

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 34)
z dnia 26 września 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 34)

26 września 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- zmiany w składzie osobowym podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej;
- rozpatrzenie informacji na temat budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim wraz z zapleczem logistyczno-magazynowym;
- rozpatrzenie informacji na temat budowy i odbudowy ostróg na dolnej Wiśle na odcinku od Solca Kujawskiego do ujścia Wisły;
- rozpatrzenie informacji na temat organizacji przeładunku elementów wielkogabarytowych dla projektowanej elektrowni jądrowej w Koninie z wykorzystaniem przyszłego nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Michalak** burmistrz Solca Kujawskiego, **Mirosław Gębski** pełnomocnik burmistrza Solca Kujawskiego, **Tomasz Nowacki** prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA wraz ze współpracownikami, **Andrzej Ryński** dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz **Jerzy Bazylewicz** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, przepraszam za pięć minut spóźnienia.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj, drodzy państwo, w porządku dziennym posiedzenia cztery punkty: zmiany w składzie osobowym podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej; rozpatrzenie informacji na temat budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim wraz z zapleczem logistyczno-magazynowym; rozpatrzenie informacji na temat budowy i odbudowy ostróg na dolnej Wiśle na odcinku od Solca Kujawskiego do ujścia Wisły; rozpatrzenie informacji na temat organizacji przeładunku elementów wielkogabarytowych dla projektowanej elektrowni jądrowej w Koninie z wykorzystaniem przyszłego nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim.

Nie ma uwag do porządku dziennego.

Drodzy państwo, zaczniemy od punktu pierwszego. Pan poseł Marek Gróbarczyk zrezygnował z zasiadania w podkomisji do spraw żeglugi śródlądowej. W związku z czym, czy mamy jakieś kandydatury, żeby uzupełnić ten wakat?

Pan poseł, proszę.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Ponieważ jest to miejsce, które przynależało klubowi PiS, proponujemy, żeby to była kolejna osoba z państwa klubu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, też tak mi się wydaje – że to będzie najwłaściwsze.

Czy ktoś z państwa chciałby zgłosić czyjąś kandydaturę? Tu pytam kolegów, szczególnie kolegów z Prawa i Sprawiedliwości. Dobrze, więc jeszcze dyskusje będą trwać, jak ten wakat uzupełnić. Do tego punktu wrócimy na następnych posiedzeniach.

Przechodzimy do punktu drugiego.

Referować będzie pan minister. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni goście, na samym początku chciałbym powiedzieć, że kwestia realizacji tej inwestycji ma charakter bardzo szeroki, to znaczy, że jest wielu interesariuszy, których ta inwestycja dotyczy. Dotyczy ona rzeczywiście realizacji z jednej strony działań, które są po stronie ministerstwa, a dokładnie Wód Polskich, które odpowiadają za to, co dzieje się na rzece, i jednocześnie jest oczywiście zaangażowany samorząd, który ma w planie zrealizowanie nabrzeża, jak i spółka państwowa PGE, będąca jednym z interesariuszy i podmiotów realizujących działanie dotyczące przyszłej elektrowni jądrowej.

Na samym początku chciałbym powiedzieć, że w realizacji strategicznych projektów wykorzystywane są działania, które sprawiają, że możliwa jest do wykorzystywania infrastruktura, zarówno morska, jak i dotycząca żeglugi śródlądowej. Chcę państwu powiedzieć, że również przy realizacji pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej na Wybrzeżu ostatnio podpisaliśmy w Urzędzie Morskim w Gdyni umowę na wykonanie projektu ok. kilometrowego pirsu, którym będą dostarczane największe elementy, największe gabaryty pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej, która znajdzie się na Wybrzeżu. W tym wypadku przy realizacji elektrowni będzie też wykorzystywana żegluga śródlądowa w ramach realizacji działań, które dotyczą budowy portu w Solcu Kujawskim.

Są ze mną przedstawiciele zarówno ministerstwa, Wód Polskich, jak również – wiem, że jest na zdalnym łączniku – pan burmistrz gminy Solec, są przedstawiciele PGE, tutaj na miejscu, więc pozwólcie państwo, że będziemy to przedstawiać segmentami w częściach, za które po prostu bezpośrednio odpowiadamy.

Na samym początku w ramach wprowadzenia chciałbym...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale, panie ministrze, wszystkie trzy punkty będziemy razem – myślę – omawiać.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak jak pan przewodniczący sugeruje, jesteśmy do dyspozycji oczywiście. Chciałbym państwu powiedzieć, że realizacja tego przedsięwzięcia znajduje się w „Krajowym programie żeglugowym”, który ma swój horyzont czasowy do 2030 r., i ma status tzw. inwestycji uzupełniającej. Chciałbym na samym początku zwrócić uwagę, że w KPŻ nie wskazano konkretnie źródeł finansowania tego przedsięwzięcia, ale razem z przedstawicielami Wód Polskich będziemy o tych szczegółach mówić.

Jeśli chodzi o realizację działań, które do tej pory zostały podjęte w ramach przedmiotowego projektu, mogę państwu powiedzieć, że chociażby gmina Solec Kujawski w tym roku i w roku ubiegłym podjęła takie konkretne działania, jak po pierwsze zapewnienie wpisania projektu do dokumentów planowania strategicznego na poziomie krajowym, regionalnym oraz lokalnym, tak aby zapewnić w przyszłości możliwość dofinansowania projektów z funduszy zewnętrznych, z funduszy Unii Europejskiej. To właśnie „Krajowy program żeglugowy” jest pewnego rodzaju planem, który ma umożliwić staranie się o fundusze zewnętrzne na realizację inwestycji związanych m.in. z żeglugą śródlądową. Niektóre z tych inwestycji są już rzeczywiście realizowane.

Drugie działanie to zabezpieczenie środków finansowych w kwocie prawie 200 tys. zł na zadanie inwestycyjne pod nazwą „Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim”. To są środki, które w tym roku zostały zapewnione, ale również

w poprzednim roku podpisano list intencyjny pomiędzy gminą a Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o., czyli największym portem kontenerowym, który jest ulokowany w Gdańsku, w naszym porcie. To porozumienie dotyczyło właśnie nabrzeża przeładunkowego na Wiśle razem z zapleczem logistyczno-magazynowym, tak aby nawiązywać współpracę pomiędzy dwoma podmiotami.

Następnie podpisano również listy intencyjne pomiędzy gminą a Wodami Polskimi właśnie określające wolę współpracy przy budowie nabrzeża przeładunkowego, którego aktualizacja została uzgodniona na spotkaniu w ubiegłym miesiącu, w sierpniu 2024 r., pomiędzy przedstawicielami gminy a wiceprezesem Wód Polskich.

Chcę państwu jeszcze powiedzieć, że z działań, które zostały podjęte, wykonano również 12 odwiertów sondażowych na terenie inwestycji, o której mówimy. Celem tych odwiertów było zbadanie struktury geologicznej pod kątem możliwości posadowienia konkretnych obiektów kubaturowych, ale także urządzeń technicznych, które będą służyły do obsługi tego nabrzeża.

Jeśli chodzi o działania, które dotyczą budowy i odbudowy ostróg na dolnej Wiśle, realizowanych na odcinku od Solca Kujawskiego do ujścia Wisły, to chcę państwu powiedzieć, że odbudowa tych budowli regulacyjnych również znajduje się w „Krajowym programie żeglutowym” i ten projekt również ma status inwestycji uzupełniającej. Odbudowa ostróg od Solca Kujawskiego do ujścia Wisły jest przewidziana w podziale na trzy zadania inwestycyjne: pierwsze to odbudowa budowli regulacyjnej na dolnej Wiśle w kilometrze 772 – 718, tu chodzi o budowę 134 ostróg, na kolejnym odcinku – kolejnych 134 ostróg i 93 na kolejnym odcinku. To są działania, które są i będą realizowane bezpośrednio przez Wody Polskie.

