraz Odrą i bardzo to sobie chwalą.

O rzeki trzeba by jednak dbać - pogłębiać i regulować koryto, na bieżąco usuwać zanieczyszczenia. O regulację rzek i zbiorniki wodne trzeba dbać także z innego powodu: by nie stanowiły zagrożenia dla mieszkańców i ich siedzib. Krótkowzroczność w tej dziedzinie może się zemścić...

BERNADETA IGNASIAK



Utrzymanie dróg - powinność społeczna i ekonomiczna

W 1812 roku Sebastian Sierakowski sformułował w dziele „Architektura obejmująca wszelki gatunek murowania i budowania” następującą dyrektywę kształtowania jakości dróg: „**droga winna być krótka, wygodna, bezpieczna i piękna**”.

Drogi stanowią układ życiodajny środowiska bytowania i gospodarowania człowiekiem. Ich wytyczanie, rozwój sieci oraz stan techniczny decydują o:

- cywilizacyjno-kulturowym rozwoju poszczególnych regionów,
- marketingowej atrakcyjności kulturowo-gospodarczej gmin, miast, regionów i kraju w systemach lokalnych oraz globalnych,
- dostępności określonych obszarów dla realizacji inwestycji gospodarczych, społecznych i infrastrukturalnych,
- jakości obsługi transportowej ludności oraz gospodarki,
- kosztach logistycznych produkcji i usług,

•kosztach społecznych obciążeń środowiska niebezpieczeństwem ekologicznym, a także ruchowym (transportowym).

Drogi w coraz większym stopniu spełniają współcześnie dodatkową, wymuszoną politycznie funkcję - przejmowania transportu lądowego z likwidowanych linii kolejowych. To, co znamionowało powiązanie ze światem i rozumiało traktowanie dostępności środowiska do kolei jako swoistej jego nobilitacji oraz instrumentu rozwoju cywilizacyjnego, dzisiaj, w dobie alienacji PKP, zwalane jest na barki samorządu terytorialnego - zarówno w zakresie kosztów utrzymywania komunikacji kolejowej, jak i politycznej odpowiedzialności za jej istnienie. Nikt z decydujących o tym nie

brał pod uwagę ewidentnie niższego - przy transporcie porównywalnego ładunku - wydatku energetycznego w przewozach kolejowych niż drogowych. Skutki tego są widoczne nie tylko w przyspieszonej dekapitalizacji infrastruktury drogowej, ale również - co jest szczególnym dramatem społecznym - we wzroście liczby i w skutkach wypadków drogowych.

W statystyce tragedii komunikacyjnych nie ujęto dróg jako istotnych przyczyn zdarzeń wypadkowych. To człowiek i jego zachowania są wymieniane jako główne tego przyczyny. Nie kwestionując znaczącego udziału człowieka w powodowaniu wypadków drogowych, a także przyczyniania się do nich niesprawnych pojazdów samochodowych, trzeba podkreślić, iż analizy Najwyższej Izby Kontroli wskazują wyraźnie, że aż w 35 procentach ich przyczyną bywa zły stan dróg.



Drogi stanowią układ życiodajny środowiska bytowania i gospodarowania człowieka.

Dodać trzeba, iż spośród rządowych zasileń finansowych dla samorządów jedynie subwencje drogowe nie wspierają wyłącznie zadań drogowych, lecz w zależności od regionalnych potrzeb rozwojowych mogą

zostać rozdysponowane inaczej. Z powodu niedoboru środków na wiele dziedzin społecznych i gospodarczych w regionach, często otrzymują one wsparcie kosztem uszczuplania subwencji na drogi, co skutkuje przyspieszoną dekapitalizacją infrastruktury drogowej. Dotychczasowa analiza wydatkowania subwencji drogowej w województwach wskazuje, iż średnio 15-20 procent jej środków przeznaczanych bywa na inne cele (w województwie wielkopolskim w 1999 roku było to ponad 30 procent, w 2000 roku około 60 procent). W uchwałach budżetowych dla ponad 80 procent powiatów na utrzymanie dróg przeznaczano nakłady niższe niż wyliczone dla nich przez resort finansów z subwencji.

Wielkopolskie władze samorządowe zmierzają do zahamowania destrukcji technicznej i bezpieczeństwa eksploatacyjnego dróg, przez-

naczając po raz pierwszy na rok 2001 nie tylko całą subwencję drogową, ale także część środków uzyskanych z emisji obligacji. Aktualnie prawie 82 procent dróg wojewódzkich wymaga remontu. Przy obecnym poziomie subwencji drogowej i koszcie napraw (400 tysięcy zł/km) do ponownego remontu tej samej drogi można by przystąpić po 50 latach, natomiast według wymagań normatywnych należałoby po 20 latach.

Powody pilnego przystosowania dróg do nowych wyzwań eksplo-

tacyjnych, w tym modernizacji technicznej i geometrycznej, są następujące:

- dynamiczny przyrost liczby samochodów i wzrost mobilności ludności, co w konsekwencji prowadzi

FOT. MIROSLAW SKRZYPKOWSKI



do intensywnego przyrostu natężenia ruchu,

- prawie 70 procent dróg ma nawierzchnię o szerokości 6 metrów, a 13 procent nawet mniejszą, co absolutnie nie zapewnia wymaganej jakości ruchu,

- transport drogowy przewozi obecnie 79 procent masy towarowej, a liczba przewozów pasażerskich kolejną obniżyła się o 49 procent w stosunku do okresu sprzed ich stopniowej likwidacji, czego reperkusją jest dynamika natężenia ruchu samochodowego,

- notuje się stały wzrost ruchu granicznego, dla którego Wielkopolska jest celem i obszarem tranzytu, w tym w ostatnich kilku latach o 60 procent w ruchu samochodów osobowych i o 100 procent w ruchu samochodów ciężarowych.

Utrzymanie dróg rozumiane jest najczęściej jedynie jako utrzymanie nawierzchni jezdni, niekiedy także chodników, choć na stan płynności, bezpieczeństwa, ekonomii i ergonomii ruchu wpływają wszystkie elementy techniczne oraz organiczne wyposażenia przestrzeni drogi, a także zagospodarowanie jej otoczenia, jeśli pominąć wpływ zachowań jej użytkowników.

Do działań w zakresie utrzymania dróg należą w szczególności:

- utrzymanie nawierzchni jezdni w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu i wymaganą nośność dla nieniszczącego przejmowania nacisków osiowych oraz powtarzalnych obciążeń intensywnym ruchem pojazdów samochodowych,

- zapewnienie równości podłużnej i poprzecznej, szorstkości oraz czystości nawierzchni jezdni, placów, chodników oraz ścieżek rowerowych, a także likwidowanie kolein na jezdniach, których konfiguracja i głębokość zagrażają bezpieczeństwu ruchu,

- użytkowanie nawierzchni chodników, ścieżek rowerowych i przykrawężnikowych pasów postojowego ruchu samochodowego zgodnie z przeznaczeniem i zasadami geometrii ruchu, z dopuszczeniem postoju na chodnikach pojazdów samochodowych tylko w warunkach dostosowania ich nawierzchni do nieniszczących oddziaływań tych pojazdów i przy

zachowaniu bezpieczeństwa oraz wygody ruchu pieszego,

- skuteczne odwodnienie wszystkich elementów drogi i niedopuszczanie do ich zalewania,

- rozmieszczanie znaków i sygnałów drogowych dogodne dla użytkowników dróg pod względem ich widzialności, rozpoznawalności oraz czytelności przekazu informacyjno-porządkowego,

- kierowanie ruchu objazdowego tylko na trasy o nawierzchniach dostosowanych do jego przejścia w wymiarze geometrycznym, wytrzymałościowym i ekologicznym,

- niedopuszczanie do sytuowania w przestrzeni drogowej oraz obocznej stałych i ruchomych urządzeń, przedmiotów, roślinności, a także do stosowania organizacji ruchu płynnego i postojowego, ograniczających widzialność tej przestrzeni,

Stale przybywa nawierzchni zagrażających bezpieczeństwu ruchu, a także powiększających koszty eksploatacji pojazdów oraz obniżających wygodę ruchu.

- utrzymanie roślinności towarzyszącej drogom i zajmowanej przez nią powierzchni w stanie przydatności ekologicznej, estetyki i porządku,

- oświetlenie ciągłe drogi z zapewnieniem widzialności przestrzeni obocznej ze szczególną uwagą w miejscach wyznaczonego i spodziewanego poprzecznego ruchu pojazdów i pieszych,

- stosowanie rozwiązań infrastrukturalnych i w zakresie organizacji ruchu, ułatwiających niepełnosprawnym poruszanie się pieszo, na wózkach inwalidzkich i pojazdami samochodowymi, szczególnie dla pokonywania jezdni.

Rozważając w utrzymaniu dróg tylko stan techniczny nawierzchni jezdni, należy podkreślić, że dwudziestoletni okres do remontu dotyczy dróg nowo budowanych, natomiast tych do ponownego remontu - tylko dziesięcioletni. Według badań francuskich, utrzymanie nawierzchni drogowych (bez względu na ich rodzaj), wykona-

nych zgodnie z normami i reżimami technologicznymi, pochłania w ciągu 20 lat nie mniej środków finansowych niż wynoszą koszty ich budowy. W przypadku nieprawidłowości w fazie projektowania przez 20 lat następuje dwukrotny wzrost nakładów na eksploatację nawierzchni w stosunku do kosztów ich budowy. Stąd też przynajmniej racje ekonomiczne nakazują:

- projektować nawierzchnie z uwzględnieniem wszelkich rozpoznanych uwarunkowań środowiskowych i technicznych oraz dopuszczalnych przyszłych warunków eksploatacyjnych,

- przestrzegać dokonywania remontów nawierzchni w wymaganych terminach, a w razie szybszego zużycia nawierzchni pilnie doprowadzać ją do zadowalającej przydatności eksploatacyjnej stosownymi zabiegami konserwacyjnymi i porządkowymi.

Stan dróg oceniany jest przez System Oceny Stanu Nawierzchni, w którym corocznie dokonuje się analizy następujących parametrów eksploatacyjnych nawierzchni: nośności, równości, głębokości kolein, stanu powierzchni oraz szorstkości. Spośród dróg krajowych i wojewódzkich tylko 23,1 proc. dróg jest w dość dobrym stanie, 42,6 proc. trzeba naprawić w ciągu najbliższych 3-4 lat, zaś aż 34,3 proc. wymaga natychmiastowego remontu. Znacznie gorszy jest stan dróg krajowych niż wojewódzkich, a w ogóle jest to stan najgorszy od 10 lat.

Stale przybywa nawierzchni zagrażających bezpieczeństwu ruchu, a także powiększających koszty eksploatacji pojazdów, dynamizujących destrukcję techniczną i funkcjonalną sieci drogowej oraz obniżających wygodę ruchu. Ich udział w sieci dróg krajowych sięga 80 procent, a po analizie stanu w ostatnich latach nie zarysowały się perspektywy radykalnej poprawy tej sytuacji. Na wykonanie wszystkich koniecznych remontów potrzeba 6,9 mld zł (w ubiegłym roku na ten cel przeznaczano ponad 1,7 mld zł mniej), przy czym kwota ta wystarcza jedynie na naprawę nawierzchni jezdni, bez dostosowania ich wytrzymałości do właściwych nacisków na oś. Dostosowanie głównych dróg o największym znaczeniu dla kraju i tranzytu



do standardów europejskich, w tym do nośności 115 kN/oś, potrwa prawie 30 lat, a jego koszty ocenia się na 30 mld zł.

Szczególnie niebezpieczne jest pogłębianie się destrukcji nawierzchni w postaci powstawania coraz liczniejszych kolein. Te o głębokości powyżej 20 mm występują na ponad połowie długości dróg krajowych i niemal na 1/5 wojewódzkich, przy czym w ostatnich 5 latach notuje się wyraźne przyspieszenie tempa tych uszkodzeń. Jest to stan ewidentnego zagrożenia wypadkowego, chociaż występuje ono z dużym prawdopodobieństwem już przy mniejszych głębokościach kolein, zwłaszcza przy powstawaniu na nawierzchni błonki wodnej, sprzyjającej poślizgom.

Analiza Najwyższej Izby Kontroli w zakresie modernizacji, ochrony i utrzymania dróg gminnych dokonana w latach 1996-98 dowiodła, że okres od wprowadzenia samorządowej gospodarki drogami publicznymi w gminach w 1990 roku nie został wykorzystany do poprawy ich stanu technicznego. Drogi gminne stanowią 41,6 proc. długości wszystkich dróg publicznych i mają spośród nich najgorszy standard techniczny. Ulepszoną nawierzchnię ma średnio zaledwie 56,5 proc. gminnych dróg wiejskich i miejskich. Tylko 25 procent dróg w gminach (o łącznej długości 186 tys. km) nadawało się do eksploatacji bez ograniczeń wynikających ze złego stanu technicznego, a pozostałe wymagały podjęcia niezbędnych remontów. W co czwartej gminie zły stan dróg zmuszał do stałych ograniczeń eksploatacyjnych (zmniejszenia prędkości i dopuszczalnej masy pojazdów). W strukturze wydatków budżetowych samorządów gminnych udział wydatków na drogi nie wykazywał znaczących zmian i wynosił przeciętnie około 4 procent (najniższy był w roku 1992 - 3,53 proc. i w 1993 - 3,48 proc.), mimo iż intensywny wzrost liczby pojazdów i rolniczych maszyn samojedźnych oraz mobilności samochodowej ludności powodował szybsze zużycie dróg.

BERNARD RZECZYŃSKI

Prof. dr hab. ekonomii, dr inż. architektury Bernard Rzeczyński jest współautorem Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego.

Gdy autostrada przecina miasto...

Budowa autostrady A-2 powinna przynieść znaczne korzyści miejscowościom położonym w jej pobliżu, m.in. przyczynić się do zwiększenia liczby firm działających na ich terenie. Czy z takiej szansy skorzysta również Luboń? Jego usytuowanie tuż obok Poznania jest niewątpliwie wielkim atutem. Chętnie osiedlają się tu nowi mieszkańcy – głównie z Poznania. O ile kiedyś miasto kojarzyło się negatywnie z przykrymi zapachami, związanymi z lokalizacją Zakładów Chemicznych „Luboń” i Wielkopolskiego Przedsiębiorstwa Przemysłu Ziemniaczanego, o tyle teraz ten negatywny obraz zdecydowanie się zmienił. Obie firmy ograniczyły bowiem do minimum swoją szkodliwość dla środowiska.

Oczywiście władze Lubonia są zainteresowane, by w związku z powstaniem autostrady pojawili się w nim inwestorzy, którzy założąliby nowe firmy: wszak im więcej ich w mieście, tym większe dochody z podatków, a Luboń i jego mieszkańcy - zasobniejsi. Już teraz wzrosły tu ceny gruntów. Niestety, możliwości zaoferowania potencjalnym inwestorom miejsca do zakładania firm są ograniczone.

W Luboniu usytuowane będą dwa zjazdy z autostrady, co spowoduje zwiększenie ruchu samochodowego w mieście. Odczuwalne jest ono już teraz. Zmusiło to władze samorządowe do zaplanowania realizacji własnych inwestycji drogowych, które poprawią przejezdność. Przebudowana zostanie ulica Dworcowa oraz wykonana droga równoległa do ulicy Armii Poznań. Jednak mieszkańcy obawiają się skutków tych przedsięwzięć: większa liczba samochodów wpłynie na wzrost poziomu hałasu itd. Już w momencie rozpoczęcia prac związanych z budową autostrady pojawiły się skargi, że ciężki sprzęt niszczy nawierzchnię ulic i zagraża budynkom.

Lechosław Kędra, członek zarządu miasta do spraw komunalnych, podkreśla, że przy budowie autostrady

cały ruch ciężkiego sprzętu ma odbywać się drogami technologicznymi w pasie autostrady.

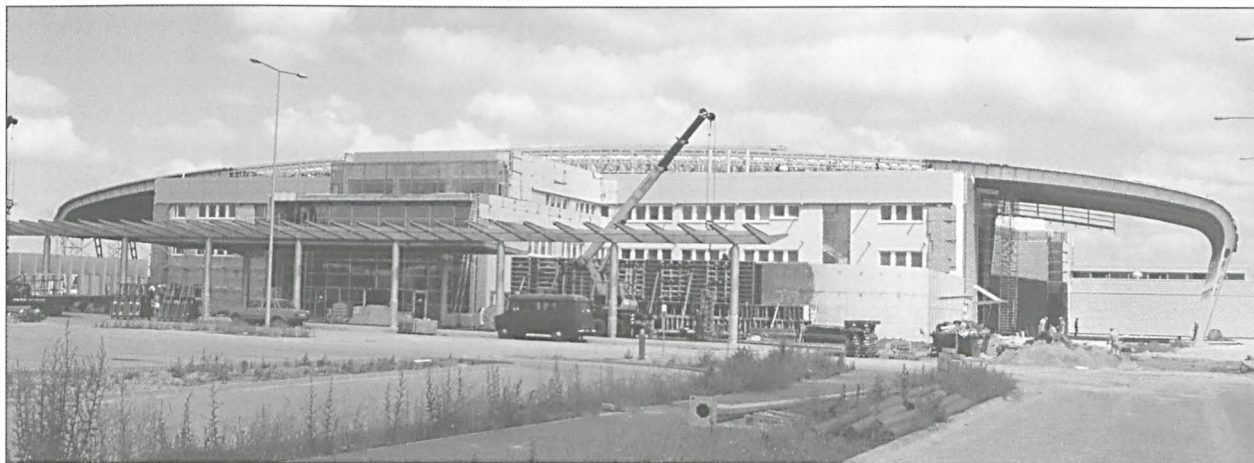
Szef Biura Budowy Autostrady A-2 Piotr Chodorowski przyznaje, że mieszkańcy Lubonia mogą skarżyć się na hałas. W związku z tym w budynkach stojących w pobliżu budowy na koszt inwestora wstawiono 206 wytłumiających szumy okien. Decyzję o tym, gdzie je wstawiać, podejmowano w oparciu o badania poziomu hałasu. Piotr Chodorowski stwierdza, że współpraca z władzami Lubonia układa mu się bardzo dobrze.