Myślę, że z naszego punktu widzenia, jeśli chodzi o konkretne działania dotyczące działań na rzece, to poproszę też przedstawicieli ministerstwa i pana dyrektora RZGW w Gdańsku, który przedstawi szczegółowe informacje temat tej inwestycji i zasadności. Ewentualnie moglibyśmy następnie przekazać głos pozostałym interesariuszom, którzy są odpowiedzialni za realizację konkretnych działań ze strony samorządu, jak i spółce PGE.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Andrzej Ryński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, z punktu widzenia merytorycznego działania odbudowy ostróg to wielokrotnie...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, panie dyrektorze. Bardzo prosiłbym się przedstawić, i też każdego z gości.

Dyrektor RZGW w Gdańsku Andrzej Ryński:

Andrzej Ryński, dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Z punktu widzenia merytorycznych argumentów, które dotyczą odbudowy ostróg, to one są bezsprzeczne. Zostały wykonane analizy i w 2016 r., i w 2021 r. W 2016 r. to były też badania modelowe. One pokazują, że – ze względu na potrzebę żeglugową, ale z punktu widzenia naszych działań na dolnej Wiśle ta żegluga to też przede wszystkim praca lodołamaczy na tym odcinku dolnej Wisły – odbudowa ostróg pozwoli na pracę lodołamaczy. Zatem jesteśmy w stanie osiągnąć głębokość pracy lodołamaczy, co oczywiście będzie wpływało korzystnie też na aspekty żeglugowe i na poruszanie się po tym odcinku Wisły także innych jednostek. Tak więc tutaj ta argumentacja jest i ze względu na ochronę przeciwpowodziową, i zabezpieczenie tego odcinka Wisły.

Tutaj wspomnę, że ostrogi nie tylko koncentrują nurty, powodują, że można na tym odcinku pływać jednostkami, ale także chronią brzeg przed rozmyciem, a szczególnie w miejscach, w których brzeg zbliża się do wałów. Chronią wały, które szczególnie na odcinku żuławskim są bardzo istotne z punktu widzenia właśnie ochrony przeciwpowodziowej, więc ta argumentacja jest. Oczywiście wspieramy działania mające na celu to, żeby odbudowa ostróg się odbyła. Sukcesywnie zresztą odbywają się działania związane z odbudową ostróg, bo zarówno w pierwszym etapie żuławskim, jak i w drugim etapie żuławskim odbudowano ostrogi. To było 30 ostróg. Z tej perspektywy będziemy starali

się realizować działania określone oczywiście w programie, o którym pan minister tutaj wspomniał. To tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan dyrektor RDOŚ chciałby też opisać sytuację, jeżeli chodzi o kwestie środowiskowe?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Myszę, że PGE...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. To pan burmistrz na zdalnym łączniku – jakby mógł pan nam opisać, jak z państwa perspektywy ta współpraca wygląda.

Burmistrz Solca Kujawskiego Adam Michalak:

Dzień dobry.

Burmistrz Adam Michalak. Przede wszystkim, zanim oddam głos pełnomocnikowi, bardzo dziękuję panom, panie przewodniczący, panie ministrze, i wszystkim państwu, którzy zaangażowali się w to przedsięwzięcie.

Szczegóły poda już pan Mirosław Gębski, mój pełnomocnik do spraw tej inwestycji.

Pełnomocnik burmistrza Solca Kujawskiego Mirosław Gębski:

Dzień dobry.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękujemy za możliwość zaprezentowania naszego projektu, który nazywa się „Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim”. Tak jak powiedział pan minister Marchewka, jesteśmy w dokumencie strategicznym na poziomie krajowym i w „Krajowym programie żegludowym”. Jesteśmy ujęci na liście indykatywnych projektów, gdzie projekty wiślane mają status uzupełniających, nasz projekt również, czyli bez zabezpieczenia finansowego. Nas to absolutnie nie zraża, podejmujemy swoje działania, szukamy w tej chwili dodatkowych środków zewnętrznych. Na razie dysponujemy kwotą, o której pan minister powiedział. Mamy w budżecie na ten rok uchwalone przez radę miejską 195 tys. zł i planujemy to wykorzystać na opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu.

Chciałbym na początku podziękować panom posłom – Piotrowi Głowskiemu, panu posłowi Norbertowi Pietrykowskiemu i panu posłowi Jarosławie Wałęsie, którzy pomogli nam wprowadzić nasz temat pod obrady Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Chcę też podziękować Departamentowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury za pomoc i konsultacje, które uzyskujemy, a w szczególności za zaangażowanie pani dyrektor Niemiec-Butryn i jej zespołu. Dziękuję również panu dyrektorowi Ryńskiemu, mamy bardzo dobrą współpracę z RZGW w Gdańsku, za poprzedniej kadencji i obecnie. Mamy dobre relacje z panem dyrektorem...

Pan minister Marchewka już opowiedział państwu o głównych krokach, które zostały podjęte, najbardziej istotne było umieszczenie tego projektu w dokumentacji strategicznej z poziomu krajowego, regionalnego i lokalnego. Mamy zabezpieczone środki, o których mówiłem, i dwa listy intencyjne, które podpisaliśmy z Wodami Polskimi, a szczególnie mocno nas wspiera technicznie Baltic Hub – to jest główny partner tego przedsięwzięcia. Jesteśmy w tej chwili w trakcie negocjacji z Polską Grupą Energetyczną PAK Energia Jądrowa na podpisanie listu intencyjnego, w którym strony chcą wzajemnie wspierać się w realizacji naszego projektu.

Chciałbym państwu tak tylko pokrótce powiedzieć, jakie są główne założenia tego projektu, szczegóły pewnie omówilibyśmy na planowanym spotkaniu podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej, które planowane jest w październiku w Solcu. Mamy cel strategiczny, to jest uruchomienie żeglugi na dolnej Wiśle na odcinku Gdańsk–Solec Kujawski do 2030 r. Żeby to przedsięwzięcie zaistniało, wyznaczaliśmy do jego realizacji trzy cele operacyjne. Tak umownie to nazwaliśmy, że po pierwsze – musimy mieć po czym pływać, po drugie musimy mieć czym pływać i po trzecie musimy mieć do czego dopływać.

W ramach tego pierwszego komponentu – mieć po czym pływać – istotna dla nas jest droga wodna, a z tym związane jest zapewnienie głębokości żegludowej, niekoniecznie 2,40 m, jak pierwotnie planowaliśmy, ale żeby zabezpieczyć minimum 1,20 m. W tej chwili to jest

nasze główne zainteresowanie i to jest również dla nas informacja, czy będziemy kontynuować ten projekt, ponieważ ostrogi są czynnikiem limitującym.

Drugi komponent czy element tego projektu – mieć czym pływać. W tej chwili nastawiamy się na nową generację jednostek pływających z napędem wodorowym o niskim zanurzeniu i prowadzimy już symulacje, jaki to mniej więcej miałby być sprzęt, ponieważ planujemy zarówno obsługiwać port Gdańsk od strony Przegaliny, jak i większymi jednostkami, które bezpośrednio z Wisły będą płynęły na zatokę, obsłużyć Baltic Hub i dopłynąć również do portu w Gdyni. Tutaj jednostki muszą mieć troszkę inne parametry z uwagi na to, że wypływamy na zatokę.

W ramach tego komponentu zmieniamy paradygmat, nie próbujemy już dostosowywać Wisły do sprzętu, czyli kaskadyzacja. To byłoby najlepsze przedsięwzięcie, ale wiemy, że tego nie będzie. W związku z tym dokonujemy zmian co do jednostek, które by to obsługiwały, czyli próbujemy to zupełnie odwrócić – dostosujemy sprzęt do Wisły. Planujemy również w ramach tego komponentu uruchomienie hubu wodorowego, ponieważ zielony wodór jest już produkowany w Solcu Kujawskim, obok mamy Solbet, który już taką instalację ma i używa, na co dzień korzysta z zielonego wodoru. Firmą, która to zrealizowała, jest Grupa Technologiczna ASE, z którą też współpracujemy.