Władze Lubonia oczywiście nie miały wpływu na przebieg drogi. Starają się jednak pilnować, by prowadzone w mieście prace były jak najmniej dokuczliwe dla mieszkańców. Od niedawna w lubońskim Urzędzie Miasta pracuje specjalista do spraw dróg i infrastruktury technicznej Wojciech Przepióra, który jest odpowiedzialny za kontakty z Biurem Budowy Autostrady i jego podwykonawcami. Realizuje zalecenia zarządu, codziennie informuje o tym, co dzieje się na budowie i czy przestrzegane są wcześniejsze ustalenia. Twierdzi, że problemy, jakie napotyka w swojej pracy, są typowe dla tego rodzaju inwestycji.

Na przykład chęć zmiany przez firmę Herman Kirchner Mosty - Łódź metody rekultywacji wysypiska śmieci, przez które ma przebiegać autostrada, przyczyniła się do wstrzymania prac w tamtym miejscu. Choć firma zapewnia, że zastosowana przez nią metoda umożliwi wykonywanie prac nawet latem bez uciążliwości dla mieszkańców w postaci przykrego zapachu, lubońskie władze obawiają się tego problemu. Chcą, by prace prowadzono zimą, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami. Miasto skorzysta z prowadzonych tu robót - na wysypisku powstanie park ze ścieżkami rowerowymi, a cały teren stanie się „plucami” Lubonia.

ROBERT WRZESIŃSKI

Z Ławicy w świat



FOT. ZDZISŁAW NOWICKI

Na Ławicy powstaje terminal pasażerski.

Rozwój gospodarczy, komunikacja i wyższe uczelnie - to trzy elementy decydujące o rozwoju regionu. Triadę tę „przećwiczyły” społeczności, których zamożność jest wielokrotnie wyższa od naszej. Tych wzajemnych zależności doświadczają regiony, które się rozwijają; wśród nich – Wielkopolska. W Kontrakcie Wojewódzkim, stanowiącym element Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego, obok inwestycji związanych z modernizacją i rozbudową dróg krajowych oraz wojewódzkich w tym roku przeznaczono 10 mln zł na rozbudowę lotniska na Ławicy.

Jakie związki łączą port na poznańskiej Ławicy z urzędem marszałkowskim? Czy samorząd regionalny może mieć wpływ na to, co się w nim dzieje i dzieć będzie? Odpowiedzi na te pytania Monitor Wielkopolski szuka w rozmowie z wiceprezes portu, Krystyną Rakowską.

- Port Lotniczy na Ławicy od 1997 roku jest spółką z o.o. Jej współudziałowcami są: Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Porty Lotnicze, Miasto Poznań i Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, któremu w tym roku przekazał swe udziały Skarb Państwa. Do momentu utworzenia spółki Ławica była filią Polskich Portów Lotniczych. Mogliśmy robić tylko to, na co zezwalała nam centrala w Warszawie, a bywało, że w stolicy postrzegani byliśmy jako konkurencja. Nie pozostawało to bez wpływu na rozwój lotniska.

- Co zyskał port, stając się spółką i co zyskują jej udziałowcy?

- Stając się samodzielnym podmiotem gospodarczym, przyjęliśmy na siebie odpowiedzialność za rozwój portu. Szczęśliwie nie musieliśmy specjalnie przekonywać naszych partnerów – władz samorządowych - że region musi mieć port lotniczy z prawdziwego zdarzenia i wspólnie podjęliśmy decyzję o budowie takiego obiek-

tu. Na początku roku oddaliśmy do użytku nowy terminal cargo, a teraz przyszedł czas na terminal pasażerski, który docelowo będzie mógł obsłużyć do 1,5 mln pasażerów rocznie.

- W materiałach informacyjnych czytam, że na budowę nowej Ławicy spółka wydała już około 60 mln zł. Za te pieniądze zdołano zbudować największy po warszawskim polski port lotniczy. Budynek ma 14 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni użytkowej, jest klimatyzowany. W hallu odpraw będą stanowiska, które obsługują 900 pasażerów na godzinę. To tylko niektóre informacje; sklepy, restauracje, przedstawicielstwa linii lotniczych – to szczegóły, których nie będziemy tu przytaczać. Jeśli spółka tak świetnie sobie radzi, to dlaczego samorząd regionalny musi dokładać do jej rozwoju? Jest tyle innych potrzeb w Wielkopolsce...

- Terminal, który właśnie oddajemy, musi spełniać swe funkcje na europejskim poziomie przez 15 lat. Chcę tu podkreślić, że gros środków na budowę spółka zdobyła sama, a udziałowcy znacząco nas wsparli. Jednak terminal to nie wszystko. O rozwoju portu decyduje otwieranie nowych linii, nowych połączeń. Na razie decyzje takie wydaje ministerstwo transportu, ale Ławica przygotowuje się do podjęcia wyzwania, jakim stanie się już w roku 2004 przyjęcie konwencji otwartego nieba. Oznacza to, że każdy przewoźnik pasażerów wchodzi na lotnisko z nową linią - jeśli tylko mu się to opłaca. Poznań musi być na to gotowy i pod „wolnym niebem” walczyć o pasażerów, przewoźników. Jednak by tak się stało, musimy zadbać też o budowę nowych „dróg” dla samolotów. Szczęśliwie z ministerstwa transportu dostaliśmy dotację i rozpoczynamy budowę około 20 tysięcy metrów kwadratowych płyty postojowej dla samolotów. Ta dotacja to



pieniądze na utrzymanie przejścia granicznego, jakim jest ta właśnie płyta, ale jej rozbudowana część nie będzie sięgać do nowego terminalu pasażerskiego. Żeby tak się stało, musimy wybudować jeszcze 40 tys. m kw. płyty i nową drogę kołowania. Właśnie tę inwestycję sfinansujemy wspólnie (z pieniędzy zarezerwowanych w Kontrakcie Wojewódzkim). Doprowadzenie płyty do nowego terminalu stworzy możliwość wybudowania „ręka-wów” i w ten sposób na Ławicy będziemy mogli obsługiwać największe samoloty. Staniemy się regionalnym portem, w pełni przygotowanym do komfortowej obsługi pasażerów pod otwartym niebem. Nie mamy tendencji mocarstwowych, ale rozwój lotniska trzeba widzieć w wielu aspektach.

- Jeden z samorządowców podczas konferencji dotyczącej rozwoju ruchu lotniczego przypomniał, że miasto Nottingham kupiło zlikwidowany wojskowy port lotniczy leżący na peryferiach, odpowiednio zainwestowało i z zyskiem sprzedało zakończoną inwestycję. Czy udziałowcy spółki związanej z Ławicą także mają takie możliwości?

- Zakończenie rozbudowy lotniska daje wielkie możliwości udziałowcom. Nie mnie decydować, ale mogą oni postanowić na przykład w sprawie zarządzania lotniskiem - choćby utworzyć odrębne spółki do zarządzania terminalem, działalnością pozalotniskową. To wszystko jest możliwe, ale fakt, że jesteśmy spółką, w jednakowym stopniu daje wolność podejmowania decyzji, jak i nakłada obowiązek ponoszenia za nie odpowiedzialności.

Pasażer płaci, pasażer wymaga

- Konkurencja wśród przewoźników rośnie. Pasażerowie są coraz bardziej wymagający. Pytania o rozwój naszej branży zadają już praktycznie wszyscy, a prawda jest taka, że rynek w Wielkopolsce jest „płaski” - mówi wieloletni dyrektor przedstawicielstwa LOT-u, Marian Grzegorzewicz. - Stałych klientów mamy rocznie około 20 tysięcy. To mniej więcej tyle samo, ile obsługują przedstawicielstwa LOT-u w Gdańsku, Katowicach czy Wrocławiu. To oczywiście świetnie, że powstaje nowy port lotniczy na Ławicy i że wśród udziałowców spółki jest zarówno regionalny, jak i miejski samorząd.

Opinie ludzi z branży dotyczące nowego terminalu są bardzo pozytywne. Bryła jest ciekawa architektonicznie. Wnętrza zapewniają pełny komfort, który pasażerowie LOT-u doceniają coraz bardziej. Jeszcze do niedawna w regionalnych portach nie odprawiano podróżnych kompleksowo, a już dzisiaj po odprawie w Poznaniu leci się w świat bez dodatkowych formalności w innych portach! Na konkurencji pomiędzy przewoźnikami zyskuje pasażer. Do USA można już lecieć za około 300 dolarów w czasie promocji - kiedyś było to nie do pomyślenia... Standardy muszą być wyrównywane i tak się dzieje. Poznań jest korzystnie położony, ale by to wykorzystać, musi też dysponować nowoczesnym portem lotniczym i nowy terminal te warunki spełni. Zwiększenie liczby połączeń będzie następowało, choć jest to proces skomplikowany oraz długotrwały. Przewoźnicy są ostrożni. Decyduje

rachunek ekonomiczny i tu z przyjemnością powiem, że otwarte połączenie do Brukseli już okrzepło.

W aktualnej skomplikowanej sytuacji gospodarczej kraju LOT prowadzi swoją politykę w taki sposób, że naszym hubem jest Warszawa. Do stolicy Polski z Poznania mamy połączenie samolotowe co dwie godziny. Za dolot pasażer nie płaci i po odprawie na Ławicy można lecieć w świat w dowolnym kierunku. Oczywiście, mamy konkurentów. Lotnisko w nieodległym przecież Berlinie zaczyna konkurować nawet z Frankfurtiem. Kopenhaga też się aktywizuje, ale rozwój Ławicy skłania do ostrożnego optymizmu. Uważam, że 10 mln zł, które samorząd wojewódzki przeznacza na rozbudowę portu regionalnego, to bardzo dobra inwestycja.

Ławica i wolne niebo

Generał brygady, pilot Zenon Kułaga, wiceprzewodniczący Sejmiku Województwa Wielkopolskiego, podkreśla, że zespół specjalistów i samorządowców pracujących nad Strategią Rozwoju Regionu zwracał wielką uwagę na rzeczowe, konstruktywne rozwiązania, dotyczące portu lotniczego na Ławicy.

Rozwój metropolii, do rangi której Poznań aspiruje, a także nowoczesnego regionu, jakim musi być Wielkopolska, w niebagatelnym stopniu zależy od funkcjonowania lotniska. Już dzisiaj Ławica ma łączność z ważnymi miastami w Europie. To dobrze, ale byłoby jeszcze lepiej, gdyby miała także bezpośrednie połączenia na przykład z Londynem czy Zurichem. Rozwijają się loty czarterowe - to cieszy, jednak nie da się ukryć, że Ławica stale pozostaje małym portem, z prowincjonalną atmosferą, a przed nią i przed regionem za chwilę, bo już w roku 2004, stanie wielka szansa, jaką przyniesie wprowadzenie międzynarodowej konwencji otwartego nieba. Tak więc oddanie do użytku nowego terminalu to ważny krok w historii naszego regionalnego portu. Jeśli gospodarczy rozwój Europy i Polski w ciągu najbliższej dekady będzie pomyślny, to według prognoz w 2015 roku ruch w porcie na Ławicy może wzrosnąć do 4 mln pasażerów rocznie. Oddawany obecnie terminal obliczony jest na obsłużenie 1,5 mln podróżnych, więc problemy poznańskiego lotniska trzeba postrzegać szeroko. Trzeba też szukać nowych rozwiązań. Może powstanie nowe lotnisko w Krzesinach, a może warto wykorzystać już w najbliższej przyszłości byłe lotnisko wojskowe w Bednarach czy Pile? Są one lotniskami zapasowymi dla Ławicy. Szczególnie atrakcyjna jest Piła, która ma niezłą infrastrukturę, czynny aeroklub i zespół wykształconych specjalistów. W perspektywie rozwoju regionu rozkwit Ławicy powinien ożywić małe lotniska lokalne. Mogą one być na przykład wykorzystane jako bazy remontowe dla lekkich samolotów. Takich maszyn w Europie i w Polsce wciąż przybywa. Ponieważ urząd marszałkowski jest współudziałowcem spółki na Ławicy, możemy teraz w kontraktach wojewódzkich negocjować lepsze warunki rozwoju portu i umacniać pozycję regionalnego lotniska pod wolnym niebem.

OLGA KUNZE



Wodne okno na świat

W wykazie polskich portów są nie tylko takie miasta jak Gdynia, Gdańsk czy Szczecin, ale też... Konin. Funkcjonuje tu bowiem port śródlądowy. Systemem rzek i kanałów można z Konina dopłynąć nawet do Brukseli.

Budowę portu rozpoczęto w latach trzydziestych, a dołączono po II wojnie światowej, w roku 1948. Do lat dziewięćdziesiątych był on użytkowany przez Przedsiębiorstwo Robót Wodnych w Poznaniu. W Koninie działał warsztat remontowy. Oprócz prac obejmujących regulację Warty PRW remontował, a nawet budował barki. Przedsiębiorstwo nie odnalazło się jednak w warunkach gospodarki rynkowej i upadło. W 1998 roku port kupiła Fabryka Urządzeń Górniczo-Odkrywkowego SA w Koninie oraz miejscowa firma transportowa „Wart-Eko”, która w tym czasie świadczyła usługi między innymi dla FUGO (Fabryki Urządzeń Górniczo-Odkrywkowego). Obie firmy mają po 50 procent udziałów.

Z żeglugi w rejonie Konina korzystają przede wszystkim miłośnicy sportów wodnych i turystyki (rejsy statkami wycieczkowymi). Lipiec 1993 roku pokazał nowe możliwości szlaku Warta-Odra. Wtedy to drogą tą zostały przetransportowane do Szczecina duże elementy okrętowe dla stoczni w Danii. Ich wykonawcą była Fabryka Urządzeń Górniczo-Odkrywkowego.

FUGO to jedna z największych firm w regionie konińskim, zatrudniająca ponad 900 osób. Produkuje konstrukcje stalowe, systemy przenośnikowe i urządzenia przemysłowe. Do początków lat dziewięćdziesiątych ich głównym odbiorcą było górnictwo węgla brunatnego. Obecnie produkcja dla tej branży wynosi tylko około 15 procent. W miejsce utraconego rynku górniczego firma zdobyła zamówienia dla przemysłu stoczniowego - tak krajowego, jak i zagranicznego, dla którego wykonuje wielkogabarytowe konstrukcje okrętowe. FUGO jest także obecne na rynku hutniczym i w energetyce. Ponadto produkcja obejmuje między innymi konstrukcje dźwigów portowych oraz pokładowych, pływające gospodarstwa rybne, konstrukcje mostów.

Nowy segment zamówień postawił pytanie o transport do odbiorców. W przypadku dużych konstrukcji nie było możliwości dostarczenia ich drogami lądowymi (samochodami lub koleją). Takie szanse stworzyła droga wodna: z Konina Wartą i Odrą do Szczecina. Umożliwiło to przy-

mowanie zleceń na produkcję konstrukcji o szerokości nawet 9,5 m. Jak poinformowała Wiesława Mieloch, kierownik Działu Zbytu i Ekspedycji w FUGO, w roku ubiegłym pokrywy luków okrętowych o takim wymiarze dostarczono Stoczni Szczecińskiej. 10 barek przewiozło towar o masie około półtora tys. ton. Tegoroczne zamówienie to już około 3 tys. ton. Przewiezie je 16 barek. Oprócz tego w sierpniu wysłano elementy pieca dla huty aluminium w Duffel (Belgia). W ubiegłych latach drogą wodną przewożone były między innymi konstrukcje dla odbiorców w Niemczech, Finlandii i Norwegii. Transport do krajów docelowych dociera drogą morską lub śródlądową.

Witold Gosk, prezes zarządu spółki „Wart-Eko”, twierdzi, że z portu w Koninie korzystała też kilkakrotnie Wytwórnia Konstrukcji Stalowych „Mostostal” SA w Słupcy. Kilka lat temu dostarczyła ona drogą wodną konstrukcję hali stoczni w Wismarze (Niemcy). Była to wtedy największa tego typu inwestycja w Europie. Zlecenia od innych firm są sporadyczne. W 2001 roku towary Wartą przewoziła tylko Fabryka Urządzeń Górniczo-Odkrywkowego.

Zdaniem prezesa Goska, żegluga śródlądowa jest w Polsce niedoceniana. Przywołał on dane z Polskiej Gazety Transportowej, z których wynika, że koszty transportu wodnego są trzykrotnie niższe od kosztów przewozu kolejowego i ponad dziesięciokrotnie niższe od kosztów przewozów samochodowych. Trzeba także uwzględnić kwestię oddziaływania na środowisko. Transport wodny zdecydowanie



W 1999 roku szlakiem Warta-Odra cztery barki przewiozły z Konina elementy dźwigu dla fińskiej firmy Hanko. Zmontowano je na nabrzeżu w Szczecinie. Do celu konstrukcja z Fabryki Urządzeń Górniczo-Odkrywkowego dotarła drogą morską.



wygrzywa tu z samochodowym. Należy jednak dodać, że przegrywa on, gdy weźmie się po uwagę czas dotarcia do odbiorcy – barka z Konina do Szczecina płynie około tygodnia. Poza tym nie można z niego korzystać zimą.

Przewoźnikiem produktów FUGO jest prywatna firma żegluga „Dommil” z Kędzierzyna-Koźla. Zajmuje ona pierwsze miejsce w Polsce w segmencie transportu konstrukcji wielkogabarytowych. Jej właściciel, Czesław Szarek, twierdzi, że warunki żegluga na Warcie pozwalają na przewozy nawet bardzo dużych konstrukcji. Podkreślił znaczenie FUGO dla ożywienia tego szlaku. Jego zdaniem należałoby rozpropagować transport wodny: - Rzeka i tak płynie. A od każdego transportu wnosi się opłaty na rzecz skarbu państwa. Konin jest korzystnie położony - w centrum Polski. I może być wodnym oknem na świat także dla innych miast.

Lata dziewięćdziesiąte okazały się trudne dla konińskiego

portu i warciańskiej drogi wodnej. Ale jednocześnie ukazały jej spore możliwości transportowe. Port jest jednak wykorzystywany w bardzo ograniczonym stopniu. Miesięcznie wychodzi tylko kilka transportów. W oficjalnych materiałach FUGO czytamy: „Funkcjonowanie w mieście Konin czynnego przez osiem miesięcy w roku portu śródlądowego stanowi bazę do rozwijania współpracy w zakresie wyrobów, dla których transport rzeczny jest jedynym możliwym do realizacji”. Fabryka inwestuje i chce umocnić swoją pozycję na rynku producentów konstrukcji stalowych, maszyn, urządzeń oraz systemów przenośnikowych. W ostatnich latach eksport zwiększył się trzykrotnie. Utrzymanie tej korzystnej tendencji to szansa także dla portu śródlądowego w Koninie.