Trzeci komponent – mieć do czego przyplwać – czyli to jest budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim wraz z zapleczem logistyczno-magazynowym. Tutaj w szczególności nie będę wchodził, ponieważ myślę, że jeżeli dojdzie do spotkania podkomisji do spraw żeglugi śródlądowej w Solcu Kujawskim, to tematy bardziej techniczne rozwinie i przedstawi panom posłom i zaproszonym gościom, bo myślę, że to będzie dość szerokie spektrum interesariuszy, którzy byliby zainteresowani tym projektem.

Istotą, tym, co jest najważniejsze, w tym projekcie uruchomienia żeglugi, jest to, że te trzy projekty muszą się wzajemnie widzieć, muszą być realizowane praktycznie równolegle. To daje gwarancję, że rzeczywiście jest możliwość uruchomienia tej żeglugi w 2030 r., tym bardziej, że od kwietnia tego roku pojawił się nowy element, czyli możliwość wykorzystania naszego nabrzeża do przeładunków elementów ponadnormatywnych w zaprojektowanej elektrowni na terenie centralnej Polski. Mielśmy już cztery spotkania z PGE PAK Energia Jądrowa i to, co już mówiłem na początku – jesteśmy na etapie uzgodnień dotyczących podpisania listu intencyjnego o współpracy.

Nie ukrywam, że to posiedzenie, które będzie planowane w październiku, pozwoli nam jeszcze bardziej włączyć zainteresowane strony do realizacji tego projektu. Mamy również opracowane czy zaprojektowane pięć modeli zarządzania i finansowania tego projektu, ale – tak jak powiedziałem – będziemy to chcieli państwu posłom zaprezentować podczas spotkania w październiku w Solcu Kujawskim. Jeżeli byłyby jakieś pytania służymy informacjami.

Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie wszyscy posłowie są członkami podkomisji, więc niewykluczone, że tutaj się też pojawią, panie burmistrzu, panie pełnomocniku, pytania w tym zakresie w jakiejś części.

Pana prezesa Polskiej Grupy Energetycznej w tym zakresie mogę prosić o komentarz?

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Dzień dobry.

Tomasz Nowacki prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA. My króciutko, bo w zasadzie wszystko zostało powiedziane. Z naszej perspektywy, czyli z perspektywy dużej inwestycji przemysłowej zlokalizowanej w centrum kraju, ale też wiemy, że z perspektywy innych dużych inwestycji zlokalizowanych na południu Polski czy poniżej środka kraju, byłby to doskonały element infrastruktury transportowej, który pozwoliłby nam znacznie prościej przetransportować ciężkie elementy nie tylko w fazie budowy, ale również w fazie eksploatacji.

W fazie budowy to jest ok. 250 ciężkich elementów, dużych gabarytów, w tym też największe, najcięższe nasze urządzenie – to jest ok. 800 t. Największa długość to 35 m, wysokość 8 m, więc to są bardzo duże i masy, i gabaryty. Port w tym miejscu byłby dla nas fantastyczną rzeczą. Moglibyśmy się podpiąć pod krajową „dziesiątkę” czy „dwudziestkę piątkę” i stamtąd

już transportować ciężkie elementy bezpośrednio do Konina. Ale wiemy też, że w przypadku wszystkich innych inwestorów czy też posiadaczy dużych zakładów produkcyjnych czy przemysłowych, gdzie co jakiś czas są wykonywane remonty, również trzeba dostarczać w Polsce duże, ciężkie i wysokie elementy i wszystko niestety idzie transportem kolejowym bądź drogowym, a transport rzeczny znakomicie ułatwiłby tę sprawę.

Bardzo kibicujemy tej inwestycji. Dla nas jest to coś, co niewątpliwie pozwoli nam szybciej i łatwiej zbudować elektrownię jądrową.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję, panie prezesie.

Otwieram dyskusję.

Pozwolę sobie zadać pierwsze pytanie. Panie ministrze, gabaryty robią wrażenie – 800 t, 35 m szerokości. Jakie będzie zanurzenie tych barek czy też statków, które będą to przewozić? Holowników to nie, ale barek przede wszystkim. Czy Wisła bez kłopotu podoła temu zanurzeniu i czy też – o czym mówił pan prezes – droga krajowa jest już w tym momencie przystosowana do tego, żeby takie gabaryty do Konina przewozić?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zdajemy sobie sprawę z tego, że cała infrastruktura towarzysząca realizacji tej inwestycji musi zostać przebudowana, bo to jest przedsięwzięcie, które, po pierwsze nie było nigdy tam realizowane, a po drugie wymaga szczególnej inwestycji w kubaturę. Myślę, że z punktu widzenia szczegółowych informacji co do zanurzenia i wykorzystania jednostek, jakie to by były, to poproszę pana dyrektora, żeby o tym powiedział.

Natomiast zdajemy sobie również sprawę, że realizacja tej inwestycji jest dosyć odległa, to znaczy w perspektywie 2030 r., po 2030 r., więc do tego czasu musimy przygotować szereg działań, które pozwolą przygotować drogi wodne, żeglugę śródlądową właśnie do tego, aby można było realizować działania dostarczenia tych gabarytów, a oczywiście po stronie gminy i po stronie inwestora będzie zrealizowanie działań, które dotyczą chociażby stworzenia nabrzeża. Po to między innymi wpisanie tej inwestycji do „Krajowego programu żeglugowego”, aby można było się starać o środki unijne.

To, na co chcę zwrócić uwagę, to przy realizacji tych ostróg, a tak naprawdę odbudowie tych ostróg – to są ostrogi z...

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Z XIX w. Przedwojenne.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, przedwojenne, więc to jest naprawdę bardzo istotna infrastruktura do odbudowy. Według informacji, które teraz posiadamy – myślę, że pan dyrektor Ryński powie coś więcej. Natomiast same doświadczenia wynikające z oprostowania przez organizacje środowiskowe, ekologiczne tych decyzji środowiskowych sprawiały, że przy pierwszych inwestycjach procesy uzyskania decyzji środowiskowych, do momentu uprawomocnienia, przedłużały się do ok. sześciu lat. To jest – chcę powiedzieć wprost – taka przeszkoda, na którą możemy się natknąć. Ale również chcę zaznaczyć, odpowiadając też na to, co mówił pan burmistrz, że jako ministerstwo uważamy realizację inwestycji służących wsparciu budowy strategicznych przedsięwzięć za kluczową dla nas. Zresztą w Ministerstwie Infrastruktury na bieżąco prowadzimy również spotkania robocze, m.in. chyba dwa tygodnie temu odbyło się spotkanie z przedstawicielami gminy po to, aby mówić o kolejnych działaniach, które moglibyśmy zrealizować.

Natomiast, odpowiadając na pytanie...

Tak, i jednocześnie o to, jakie będzie zanurzenie tych jednostek, to myślę, że pan dyrektor odpowie więcej.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Dziękuję, panie ministrze.

Paweł Krężel. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, o tym już, wydaje mi się, mówili przedstawiciele gminy Solec Kujawski – chcemy tutaj zadziałać dwutorowo. Po pierwsze dokonać odbudowy ostróg. Mówimy tu o odbudowie ostróg, które w zasadzie

umożliwiały żeglowność w XIX w. i na początku XX w. Tak więc to nie jest budowa nowych budowli hydrotechnicznych, ale przywrócenie tego, co mieliśmy w XIX w. Zatem odbudowa tychże ostróg i umożliwienie żeglowności na poziomie trzeciej kasy, czyli 1,80 m.

Ale – tak jak też państwo z Solca mówili – chcemy tutaj zadziałać dwutorowo. Po pierwsze przywrócić żeglowność Wisły, ale też pójść w kierunku dostosowania statków do takich rzek, jakie mamy, czyli przygotowania, opracowania projektów statków wymagających niższego zanurzenia niż statki dunajskie czy reńskie, które po prostu umożliwią żeglugę w tych warunkach, które mamy, czyli 1,20–1,60 m.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pytanie o drogę lądową i czy ona już jest w tej chwili dostosowana.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani naczelnik.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Trwają w tej chwili analizy, jeśli chodzi o połączenia lądowe.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Możemy głośniej?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące realizacji działań drogowych, to pozwoli pan przewodniczący, że uzupełnimy na piśmie, uzyskując szczegółowe informacje w tej sprawie od Departamentu Dróg Publicznych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze.