ZBIGNIEW NABZDYK

Ból piątej reformy

- Kolej jest niewydolna, zadłużona, a co gorsza - nie można od PKP uzyskać precyzyjnych danych finansowych na temat rzeczywistych kosztów utrzymania lokalnych połączeń. Mimo to zamierzamy czekać. Wspólnie z samorządami sąsiadującymi z Wielkopolską regionów rozpoczęliśmy prace nad stworzeniem nowych podmiotów, które - wyodrębnione z PKP - zapewniłyby utrzymanie linii komunikacyjnych zgodnie z rachunkiem ekonomicznym oraz potrzebami mieszkańców. W publicznym transporcie zbiorowym organizatorem przewozów stają się jednostki samorządu terytorialnego. W naszym interesie leży podjęcie tego zadania i jego jak najlepsza realizacja – informował już w maju Wojciech Jankowiak, członek zarządu województwa, podczas spotkania z wójtami, burmistrzami, starostami i prezydentami w Poznaniu.

W lipcu w stolicy Wielkopolski odbyło się spotkanie przedstawicieli samorządów czterech sąsiednich województw i dyrektora generalnego PKP Krzysztofa Celińskiego. Uczestnicy jednogłośnie wyrazili wolę utworzenia Regionalnej Kolei Pasażerskiej. Powołanie takiej spółki przełamałoby monopol dotychczasowego przewoźnika. Regionalna kolej obsługiwałaby linie w obrębie pięciu województw: wielkopolskiego, lubuskiego, kujawsko-pomorskiego, zachodniopomorskiego oraz dolnośląskiego.

Piąta reforma

Nie tylko kolejarzy mówią, że restrukturyzacja kolei to piąta reforma. Ból towarzyszący wdrażaniu czterech poprzednich czujemy wszyscy. Rzecz w tym, by ból piątej reformy zminimalizować. Dlatego Aniela Walczak –

dyrektor Zakładu Przewozów Pasażerskich w Poznaniu - w pełni akceptuje fakt, że ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP nałożyła na samorządy obowiązek organizowania przewozów pasażerskich we własnych regionach. Podkreśla równocześnie, że na to zadanie własne samorządy otrzymały (w skali kraju) w tym roku 300 mln zł, a PKP – 500 mln.

W 2002 roku relacje te zostaną odwrócone. Pierwsza część umowy została już zrealizowana i pieniądze z samorządu regionalnego trafiły na konto PKP. Jednak Aniela Walczak zastrzega, że jej zdaniem wspomniane środki tylko teoretycznie niwelują

10 procent funduszy rządowych kierowanych do regionów trzeba przeznaczyć na zakup taboru. Oczywiście samorząd może dać więcej, ale problemem niewyjaśnionym pozostaje, kto ten tabor ma kupić.

różnicę pomiędzy wydatkami i kosztami związanymi z przewozami pasażerskimi. Dotychczasowego poziomu ruchu w Wielkopolsce przy tych dotacjach nie da się utrzymać. Kolej jest transportem drogim. Utrzymuje własne drogi - to kosztuje, a są pociągi, którymi jeździ 50-60 osób. Zdaniem kolejarzy, wyjściem jest nie tyle zmniejszanie ruchu na wszystkich liniach, ile wybranie i zredukowanie całkowite połączeń najmniej obciążonych.



O partnerstwie i współpracy z samorządami lokalnymi kolejarze nie mają najlepszej opinii. Uważają, że samorządowcy wolą żądać niż współpracować, choć zdarzają się wyjątki. Dyrektor Walczak przypomina tu, że od lat kiepską linią jest trasa Jarocin-Kąkolewo przez Gostyń. Jednak starosta gostyński dołożył wszelkich starań, by linię uratować. Zanim weszła w życie ustawa, podpisał z PKP porozumienie: zwolnił kolej z podatków od nieruchomości, płaci rachunki za oświetlenie i utrzymanie porządku na dworcach. Takich przypadków w kraju jest jeszcze tylko sześć. Tymczasem nierentownych linii jest sporo. Należą do nich między innymi połączenia Piła-Złotów, Ostrów-Lesno, a to tylko przykłady pierwsze z brzegu.

W tej sytuacji samorządy muszą zdecydować: dokładać do linii autobusowych czy wybrać kolej – kierując się argumentem nie tylko finansowym, ale biorąc pod uwagę także na przykład ochronę środowiska i bezpieczeństwo pasażerów. Mimo całej mizerii, polskie koleje należą do najbezpieczniejszych w Europie.

Równocześnie PKP muszą minimalizować koszty, a to proces rozłożony w czasie. Trwa restrukturyzacja zadłużenia kolei. Następnym etapem będzie podniesienie jakości usług, ale stan taboru jest zły. Tu rodzą się kolejne wątpliwości. W ustawie nakładającej na samorządy obowiązków organizacji przewozów pasażerskich zapisano, że 10 procent funduszy rządowych kierowanych do regionów trzeba przeznaczyć na zakup taboru. Oczywiście samorząd może dać więcej, ale problemem niewyjaśnionym pozostaje, kto ten tabor ma kupić. Tymczasem jednym z warunków decydujących o wyborze przewoźnika w drodze przetargu jest to, jakim taboru dysponuje i w jaki sposób go wykorzystuje. Zdaniem kolejarzy, logiczne jest więc to, że to właśnie oni powinni kupować tabor jako przewoźnicy. Jednak na obecnym etapie współpracy kolejarze odnoszą wrażenie, że samorządowcy nie będą skorzy do rezygnacji ze stanowiska o konieczności posiadania taboru przez przyszłą spółkę, jaką ma być Regionalna Kolej Pasażerska. Tymczasem posiadanie majątku tak specyficznego to wielka odpowiedzialność - ostrzegają kolejarze.

W środowisku ludzi pracujących na kolei wątpliwości budzi także skala przedsięwzięcia, nad którego organizacją pracują regiony. Czy uda się pogodzić interesy pasażerów ze skraju województwa zachodniopomorskiego z interesami pasażerów ze skraju województwa dolnośląskiego, nie zaniebując pasażerów z Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej? – pytają kolejarze. – Może lepiej - nim postawi się pierwszy krok - rozważyć powołanie spółki mniejszej, na przykład wielkopolsko-lubuskiej? – zastanawia się Aniela Walczak i dodaje: – konieczną rzeczą wydaje się przygotowanie własnej, regionalnej polityki transportowej dla naszego regionu. Jest to tym pilniejsze, że nie ma polityki transportowej kraju, a bez rzetelnych diagnoz w tej materii i planów na przyszłość można popełnić błędy.

Więcej pytań niż odpowiedzi

Przewodniczący Komisji Planowania Przestrzennego, Infrastruktury i Ochrony Środowiska Piotr Chojnacki generalnie przyznaje rację Anieli Walczak. – Kolej regionalna powstać musi – uważa przewodniczący i dodaje, że nie my pierwsi ją tworzymy. Takie koleje funkcjonują w Europie. Nasz samorząd aktywnie włącza się w tworzenie podobnej. Jednak pojawiają się wątpliwości; między innymi - czy kolej regionalna powinna obejmować aż pięć województw. Zdaniem Piotra Chojnackiego, celowe wydaje się rozważenie utworzenia w pierwszym etapie kolei regionalnej, działającej na terenie Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej.

To obszar na tyle rozległy, że przedsięwzięcie powinno być opłacalne. Regiony te łączą wspólne interesy. Kolej zapewniłaby Wielkopolsce łatwy dostęp do zachodniej granicy. Dynamika rozwoju obu regionów jest podobna, a przemysłowa sieć lokalnych połączeń szynowych z pewnością przyczyniłaby się do jeszcze większego zacieśnienia kontaktów i rozwoju przedsiębiorczości.

Piotr Chojnacki zwraca też uwagę na finanse, a jego diagnoza jest jednoznaczna: – Środki, którymi na obecnym etapie dysponują samorządy i PKP, są absolutnie niewystarczające na utworzenie kolei regionalnych. Trzeba liczyć, jakie są koszty każdego ruchu niezbędnego do utworzenia kolei i żądać państwowych dotacji na ten cel. Na mglistych zapowiedziach, że pojawi się kapitał zagraniczny, zainteresowany inwestowaniem w tworzenie takich przedsięwzięć jak to, o którym mówimy, nie możemy budować konkretnych planów. Te plany to ogromny wysiłek i odpowiedzialność. Sądzę, że bez ścisłej współpracy z kolejarzami nie wyjedzie żaden pociąg kolei regionalnej. Samorząd musi dojść też do porozumienia z PKP i ich wydzielonymi spółkami, ustalając, w jaki sposób korzystać z taboru. To (obok pieniędzy) jeden z najważniejszych punktów naszych rokowań. Złe wykorzystanie taboru rodzi dodatkowe koszty, a przecież w rozkładzie jazdy regionalnej kolei trzeba uwzględniać nie tylko rachunek ekonomiczny, ale także interesy lokalnych społeczności.

Mając na uwadze ochronę środowiska – dodaje Piotr Chojnacki – na etapie obecnego rozwoju technologii zawsze opowiadałem się za transportem kolejowym. Kolej po prostu mniej szkodzi środowisku. Równoległe z tworzeniem kolei regionalnej powinniśmy też zdecydowanie zająć się działaniami na rzecz zwiększenia przewozów towarowych łączonych, to znaczy „zdejmowaniem z dróg” ciężkich samochodów z ładunkiem i przewożeniem go na miejsce przeznaczenia na platformach kolejowych. Jeśli uda się nam połączyć TIR-y i PKP, będziemy mieli dochody, które można przeznaczyć nie tylko na kolej regionalną, ale też na budowę autostrad.

OLGA KUNZE



Sto lat, sto lat!

Jedyna w Polsce, a nawet w Europie ciuchcia na parę – Wąskotorowa Kolej Dojazdowa ze Środy do Zaniemyśla – przestanie wozić pasażerów. Chociaż robiła tak od 1902 roku, od 1 stycznia 2002 roku lokomotywa już nie szarpnie wagonów, nie pociągnie ich z mozołem i nie będzie się już kręcić koło za kołem. Wszystko wskazuje na to, że nie doczeka się jubileuszu stu lat.

Na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku Unia Europejska między innymi właśnie od likwidacji nierentownych połączeń kolejowych, a więc także wąskotorowych, uzależniła wsparcie finansowe restrukturyzacji PKP. Sejm przyjął ustawę w tej sprawie 8 września 2000 roku.

- Urząd marszałkowski w Poznaniu, mając „na głowie” konieczność

mentu Infrastruktury Technicznej i Inwestycji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. - Jeśli znajdzie się przewoźnik, którego stać będzie na takie przewozy, urząd byłby skłonny podpisać z nim stosowne porozumienie, przeznaczając na ten cel pewną kwotę.

Wspomnienia, wspomnienia...

- Wszystko zaczęło się ponad 100 lat temu – mówi Robert Nowakowski, pełniący obowiązki prezesa Stowarzyszenia Przyjaciół Kolei Wąskotorowej CIUCHCIA. – Ustawa pruska o kolejach lokalnych z lipca 1892 roku umożliwiła budowę i eksploatację kolei wąskotorowych na terenie Wielkopolski. Pierwsze odcinki torów zaczęto układać w roku 1898, a pociągi ruszyły sześć lat później. Sieć wąskotorową tworzyła linia z Kobyłegopola przez Środę do Zaniemyśla, o długości 59 kilometrów (wraz z odgałęzieniami łączącymi majątki ziemskie i bocznicami). Przewożono wtedy różne towary i pasażerów.

W 1949 roku Średzką Kolej Powiatową przejęły Polskie Koleje Państwowe – kontynuuje prezes. – Ale coraz ciemniejsze chmury zaczęły gromadzić się nad ciuchcią już w latach sześćdziesiątych XX wieku. Właśnie wtedy, a także w latach siedemdziesiątych, likwidowano coraz dłuższe odcinki sieci wąskotorowej. Teraz istnieje już tylko trasa czternastokilometrowa – ze Środy do Zaniemyśla. Do czerwca 2001 roku odbywały się tu jeszcze regularne przewozy pasażerskie, zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy. Prędkość nie była imponująca: 25 kilometrów na godzinę...

Znak czasu

- Owa prędkość to jeden z powodów utraty do ciuchci zaufania

klientów – twierdzi Ryszard Pawlak, naczelnik stacji kolejki w Środzie. – Autobus przemierza tę trasę znacznie szybciej, a przecież czas to pieniądz. No i samochody osobowe – one również odebrały kolejce sporo pasażerów.

Ale lawina kłopotów ruszyła dopiero ostatnio. Jeszcze 3 lata temu, zwłaszcza w sezonie letnim, wagoniki były pełne. Codziennie jeździły 3 pary pociągów. Do czerwca tego roku sprzedawano nawet bilety miesięczne – młodzieży dojeżdżającej do szkół i pracownikom przedsiębiorstw ze Środy, Zaniemyśla oraz z okolic pozostałych pięciu przystanków.

Do dzisiaj PKP są właścicielami dwóch parowozów typu PX48, pięciu wagonów osobowych, trzech turystycznych, jednego spalinowego i takiej samej – spalinowej – lokomotywy manewrowej, a także krytej węglarki oraz platformy transportowej do przewozu wagonów normalnotorowych. Prawie cały ten sprzęt został wyprodukowany w latach pięćdziesiątych XX wieku i zaliczany jest dzisiaj do zabytków techniki, na które ostrzą sobie zęby przedsiębiorczy ludzie z zagranicy. Zresztą nie tylko te zabytki przegrywają w zderzeniu przeszłości z galopującą cywilizacją...

W tym roku wyczerpało się zapotrzebowanie na pociągi planowe. Ruch turystyczny także zmniejszył się z 38 kursów jeszcze w roku ubiegłym do zaledwie 10. Jeszcze 3 lata temu sprzedano około 80 tysięcy biletów, zaś w roku ubiegłym – już tylko 30 tysięcy. Tymczasem koszty eksploatacji są coraz wyższe. PKP, borykających się z wielkimi kłopotami, nie stać na wydawanie rocznie sześciuset tysięcy złotych tylko po to, żeby amatorom podróży ciuchcią zapewnić uciechę. Spośród dwudziestu pracowników, których Średzka Kolej Dojazdowa zatrudniała jeszcze w ubiegłym roku, zwol-



FOT. JACEK KAJA

Komu, komu wolne miejsca?...

ratowania przewozów pasażerskich na liniach dla kolei nierentownych, mógłby wprowadzić dofinansować średzką kolejkę, ale uzależnia to od spełnienia twardego warunku: przewoźnik musi zagwarantować przewozy regularne, wedle stałego rozkładu jazdy – informuje Henryk Szczefanowicz, zastępca dyrektora Departa-



niono więc już szesnastu, a pozostałym czterem wręczono wypowiedzenia z datą 31 grudnia 2001 roku. Czy zatem w roku 2002 nie będzie można zaśpiewać ciuchci tradycyjnej pieśni 100 lat?

Przyjaciół poznaje się w biedzie

Na ratunek pospieszyli kolejarze – emeryci, zwolnieni ostatnio z pracy i szukający nowego zajęcia, a także nieliczni, którzy są tu jeszcze zatrudnieni. Przyłączyli się do nich przedstawiciele „drobnicy” okolicznego biznesu, ludzie mieszkający po sąsiedzku, przy trasie, oraz władze powiatu średzkiego. Na hasło: „Kochamy ciuchcie” skrzyknęto się w kwietniu ubiegłego roku, a już w grudniu sąd zarejestrował stowarzyszenie. Jednak ile pieniędzy może z tych „źródeł” wpłynąć do kasy tego zacnego towarzystwa?...

Powiat także jest biedny. Pieniądzy brakuje na wszystko. Skąd by je zatem „wyskrobać” na tak zwane fanaberie – nawet na tę ciuchcię, która mogłaby

(w przypadku przemysłanej, skutecznej akcji promocyjnej) przyciągnąć jeszcze więcej turystów do tej jedynej w swoim rodzaju kolejki, która – bo chyba i o niej pisał Julian Tuwim – wciąż jeszcze sapie, dyszy i dmucha, jak to czyniła przez długie dziesięciolecia?

Rada Powiatu Średzkiego zrobiła jednak co mogła. 28 grudnia 2000 roku podjęto uchwałę o przejęciu mienia Średzkiej Kolei Dojazdowej. Polskie Koleje Państwowe, chcąc pozbyć się balastu, na podstawie ustawy (sprzed roku) o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji tego molocha mogą swoje mienie przekazać nieodpłatnie, w drodze umowy, jednostkom samorządu terytorialnego „na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi, służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu”.

Ale władze powiatu nie utworzą – nie mają bowiem takich możliwości finansowych – własnego przedsiębiorstwa eksploatującego ciuchcię. „Nabyte przez Powiat mienie zostanie użyczono Stowarzyszeniu Przyjaciół Średzkiej Kolei Wąskotorowej CIUCHCIA”.

Co z tym fantem może zrobić stowarzyszenie? Powinno eksploatować kolejkę. Zlikwidowana – zapewne nigdy by się już nie odrodziła. Tory porosną trawą, a potem swoje zrobią złoździeje. Sprzęt zardzewieje, zaś jego naprawa, gdyby znowu nastały dobre czasy, będzie kosztowała krocie. Może jednak znajdzie się jakiś sponsor?

No cóż... Powiat, który ma wolę, nie ma pieniędzy. Urząd marszałkowski mógłby średzką kolejkę dofinansować, gdyby stowarzyszenie uzyskało koncesję (ale jego czterdziestu członków nie stać nawet na zbieranie dziesięciu tysięcy złotych, a właśnie tyle wynosi opłata koncesyjna), zapewniając przy tym stałe przewozy pasażerskie wedle normalnego rozkładu jazdy.

Prezes stowarzyszenia, Robert Nowakowski, rozkłada bezradnie ręce: – Ot, normalna polska rzeczywistość. Najłatwiej zlikwidować, sprzedać za bezcen, rozebrać, zaorać...

Ale naczelnik stacji, Ryszard Pawlak,

FOT. JACEK KAJA



Stoi na stacji lokomotywa...

odpowiadając na pytanie, co zrobi po upływie terminu wypowiedzenia, potrafi jednak wykrzesać z siebie coś na kształt optymizmu: – No cóż... Może zostanie kustoszem? A może tylko stróżem..

ZYGMUNT ROLA

FOT. JACEK KAJA



Ostatni maszynista.

REKLAMA



Co zgrzyta w skupie?

Przedźniwne prognozy pełne były optymizmu. Plony miały być rewelacyjnie wysokie, a jeśli do tego dodać dość korzystnie skalkulowane ceny skupu z dopłatami Agencji Rynku Rolnego, perspektywy zapewnienia ziarnem spichlerzy rysowały się nieźle, podobnie zresztą jak i spodziewana satysfakcja rolników po ukończonych trudnych żniwach.

Tymczasem przed punktami skupu tłoku nie widać. Gospodarze złorzęczą tak samo jak dotąd. Co nie podoba się rolnikom? Przede wszystkim praktyki firm zajmujących się skupem z dopłatami, polegające ich zdaniem na zaniżaniu parametrów jakościowych ziarna. Punkty skupu, które dysponują własnymi laboratoriami, właściwie dyktują też ceny, a rolnicy nie mają możliwości sprawdzenia rzeczywistej jakości ziarna. Niekiedy udają się do konkurencyjnych firm, chcąc potwierdzić parametry określone w punkcie skupu z dopłatami. Jeszcze bardziej denerwuje ich żmudne wypełnianie formularzy, potwierdzanie ich, jednym słowem: biurokracja, która w skupie rozszalała się na dobre. Czy zatem opłaca się im transport plonów i późniejsze nerwy oraz mitręga oczekiwania w kilometrowych kolejkach? Znaczna część rolników stara się przetrzymać ziarno jak najdłużej, licząc na korzystniejsze warunki skupu w kolejnych miesiącach.

Magazyny Poznańskich Zakładów Zbożowych, Młynów w Cempiniu nie prowadzą skupu z dopłatami Agencji Rolnej. Skup zboża, przynajmniej na razie, nie przynosi spodziewanych efektów, a samochody załadowane ziarnem pojawiają się tu raczej rzadko. W Cempiniu kupuje się tak zwane zboże chlebowe - dla Młynów Poznańskich, Antoninka, a także młyna na Górze Dolnośląskiej. Ceny wydają się zachęcające. Za tonę żyta można dostać do 370 zł, a pszenicy - nawet 630 zł. Mimo tego nie jest wykluczone, że magazyny będą tu świecić pustkami. W porów-

naniu z rokiem ubiegłym, kiedy to firma prowadziła skup z dopłatami, teraz skupuje się niewiele.

- Cena nie jest najgorsza, ale skup nie idzie. Chyba największe znaczenie ma tu płatność za sprzedane zboże w terminie dwumiesięcznym. To zupełnie inaczej niż z rzepakiem, którego skup przebiegał prawidłowo i zgodnie z planem, bo Szamotuły płaciły plantatorom w ciągu dwóch tygodni - mówi Kazimierz Świątkiewicz, kierownik zakładu w Cempiniu. Potwierdza to jeden z rolników, pytany o to, czy nie odpowiada mu cena zboża oferowana w Cempiniu: - Cena, owszem, jest całkiem dobra, ale tak naprawdę nie wiadomo, kiedy dostaniemy pieniądze. My nie możemy czekać do Gwiazdki. A poza tym ta biurokracja...

Rolnikom trudno jest sprostac wysokim wymaganiom, dotyczącym jakości ziarna. Najtrudniej uzyskać parametry związane z glutenem i wyrównaniami.

Tymczasem firm, które prowadzą skup z dopłatami państwowymi, jest coraz mniej. Część z nich nie dostaje akredytacji Agencji Rynku Rolnego. Dość liczna grupa przedsiębiorstw rezygnuje też z własnej woli. Dlaczego? Uznają, że taki interes im się nie opłaca, gdyż cena rynkowa jest niższa od gwarantowanej przez państwo. Poza tym również firmy narzekają na niesłychany rozrost biurokracji, skomplikowanie sytuacji związanej z limitami, kolejnością dostaw, oświadczeniami i poświadczeniami.

- Na rynku ceny za pszenicę ukształtowały się na poziomie 410-480 zł, podczas gdy my bez dopłaty musimy zapłacić 510 zł. Teraz ziarno trze-

ba przechować, a następnie sprzedać jakiemuś młynowi, który zrobi z niego mąkę. Trzeba więc do ceny gwarantowanej doliczyć koszty kredytu, rozładowania i załadowania ziarna, jego magazynowania oraz suszenia. Za ile mamy więc to ziarno sprzedać? Wychodzi na to, że powinniśmy otrzymać za tonę 550-560 zł. A jeśli dodatkowo zostanie uruchomiony import tańszego zboża z zagranicy, to cena rynkowa jeszcze bardziej spadnie i kto wtedy kupi nasz produkt? - martwi się Wiktor Michałowicz, dyrektor leszczyńskiej HOLAGRY, spółki z udziałem kapitału holenderskiego.

Spółka zajmuje się skupem pszenicy (wyłącznie) z dopłatami ARR. Uzyskała limit na 4 tysiące ton. Skup prowadzą punkty w powiecie gostyńskim, w Krobi i Poniecu. Nie ma tam kolejek ani dużego ruchu - podobnie zresztą jak i w innych punktach skupu.

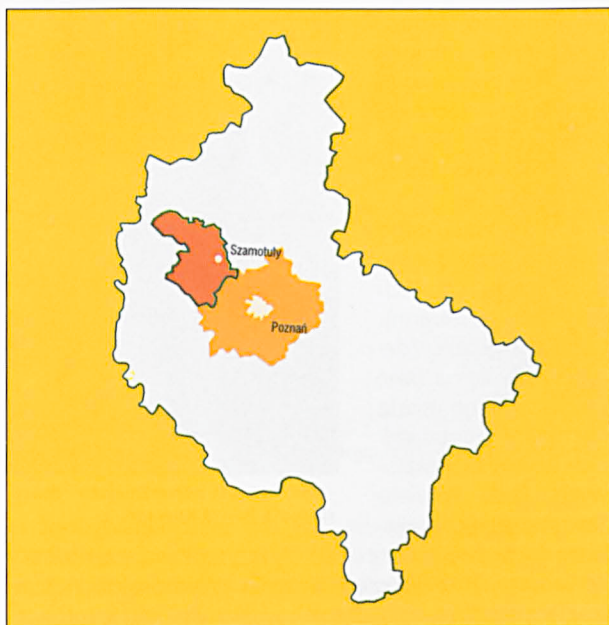
Rolnikom trudno jest sprostać wysokim wymaganiom, dotyczącym jakości ziarna. Najtrudniej uzyskać parametry związane z glutenem i wyrównaniami. Aby było to możliwe, rolnik od samego początku powinien wiedzieć, że produkuje zboże chlebowe, zdecydować się na wysiew odpowiednich odmian, stosowne nawożenie i zabiegi agrotechniczne. Większość gospodarzy uprawia zboża paszowe, więc jest z tego tytułu poszkodowana - nie są one objęte systemem państwowych gwarancji i dopłat.

Sytuacja na rynku zbożowym jest złożona, a z organizacji i przebiegu skupu praktycznie nikt nie jest zadowolony. Najbardziej zagubiony jest rolnik, który bezradnie przygląda się temu, co się dzieje. Kiedy uda mu się zebrać plon, ma wprowadzić gwarantowaną całkiem przyzwoitą cenę, jednak w żaden sposób nie może jej uzyskać...

TADEUSZ JĄDER



Powiat szamotulski



Ludność:	85 978
w tym:	
kobiet:.....	43 895
mężczyzn:.....	42 083
Powierzchnia:	1119,6 km kw.
Użytki rolne:.....	59,7%
Lasy i grunty leśne:.....	31,2%
Pozostałe tereny:.....	9,1%
Gminy:	8
w tym:	
miejskie:.....	1
Obrzycko	
miejsko-wiejskie:.....	4
Ostroróg, Pniewy, Szamotuły, Wronki	
wiejskie:.....	3
Duszniki, Kaźmierz, Obrzycko	
podmioty gospodarcze:	5110
sektor publiczny:.....	153
sektor prywatny:.....	4957

Przedsiębiorstwa wiodące

Amica Wronki, Hochland,
Wielkopolskie Zakłady Tłuszczowe ADM, AVK

Starostwo Powiatowe

64-500 Szamotuły, ul. Wojska Polskiego 4
tel. (61) 29 21709

e-mail: spszam@modem2000.pl

www.powiat-szamotuly.pl

Starosta: Paweł Kowzan

Wicestarosta: Paweł Mordal

Przewodniczący Rady Powiatu: Stanisław Srokowski

REKLAMA

WWW.AKTUALNE.PL

A TRAKCYJNE

to co zawsze chciałeś wiedzieć o ochronie środowiska, ale nie miałeś kogo zapytać...

K ONKRETNE

zwięźle, krótko i na temat

T ECHNICZNE

najnowsze technologie i rozwiązania w teorii i praktyce

U PROSZCZONE

czyli przedstawione tak, że zrozumie nawet laik

A KTYWNE

często aktualizowane, budowane we współpracy z czytelnikami, reagujące na ich potrzeby i zainteresowania

L OKALNE

nie zapominamy o inicjatywach i przedsięwzięciach lokalnych, przedstawiamy inwestycje z waszych regionów a także ludzi, od których dużo zależy

N OWATORSKIE

jedyne miejsce gdzie oprócz teorii znajdziesz praktykę

E KOLOGICZNE

czyli zgodne z hasłem Technika dla Środowiska

STARTUJEMY **1** WWW.AKTUALNE.PL
PAŹDZIERNIKA



Życiowe szanse w Szamotułach

- W powiecie postawiliśmy na oświatę i służbę zdrowia – mówi Paweł Kowzan, starosta szamotulski. – Na oświatę i wychowanie radni zdecydowali się przeznaczyć aż 28,2 procent rocznego budżetu, wynoszącego 45,13 mln zł. Sporo za to zrobiliśmy. Na inauguracji nowego roku szkolnego w powiecie zapowiedziałem, że zrobimy sondaż wśród uczniów, w jakiej szkole wyższej chcieliby kontynuować naukę. Mam zamiar nawiązać współpracę z uczelniami, na które byłoby największe zapotrzebowanie, by otwały w Szamotułach swoje filie.

Rada i szkoły

Powiat rozpoczął nowy rok szkolny w 6 zespołach szkół, w których nauki pobiera ponad 4000 uczniów (w 34 szkołach ogólnokształcących, zasadniczych, średnich zawodowych, policealnych, specjalnych i dla dorosłych). Kształcą one w zawodach ekonomicznych, handlowych, rolniczych i okolorolniczych, elektryczno-elektronicznych, mechanicznych, administracyjnych oraz na poziomie zasadniczym w kilkunastu zawodach rzemieślniczych i usługowych. – Przejelismy zaniedbane szkoły – twierdzą w starostwie. Nieodnawiane od lat pomieszczenia dydaktyczne, zużyty sprzęt i meble szkolne, przeciekające dachy. Remonty zaczęto od dachów, które naprawiono już we wszystkich placówkach. Wymieniono także instalacje grzewcze – z węglowych na gazowe. Podczas tegorocznych wakacji w każdej szkole bez wyjątku wykonano znaczące prace inwestycyjne oraz mo-

dernizacyjno-remon-towe. Przez minione dwa lata poprawiono nie tylko stan techniczny budynków, ale także ich funkcjonalność i wygląd.

Od września tego roku powstały 3 gimnazja przy szkołach średnich w Szamotułach i Wronkach. Zdecydowano się na takie rozwiązanie, bo miasta nie miały odpowiednich warunków lokalo-wych. Rada Powiatu Szamotulskiego podjęła też decyzję o utworzeniu Szkoły Przystosabiającej do Pracy Zawodowej oraz Zespołu Nauczania i Wychowania w Szpitalu Powiatowym, wchodzących w skład Zespołu Szkół Specjalnych w Szamotułach.



- Oświata jest najważniejsza - mówi starosta Paweł Kowzan.

Języki i komputer

- Szkoła – podkreśla starosta - to nie tylko budynek, ale przede wszystkim uczniowie i nauczyciele. Między innymi, dla zapewnienia wysokiego poziomu kształcenia



Za rok do użytku oddana zostanie nowoczesna szkoła zawodowa - największa obecnie inwestycja w powiecie.



Dyrektorzy szpitala z dumą prezentują oddział ginekologiczno-położniczy.

i zdobywania przez naszych absolwentów umiejętności w zakresie języków obcych oraz posługiwania się nowoczesną informatyką rozpoczęliśmy inwestowanie w tym kierunku. W tym roku urządziliśmy 3 nowe pracownie komputerowe, a czwarta powstanie w grudniu. Zabezpieczyliśmy także pieniądze na naukę języków obcych z podziałem na grupy. Gdy w przyszłym roku zakończymy wymianę stolarki oraz ocieplanie budynków, będziemy mogli na powyższe cele przeznaczyć więcej pieniędzy. Chcielibyśmy, by młodzież dostrzegała dla siebie życiowe szanse właśnie w Szamotułach. Z niskim, bo 11,5-procentowym bezrobociem, jako powiat znajdujemy się na trzecim miejscu w województwie po Poznaniu i Środzie Wlkp. Choć mamy przygotowane tereny pod inwestycje, to jednak sytuacja polityczna i gospodarcza spowodowała, że spadło zainteresowanie potencjalnych inwestorów.

Wspólnie z radą

Pomysły zarządu znajdują wsparcie Rady Powiatu Szamotulskiego, co – nie trzeba o tym nikogo przekonywać – znacznie ułatwia pracę. Nie bez znaczenia jest fakt, że w radzie zasiadają doświadczeni i znający się na rzeczy wójtowie i burmistrzowie, na przykład Dusznik, Kaźmierza, Ostroroga.

Ratownictwo szansą

Jak każdy powiat, Szamotuły zainteresowane są utrzymaniem i rozwojem własnego szpitala. Przejęto kolumnę transportu sanitarnego, co od razu przyniosło znaczne oszczędności. W ubiegłym roku powiat wspólnie z Ministerstwem Zdrowia podarował jej karetkę – mercedesa. Bliskość drogi A-2 (8 minut dojazdu) spowodowała, że postanowiono przedstawić ofertę ratownictwa dla tej

trasy. Budowane jest lądowisko dla helikoptera, a w Pniewach – podstacja pogotowia ratunkowego. W szpitalu zaś powstanie nowoczesny oddział ratunkowy, który mieścić się będzie w budowanym od podstaw obiekcie. Część środków na wyposażenie przekaże także samorząd wojewódzki, a część Ministerstwo Zdrowia z Programu Ratownictwa Medycznego, do którego udało się Szamotułom dostać w ubiegłym roku.

Szpital zaprasza

Michał Kudłaszyk, dyrektor szpitala powiatowego w Szamotułach, i jego zastępca do spraw lecznictwa, Andrzej Leja, są zadowoleni ze zwierzchnictwa starostwa powiatowego nad szpitalem. Starosta Paweł Kowzan uczestniczył w rozmowach na temat włączenia szpitala do Programu Ratownictwa Medycznego, a następnie zadeklarował dofinansowanie z powiatowej kasy. Budowa oddziału będzie kosztowna, pochłonie 2,5 mln zł. Ze świetnie wyposażonego oddziału skorzystać będą mogły jednak nie tylko ofiary wypadków, ale i mieszkańcy powiatu.

Dzięki środkom starostwa trwa modernizacja oddziałów: chirurgicznego, ginekologiczno-położniczego i dziecięcego. W tym roku powiat postanowił przeznaczyć na szpital 300 tys. zł. Dyrektorzy z dumą oprowadzają po niemal ukończonym oddziale ginekologiczno-położniczym. Wesole, kolorowe ściany skrywają nowoczesne instalacje, którymi prowadzone są szpitalne media: tlen, powietrze i próżniociąg. Wymieniono także drzwi, okna, posadzki, sanitariaty. W takich warunkach chorować jest przyjemniej.

Opuszczając szpital, przechodzimy przez zatłoczony korytarz przy izbie przyjęć. W przyszłym roku i tu nastąpić ma radykalna zmiana warunków leczenia.

Collegium Europaeum Gnesnense

Uniwersytet imienia Adama Mickiewicza w Poznaniu, przy współudziale partnerów z Niemiec, tworzy Collegium Europaeum Gnesnense, które służyć będzie umacnianiu idei jedności europejskiej i wspólnego dziedzictwa kulturowego.

Kolegium zlokalizowano w Gnieźnie przy ul. Kostrzewskiego, w pobliżu Muzeum Początków Państwa Polskiego, na terenach przekazanych na ten cel przez władze samorządowe miasta. Lokalizacja placówki naukowo-badawczej i dydaktycznej w kolebce państwa polskiego podkreśla wielowiekowe związki Polski z kulturą Zachodu, ma służyć rozwojowi współpracy polsko-niemieckiej w duchu pojednania i dobrego sąsiedztwa.

Powstanie Kolegium przyczyni się do udostępnienia międzynarodowej społeczności uczonych oraz studentów dokumentów, rękopisów, inkunabułów i starodruków z biblioteki katedralnej. Są one jednym z najcenniejszych europejskich zbiorów archiwalno-bibliotecznych. Dzięki powołaniu placówki kreowana będzie także nowa płaszczyzna współpracy międzynarodowej w dziedzinie badań nad ideami europejskiego zjednoczenia, ze szczególnym uwzględnieniem integrującej roli kultury.

W tym celu wykorzystane zostaną rozległe kontakty międzynarodowe UAM-u. W powstającym Kolegium studenci z różnych krajów kształcić się będą w dziedzinie problematyki kultu-

ry europejskiej na zasadzie międzynarodowej wymiany akademickiej oraz w systemie studiów poza macierzystą uczelnią. Kolegium będzie także popularyzować wiedzę o roli kultury w procesach zjednoczeniowych poprzez otwarte wykłady, dyskusje panelowe i konferencje na tematy integracji europejskiej. Utworzenie w Kolegium Centrum Informacji Kultury Europejskiej sprzyjać będzie promowaniu dialogu międzykulturowego poprzez działalność edyorską, wystawienniczą i medialną.