Państwo posłowie – pytania?

Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Mamy z jednej strony ponadczasową strategiczną inwestycję, składającą się z trzech elementów, a więc budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle, mamy również budowę i odbudowę ostróg na dolnej Wiśle i mamy organizację przeładunku elementów wielkogabarytowych dla projektowanej elektrowni jądrowej w Koninie Pątnowie. Czyli mamy z jednej strony strategiczną inwestycję ponadczasową, a z drugiej strony instytucję sprzedawania dymu, czyli po łacinie *fumum vendere* – mamienie obietnicami. To są kuglarze, którzy mistyfikują i pewne działania manipulacyjne podają.

Proszę zwrócić uwagę, że panowie włodarze, gospodarze Solca Kujawskiego też tutaj w takiej instytucji „łubu-dubu” dziękują i ich nie zraża, że nie ma zabezpieczenia finansowego. Ich to nie zraża. To ważne, że są plany, ważne są obietnice i to jest kwestia najważniejsza – co będziemy planować, co będziemy budować, jak będzie to wszystko działać. Ale to jest tylko kwestia obietnic itd.

Natomiast, jakie są fakty? Chcecie budować, projektujecie ten trzeci komponent – organizację przeładunku elementów wielkogabarytowych dla projektowanej elektrowni jądrowej w Koninie Pątnowie. A czy pan minister wie, że 19 września 2024 r., tego roku, pani ministra Henning-Kloska wydała zarządzenie, które znosi Zespół do spraw rozwoju energetyki jądrowej w Polsce? 19 września pani minister zniosła Zespół do spraw rozwoju energetyki jądrowej w Polsce. Czy pan wie, że budowa elektrowni, która miała być ukończona w 2035 r. w Koninie Pątnowie, praktycznie została wstrzymana? A wy tutaj cały czas mówicie o jakiejś tam wizji bardzo rozbudowanej itd. Przecież to jest sprzedawanie dymu. To jest po prostu mamienie nas obietnicami i praktycznie myślicie, że jesteśmy tutaj po to, żeby słuchać takich nielogicznych i bzdurnych informacji.

Po prostu – jaki jest w ogóle koszt tej inwestycji? Szacunkowy koszt. Chyba macie jakiś szacunek tego kosztu? Czy to jest mld czy 22 mln zł na przykład? Jeśli w 2023 r. symbolicznie połączyliśmy Pomorze z Kujawami promem między Czarnowem a Solcem Kujawskim, to koszt był ok. 22 mln zł. Wiemy, jaki był koszt, jakie były zamiary i co zrobiliśmy.

Zresztą władarze o tym nawet nie powiedzieli, bo prawdopodobnie trzeba to ukrywać, że takie sukcesy były również za czasów Prawa i Sprawiedliwości.

A więc konkretnie – jaki koszt, dlaczego pani minister Hennig-Kloska zniosła w ogóle Zespół do spraw rozwoju energetyki jądrowej? Czy w ogóle wiecie o tym, czy tylko po prostu na tej zasadzie? I dlaczego was nie zraża, że nie macie żadnego zapewnienia finansowego? To jest rzeczywiście kuriozum.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Będę chyba traktował takie wypowiedzi jako stricte polityczne. Nie wiem, na jakiej podstawie pan poseł opiera swoje wnioski, ale jeżeli mówi pan i powtarza co chwila o wstrzymaniu różnych strategicznych inwestycji – słyszę to z pana ust bardzo często – to mogę panu tylko powiedzieć, że w kontekście pierwszej elektrowni jądrowej podpisaliśmy kilka tygodni temu umowę na realizację działań dotyczących budowy infrastruktury towarzyszącej. Tak więc i ze strony morza, i od strony kolei, i od strony drogowej realizowane są inwestycje. Pozwoli więc pan, że nie będę tutaj więcej na ten temat mówił.

Natomiast, odnosząc się do tego projektu, jakim jest realizacja infrastruktury towarzyszącej – tutaj mówimy o Solcu Kujawskim – to chcę panu tylko przypomnieć, że „Krajowy program żeglugowy” został przyjęty 3 października 2023 r. Wie pan, kto wtedy rządził, i właśnie w tym projekcie nie zabezpieczono żadnych środków finansowych na realizację tego przedsięwzięcia.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kto jeszcze chciałby zabrać głos? Nie widzę, przepraszam.

Pani poseł Popiołek.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Tak. Tylko gwoili pewnej precyzji. Rzeczywiście ten zespół został zamknięty także dlatego, że mamy Ministerstwo Przemysłu, które teraz będzie odpowiadać za energetykę i te duże projekty energetyczne, więc jest to raczej rozsądne, że ministerstwo, które nie ma już w swojej kompetencji kwestii budowy elektrowni jądrowej, nie będzie się tym zajmowało.

Dziękuję.

Burmistrz Solca Kujawskiego Adam Michalak:

Można, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, pozwoli pan, że oddam głos panu burmistrzowi i za chwilę pan poseł.

Bardzo proszę, panie burmistrzu.

Burmistrz Solca Kujawskiego Adam Michalak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie pośle, wydawanie pieniędzy samorządowych traktuję jako racjonalne i, obejmując urząd burmistrza, też podchodziłem do tego sceptycznie, jednakże widzę, ile osób jest zaangażowanych. Przede wszystkim jako człowiek otwarty na nowe – musimy gonić, panie pośle, przede wszystkim Europę, bo zostaliśmy przez ileś lat z tyłu. Nie muszę się wstydzić za przeprawę promową i nic ukrywać, ona po prostu nie była tematem ani nie było pytań w tym kontekście, więc nie musiałem odpowiadać.

Szacunkowe koszty budowy portu przeładunkowego na rok 2022 r. to było ok. 120 mln zł. Nie wliczam wzmocnienia ostróg, przebudowy ostróg i nie wliczamy sprzętu. Aczkolwiek – tak jak mówię – jesteśmy otwarci i liczymy na państwa mądrość i doświadczenie, że wykorzystamy to, co mamy najpiękniejszego, i uruchomimy żeglugę śródlądową. Tak jak wspominałem, jesteśmy parę lat za Europą, a tego nie chcielibyśmy.

Dziękuję państwu bardzo.

Jeszcze pan Mirek.

Pełnomocnik burmistrza Solca Kujawskiego Mirosław Gębski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, uzupełniając i odpowiadając...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, drodzy państwo, bo nie słyszę państwa wypowiadających się zdalnie, więc proszę o pół tonu ciszej.

Pełnomocnik burmistrza Solca Kujawskiego Mirosław Gębski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, uzupełniając wypowiedź pana burmistrza i uwzględniając to, o co pytał pan poseł, to rzeczywiście na rok, kiedy podawaliśmy nasz projekt do KPZ w 2022 r. szacowane koszty były na poziomie 120 mln zł. Oczywiście w tej chwili one są większe. Chciałbym tu zdementować informację odnośnie do systemu finansowania. Mamy już modele, mamy pięć modeli finansowania i o tym chciałbym mówić na spotkaniu już w Solcu Kujawskim. Jest pięć modeli. Mamy również projekt systemu zarządzania tym projektem na etapie opracowania dokumentacji budowy i rozruchu eksploatacyjnego, a docelowo byłoby to najprawdopodobniej szukanie partnera z obszaru firm logistycznych, który poprowadziłby dalej to przedsięwzięcie jako operator, ponieważ zadanie własne gminy nie dotyczy tego typu działalności. Jesteśmy ukierunkowani na zupełnie inną działalność. Ale podsumowując wątpliwości, o których mówił pan poseł, mamy to też zaprogramowane, wiemy, w którą stronę chcemy iść, oczywiście kwestia, z jakimi partnerami będziemy to realizować.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pan minister Marchewka.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Chciałbym jeszcze tylko uzupełnić informację rządu dotyczącą działań związanych z budową elektrowni jądrowej. Dla jasności – zespół od 1 lipca działa w Ministerstwie Przemysłu i teraz podam kalendarium z ostatnich tygodni. W ubiegłym tygodniu Międzynarodowa Agencja Energii Atomowej wydała pozytywną ocenę przygotowań Polski do budowy pierwszej elektrowni jądrowej. W lokalizacji pierwszej, o której mówimy, powstaną trzy bloki jądrowe i 13 września pełnomocnik rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej, pan minister Bando, podpisał dokumenty, które notyfikują pomoc publiczną dla pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W projekcie budżetu na przyszły rok zabezpieczonych mamy na ten cel 4 mld 600 mln zł.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Pietrykowski.