Gnieźnieńskie Collegium Europaeum z założenia ma być placówką badawczą, ale stanie się też forum spotkań twórców, gdzie uczeni, literaci, artyści, a także politycy i menedżerowie gospodarki w nieskrępowany sposób wymieniać będą myśli, poglądy, idee. Równolegle w międzynarodowych grupach prowadzone będzie kształcenie w dziedzinie europeistyki - głównie w formie interdyscyplinarnych studiów (o charakterze semestralnym) nad kulturą europejską w ramach wymiany akademickiej Erasmus/Sokrates. Językami wykładowymi będą polski, niemiecki oraz inne języki kongresowe. Zajęcia poprowadzą profesorowie z UAM-u, Viadriny, a także goście z krajów Zachodu i Wschodu.

Dla studiujących w trybie stacjonarnym przewidziano specjalizacje z europeistyki kulturowej, między innymi kształcenie w tej dziedzinie na studiach licencjackich Kolegium

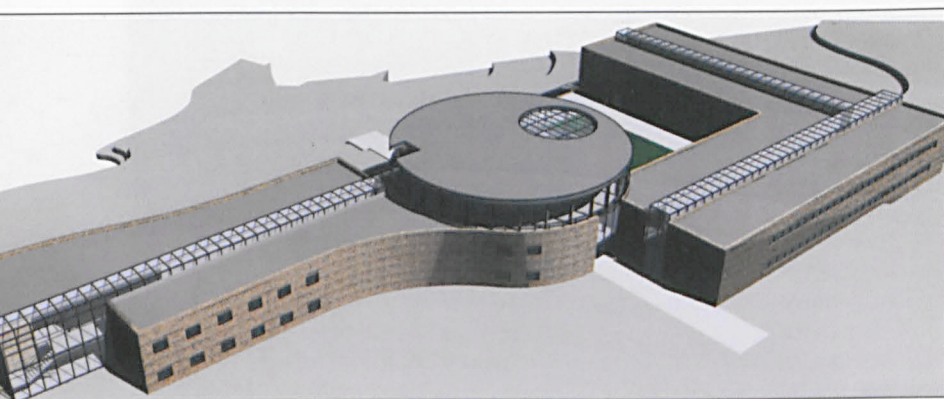
Językowego oraz zajęcia z kultury europejskiej dla studentów IV i V roku studiów humanistycznych.

W Kolegium zainicjowane zostaną także kształcenie w zakresie kultury europejskiej poprzez Internet.

Nauka odbywać się będzie w zespole budynków przeznaczonych dla około 300 studentów. Powierzchnia użytkowa zaprojektowanego obiektu to 3500 metrów kwadratowych. Wokół Kolegium rozciąga się park. W kompleksie naukowo-badawczym znajduje się biblioteka z czytelnią dla 50 osób i pełnym wyposażeniem elektronicznym, sala internetowa ze studium multimedialnym oraz sala konferencyjna.

Kompleks dydaktyczny pomyślany jest jako miejsce prowadzenia wykładów i zajęć w systemie stacjonarnym oraz nauczania na odległość - poprzez media elektroniczne. Znajdzie się tu aula na 100 miejsc, cztery sale wykładowe i sześć sal seminaryjnych. Kompleks socjalny stanowić będzie zaplecze Kolegium. Złożą się nań pokoje dla studentów oraz zapraszanych profesorów, stołówka, sala rekreacyjna z wyposażeniem sportowym i kawiarnia.

Wśród wielu powodów, które zdecydowały o tym, że to w Gnieźnie powstaje Collegium Europaeum, wymienia się przede wszystkim niewielką odległość pierwszej stolicy Polski od Poznania (miasta dzieli tylko 48 km). Zapewnia to łatwy kontakt z poznańskim uniwersytetem, którego filie już w Gnieźnie istnieją. Miasto jest także węzłem komunikacyjnym na szlaku biegnącym od zachodniej granicy państwa w kierunku północnej i północno-wschodniej Polski. Od lat kontakty zagraniczne łączą pierwszą stolicę Polski z licznymi miastami partnerskimi w Europie, między innymi w Szwecji, Holandii, Niemczech, Danii, Francji, we Włoszech i na Węgrzech, a we wrześniu Gniezno otrzymało Honorową Flagę Rady Europy.



OLGA KUNZE

Leszno akademickie?

W sześćdziesięcioletnim Lesznie działają obecnie aż trzy uczelnie. Pierwszą z nich była prywatna Wyższa Szkoła Marketingu i Zarządzania, założona w 1993 roku przez dr. Jana Sołtysiaka, byłego pracownika Akademii Ekonomicznej w Poznaniu. Kolejne powstały już po utracie przez Leszno statusu miasta wojewódzkiego. W 1999 roku powołano do życia Państwową Wyższą Szkołę Zawodową, a w tym roku rozpoczęła działalność Wyższa Szkoła Humanistyczna. Liczba studentów podejmujących naukę (w różnym trybie) zbliża się do 5 tysięcy.

Trzeba by tę listę uzupełnić o ośrodek zamiejscowy studiów magisterskich poznańskiej Akademii Ekonomicznej z ponad półtysięczną grupą słuchaczy. Realne są też perspektywy akademickiego rozwoju pobliskiego Kościana (funkcjonuje tam już filia poznańskiego UAM-u), gdzie w budynkach po wytwórni papierosów Reemtsma powstaje uniwersytecka baza ze studenckim kampusem co się zowie. Czy to dużo, czy też mało? I czy oznacza to, że Leszno może stać się ośrodkiem akademickim z prawdziwego zdarzenia? Są pewne przesłanki wskazujące na możliwość realizacji takiego scenariusza.

Dość często zarówno od administratorów miasta, jak i niektórych pracowników wyższych uczelni słyszy się, że ośrodki miejskie położone niedaleko wielkich aglomeracji mogą - wzorem uniwersyteckich miast w Wielkiej Brytanii, Niemczech czy Stanach Zjednoczonych - stać się dobrymi ośrodkami nauki. Położenie Leszna jest szczególnie korzystne: w połowie drogi pomiędzy Poznaniem i Wrocławiem - dwoma uznanymi centrami naukowymi. Jednak leszczyńskie szkoły średnie kończy wielu uczniów, których nie bardzo stać na dojazd do innych miast.

Największe postępy poczyniła Wyższa Szkoła Marketingu i Zarządzania. Z uzyskanym tu licencjatem można bez dodatkowych egzaminów podejmować dalszą naukę na poziomie magisterskim. Szkoła bardzo dba też o dostosowanie proponowanych kierunków kształcenia do istniejących potrzeb. Ostatnio na przykład uruchomiła kierunek zarządzanie ośrodkami hodowli i rekreacji konnej.

Dwa lata temu przy ul. Ostroroga wybudowany został nowy gmach

kompleks wykładowy przy ul. Dekana - z salami amfiteatralnymi, dużym holem i bufetem. Obok przewidziano pierwszy w Lesznie niewielki dom akademicki z miejscami dla 32 studentów.

To, czego udało się już dokonać najstarszej uczelni, inne mają dopiero w planach. PWSZ, która już chyba na dobre wrosła w miejscowy krajobraz, zajmuje obecnie odpowiednio zaadaptowane dwa piętra tak zwanego Pentagonu - największego biurowca w mieście. W przyszłości zajmie cały

FOT. RYSZARD CIENKI



Rektorzy leszczyńskich uczelni: prof. dr hab. Tadeusz Mendel (z lewej) i prof. dr hab. Wiesław Osiński w czasie tegorocznych juwenaliów na leszczyńskim rynku.

uczelni - funkcjonalny, świetnie dostosowany do potrzeb wykładowo-seminaryjnych, z aulą, pomieszczeniami bibliotecznymi oraz zapleczem gastronomicznym. Po okresie biegania studentów i wykładowców po obiektach rozrzuconych po całym mieście zajęcia są prowadzone w jednym miejscu. Tuż obok powstał nowoczesny kryty hipodrom, na którym mogą odbywać się zawody konne rangi ogólnokrajowej (ostatnio zorganizowano tam mistrzostwa akademickie kraju). W nowym roku akademickim zostanie uruchomiony drugi

gmach. Szkoła podjęła ścisłą współpracę z czterema poznańskimi uczelniami: Akademią Rolniczą, Politechniką Poznańską, Akademią Muzyczną i Akademią Wychowania Fizycznego. Na postronnych obserwatorach czyni jednak dość egzotyczne wrażenie: jakiegoś niespójnego konglomeratu, swoistej Akademii Rozmaitości...

- A kto ma coś przeciw Akademii Rozmaitości? Osobiście uważam, że powstający uczelniany organizm jest załącznikiem takiego quasi-universytetu - oczywiście na miarę Leszna - uważa prof. dr hab. Wiesław Osiński, rektor



Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Lesznie. - Konsekwentnie będziemy wprowadzać nowe kierunki studiów. Taki mały uniwersytet miałby w Lesznie doskonałą szansę rozwoju, liczne rzesze studentów przygotowanych do studiów przez szkoły średnie oraz niezłą bazę niewykorzystanych miejsc w leszczyńskich bursach. Dziś dla wielu młodych ludzi koszt nauki, dojazdów bądź mieszkania w dużych ośrodkach akademickich to bariera nie do przebycia.

Najmłodsza w tym gronie jest Wyższa Szkoła Humanistyczna, która wystartowała w tym roku. Będzie pierwsza immatrykulacja, pierwsze indeksy... - Pomysł utworzenia takiej uczelni zrodził się blisko 6 lat temu. Nie było jednak warunków do jego realizacji, a podejmowane starania nie przynosiły rezultatów. Dopiero obecny minister edukacji narodowej, Edmund Wittbrodt, zaakceptował dokumentację i 9 kwietnia podpisał stosowną decyzję. Uważam, że jest ona trafna - mówi Ryszard Karmoliński, kanclerz uczelni, a jednocześnie dyrektor Centrum Doskonalenia Zawodowego, na bazie którego powstała nowa uczelnia. - Ofertę adresujemy przede wszystkim do nauczycieli, ale nie tylko. Pomysł był dobry, bo nie powieliliśmy obecnych już w Lesznie kierunków - raczej je uzupełniliśmy. Dodam, że zainteresowanie ze strony

potencjalnych słuchaczy przeszło nasze najśmielsze oczekiwania i musieliśmy uruchomić dodatkową rekrutację.

Jak twierdzi prof. dr hab. Tadeusz Mendel, rektor WSMiZ, mimo że powstały już załączki akademickiego Leszna, droga do osiągnięcia przez nie statusu na miarę Harvardu czy Cambridge jest jeszcze daleka. - Przede

Mimo że powstały już załączki akademickiego Leszna, droga do osiągnięcia przez nie statusu na miarę Harvardu czy Cambridge jest jeszcze daleka. - Przede wszystkim to, co najważniejsze, co jest na pierwszym planie i nadaje charakter uczelni - to własna kadra naukowa. Tej zaś dziś po prostu nie ma.

wszystkim to, co najważniejsze, co jest na pierwszym planie i nadaje charakter uczelni - to własna kadra naukowa. Tej zaś dziś po prostu nie ma, a funkcjonowanie uczelni opiera się na imporcie specjalistów z Poznania i Wrocławia. Tymczasem istnieje potrzeba, by kadra była na miejscu, by wykładowcy nie patrzyli na zegarek, myśląc, kiedy wreszcie skończą się za-

jęcia i będą mogli pojechać do domu. Potrzebny jest zespół związany z uczelnią, żyjący tutejszymi problemami, prowadzący tu badania i wydający publikacje naukowe - twierdzi profesor.

- Drugą w kolejności sprawą do rozwiązania jest zorganizowanie odpowiedniej biblioteki, gdzie można by uzyskać każdą potrzebną pozycję. To, co mamy, łącznie z dość dobrze zorganizowaną i wyposażoną Biblioteką Miejską w Lesznie, niestety zupełnie nie odpowiada oczekiwaniom. Wreszcie na trzecim miejscu postawiłbym kampus, czyli całą tę studencką infrastrukturę - z klubami, życiem kulturalnym i możliwością prowadzenia własnych badań naukowych - wymienia profesor Mendel.

Niezależnie od widocznych mankamentów, środowisko akademickie w Lesznie rozwija się bardzo dynamicznie. I chociaż zwykłe bary, w których studenci wypijają kawę w przerwie pomiędzy zajęciami bywają na wyrost nazywane klubami studenckimi, chociaż powołano już akademicki chór i działają akademickie kluby sportowe, a w tym roku na rynku w Lesznie wspólnym wysiłkiem dwóch uczelni zorganizowano juwenalia, do akademickiego centrum miastu jeszcze daleko...

TADEUSZ JĄDER

REKLAMA

MASZYNY DO TERENÓW ZIELONYCH



AMAZONE
maszyny do koszenia trawy,
zbierania liści

TECH-KOM

UL. POZNAŃSKA 5
62-021 PACZKOWO
TEL. (061) 815 74 71
TEL. KOM. 0603 944 531



VOTEX
koszarki skarpowe, wysięgnikowe
z bliskowym systemem koszącym



O szkolnictwie wyższym mówią:

prof. Emil Panek, rektor poznańskiej Akademii Ekonomicznej:

Tylko przez skromność nie informuje, że Akademia Ekonomiczna jest tą uczelnią w kraju, o której indeks ubiegało się w tym roku akademickim najwięcej kandydatów na studentów. Rektor nie obawia się nadciągającego niżu demograficznego. Skupia się na tworzeniu nowych kierunków kształcenia – między innymi takich, po ukończeniu których absolwenci AE znajdą pracę jako specjaliści w dziedzinach biznesu elektronicznego, komputerowego wspierania decyzji, handlu internetowego czy też jako łączący umiejętności wysoko kwalifikowani finansjści, posługujący się narzędziami informatycznymi. W stosunku do bardzo szybko rozwijającego się rynku uczelni prywatnych rektor zachowuje właściwy uczonemu emocjonalny dystans, a o sześciu filiach zamiejscowych Akademii mówi, że jeszcze w latach siedemdziesiątych działały punkty konsultacyjne, więc potrzeba istnienia filii jest niekwestionowana. Oczywiście

byłoby lepiej, gdyby wszyscy studenci AE kształcili się w Poznaniu, w trybie stacjonarnym, ale to po prostu niemożliwe.

Pomiędzy jakością kształcenia przez uczelnię o charakterze stacjonarnym i w ośrodkach zamiejscowych istnieją różnice. Jednak problemu tego nie można demonizować, bo doświadczenia wskazują, że po licencjatach i magisteriach, do których absolwenci dochodzili „określną”, a nie stacjonarną drogą, na seminariach prowadzonych przez wybitne autorytety pojawiają się świetni doktoranci. Gdyby nie było ośrodków AE w Kaliszu, Koninie, Lesznie, Zielonej Górze, Pile czy Bydgoszczy, byłoby mniej wykwalifikowanych pilan, zielonogórczan czy leszczyńian. Studenci ci stanowią w swych miastach widoczne grupy. Ich ambicje, wola, gotowość do studiowania budzą niekwestionowany podziw, podrywają do działania innych. Tworzą oni społecznie wartościowy ka-

pitał, a tego nie wolno lekceważyć nigdy i nikomu.

Uczelnie, na których studiuje się za pieniądze, mają na rynku dobrą pozycję. Są instytucjami pożytecznymi, a nawet bardzo pożytecznymi. Jednak już dzisiaj (przykład Akademii Ekonomicznej) maleje liczba studentów ubiegających się o przyjęcie na I rok studiów licencjackich. W różnych miastach Wielkopolski powstały państwowe zawodowe szkoły wyższe, które kształcą młodzież w systemie stacjonarnym. Nauka w nich jest bezpłatna i nawet jeśli po ich ukończeniu nie dostaje się dyplomu tak prestiżowego jak po AE, to jednak zawsze jest to dyplom wyższej uczelni. – Te szkoły są bezpłatne, a młodzież umie liczyć – kończy swą wypowiedź rektor Emil Panek.

(OKA)

prof. Ewa Borkowska-Bagieńska, pracownik naukowy UAM-u, radna Sejmiku Województwa Wielkopolskiego:

- W wielości podmiotów właścicielskich uczelni widzę wartość. Są więc szkoły publiczne i prywatne, które często mają charakter wyraźnie komercyjny, czyli ich głównym celem nie jest edukacja, lecz zysk właściciela.

Natomiast – mam nadzieję – zawsze dominować będą uczelnie państwowe: uniwersytety i akademie. Prowadzą one dwojaką działalność – naukową oraz edukacyjną. Dobra uczelnia to taka, w której pracownicy łączą te dwa obowiązki. To są naczynia połączone: bez nauki nie ma dobrej edukacji i na odwrót. Często błędy popełniane przez studentów na egzaminach inspirują mnie do szukania innych rozwiązań, lepszych argumentów.

Niepokoi mnie trochę funkcjonowanie szkół – zarówno publicznych, tak zwanych licencjackich, jak i prywatnych. Nie mają one obowiązków badawczo-naukowych, co wynika między innymi z braku stałej kadry. Liczę, że z tych szkół publicznych, które powstały w dawnych miastach wojewódzkich, mogą wyrósnąć

w przyszłości ośrodki badawcze, przekształcane w szkoły akademickie, czyli takie, które mają prawo doktoryzowania i obowiązek prowadzenia badań naukowych. I tego bym sobie życzyła. Niektóre ze szkół prywatnych mają takie możliwości oraz ambicje. Są tam stypendia, zwolnienia z czynszu, dobrze wyposażone biblioteki, sale komputerowe, gimnastyczne, do nauki języków obcych. Widać myślenie o przyszłości, a nie tylko chęć zarobienia na studentach. A co ma zrobić student uczelni w małym mieście, gdzie nie ma bibliotek, dostępu do literatury? Najczęściej kupuje od wykładowcy za duże pieniądze skrypt, który musi być źródłem, często jedynym, jego wiedzy.

Uważam, że należy dać szansę prywatnym uczelniom, ale potrzebna jest tu ścisła kontrola państwa. Powinno się sprawdzać, czy spełniają warunki, jakie deklarowały przy występowaniu o zgodę na działalność. Należałoby sprawdzać też wpisy w indeksach. Jakże często bowiem zamiast profesora wykłady prowadzi jego asystent i to w wymiarze godzin

znacznie niższym niż na uczelniach państwowych. Dobre uczelnie prywatne wcale nie obawiają się poddania takiej weryfikacji. Potrzebna jest lepsza legislacja oraz egzekucja prawa. Urzędnicy ministerialni powinni czuć się bardziej odpowiedzialni za uczelnie, którym wydali zgodę na działalność.

Niektórzy cieszą się, że powstaje mnóstwo wyższych szkół i ich filii w mniejszych miastach, że mogą w nich dobrać pracownicy naukowcy państwowych uczelni. Jeżeli jednak większość czasu spędzają na podróżach po Wielkopolsce, to niewątpliwie cierpią na tym ich badania naukowe w macierzystych uczelniach, a w dłuższej perspektywie niewątpliwie nastąpi deprecjacja nauki. Aby do tego nie dopuścić, potrzebna jest poprawa statusu materialnego pracowników naukowych...

Ciekawa jestem, czy w nowelizowanym budżecie znajdą się pieniądze na zapowiadane podwyżki płac dla pracowników naukowych.

(BI)



Między stepem a powodzią

W ludzkiej pamięci, w dokumentach i na zdjęciach zachowały się obrazy katastrofalnych powodzi w Poznaniu, wylewów Warty w roku 1888, 1924 i dwanaście lat później, kiedy to łódkami pływało się po ulicach Starego Miasta.

- Ostatnia większa powódź miała miejsce w 1947 roku – przypomina Roman Wiliński, zastępca dyrektora do spraw technicznych w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej. – Woda przerwała wówczas dziesięciometrowy wał na Wildzie. Powodzie w mieście były spowodowane skomplikowanym układem koryta rzeki. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego stulecia dokonano znacznych korekt koryt Warty: zlikwidowano tak zwane zakole chwaliszewskie i przebudowano dwa kanały - Cybiński Kanał Ulgi oraz Środkowy Kanał Ulgi (tzw. węglowy); powstał basen portowy. Przepuszczanie przez Poznań wód wezbraniowych i powodziowych stało się bardzo łatwe: nie ma zatorów ani podpiętrzenia wody...

Jednak poznańska Warta to tylko niewielki ułamek rzeki. Bierze ona swój początek w Krompolowie koło Zawiercia, na Wyżynie Krakowsko-Częstochowskiej. Po przepłynięciu 808 km uchodzi do Odry w Kostrzynie. To ludzka zapobiegliwość i mądre inwestycje spowodowały, że Warta nie sprawia po drodze większych powodziowych kłopotów. Parę kilometrów powyżej Częstochowy, w Poraju, znajduje się przeciwpowodziowy zbiornik retencyjny: retencja całkowita wynosi 20 mln metrów sześciennych; w tym zawiera się kilka milionów metrów sześciennych retencji powodziowej. I to wystarcza, bo przecież Warta dopiero stamtąd wypływa, niesie więc niewiele wody. Później rzeka płynie dość wartko. W okolicach Sieradza zmienia nieco swój charakter. Właśnie tam powstał największy obiekt przeciwpowodziowy, chroniący dolinę Warty – zbiornik retencyjny Jeziorsko.

- Koncepcja jest jeszcze przedwojenna – mówi dyrektor Wiliński. – Budowę rozpoczęto w 1976 roku (ze środków państwowych). Swoje funkcje zbiornik zaczął pełnić na początku lat dziewięćdziesiątych. Jego całkowita pojemność wynosi 224 mln metrów sześciennych wody, rezerwa powodziowa – 60 mln metrów sześciennych. Mówiąc o Jeziorsku, trzeba przybliżyć nasze działania niepopulärne i nieakceptowane, ale konieczne. Gdy Jeziorsko wypełni się do końca, trzeba nadmiar wody zrzucić. W efekcie zalewane są grunty w mię-

nawcą postanowień będą samorządy i wreszcie skończą się niepotrzebne tragedie, takie jak we Wrocławiu, gdzie cała dzielnica mieszkaniowa (Kozanów) została wybudowana na polderze, narażonym w pierwszej kolejności na powodziową wodę...

Poniżej Jeziorska zaczyna się województwo wielkopolskie. Dolina Warty jest obwałowana. Na niektórych, nielicznych odcinkach są to wały naturalne, a więc szczególnie ukształtowany brzeg. I tak aż do ujścia w Kostrzynie.

- Mówiąc o Warcie, nie można za-

FOT. ROMAN WILIŃSKI



Jeziorsko; dolne stanowisko jazu.

dzysu. Rolnicy oburzają się, bo przecież zbiornik miał ich chronić przed powodzią, a nie zalewać. Tylko że niegdyś, gdy nie było jeszcze zbiornika, na terenach przyrzecznych rosła trawa i powódź nie była dla nikogo tak dotkliwa. Po wybudowaniu Jeziorska owe łaki rolnicy zamienili w pola uprawne, zresztą wbrew Prawu Wodnemu. No i stąd całe nieporozumienie... Nowe Prawo Wodne kwestie wykorzystania terenów w strefie zagrożenia powodziowego będzie określać kategorycznie. Wyko-

pomnieć o jej dopływach, które niekiedy sprawiają więcej kłopotów niż główna rzeka – kontynuuje swoją wypowiedź dyrektor Wiliński. – Na przykład Ner – bardzo kapryśny i zanieczyszczony (ale to już zupełnie inny problem), często wylewający. Kiedy uchodzi do Warty, której poziom się już wysoki, jego woda nie może się już zmieścić. Wtedy Warta tak zwaną cofką wpływa do Neru i mamy problem, tragedię. Na te wylewy narażeni są szczególnie miesz-



kańcy gminy Dąbie – to ostatnia gmina wielkopolska nad Nerem. Rozwiązaniem jest budowa zbiornika retencyjnego na Nerze poniżej Łodzi, aby przechwytywać nadmiar wód. Rysują się pewne szanse na realizację tego zamierzenia. Już teraz budowane są zbiorniki na mniejszych dopływach Warty: niedawno oddano do użytku zbiornik w okolicach Kazimierza koło Szamotuł – to zbiornik Radzyna na rzece Samie. Rozpoczęła się też budowa na Powie pod Koninem i na rzece Śwędznik (pod Kaliszem), będącej dopływem Proсны. Te mniejsze zbiorniki budowane są przez Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu.

Znacznie więcej problemów sprawia Proсна - lewobrzeżny dopływ Warty. Wielu ludzi zapamiętało katastrofalną powódź w marcu 1941 roku, kiedy to 2/3 Kalisza znalazło się pod wodą, a zalew przekraczał metr! Miastu dokuczyła też letnia powódź w 1985 roku.

Narażony jest nie tylko Kalisz, ale i tereny doliny Proсны. Woda wiosenna czy opadowa nie może zmieścić się w korycie rzeki, więc wylewa, zalewając międzywale (tam, gdzie jest obwałowana), zaś w dolinie nieobwałowanej wylewa na pola, nawet przy niewielkim wezbraniu. Rzecz w tym, że dolina jest żyzna, więc użytkuje się ją intensywnie, a nie ekstensywnie. Zamiast użytków zielonych, naturalnych polderów - są uprawne pola. Praktycznie chyba co wiosnę kilkakrotnie, kilka tysięcy, a nawet kilkanaście tysięcy hektarów (w tym roku było to 20 tysięcy) znajduje się pod wodą. Te wszystkie wydarzenia spowodowały, że Marszałek Województwa Wielkopolskiego podjął starania, aby zbudować zbiornik na Prośnie. Powstanie on jakieś 20 km powyżej Kalisza. Zbiornik Wielowieś Klasztorna będzie miał za zadanie przyjmować nadmiar wody z wiosennych roztopów i oddawać go w okresie niedoboru. A takie posuchy się zdarzają, ponieważ dorzecze Proсны leży w strefie najmniejszych opadów w Polsce.

Budowa tego zbiornika rozpocznie się w przyszłym roku - po podpisaniu stosownej umowy między marszałkiem a dyrektorem RZGW oraz uzyskaniu kwot z kontraktu wojewódz-

kiego. Środki pochodzić będą z budżetu państwa, a 1 procent to pieniądze samorządowe. W kolejnych etapach inwestycja będzie finansowana z Narodowego oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, później z funduszy unijnych. Zakończenie inwestycji przewidziano na rok 2005. Zbiornik będzie miał pojemność 65 mln metrów sześciennych. Zostanie też wykorzystany do produkcji energii elektrycznej – powstanie tu 1-megawatowa elektrownia. Zbiornik będzie też służyć rekreacji. Zapewni również wodę dla Kalisza oraz Ostrowa. No i wreszcie Kalisz będzie miał szansę na powodziowe bezpieczeństwo.

Czy te wszystkie działania wystarczą, aby mieszkańcy terenów położonych nad Wartą i jej dopływami mogli spać spokojnie?

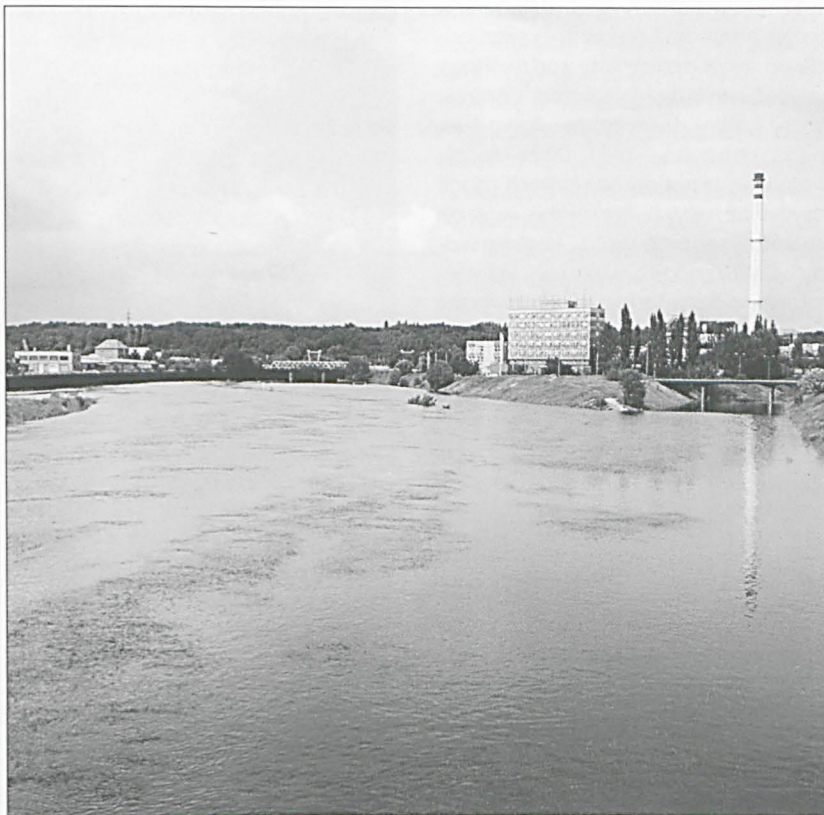
Owszem, ale...

- W ostatnich latach – mówi Roman Wiliński – dużym problemem stały się niedobory finansowe, związane z utrzymaniem infrastruktury przeciwpowodziowej. Wszystkie te wały, nasypy, drogi dojazdowe do wałów, budowle hydrotechniczne dekapitalizu-

ją się, ich stan techniczny pogarsza się. I w tej całej biedzie trzeba z uznaniem mówić o działaniach służb marszałkowskich, a także Wielkopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych (odpowiedzialnego nie tylko za małe zbiorniki retencyjne, ale i ową infrastrukturę) oraz służb eksploatacyjnych RSGW w Poznaniu, utrzymujących koryta rzek i ich zabudowę hydrotechniczną. A przeciwników mamy wielu, nie tylko wodę. Otóż w ostatnim czasie Wartę upodobały sobie... bobry! Podgryzają drzewa, chowają się w wałach, a co oznacza dziura w wale - nie trzeba tłumaczyć. Nie mamy nic do bobrów, jednak trochę za bardzo się panoszą! Mimo to kontrole Ministerstwa Środowiska nie znajdują żadnych uchybień w działaniu Wojewódzkiego Komitetu Przeciwpowodziowego, a Centrum Zarządzania Kryzysowego działa 24 godziny na dobę - bez względu na to, czy jest zagrożenie powodziowe, czy też go nie ma.

EWA KŁODZIŃSKA

FOT. ROMAN WILIŃSKI



Wezbranie letnie. Widok z mostu Bolesława Chrobrego na Wartę.



Pomagamy

Obiegowa opinia o Wielkopola-
nach mieszkańców innych regionów
Polski głosi, że są to ludzie – delikatnie
rzecz ujmując – oszczędni. Czy jednak
ktokolwiek ma prawo zarzucać miesz-
kańcom Wielkopolski tę daleko idącą
„oszczędność”, skoro tak ofiarnie pos-
pieszyli oni z pomocą tegorocznym
powodzianom? Na wieść o nieszczęs-
ciu, jakie dotknęło wielu ludzi miesz-
kających w pobliżu szybko wzbierają-
cych rzek, które ostatecznie wylały,
zatapiając lub przynajmniej podtapia-
jąc liczne domy i gospodarstwa, Wiel-
kopolanie natychmiast zareagowali
szczodrością.

Wiele inicjatyw pomocowych wy-
płynęło od wielkopolskich samorzą-
dowców. Wspólnie z członkami Pol-
skiego Czerwonego Krzyża, Caritas
oraz kościołami organizowali oni licz-
ne zbiórki pieniędzy, a także darów
rzeczowych. Zbierano przede wszyst-
kim żywność o długich terminach
ważności, konserwy, butelkowaną
wodę pitną oraz najbardziej niezbęd-
ne do życia przedmioty codziennego
użytku: artykuły higieniczne, ubrania,
koce, kołdry, śpiwory itp. Powodzia-
nom potrzebne były także taczki
i szpadle, przy pomocy których mogli
usypywać wały - konieczne w razie
ewentualnego powrotu „wielkiej wo-
dy”. Z Wielkopolski wyjechały też wie-
lotonowe transporty pasz dla zwierząt
gospodarskich oraz zboża – powodzie

zniszczyły bowiem wiele hektarów pól
uprawnych. Niektóre powiaty (na
przykład grodzicki) uruchomiły także
konta bankowe, na które można było
wpłacać pieniądze, przeznaczone na
pomoc dla powodzian. Inne przeka-
zały na rzecz poszkodowanych pewne
sumy z własnych budżetów – jak
choćby gnieźnieński czy też kolski (w
tym ostatnim starostwo opłaciło
z własnych środków usługę spraso-
wania i załadunku siana). Starostwo
powiatu chodzieskiego zorganizowa-
ło dożynki. W ich trakcie przeprowa-
dzono loterię. Dochód z niej również
przeznaczono dla tych, którym woda
zabrała dorobek całego życia. Pomyś-
lano też o najmłodszych uczestnikach
powodziowych tragedii. Dzieci zapro-
szono na obozy i kolonie, za które ich

rodzice nie musieli oczywiście płacić
ani złotówki. Samorządowcy zachęca-
li mieszkańców do hojności, często
świecąc im przykładem: przeznaczali
na rzecz powodzian część własnych
diet, jak na przykład radni sejmiku
wielkopolskiego.

Pracownicy Centrum Zarządzania
Kryzysowego twierdzą, że na razie jest
jeszcze za wcześnie na podsumowa-
nie akcji pomocowych, zainicjowa-
nych w tym roku na terenie naszego
regionu. Wciąż jeszcze napływają bo-
wiem nowe dane o przekazywanej
powodzianom pomocy. Ostatnio naj-
częstszą jej formą stały się zbiórki pasz
oraz płodów rolnych – by choć w nie-
wielkim stopniu zrekompensować rol-
nikom utracone plony.

(MK)

FOT. ROMAN WILIŃSKI



Dotacje, kredyty

Na wypadek, gdyby w Wielkopolsce
kiedykolwiek miały miejsce powodzie o ta-
kiej skali jak w Małopolsce czy na Kielec-
czyźnie, warto wiedzieć, że poszkodowa-
ne gminy mogą ubiegać się o pomoc
z budżetu państwa w postaci dotacji na
usuwanie ich skutków. Muszą wtedy mię-
dzy innymi określić wysokość poniesio-
nych strat oraz wszystkich szkód (w infra-
strukturze i obiektach użyteczności pub-
licznej), a także podać sumę środków już
otrzymanych na ten cel. Zgodnie z rozpo-
rządzeniem Rady Ministrów, są też zobowi-
ązane do przedstawienia szczegóło-
wego harmonogramu zadań, jakie chcia-

łyby wprowadzić w życie w związku z usu-
waniem szkód – wraz z przewidywanymi ich
kosztami.

Dotacje pochodzą ze specjalnie utwo-
rzonej rezerwy celowej, a odpowiednie
wnioski należy składać u wojewody, który
– po analizie oraz weryfikacji – przekazuje je
do Kancelarii Premiera.

Usuwanie skutków powodzi można też
sfinansować, biorąc korzystny, tani kredyt
na preferencyjnych warunkach. Mogą z nie-
go skorzystać zarówno właściciele lub zarzą-
dcy budynków czy lokali mieszkalnych,
obiektów infrastruktury technicznej, jak
i gminy, które chciałyby te pieniądze przez-

naczyć na budowę mieszkań komunal-
nych dla osób tracących dach nad głową,
pozostających bez możliwości odbudowa-
nia domu z własnych środków. Spłata ta-
kich kredytów objęta jest pomocą pań-
stwa, które dopłaci do ich oprocentowa-
nia. Można je otrzymać na 10 lat (istnieje
możliwość karencji w spłacie kapitału do
24 miesięcy). Wysokość kredytu jest zróż-
nicowana i zależy od przeznaczenia oraz
kosztów odbudowy lub remontu znisz-
czonych budynków. Podstawą udzielenia
kredytu jest złożenie odpowiedniego
wniosku, a powstanie szkody na skutek
powodzi musi potwierdzić gmina.



W Złotej Setce

rozmowa z burmistrzem Kórnik, Zbigniewem Kaliszem

- Już drugi raz gmina Kórnik znalazła się w Złotej Setce Samorządów – rankingu dziennika Rzeczpospolita. Trzeba chyba mieć złote serce dla działalności samorządowej...