Poseł Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Tylko chciałbym zdementować właśnie. Wczoraj pan premier mówił, żeby nie powielać fake newsów. Zespół do spraw rozwoju energetyki jądrowej został przeniesiony do Ministerstwa Przemysłu i to już nie jest zespół, a nawet departament, tak że podniesiono rangę. Tak więc nie do końca tak jest, jak pan poseł mówi, i proszę o to, żeby dokładnie wczytywać się w to, co się dzieje, a nie powielać fake newsy. Powielam to, co wczoraj mówił pan premier – w obecnej sytuacji nie powielajmy tego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł...

Poseł Czesław Hoc (PiS):

To jest fake news? Rzeczywiście zlikwidowany to jest fake news?

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Likwidacja – tak.

Poseł Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Tak, bo nie nastąpiła żadna likwidacja Zespołu do spraw rozwoju energetyki jądrowej, tylko przeniesienie.

Posel Czesław Hoc (PiS):

A przeczytać panu zarządzenie pani minister?

Posel Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Proszę.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Przeczytać? Tak? Nie powiedziałem, że przeniesione, tylko...

Posel Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Został przeniesiony.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Ale to pan teraz mówi. Wiem o tym, że przeniesiony. Ale to nie jest fake news, że został zniesiony.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Drodzy państwo, z uwagi na to, że pojawia się tutaj dwugłos to...

Państwo posłowie, bardzo proszę, macie wyłączone mikrofony, nie dyskutujcie, bo i tak to się nie zapisuje, chyba że gdzieś w kuluarach. Skoro pojawiają się wątpliwości, to poprosimy o informację od pani minister przemysłu, czy zostały przeniesione zespoły pracujące nad energetyką jądrową do Ministerstwa Przemysłu. Jeżeli tak, to w jakim zakresie, kto konkretnie został przeniesiony, czy ten zespół został zubożony, czy wzmocniony. O taką informację poprosimy.

Pan poseł Hoc chce jeszcze dopytać, tak? Proszę.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Przeczytam. Oczywiście wiemy, że został przeniesiony, i do departamentu. Tak, przeniesiony.

Ale teraz jaki jest fake news, jeśli panu przeczytam – Dziennik Urzędowy Ministra Klimatu i Środowiska, Warszawa, dnia 19 września 2024 r., Zarządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie zniesienia Zespołu do spraw rozwoju energetyki jądrowej w Polsce i jest § 1, 2, 3. To jest fake? Zniesienie to jest fake? Tak powiedziałem.

Posel Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Zniesienie to jest co innego niż likwidacja.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Przepraszam, to nie jest fake.

Posel Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Zniesienie to jest co innego niż likwidacja.

Posel Czesław Hoc (PiS):

To jest inna sprawa.

Posel Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Panie pośle, zniesienie to jest co innego niż likwidacja.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Ale ja powiedziałem „zniesienie”, czytałem „zniesienie”. Tak?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Drodzy państwo, już...

Posel Czesław Hoc (PiS):

Pan jest „zafejkowany”.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Każdy tu ma swoje stanowisko. Spytały pani minister, jak to wygląda. Przepraszam, panie pośle, jeszcze pani poseł Arciszewska.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Ale my wiemy, jak to wygląda. My wiemy. To o co się pytać? Przecież wiadomo, że do departamentu zostało przeniesione. Tylko powiedziałem o zniesieniu zespołu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To oczywiście jest to...

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Ale pan od początku nie wiedział o tym. Dopiero potem pan...

Poseł Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Pan również, panie pośle.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. To wyjaśnimy.

Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam krótkie pytanie. Panie ministrze, prosiłabym o niepowoływanie się, kto kiedyś wpisał. Jeżeli państwo mówicie, że realizujecie program łącznie z samorządowcami, to proszę określić i powiedzieć, jaki będzie koszt tej inwestycji, na jakie części... Dzieląc, kto będzie inwestował. Bo samorządowcy twierdzą, że to jest bez ostróg i różnych innych elementów, które pan omawia jako całość inwestycji. Tak więc bardzo poprosiłabym o podzielenie tego na etapy, na poszczególne prace, jaka to jest suma i skąd te środki będą pozyskane, albo jakie już ewentualnie są zaangażowane. Czy to jest dopiero sfera planowania, czy już realnych zabezpieczonych środków.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak.

Pan minister czy pani dyrektor?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak. To ja może tylko na samym początku, odpowiadając pani poseł. Same wydatki po stronie Wód Polskich – myślę – wyniosą prawie 600 mln zł według naszych szacunków, więc są to duże kwoty, które powinny zostać zrealizowane w ramach programu wieloletniego. Ale oczywiście przy realizacji tych inwestycji...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale jego nie ma?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pracujemy nad tym. Nie, jego nie ma, jego nie było. Nigdy go nie było.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

O to mi chodzi.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, nigdy tego programu nie było. Oczywiście niezbędne jest uzyskanie oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko. Wiemy, że to są procedury, które wymagają też czasu, ale szacujemy, że na tych trzech odcinkach, o których państwu na początku mówiłem, koszty wyniosą ok. 600 mln zł.

Poproszę panią naczelnik o uzupełnienie informacji i przedstawienie prawdopodobnego harmonogramu realizacji.

Naczelnik Wydziału Dróg Wodnych w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Marta Kunicka:

Dzień dobry.

Marta Kunicka, Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Tak jak pan minister powiedział – trzy odcinki odbudowy ostróg na dolnej Wiśle zostaną wpisane do programu wieloletniego. Harmonogram przewidziany do realizacji to ok. trzy-cztery lata – przygotowanie dokumentacji projektowej – i kolejne trzy-cztery lata realizacji inwestycji. Oczywiście program zostanie poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. W związku z tym samo opracowanie dokumentów programu i przejście strategicznej oceny oddziaływania na środowisko to jest od ok. półtora do dwóch lat.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

A reszta, panie ministrze? To nie tylko ostrogi, prawda?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, do mikrofonu bardzo proszę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie tylko ostrogi, mówię o całości.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani posłanka pyta pewnie o te wszystkie działania dotyczące już bezpośrednio na nabrzeżu czy w porcie.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, o wszystko.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak. To będą działania, które będzie realizować samorząd, więc myślę, że...
Jeżeli pan burmistrz...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale pytam pana ministra i bardzo prosiłabym o przedstawienie takiego harmonogramu, bo rozumiem, że to jest jakaś enigma dzisiaj. Dlatego zadałam proste, konkretne pytanie. Nie bawię się w jakieś ocenianie państwa, tylko... Konkretne plany.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To bardzo proszę...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Skąd będą te środki? Jakie są sumy na konkretne prace, które mają być? Już widzimy – tu jest już osiem lat, za chwilę organizacje ekologiczne będą wchodzić w instytucje i blokować. Chyba że tylko PiS blokowali, bo wam będą sprzyjać, tak jak wicemarszałek, ale... To już jest osiem lat. To oprócz tego, że tyle to będzie trwało, to jeszcze prosiłabym o rozpiszę z założeniem, że mogą być protesty, co będzie obsuwać inwestycje. Jakby z tymi założeniami państwo byli uprzejmi przesłać harmonogram na Komisję, byłabym wdzięczna, bo rozumiem, że dzisiaj to jest bardzo trudne dla pana ministra do przedstawienia. Rozumiem to, ale będę prosić o przedstawienie tego harmonogramu, i również jakie środki i skąd.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście, pani poseł. Prawda jest taka, że nie odpowiadamy za realizację wszystkich przedsięwzięć, które dotyczą tego wielkiego projektu, bo on jest – tak jak powiedziałem – nawet interdyscyplinarny.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Natomiast z naszego punktu widzenia kluczowe są działania dotyczące realizacji inwestycji na drodze wodnej. Jeśli chodzi o realizację bezpośrednio nabrzeża, będzie to realizował samorząd. Ta inwestycja została wpisana do „Krajowego programu żeglugowego” m.in. po to, aby w strategicznych dokumentach Unii Europejskiej umożliwić samorządowi ubieganie się właśnie o te pieniądze.