- Na ten sukces złożyły się między innymi działania Rady Gminy, która tak konstruuje budżet, że zawsze możliwie najwięcej środków przeznacza na inwestycje. Zarząd postępuje ściśle wedle zaleceń rady. Szukamy możliwości zasilenia gminnego budżetu z własnych dochodów, na przykład z podatków.

- Z jakich źródeł pozyskuje się środki do budżetu gminy?

- Z dotacji i subwencji centralnych oraz dochodów własnych. Stworzyliśmy dobry klimat dla inwestowania na naszym terenie. Przede wszystkim chcą u nas działać właściciele dużych firm zagranicznych. Płacą podatki, zatrudniają ludzi, dzięki czemu stopa bezrobocia w gminie Kórnik wynosi 3,2 procent.

- Jakie kryteria trzeba spełnić, aby gmina znalazła się w Złotej Setce Samorządów Rzeczypospolitej?

- Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, który w imieniu tego dziennika tworzy ranking, bierze pod uwagę jeden wskaźnik: ilość środków przeznaczanych w gminie na inwestycje w przeliczeniu na jednego mieszkańca. U nas jest to ostatnio 1600 zł. Wobec trudności państwa związanymi z polityką budżetową utrzymanie tego poziomu inwestowania może być jednak trudne.

- Dlaczego?

- Dlatego, że gminy realizują nie tylko zadania własne, ale i zlecone przez rząd. Nie zawsze środki z budżetu centralnego są wystarczające. Należy obawiać się, że i u nas trzeba będzie z dochodów własnych przeznaczać więcej pieniędzy na realizację zadań zleconych, ograniczając moż-



FOT. JACEK KAJA

liwość inwestowania. Nie można przecież, nie otrzymawszy pieniędzy z Warszawy, nie wypłacić zasiłków rodzinnych, dodatków mieszkaniowych, nie podnieść – zgodnie z ustawą – wynagrodzeń nauczycielom. Aby wywiązać się z ustawowego zadania dotyczącego realizacji znowelizowanej Karty Nauczyciela, na wyższe stawki wynagrodzeń dla nauczycieli musieliśmy w ubiegłym roku „wyskrobać” pieniądze z dochodów własnych w październiku, w końcu roku, gdy większość budżetu została już zrealizowana. Co prawda pieniądze w budżecie centralnym znalazły się, ale dopiero w kwietniu bieżącego roku.

- W wielkopolskiej gminie Kwilcz w roku 2001 nie można było przeznaczyć na inwestycje ani grosza. W gminie Lwówek także nie zostanie w tym roku zbudowany budynek gimnazjum, chociaż ustawa wprowadzająca reformę edukacji obliuguje do tego wszystkie gminy właśnie w tym terminie. Budżetów tamtych gmin na to nie stać, a środków z budżetu centralnego nie otrzymują...

- W naszej gminie realizujemy właśnie duże inwestycje oświatowe. Powstają budynki dla dwóch nowych przedszkoli. W roku 2002 zamierzamy rozbudować Gimnazjum nr 1

oraz Szkołę Podstawową w Szczodrzykowie. Nie otrzymujemy na to pieniędzy z budżetu państwa. Czerpiemy je z własnych funduszy, czyli z podatków wpłacanych do gminnej kasy przez przedsiębiorstwa. Dopłacamy do oświaty (która jest zlecanym samorządom zadaniem państwa) prawie połowę kwoty otrzymywanej z tytułu subwencji z budżetu centralnego.

- Dobrze, że w Kórniku samorząd może sobie na to pozwolić. Wkrótce dochodów własnych będzie

zresztą jeszcze więcej. Wśród przedsiębiorstw, które tu zainwestują, znajdują się na przykład Międzynarodowe Targi Poznańskie...

- Byłaby to inwestycja olbrzymia. Mam nadzieję, że w najbliższym czasie podpisany zostanie akt notarialny. Ale rzeczywiście to nie wszystko. Zgłaszają się bowiem kolejne duże firmy z kapitałem zagranicznym, które chcą inwestować na terenie gminy Kórnik.

- Czasem od przybytku boli głowa. Burmistrza Kórnik także?

- Muszę pochwalić przemyślaną politykę Rady Gminy w tym zakresie, ale również przychylność miejscowej społeczności. Przecież nowe duże inwestycje to również określone kłopoty dla mieszkańców. Ale zawsze jest coś za coś. Ludzie to rozumieją i do inwestowania podchodzą racjonalnie.

- Do trzech razy sztuka. Uda się wprowadzić gminę Kórnik po raz trzeci do Złotej Setki Samorządów?

- Trochę będzie miała na to wpływ polityka gospodarcza państwa, od której inwestorzy zagraniczni uzależniają przecież swoje decyzje. W ostatnich latach dynamika rozwoju gospodarczego w Polsce znacznie osłabła.

Ale – jestem optymistą.

rozmawiał: ZYGMUNT ROLA



Żeby samorząd był lepszy

Samorządność jako jedna z zasad ustrojowych naszego państwa, na której opierać ma się rozwój gospodarczy, społeczny i kulturalny regionów, powinna się ciągle rozwijać, poszerzać swój zakres, kontrolę społeczną oraz instytucjonalną. Zasady i sposoby funkcjonowania organów samorządowych powinny być znane obywatelom. Dlatego właśnie tak ważne jest upowszechnianie idei samorządowych. Zastanawia i smuci brak znajomości zasad oraz trybu działania organów samorządowych, a także małe zainteresowanie działalnością samorządową, szczególnie wśród młodego pokolenia. Wynika to w dużej mierze z niskiej świadomości prawnej naszego społeczeństwa. Ale to między innymi od samorządowców zależy zmiana tego stanu rzeczy. Znajomość aktów prawnych, działalność w ich ramach, zgodnie z ich literą i duchem - to najlepsza droga do umocnienia prawdziwej samorządności.

W kolejnych numerach Monitora Wielkopolskiego chcielibyśmy przybliżyć i omawiać akty prawne ważne dla działalności samorządów, a w szczególności dla wspierania idei samorządowych. Przedstawimy również regulacje prawne, mające wpływ na rozwój gospodarczy, społeczny i kulturalny Wielkopolski oraz całego kraju.

Ustawa z dnia 11 kwietnia 2001 roku o zmianie ustaw: o samorządzie gminnym, o samorządzie powiatowym, o samorządzie województwa, o administracji rządowej w województwie oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 45, poz. 497).

Celem tej nowelizacji jest dostosowanie prawa do Konstytucji RP, ujednolicenie przepisów dotyczących funkcjonowania samorządów gmin, powiatów i województw oraz doprecyzowanie regulacji budzących w praktyce sporo wątpliwości.

Jest to pierwsza tak kompleksowa nowelizacja pakietu ustaw regulujących ustrój jednostek samorządu terytorialnego od momentu wprowadzenia reformy administracyjnej kraju, w wyniku której powstał samorząd na poziomie powiatu i województwa.

Ustawa wprowadza zmiany w zasadach i sposobie funkcjonowania organów samorządowych. Określa formy nadzoru nad ich działalnością, a także ustrój organów jednostek samorządu terytorialnego oraz tryb ich funkcjonowania. Zmiany w przepisach dotyczących zadań gminy, powiatu i samorządu województwa mają na celu zachowanie ich spójności z innymi ustawami i Konstytucją. Dotyczy to na przykład zadań samorządu gminy, do których doszły sprawy z zakresu bezpieczeństwa obywateli, wynikające z ustawy o policji, która umożliwia finansowanie ze środków gminy dodatkowych etatów dla policjantów.

Nowelizacja wprowadza zmiany w odniesieniu do radnych i członków zarządu. Zmiany te dotyczą radnych następnej kadencji, ponieważ część przepisów wejdzie w życie po wyborach jesienią 2002 roku. Zgodnie z oczekiwaniami społecznymi, zmniejszona zostanie liczba radnych wszystkich szczebli.

Ustawodawca przedstawił też wykaz funkcji, których nie będą mogli pełnić radni samorządów następnej kadencji. Dotyczy to radnych wszystkich jednostek samorządu terytorialnego. Dotychczas radni gmin nie mieli w tym zakresie żadnych ograniczeń. Począwszy od nowej kadencji, mandatu radnego nie będzie można łączyć z:

- mandatem posła lub senatora;
- wykonywaniem funkcji wojewody lub wicewojewody;
- członkostwem w organie innej jednostki samorządu terytorialnego.

Podobne ograniczenia dotyczą członków zarządów gmin, powiatów i województw. Radni nie będą mogli pełnić funkcji kierowników samorządowych jednostek organizacyjnych oraz ich zastępców. Od następnej kadencji "odchudzone" zostaną również zarządy gmin.

Zrównano pozycję radnych gmin z usytuowaniem radnych powiatu i sejmików wojewódzkich względem wyborców. Wszyscy oni nie są związani instrukcjami wyborców. Mają kierować się dobrem wspólnoty samorządowej. Ustawodawca dodatkowo zobligował radnych wszystkich szczebli do utrzymywania więzi z mieszkańcami i ich organizacjami, przyjmowania postulatów oraz przedstawiania ich organom gminy do rozpatrzenia. Zapomniano jednak o konsekwencjach dla radnych w przypadku niewywiązania się z tych obowiązków.

Zmiany zmierzają w oczywisty sposób do wzmocnienia pozycji wójtów, burmistrzów, prezydentów miast, starostów i marszałków województw. Przykładem może być ujednolicenie przepisów dotyczących odwołania zarządów gmin, powiatów lub sejmików przed upływem kadencji czy uregulowanie kwestii związanych ze zmianami porządku obrad rad wszystkich szczebli.

W ramy prawne ujęte zostały formy uczestnictwa społeczności lokalnych w procedurze tworzenia, dzielenia, łączenia oraz znoszenia jednostek samorządu terytorialnego.

Ujednolicono procedurę tworzenia gmin oraz powiatów, ustalania, zmieniania ich nazw i siedzib oraz nadawania miejscowości czy gminie statusu miasta i określania jego granic. Zmiany te nadal będą dokonywane rozporządzeniem Rady Ministrów. Jednak wydanie takiego rozporządzenia wymagać będzie zasięgnięcia przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej opinii zaintereso-



wanych rad gminy, poprzedzonych konsultacjami z mieszkańcami. Jednocześnie ustawodawca przewidział uniemożliwienie zmian w podziale administracyjnym kraju przez samorządy i wprowadził przepisy, w myśl których w przypadku, jeśli wspomniane opinie nie zostaną wydane w ciągu trzech miesięcy, będzie można wprowadzić korekty w podziale gminy czy powiatu lub wystąpić z wnioskiem o ich przeprowadzenie bez uzyskania stanowiska zainteresowanych władz samorządowych.

W sprawach ważnych dla powiatu i województwa wprowadzono możliwość przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami tych jednostek terytorialnych. Przed nowelizacją możliwość taka istniała tylko na poziomie gminy. Jednak tryb i zasady tych konsultacji są określone zbyt ogólnikowo, by instytucje te były stosowane.

Bardzo ważne przepisy z punktu widzenia istoty samorządności dotyczą jawności działalności organów samorządowych. Zakres jawności został określony w następujący sposób:

- działalność organów samorządowych jest jawna, a wszelkie ograniczenia mogą wynikać wyłącznie z mocy ustawy;
- jawność działania organów samorządowych obejmuje w szczególności prawo obywateli do uzyskiwania informacji, wstępu na sesje rady czy sejmiku, posiedzenia komisji, a także prawo dostępu do dokumentów wynikających z wykonywania zadań publicznych, w tym protokołów posiedzeń organów samorządowych;
- zasady dostępu do dokumentów i korzystania z nich określa statut jednostki samorządu.

We wszystkich jednostkach samorządu tajne jest głosowanie nad odwołaniem zarządu.

Zgodnie z ustawą, rady gmin, powiatów i sejmiki województw miały trzy miesiące na wprowadzenie zmian w swoich statutach. Ponieważ ustawa obowiązuje od 30 maja 2001 roku, zmiany powinny być zostać wprowadzone do końca sierpnia 2001 roku.

Konstytucja gwarantuje obywatelom prawo do informacji o działalności władz publicznych, w tym dostęp do dokumentów i wstęp na posiedzenia kolegialnych organów pochodzących z wyboru, ale nakazuje, by tryb ich udzielania został uregulowany ustawą.

I na koniec wprowadzone przepisy, których stosowania jesteśmy bardzo ciekawi - jako że cel, który przyświecał ustawodawcy przy ich uchwalaniu, był bardzo szczytny:

- gmina podejmuje działania na rzecz wspierania i upowszechniania idei samorządowej wśród mieszkańców, w tym zwłaszcza wśród młodzieży;
- rada gminy na wniosek zainteresowanych środowisk może wyrazić zgodę na utworzenie młodzieżowej rady gminy o charakterze konsultacyjnym. Ustawodawca formułuje jednak ten postulat w sposób fakultatywny i to właśnie od inicjatywy młodzieży zależeć będzie istnienie jej reprezentacji przy radzie gminy.

IWONA GAJDIŃSKA

Zdarzyło się

7 sierpnia

- W Trzemesznie rozpoczęła się Regionalna Spartakiada Młodzieży.

15 sierpnia

- W Roślinowie odbył się „Dzień polski” z udziałem stu polskich dzieci z Kazachstanu.

19 sierpnia

- W Kaliszu zakończyła się VII Ogólnopolska Olimpiada Młodzieży w Sportach Letnich Wielkopolska 2001.

20 sierpnia

- We Wrześni oddano do użytku rondo na skrzyżowaniu dróg nr 2 i 15.
- W Sielinku zebrała się kapituła konkursu „Wielkopolski Rolnik Roku”, która nominowała do nagrody 48 rolników.

22 sierpnia

- W Poznaniu członek Zarządu Województwa Wielkopolskiego Wojciech Jankowiak spotkał się z ambasadorem Meksyku.

26 sierpnia

- W Jarocinie odbyły się Dożynki Wielkopolskie.

28 sierpnia

- Andrzej Nowakowski, członek zarządu województwa, wręczył wyprawki 124 pierwszoklasistom ze Szkoły Podstawowej w Okonku.
- W Rawiczu wicemarszałek Kazimierz Kościelny otworzył wystawę europejskiego biennale malarstwa.

30 sierpnia

- W Wolsztynie wmurowano kamień węgielny pod rozbudowę oczyszczalni ścieków, której zakończenie przewiduje się na wrzesień 2003 roku.

31 sierpnia

- W przededniu 62. rocznicy napaści Niemiec na Polskę samorządowcy Polski i Niemiec po raz pierwszy wspólnie złożyli wieniec pod Niemiecko-Polskim Pomnikiem Chwały II Wojny Światowej w Poznaniu.
- W Drawsku członek zarządu Wojciech Jankowiak uczestniczył w spotkaniu poświęconym drogownictwu.

1 września

- W Poznaniu odbyły się obchody Święta Chleba.
- W Sierakowie oddano do użytku nowe gimnazjum.

3 września

- Marszałek Stefan Mikołajczak uczestniczył w wielkopolskiej inauguracji roku szkolnego w Żerkowie.
- W Kórniku podsumowano cykl festynów Dzień Dobry Wielkopolsko.

5 września

- W Poznaniu gościła delegacja z Hesji.

7 września

- W Krajence oddano do użytku halę sportową.
- Miasta Krotoszyn i Gniezno otrzymały Flagę Honorową Rady Europy.

8 września

- W Kicinie marszałek Stefan Mikołajczak uczestniczył w otwarciu Mistrzostw Wielkopolski w Jeździectwie.

10 września

- W Poznaniu podpisano umowę dotyczącą budowy zbiornika retencyjnego „Wielowieś Klasztorna” na rzece Prośnie.
- W Wiesbaden członek zarządu Andrzej Nowakowski oraz premier Kraju Związkowego Hesja Roland Koch podpisali deklarację o współpracy między Wielkopolską a Hesją, dotyczącą procesów przedakcesyjnych, związanych z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej.

11 września

- W Poznaniu Marszałek Województwa Wielkopolskiego wręczył tytuły Polskiego Producenta Żywności.

12 września

- Wicemarszałek Kazimierz Kościelny spotkał się w Poznaniu z delegacją biznesmenów z Sankt Petersburga, którzy prezentowali swoje produkty na targach POLAGRA-FOOD.

13 września

- W Międzychodzie rozpoczął się konwent starostów.



Dawnych wspomnień czar

(...) w środę, dnia 7 listopada 1928 roku, w sali Kasy Obywatelskiego w Śmiglu odbędzie się Wieczorek z Tańcami na rzecz rozbudowy Sanatorium dla piersiowo chorych policjantów...

Minister Przemysłu i Handlu ma zaszczyt zaprosić (...) na Raut wydany z okazji pobytu gości zagranicznych w sobotę, dnia 14 września br. (1929 r. – dop. E.K.) o godz. 22-giej na Zamku w Poznaniu (...) ordery...

Niżej podpisany Komitet ma zaszczyt prosić niniejszym (...) o łaskawe wzięcie udziału w obiedzie, dnia 17 maja 1929 r. o godzinie 7-mej w Bazarze (...) U.s.o.o. najpóźniej do dnia 14 V 1928 r. – Strój frakowy – Przemówienia poza ustaleniami przez Komitet wykluczone...

Elegancki Bazar, Złota Sala Ratuszowa, Zamek, ale też reprezentacyjne, wielopokojowe mieszkania...

I ten czas: szalone lata dwudzieste, trzydzieste, wreszcie: wolna Polska, z mazołem odbudowywana polska administracja. Odpowiedzialna praca w urzędach, urozmaicana oficjalnymi śniadaniem, obiadem, wieczornymi rautami, przyjęciami, w okresie karnawału (choć nie tylko wtedy) balami (zaprasza: Zarząd Towarzystwa Wyższych Urzędników Województwa Poznańskiego (...)) w Białej Sali Bazarowej (...) Strój balowy – Początek o godz. 9-tej i pół).