Jeżeli więc pan burmistrz byłby w stanie...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo prosiłabym, żeby...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

...przedstawić informacje do harmonogramu i plany pozyskania środków, to oczywiście bardzo poproszę, ale my taką zbiorczą informację też oczywiście przygotowujemy.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Właśnie. Idąc w sukurs panu ministrowi, bardzo prosiłabym, żeby samorząd uzupełnił w tej informacji, którą pan przysłał do nas, również fakt, że sam będzie musiał o te środki do Unii Europejskiej wystąpić, co również jakiś czas potrwa lub też nie, bo może w ogóle nie dostaną, i z jakich programów one będą przekazane. Bardzo prosiłabym, żeby to wszystko było ujęte w tym harmonogramie i przesłane do Komisji.

Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie burmistrzu, czy możemy liczyć, że w wersji papierowej państwo to przekażecie?

Burmistrz Solca Kujawskiego Adam Michalak:

Dobrze. Oczywiście, prześlemy. Tak jak już wspominał pan pełnomocnik, nasze inwestycje są uzależnione od powstania ostróg, bo nikt nie rzuci się z motyką na słońce. Oczywiście kwoty, które tutaj podaliśmy, podamy i modele finansowania też państwu na piśmie podamy.

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mogę się zobowiązać, że zbierzemy informacje od samorządu, od Wód Polskich, od przedstawicieli PGE i cały plan harmonogramu skondensowany do jednej informacji prześlemy panu przewodniczącemu i państwu parlamentarzystom.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Głowski.

Posel Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, ponieważ planujemy spotkanie podkomisji na miejscu, myślę, że będzie ona też okazją do m.in. zebrania tych dokumentów i przekazania parlamentarzystom, którzy się tam pojawią. To po pierwsze.

Po drugie wróć do wcześniejszego momentu, bo panowie po stronie inwestora prywatnego mogliby się przestraszyć, że rząd odstąpił od planów budowy jakichkolwiek elektrowni jądrowych, co oczywiście jest nieprawdą. Podana, na początku przynajmniej, informacja, którą słyszeliśmy, jest taka jak ta tischnerowska trzecia prawda, czyli połowa, która mówi tylko o tym, że szklanka jest pusta, i nie ma informacji o tym, że jednak jest pełna tylko w innym miejscu.

Trzeci wątek związany z niecierpliwością, która – jak słyszę – się pojawia: że wszystkiego jeszcze nie ma, że jeszcze tego typu dokumenty, których państwo oczekiwaliście, są nieprzygotowane. Mówię teraz o państwie posłach. Wracam do dat. Rozumiem, że pan minister przed chwilą powiedział o świeżo przygotowanym dokumencie, jakim jest KPŻ, o tym, że to są inwestycje, które wszędzie z reguły długo trwają. Chcę dać taki najbliższy nas przykład spoza granic Polski – zespół podnośni Niederfinow, który został oddany w 2022 r., swój początek polityczny, czyli taką decyzję mniej więcej jak dzisiaj rozmawiamy, miał w 1992 r., 30 lat wcześniej. Wydawałoby się, że to jest bardzo dużo, jeżeli chodzi o czas, ale w skali inwestycji związanych z regulacjami wody – po pierwsze one wymagają gigantycznych pieniędzy, a po drugie faktycznie wymagają czasu na przygotowanie dokumentacji, na uzgodnienia, na wiele procesów, które się z tym również wiążą.

Mam więc nadzieję, że na wszystkie pytania, które państwo posłowie dzisiaj zadają, zarówno strona rządowa, jak i samorządowa będą mogły wspólnie odpowiedzieć w najbliższych tygodniach.

Od razu chciałbym również poinformować członków podkomisji, że na tym posiedzeniu Sejmu miało być posiedzenie podkomisji. Zostało przeze mnie odwołane ze względu na sytuację powodziową na południu Polski. Dzisiaj większość osób, które na tej sali musiałyby się znaleźć, powinna pracować w sztabach kryzysowych, więc uznaliśmy, że jest to lepsze miejsce w tej chwili, a nasze spotkanie może się odbyć za kilka tygodni – tutaj nic się pewnie nie wydarzy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak. Panie przewodniczący, niezależnie od tego, czy Komisja będzie wyjazdowa, tam na miejscu, czy nie, bardzo proszę, żeby pan minister...

Posel Piotr Głowski (KO):

Jasne, to oczywiste.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

...przygotował taki harmonogram, bowiem może nie starczyć czasu na skonstruowanie tego dokumentu i nie chciałabym ograniczać państwa datą wyjazdowej Komisji, to po pierwsze, a nam jako Komisji to się przyda.

Po drugie, panie pośle, jest tak duży postęp technologiczny dzisiaj, że budowanie jest szybsze, planowanie i sporządzanie planów – owszem – jest dłuższe, ale to można też zrobić. Tak więc zdajemy sobie z tego sprawę i mam nadzieję, że pana wypowiedź nie jest asekuracyjna, że będziemy wydawać pieniądze tylko na plany, opinie, opinie do opinii, potem jeszcze jakieś jeszcze inne opinie i minie 10 lat, a tego nie zrobimy.

Życzę inwestycji jak najlepiej, bo sama jestem orędownikiem użegłownienia naszych rzek, co jest w poprzek organizacjom ekologicznym, które wstrzymują nasze tak potrzebne inwestycje, nawet jeżeli chodzi o zbiorniki retencyjne, z czym musimy się liczyć. W związku z tym wybiegam w przyszłość, trzymając kciuki, ale chciałabym mieć świadomość i moc jako parlamentarzysty śledzić postępy tejsze inwestycji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Głowski.

Posel Piotr Głowski (KO):

Chciałbym tylko ad vocem – absolutnie nie jest to asekuracyjne, po prostu pokazuję skalę problemów, na które napotykają inwestorzy akurat w kraju, który jest bardzo często pokazywany jako wzór, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To już jest przeszłość.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Jeszcze raz, rzeczywiście tylko ad vocem. Proszę się nam nie dziwić. Jeśli widzimy, że obecny rząd odstępuje od budowy CPK, odstępuje też... opóźnia elektrownie jądrowe, port kontenerowy w Świnoujściu, jeśli chodzi o infrastrukturę itd., to proszę się nie dziwić, że pytamy cały czas i ponaglamy.

Proszę?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak Europy nie dogonimy.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Tak że proszę się nie dziwić, że jesteśmy w trosce o rozwój. Widzimy, że ten rozwój... Jeśli wstrzymujemy żeglugę śródlądową na Odrze, a chcemy budować skansen dla bogatych emerytów z Niemiec na przykład, to proszę się nie dziwić, że cały czas w jakiś sposób konstruujemy, dopytujemy się i może czasami się irytujemy. To jest naturalne, bo to są pewne emocje. Widzimy, że jest stagnacja. Praktycznie byliśmy do przodu, doganialiśmy Europę i byliśmy już państwem dobrze rozwiniętym, a teraz będziemy się uwsteczniać. To, że pytamy i indagujemy w tej sprawie, to nie jest nic dziwnego, to jest po prostu nasz święty obowiązek.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Drodzy państwo... Tak?

Pan minister coś chce powiedzieć. Proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Bardzo dziękuję za tę troskę i chcę powiedzieć, że wszystkie działania, o których pan poseł powiedział, szczególnie te, za które odpowiadam – jak realizacja głębokowodnego terminala kontenerowego; jest uznawana za strategiczną inwestycję – naprawdę na bieżąco przedstawiam w tych sprawach szczegółowe informacje, jakie kroki podejmujemy i w ostatnich miesiącach wydarzyło się naprawdę sporo.

Ale też, odpowiadając na to, co pani poseł Arciszewska powiedziała, rzeczywiście jest tak, że w procesach administracyjnych napotyka się na wiele przeszkód wynikających chociażby z odwołań od decyzji środowiskowych. Teraz sprawdziliśmy – w 2020 r. została wydana decyzja środowiskowa dla realizacji inwestycji na Odrze granicznej, którą zresztą uznajemy za inwestycję, która jest istotna. Mamy prawie rok 2025, a decyzja dalej nie jest uprawomocniona, bo została zaskarżona. To tylko pokazuje, z jakimi proceduralnymi przeszkodami przy realizacji takich inwestycji po prostu będziemy się mierzyć. Ta data...

Dlatego w tym horyzoncie czteroletnim, o którym pani naczelnik mówiła, oczywiście uwzględniamy, że będą takie odwołania. Tyle chciałem powiedzieć.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, nie mam wątpliwości, a przynajmniej żywię głęboką nadzieję, że pan chce pchać te inwestycje do przodu, ale koledzy posłowie mają uzasadnione obawy. Chociażby na przykładzie wczorajszych doniesień medialnych – składanie ofert na realizację portu zewnętrznego w Gdyni przedłużone o kolejne osiem miesięcy. Niestety, ale wydaje się, że są te opóźnienia, i są coraz większe, więc te obawy nie biorą się znikąd, panie ministrze.

Pana prezesa Nowackiego chciałbym zapytać...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Czy mogę tylko uzupełnić?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Przepraszam, że tak tytułem wtrącenia, ale jak pan przewodniczący powiedział o realizacji działań związanych z portami zewnętrznymi – chociażby wydana decyzja wstępna środowiskowa na realizację portu kontenerowego w Świnoujściu – chcę państwu tylko powiedzieć w ramach aktualizacji, że wszystkie pytania przygotowane przez generalnego dyrektora ochrony środowiska, czyli na tym kolejnym etapie, w związku z zaskarżeniami, zostały przez port przygotowane, przeprowadzone były analizy, szerokie badania, i zostały uzupełnione. Są właśnie procedowane od ubiegłego tygodnia w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

W kontekście realizacji działań w Gdyni chcę państwu też zapowiedzieć, że planujemy w przyszłym tygodniu podpisanie umowy na budowę falochronu osłonowego właśnie dla portu zewnętrznego w Gdyni po to, aby ten proces kompleksowo był realizowany.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To dobrze, ale nie widzę powodu, dla którego są dalej opóźnienia, może to iść dwoma torami. Jednak nie będę już poświęcał na to czasu w trakcie tego posiedzenia Komisji. Myślę, że w innym momencie będziemy to dyskutować.

Panie prezesie, przysłuchując się tej dyskusji – wydaje mi się – można odnieść wrażenie, że jest duża obawa, też po stronie rządu, jeżeli chodzi o przeciąganie procesu inwestycyjnego realizacji tego programu na Wiśle. Czy państwo widzicie taką obawę, że angażując się w projekt elektrowni jądrowej z Koreańczykami, wyprzedzicie działania rządu na Wiśle, to znaczy, że państwa inwestycja nagle stanie się bardziej zaawansowana i będziecie musieli czekać na realizację tego, żeby móc po prostu ją kontynuować szlakiem wodnym?

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Panie przewodniczący, w dużych projektach wszystko jest możliwe, ale wydaje się, że ten bufor – bo zamierzamy ciężkie elementy sprowadzać po 2030 r. – że jeszcze jesteśmy w tym momencie po bezpiecznej stronie. Oczywiście zamierzamy zrobić, a w zasadzie już rozpoczęliśmy studium transportowe, czyli zbadanie wszelkich możliwych dróg dowozu

naszych ciężkich komponentów, nie tylko ciężkich, wszystkiego w zasadzie, będziemy też szukać dróg alternatywnych. Natomiast ta droga, czyli z portów trójmiejskich czy z portów Gdańska, Gdyni, wydaje się drogą optymalną. Ale dzisiaj mamy jeszcze taki horyzont czasowy, że – nie znając oczywiście szczegółów tego, co będzie po stronie realizacji planów rządowych – wydaje nam się, że ten czas jest jeszcze czasem bezpiecznym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mówi pan prezes, że po 2030 r.

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Po 2030 r. planujemy sprowadzanie tych ciężkich elementów. Po 2030 r., tak. Natomiast przygotowanie do budowy już idzie teraz, ale taki jest horyzont czasowy takich dużych inwestycji, że ciężkie elementy są sprowadzane dopiero po iluś latach, bo trzeba zbadać lokalizację, uzyskać decyzję środowiskową, rozpocząć budowę i dopiero wtedy te elementy zaczynają się pojawiać na terenie. Proszę zwrócić uwagę na budowę pierwszej elektrowni jądrowej – nad tym projektem ja i większość naszego zespołu spędziliśmy kilkanaście lat, w sensie wydawania pozwoleń jest to już dosyć zaawansowana inwestycja. Natomiast do dzisiaj tam nic nie ma na terenie budowy. To wcale nie jest zarzut, tak po prostu to wygląda. Jeszcze te elementy nie są zwożone i to też troszeczkę potrwa, więc to jest normalne. Taki jest cykl inwestycyjny takich projektów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie wiem, co to znaczy po 2030 r., nie znam też harmonogramu państwa inwestycji. Po 2030 r. to może być 2031 r. albo 2035 r.

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

To już mówię. Zgodnie z tym, co było mówione w sferze publicznej, planowane oddanie pierwszego reaktora do użytku to jest 2035–2036 r., a więc po 2030 r., ok. 2030 r., powinna wystartować już fizycznie budowa, nie w sensie formalnym, ale już fizycznie, z pracami budowlanymi i montażowymi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Oddam pani poseł głos, ale chciałbym teraz sam zadać kilka pytań.

Panie prezesie, nie uspokoił mnie pan. Z wypowiedzi strony rządowej wynika, że dotychczasowe doświadczenia mówią o tym, że organizacje tzw. ekologiczne są w stanie zablokować proces wydawania decyzji środowiskowych nawet na sześć lat. Poprawcie mnie, jeżeli źle zapamiętałem. To sześć lat wydawania decyzji środowiskowej. Potem jeszcze realizacja samej inwestycji. To już mi wychodzi, że jesteśmy zdecydowanie poza tym harmonogramem, kiedy państwo chcecie fizycznie zacząć realizować tę inwestycję.

W związku z tym być może trzeba się zastanowić, panie ministrze – też mądrzejsi o te doświadczenia z powodzi i działanie niektórych organizacji ekologicznych przy realizacji niektórych inwestycji albo utrudnianie realizacji niektórych inwestycji o znaczeniu bezpieczeństwa państwa w infrastrukturalne inwestycje, takie jak energetyka jądrowa, to jest przecież ten sam worek bezpieczeństwa państwa. Być może państwo powinniście jako Ministerstwo Infrastruktury – również my oczywiście: posłowie opozycji – zainicjować jakąś ścieżkę legislacyjną, która znacząco utrudniłaby jednak takie wywracanie projektów do góry nogami przez organizacje, które często po prostu realizują interesy rzeczywiście za pieniądze innych państw dosłownie, bo tak często po prostu jest.

Pod rozważę to, panie ministrze, bo jeżeli chcemy, żeby ten wózek pchał się do przodu, to to gdzieś trzeba ukrócić, bo stajemy się coraz bardziej zakładnikami, nawet na tym posiedzeniu – widzicie państwo – harmonogram jest, jaki jest, daty są, jakie są. Bardzo niebezpieczna sytuacja i myślę, że w takich niespokojnych czasach naprawdę musimy na poważnie się nad tym zastanowić.