Były to spotkania wyższej rangi, ale i w ścisłym zaprzyjaźnionym gronie. Wieczory czwartkowe w swoim eleganckim mieszkaniu urządzał profesor Heliodor Święcicki - w męskim gronie, z referatem czy prelekcją na wstępie, burzliwą dyskusją później i bufetowym przyjęciem wieńczącym całość. Elita towarzyska bywała zapra-

szana do prezydenta Cyryla Ratajskiego. W reprezentacyjnej willi przy ul. Chopina 3a bywali przedstawiciele wielkopolskiego ziemiaństwa, artyści, adwokaci. Poznański prezydent międzywojnia znany był z tego, że nie żałował pieniędzy na cele reprezentacyjne. Goście zapraszani na rauty i uroczyste posiłki w Złotej Sali Ratusza mogli więc liczyć na wykwinne menu z Bazaru, dobre trunki i takąż obsługę. Co charakterystyczne: panie na tych

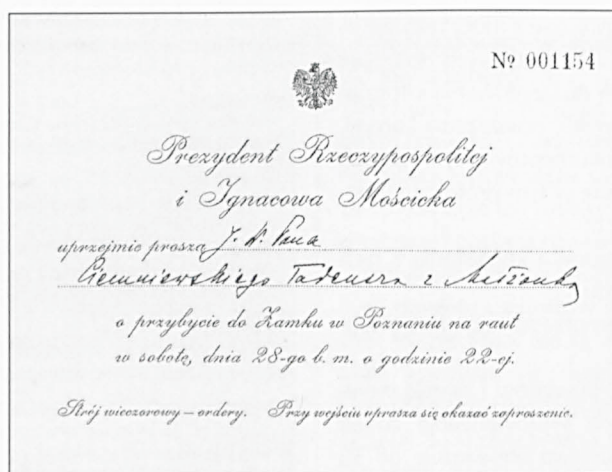
wiono się. W domach inteligencji poznańskiej odbywały się spotkania imiennowe, urodzinowe, świąteczne. Duże mieszkania z obszernymi pokojami o określonej funkcji pozwalały na zapraszanie kilkudziesięciu osób. Panie domu, kobiety często wszechstronnie wykształcone, urozmaicały spotkania występami śpiewaczymi, recytacjami. Zaraz po I wojnie światowej takim miejscem gremialnych spotkań z udziałem wybitnych (a także bogatych)

Wielkopolan stało się mieszkanie radcy prawnego władz miejskich, organizatora polskich władz sądowych i administracyjnych w Poznaniu, Leona Cichowicza. Na szczególne okazje zamawiano specjalne serwisy(!) z okazjonalnymi napisami. Filizanki wręczano później gościom „na pamiątkę”. Wpisywali się też oni do księgi pamiątkowej. I stąd wiadomo, że u Cichowiczów bywali między innymi: Leon Wyczółkowski, kardynał Hlond, Franciszek Chłapowski, Wojciech Trąpczyński i bogaci wiel-

kopolscy ziemianie. Nawiasem mówiąc, te same nazwiska pojawiały się na przyjęciach u prezydenta Ratajskiego.

Dawnych wspomnień czar. Wspomnień już pożółkłych - jak te zaproszenia na rauty, obiady, bale...

EWA KŁODZIŃSKA



spotkaniach nie bywały... W owej ratuszowej sali 17 lutego 1926 roku odbyło się wystawne przyjęcie z udziałem ponad stu osób, wśród których znajdowali się liczni konsulowie. Wystawne obiady wydawane były też z racji pobytu w stolicy Wielkopolski prezydenta Ignacego Mościckiego. Tenże z kolei odwzajemniał się eleganckimi rautami (Prezydent Rzeczypospolitej i Ignacowa Mościcka uprzejmie proszą (...) o przybycie do Zamku w Poznaniu na raut (...) Strój wieczorowy – ordery. Przy wejściu uprasza się okazać zaproszenie) oraz wieloma ciepłymi słowami pod adresem Wielkopolan i Poznania.

Tak jak z zapalem wykonywano swoje urzędnicze powinności, tak i ba-

* Wykorzystałam informacje zawarte między innymi w artykułach Sławomira Leitgebera *Rauty u prezydenta* i Witolda Przewoźnego *Salon rodziny Cichowiczów* (Kronika Miasta Poznania) oraz teksty z oryginalnych zaproszeń ze zbioru Andrzeja Nowakowskiego.

KRĘG-CLINIC (NZOZ) KLINIKA PRYWATNAPoznań, ul. Strzeszyńska 192 **codz.: 8.00-20.00; zabiegi 8.00-20.00; sob. 8.00-14.00****BÓLE STAWÓW, KRĘGOSŁUPA, KRZYŻA, URAZY SPORTOWE**

Wyłącznie lekarze specjaliści II st.: klinicyści, ortopedzi, neurologi, reumatolodzy, chirurdzy ręki, specjaliści rehabilitacji medycznej i ruchowej, fizjoterapeuci.

Personel po szkoleniu w najbardziej renomowanych klinikach Europy i USA.

Jedyna placówka wyposażona w najbardziej unikalny i nowoczesny sprzęt terapeutyczny tylko znanych firm Niemiec, USA, Japonii i Austrii (w zakresie terapii schorzeń narządu ruchu i intensywnej walki z bólem).

Pełne wyposażenie wszystkich działów rehabilitacji.

Każdy aparat posiada atest wymagany przez Ministerstwo Zdrowia i aktualny paszport techniczny.

tel. 820-46-81 (822-16-04)

STANDEM, KOMFORTEM, JAKOŚCIĄ ZABIEGÓW I WYPOSAŻENIEM
W NAJNOWOCZESNIEJSZY SPRZĘT I APARATURĘ

NIE USTĘPUJEMY KLINIKOM ZACHODNIM O TYM SAMYM PROFILU.

Przyjmujemy bez żadnych skierowań.

Dojazd do kliniki - autobus 83. 68 (przystanek naprzeciwko kliniki) www.ibs.co.com.pl/kreg/

REKLAMA

Sól drogowa



dla potrzeb
drogownictwa



Sól drogowa niezbrilająca powinna być przechowywana w pomieszczeniach zamkniętych, względnie na placach o utwardzonym podłożu i zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi. Kłodawska Sól Drogowa zalecana jest jako materiał do zimowego utrzymania dróg przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie.

GATUNEK "DR"

Skład chemiczny	
NaCl	- 90,0 % min
SO ₄ 2	- 3,0 % max
H ₂ O	- 3,0 % max
części nierozpuszczalne w wodzie	- 8,0 % max
antybrylacz K ₄ Fe(Cn) ₆	- 40,0 mg/kg

Granulacja	
ziarna powyżej 8 mm	- 10 % max
ziarna poniżej 1 mm	- 60 % max

Forma handlowa - luzem bez opakowania

GATUNEK "DS"

Skład chemiczny	
NaCl	- 95,0 % min
SO ₄ 2	- 2,0 % max
H ₂ O	- 1,0 % max
części nierozpuszczalne w wodzie	- 3,0 % max
antybrylacz K ₄ Fe(Cn) ₆	- 40,0 mg/kg

Granulacja	
ziarna powyżej 6 mm	- 5 % max
ziarna poniżej 1 mm	- 50 % max

Forma handlowa - luzem bez opakowania



Zaprosili nas

10 sierpnia

- na uroczystość oddania nowoczesnej kotłowni zasilanej słomą dla mieszkańców Łabiszyna (gmina Gniezno).

11 sierpnia

- Narodowa Koalicja do Walki z Rakim na piknik pod nazwą „Łato z różową wstążką”, odbywający się w Poznaniu.

22 sierpnia

- do Konina na spotkanie z wójtami, burmistrzami, starostami oraz osobami zajmującymi się ochroną środowiska w ramach planów działań proekologicznych w subregionie konińskim w roku 2002.

4 września

- na wręczenie przez ministra Marka Ungiera w imieniu prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego aktów nominacji do jury konkursu „Przyjaźni Środowisku”, które odbyło się w Pałacu Działyńskich w Poznaniu.

5 września

- na uroczystość nadania imienia ks. Władysława Bliżńskiego gimnazjum w Liskowie podczas powiatowej inauguracji roku szkolnego.

8 września

- na obchody 80-lecia Wielkopolskiej Koszykówki, które odbyły się w Poznaniu.

11-14 września

- na Międzynarodowe Targi Rolno-Przemysłowe POLAGRA-FOOD 2001.

12 września

- do Dymaczewa Nowego k. Stęszewa na krajową naradę na temat mostów, z udziałem specjalistów ze Szwajcarii.

REKLAMA

Jak wsadzić żyrafę do lodówki





O włos

4180 zawodników z 16 województw wzięło udział w zakończonej 19 sierpnia VII Ogólnopolskiej Olimpiadzie Młodzieży w Sportach Letnich Wielkopolska 2001. Zawody w 18 dyscyplinach rozgrywano na 28 obiektach sportowych w 13 miastach województwa. Wielkopolska zajęła II miejsce, zdobywając 1584,2 punktu, podczas gdy zwycięzcy – województwo mazowieckie – 1585 punktów. Różnica była więc minimalna – 0,8 punktu.

III miejsce zajęło województwo dolnośląskie (1300 punktów). Wielkopolanie tradycyjnie okazali się najlepsi w lekkiej atletyce, kajakarstwie, wioślarstwie, pływaniu i strzelectwie. W kilku dyscyplinach nie startowaliśmy wcale: biathlonie letnim, skokach do wody, piłce wodnej i kajakarstwie górskim. Słabo wypadliśmy w grach zespołowych.

Uroczysta inauguracja olimpiady odbyła się 27 lipca – już w trakcie rozgrywek na stadionie hokeja na trawie przy ulicy Promienistej. – Sport jest jedną z największych i najpiękniejszych zdobyczy ludzkości. To także sposób na życie, na wartościowy, wszechstronny rozwój – uczący pokonywania własnych słabości, zrozumienia i tolerancji. Sportowiec uczy się również odpowiedzialności za siebie i innych – mówił podczas ceremonii otwarcia marszałek województwa wielkopolskiego Stefan

Mikołajczak, przewodniczący Komitetu Honorowego Olimpiady. Podkreślił, że dla Wielkopolan powierzenie organizacji olimpiady to ogromne wyzwanie i niezwykle dowód zaufania.

Olimpiada okazała się sukcesem organizacyjnym. Nasz region oceniono bardzo wysoko.

Zaufania tego Wielkopolska nie zawiodła. Olimpiada okazała się sukcesem organizacyjnym. Nasz region oceniono bardzo wysoko. Potwierdzono, że wszystkie dotychczasowe olimpiady zostały przeprowadzone sprawnie, jednak Wielkopolanie ustawili kolejnym organizatorom wysoką poprzeczkę.

– Olimpiada – mówi Tomasz Wiktor, dyrektor Departamentu Kultury Fizycznej i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego – jest największą masową imprezą sportową w Polsce. Rozgrywki odbywały się na dobrze utrzymanych obiektach. Dużą rolę odegrały tu samorządy miast, w których rozgrywane były poszczególne konkurencje.

Rolę samorządów podkreśla też Stanisław Sikorski, przewodniczący Komisji Kultury Fizycznej i Turystyki Sejmiku Województwa Wielkopolskiego: – Samorządy pokazały, że sport u nich kwitnie. Mają obiekty i – co najważniejsze – są pełne zaangażowania, chcą pokazywać sport od najlepszej strony. Wspomniano, że olimpiada mogłaby się odbyć w jednym miejscu, bo to jest takie olimpijskie. Jednak wtedy niektórych konkurencji nie zobaczyłoby zbyt wiele osób. Przykładem jest tu Opatówek, gdzie na zalewie Szałe rozegrano zawody wioślarские. Oszalała wrażenie zrobiła tam ogromna – kilkutyśięczna – widownia.

Uroczystość zamknięcia olimpiady i jej podsumowanie odbyły się w Kaliszu. Tam też miał miejsce ceremoniał wręczenia pucharów dla najlepszych województw oraz klubów. Klub „Posnania” – najsilniejszy sportowy klub Wielkopolski – zajął II miejsce w klasyfikacji ogólnej. Na uroczystości przekazano też flagę olimpiady województwu dolnośląskiemu, w którym odbędzie się kolejna tego typu impreza. Głównym sponsorem uroczystości był Bank Handlowy.

Jak mówi Tomasz Wiktor, Wielkopolska będzie się starała o możliwość organizacji kolejnej olimpiady.

JUSTYNA STUCZYŃSKA



MONITOR WIELKOPOLSKI - magazyn samorządowy

Wydawca: Sejmik Województwa Wielkopolskiego

Wielkopolski Ośrodek Promocji i Informacji, Stary Rynek 59/60, 61-772 Poznań

Redaktor naczelny: Bernadeta Ignasiak

Adres redakcji: ul. Piekary 17, 61-823 Poznań,

tel./fax: (61) 851 03 07, tel. centrali: (61) 855 15 81 w.328, e-mail: monitor@wielkopolska.mw.gov.pl

Rada Programowa: Ewa Borkowska-Bagieńska, Lech Dymarski, Wojciech Jankowiak, Andrzej Nowakowski, Ryszard Sławiński (przewodniczący)

Projekt graficzny: Tomasz Porzycki

Przygotowanie i druk: Drukarnia „SERIGRAF” - Suchy Las

Materiałów niezamówionych nie odsyłamy. Zastrzegamy sobie prawo do redakcji tekstów przed ich zamieszczeniem.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść zamieszczonych reklam i ogłoszeń

„szpital w sercu miasta”



**Szpital Miejski im. Józefa Strusia
w Poznaniu, ul. Szkolna 8/12
tel. 858 56 00**

zapewnia wszechstronną i fachową opiekę medyczną w oddziałach:

- CHIRURGII • INTERNY • INTENSYWNEJ OPIEKI MEDYCZNEJ
- NEUROLOGII • REHABILITACJI • REUMATOLOGII • DERMATOLOGII
- KARDIOCHIRURGII • ZAKAŻNYM - ul. Wincentego 1

A TAKŻE W NOWO OTWARTYM ODDZIALE OPIEKI DŁUGOTERMINOWEJ

W Szpitalu im. J. Strusia funkcjonują nowoczesnie wyposażone pracownie:

- NACZYNIOWA • EKG • EEG • DIAGNOSTYKI IZOTOPOWEJ • RTG • USG

24 godz. na dobę czynna jest Izba Przyjęć z pomocą doraźną internistyczną i chirurgiczną, tel. 852 93 00

CENTRALNE LABORATORIUM ANALITYCZNE świadczy pełen zakres usług diagnostycznych.

Poradnie specjalistyczne: • HEMATOLOGICZNA • KARDIOCHIRURGICZNA

- CHOROBY UKŁADOWYCH TKANKI ŁĄCZNEJ • CHOROBY ZAKAŻNYCH - ul. Wincentego 1

Szpital im. J. Strusia położony jest „w sercu miasta”,
co umożliwia dojazd wszelkimi środkami komunikacji.

Zapraszamy do korzystania z naszych usług.

Zdrowie naszych Pacjentów jest dla nas najwyższą wartością.

Szpital posiada umowę z Wielkopolską Regionalną Kasą Chorych.

Z komunikacją społeczną jest jak z historią o upychaniu żyrafy do lodówki... Dla niektórych jest to niesłychanie trudne, inni, którzy już znają reguły tej historii, radzą sobie doskonale. Historię o żyrafie możesz poznać, jeżeli będziesz uczestniczył w naszych warsztatach:

KOMUNIKACJA SPOŁECZNA – JAK STWORZYĆ DOBRĄ KAMPANIĘ INFORMACYJNO-EDUKACYJNĄ W TWOIM MIEŚCIE, GMINIE, POWIECIE?

Arka Konsorcjum SA, lider w branży gospodarki odpadami, organizuje warsztaty dotyczące komunikacji społecznej w sprawach związanych z ochroną środowiska.

Nauczymy was:

- Jak zaoszczędzić czas, nerwy i pieniądze, tracane często bezpowrotnie przez nagłe i nieprzewidziane reakcje lokalnych społeczności ?
- Jak budować pozytywny wizerunek urzędu i firmy ?
- Jak uniknąć społecznych protestów ?
- Co zrobić, żeby selektywna zbiórka przyniosła sukces ?
- Jak zachęcić społeczeństwo do określonych działań ?
- Jak negocjować ze zdenerwowanym tłumem ?
- Jak skutecznie stosować socjotechniki ?
- Jak współpracować, a nie walczyć z dziennikarzami ?
- Jak reagować na trudne pytania ?
- Jak wybierać najskuteczniejsze sposoby dotarcia do potencjalnych odbiorców ?
- No i kto ma być potencjalnym odbiorcą naszych informacji ?
- I tysiąca innych przydatnych rzeczy.....

**Po ukończeniu warsztatów sam stworzysz i będziesz potrafił
przeprowadzić program komunikacji społecznej, edukacji ekologicznej,
partycypacji społecznej.**

Termin warsztatów: 10 lub 24 października 2001

Miejsce: Poznań, sale konferencyjne w siedzibie firmy Arka Konsorcjum SA, ul. Żmigrodzka 41/49, 60-171 Poznań

Koszt: 650 zł (obejmuje udział w warsztatach w maksymalnie 15-osobowej grupie, 8 godzin zajęć, materiały, poczęstunek)

Dla pracowników samorządowych: 295 zł

Informacje i zgłoszenia: Arka Konsorcjum SA, ul. Żmigrodzka 41/49, 60-171 Poznań

Kontakt: Tel. 061 867 74 00 w. 503, fax 867 84 32, e-mail: marketing@arkakonsorcjum.pl



SOLARIS

nowe oblicze Twojego miasta

*Autobusy z rodziny Solaris Urbino
produkujemy w fabryce w Bolechowie
k. Poznania. Cała rodzina obejmuje
długości: 9, 12, 15 oraz 18 metrów.*

*Są to nowoczesne autobusy niskopodłogowe,
spełniające najwyższe normy ekologiczne
i standardy europejskie.*

*Na Państwa życzenie we wszystkich
modelach montujemy silniki Euro III.*

*Ostatnio do ekologicznych pojazdów
produkowanych w Bolechowie dołączyły
również trolejbusy Solaris Trollino
o długości 12 i 18 metrów.*



Solaris Bus & Coach Sp. z o.o.

ul. Obornicka 1, Bolechowo k. Poznania, 62-005 Owińska

tel. 061 81 18 300, fax 81 18 310, e-mail: office@solarisbus.pl, www.solarisbus.pl