Tu sugestia do pana ministra – być może pan powinien być taką osobą w rządzie, biorąc pod uwagę, że kieruje pan kilkoma projektami, które są też bardzo konkurencyjne wobec naszego zachodniego sąsiada. Być może właśnie przy tych projektach – w zasadzie mam pewność, że właśnie przy tych projektach – te działania pozorowane często mają i będą mieć miejsce pewnie w dużej skali. A ostatecznie jak się nie uda, to pana będziemy, panie

ministrze – nie tylko pana, ale między innymi pana – obciążać, że się nie udało. Myślę, że to w pana ministra i nas wszystkich interesie jest, żeby w końcu zrobić z tym porządek.

Mam jeszcze pytanie, panie prezesie. Informacja z rządu mówi o tym, że na przełomie września i października planowane jest podpisanie listu intencyjnego na temat współpracy budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim. Rozumiem, że tu chodzi o samorząd. Tak? Czy państwo podpisaliście ten list, czy nie?

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Planujemy podpisanie takiego listu intencyjnego z samorządem. Tak, to prawda.

Natomiast króciutko jeszcze się odniosę do decyzji środowiskowej. Otóż przy pierwszym projekcie uzyskaliśmy decyzję środowiskową w 18 miesięcy. To jest bardzo dobry wynik. To się oczywiście wiąże z dobrym procesem przygotowywania dokumentacji, ze sprawnym postępowaniem. To była pierwsza decyzja środowiskowa dla obiektu jądrowego w Polsce i GDOŚ ma według nas już spore doświadczenie, więc liczymy, że decyzja środowiskowa w naszym przypadku może być nawet szybsza. Ale oczywiście, będąc w tych procesach inwestycyjnych przez tyle lat i znając regulacje środowiskowe, wydaje nam się, że każda inicjatywa – tym bardziej, jeśli byłaby to inicjatywa ponad podziałami – pewnego usprawnienia tych postępowań, zwłaszcza odciążenia pewnych niepotrzebnych dróg odwoławczych czy takich pozornych ruchów, które obserwujemy, jest oczywiście pożądana. To są projekty strategiczne i każdy rok opóźnienia to są wymierne straty dla polskiej gospodarki bez względu na to, kto jest u władzy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Panie prezesie, mam pytanie. Wcześniejsze projekty zakładały szybszą budowę elektrowni atomowej, więc – tak jak pan wspomniał – decyzje środowiskowe szybciej były wydane, jest doświadczenie, jest już pewna ścieżka przetarta. Mam więc do pana pytanie, bo nie chce mi się wierzyć, że pan dopiero po 2030 r. będzie się zastanawiał, jak te wielkogabarytowe części przewieźć, więc na pewno miał pan już – a jak nie, to ubolewałabym – jakieś projekty, koncepcje przewozu jednak tych części. Co pan miał w planach i w głowie, jeżeli chodzi o ten przewóz, niezależnie od tej inwestycji, o której dzisiaj mówimy? Bo rozumiem, że one są aktualne, można je zweryfikować, ale musi pan mieć jakąś alternatywę i zabezpieczyć się. Nie wierzę, że pan tego nie zrobił.

Dziękuję.

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

W zasadzie już powiedziałem po części w poprzedniej wypowiedzi, że droga przez Wisłę byłaby dla nas drogą optymalną, najlepszą. Ale oczywiście wykonujemy studium transportowe, gdzie ocenimy wszystkie możliwe, także alternatywne.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może pan zdradzić, jakie to były możliwości na przykład?

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Jesteśmy w trakcie przygotowania tego studium. Studium transportowe powstało na pierwszym projekcie oczywiście dla elektrowni w Choczewie. To już jest przeszłość. Jesteśmy teraz w innym projekcie, więc nie chcę komentować tego, co się tam dzieje. Natomiast z naszej strony wyglądało to w ten sposób, że dowiedzieliśmy się o inicjatywie gminy Solec i uznaliśmy, że to dla nas byłoby rozstrzygnięcie doskonałe. Dlatego zawiazaliśmy pewnego rodzaju współpracę z gminą. To się stało w bardzo naturalny sposób.

Natomiast oczywiście będziemy sprawdzać wszystkie możliwe drogi, ale pamiętajmy, że są drogi lepsze, są drogi gorsze. Teoretycznie możemy mówić o dojściu Odrą i potem prowadzeniu od zachodniej strony transportu drogami, ale ta droga przez Wisłę byłaby dla nas drogą najlepszą. Dlatego bardzo kibicujemy temu przedsięwzięciu.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. To rozumiem, że niezależnie od tego, jak to przedsięwzięcie będzie postępowało, pan będzie w stanie nam niedługo też przedstawić jakieś alternatywne...

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Niezależnie od tego będziemy mieli alternatywy.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze.

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Natomiast, gdyby ten projekt wypalił, to będzie dla nas najtańszy sposób dowozu.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Oczywiście, tak byśmy chcieli. Dobrze.

Dziękuję.

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Tak, oczywiście.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie prezesie, jeszcze chciałbym dopytać o rozmowy z Koreańczykami. Amerykanie, nawet nieszczególnie się z tym kryjąc, działając też przez swoją ambasadę w Polsce, oficjalnie komentują ten projekt jako naruszający ich interesy gospodarcze z uwagi na ich konflikt cywilny czy handlowy co do technologii, której używają Koreańczycy. Czy ta sprawa może zaważyć na realizacji tego projektu? Czy to zostało wyjaśnione i możemy czuć się spokojnie?

Prezes PGE PAK Energia Jądrowa SA Tomasz Nowacki:

Wiemy, że trwają pewne negocjacje czy rozmowy między Koreańczykami a Amerykanami, bo to Amerykanie zainicjowali ten spór. Z uwagi na stanowisko Westinghouse – firmy, która uważa, że pewne prawa do własności intelektualnej cały czas są jej własnością, a nie Koreańczyków – taki spór jest zainicjowany, ale wiemy też, że trwają intensywne rozmowy między obiema stronami.

Przypomnę tylko, że podobna sytuacja była w momencie realizacji dużej inwestycji czterech reaktorów koreańskich w Zjednoczonych Emiratach Arabskich w Barakah i tam strony się po prostu dogadały biznesowo. Natomiast oczywiście tutaj obie strony stoją twardo na swoich stanowiskach, bo Koreańczycy z drugiej strony podnoszą, że absolutnie jest pełna czystość i pełne prawa do technologii są po ich stronie, więc jest pewnego rodzaju spór.

Mogę tylko powiedzieć, że na przykład sądy amerykańskie oddaliły powództwa Westinghouse, więc to nie jest taka jednoznaczna sprawa. Ale – co dla nas jest najważniejsze – ten spór jest poza nami. We wszystkich naszych rozmowach z partnerem koreańskim czy wszystkich choćby najdrobniejszych kwestiach kontraktowych jesteśmy zabezpieczeni w taki sposób, że jakiegokolwiek negatywne rozstrzygnięcie tego sporu nie wpłynie na naszą spółkę.

Tak po ludzku liczę, że strony się dogadają, tak już było w przeszłości. Myślę, że zwłaszcza w obecnej sytuacji, gdzie mamy dosyć już wyraźny podział na bloki demokratyczne i niedemokratyczne na świecie, chyba nikomu nie służą spory w gronie sojuszników, i tutaj liczymy na zdrowy rozsądek obu stron.

Przypomnę też, że Koreańczycy złożyli najlepszą ofertę w Czechach i wygrali przetarg w Czechach. Tam również echa tego sporu oczywiście w jakiś sposób są widoczne, ale też raczej z tego, co widzimy, strona i czeska, i koreańska patrzy z dużym optymizmem na realizację tego projektu. Tak więc nas to bezpośrednio nie dotyczy, ale oczywiście czekamy na rozstrzygnięcie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie. Dobrze.

Bardzo dziękuję państwu za dyskusję, również państwu, którzy się z nami łączyliście zdalnie. Zamykam posiedzenie Komisji.