

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 57)
z dnia 6 marca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 57)

6 marca 2025 r.

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

- informację na temat działań podejmowanych w celu poprawy dostępu drogowego i kolejowego oraz od strony morza do portów morskich w Gdańsku i Gdyni (z uwzględnieniem budowy Drogi Czerwonej oraz linii kolejowej nr 201),
- informację na temat ratyfikacji przez Polskę Porozumienia w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, dotyczącego ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową, podpisanego 22 września 2023 r. w Nowym Jorku – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec i Arkadiusz Marchewka** sekretarze stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Juliusz Juchniewicz** zastępca dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, **Maciej Samsonowicz** doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe, **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, **Monika Tuszyńska** dyrektor Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Michał Klawinowski** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Dorota Pyć** prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Gruszecka-Spychała** wiceprezes zarządu do spraw finansów i zarządzania aktywami Morskiego Portu Gdynia SA wraz ze współpracownikami, **Paweł Zastawny** członek zarządu Rady Interestantów Portu Gdańsk wraz ze współpracownikami, **Piotr Pawłowski** przewodniczący Rady Interestantów Portu Gdynia wraz ze współpracownikami, **Jacek Zenon Karczewski** prezes Centrum Afryki, Karaibów i Pacyfiku, **Janusz Cyłkowski** zastępca dyrektora Regionu Północnego, Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Jan Jarmakowski** wiceprzewodniczący Pomorskiego Oddziału Regionalnego w Gdyni Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, dyrektor zarządzający Gdynia Container Terminal sp. z o.o., członek zarządu Rady Interestantów Portu Gdynia, **Jarosław Podsiadło** pełnomocnik burmistrza do spraw projektów strategicznych i obsługi inwestora w Urzędzie Miasta Rumia, członek Zespołu do spraw Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich.

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

Przewodniczący poseł **Kacper Płażyński (PiS)**:

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku obrad mamy dwa punkty. Sprzeciwu do porządku nie słyszę.

Droży państwo, dzisiaj dokumenty o charakterze strategicznym dla bezpieczeństwa Rzeczypospolitej, ważne dla Pomorza. Jak rozumiem, państwo ministrowie mają nam coś dobrego do przekazania. Kiedy ostatni raz rozmawialiśmy o Drodze Czerwonej, to oficjalne stanowisko Ministerstwa Infrastruktury było takie, że powstanie najwcześniej w 2032 r. Jak wszyscy wiemy, to późno i dla gospodarki morskiej, i dla wszystkich korzystających ze struktury czy infrastruktury portowej, ale jak rozumiem, ma się to zmienić. Daj Boże. Który z panów ministrów będzie prezentował w tej sprawie stanowisko rządu? Bardzo proszę, pan minister Marchewka.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, jesteśmy gotowi do przedstawienia szczegółowych informacji w zakresie dostępności do portów w Gdyni i Gdańsku zarówno od strony morza, jak i od strony lądu w kontekście kolei i dróg. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to chcielibyśmy rozpocząć od tego, żeby przedstawiciele podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych działań, czyli Urząd Morski w Gdyni, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i PKP PLK przedstawiły cały zakres inwestycji, które są realizowane obecnie w ramach działań związanych z poprawą dostępności do portów w Gdańsku i Gdyni. Są również przedstawiciele spółek portowych, czyli zarządu Morskiego Portu Gdańsk i zarządu Morskiego Portu Gdynia. Chcielibyśmy rozpocząć od tej strony. Jeżeli chodzi o sprawy związane z drogami, to pan minister Stanisław Bukowiec przedstawi szczegółowe informacje w tej sprawie. Proponowalibyśmy, żeby rozpocząć od działań związanych z inwestycjami urzędu morskiego, a później przejść do spraw kolejowych i drogowych. Mamy przygotowane prezentacje w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zacniemy od Urzędu Morskiego w Gdyni. Pani dyrektor.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dzień dobry, witam pana przewodniczącego.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani dyrektor przedstawi szczegółowe informacje realizowane przez Urząd Morski w Gdyni.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dzień dobry. Witam wszystkich państwa. Dziękuję bardzo za zaproszenie. Jeżeli chodzi o port w Gdańsku, budujemy w tej chwili falochron osłonowy dla FRSU Floating Storage Regasification Unit, czyli stanowisko do regazyfikacji gazu, który będzie przyływał do portu. Jesteśmy skoordynowani z Gaz-Systemem. My budujemy falochron, Gaz-System buduje samo stanowisko do regazyfikacji, zamawia statek. Pod koniec roku 2027 planujemy zakończenie inwestycji. Pod koniec roku 2027, na początku 2028 jest przewidziany pierwszy statek. W tej chwili sytuacja jest taka, że właściwie, co mogą potwierdzić przedstawiciele ministerstwa, jest już zmieniony program wieloletni dotyczący budowy falochronu. Możemy podpisywać umowę z wykonawcą, gdyż procedura wylaniania wykonawcy została zakończona w grudniu. Do stycznia był termin na odwołania. Żadne odwołanie nie wpłynęło. Wobec tego jesteśmy gotowi do podpisania umowy. Przewiduję, że w ciągu 10-12 dni umowa będzie podpisana.

To co zrobiliśmy, to oczywiście uzyskaliśmy już wszystkie decyzje, pozwolenie wodnoprawne, decyzję środowiskową. Od 2023 r. trwają intensywne prace z tym związane. Mamy już pozwolenie na budowę tak, że jest to praktycznie idący projekt. Tutaj możemy popatrzeć na to, co będzie budowane. Możliwość powstania omawianego projektu wynika z tego, że w poprzednich latach wybudowaliśmy, poszerzyliśmy tor podejściowy do Portu Północnego w Gdańsku. Widzimy, że jest to jasnoniebieski kolor, który widać po prawej stronie. Wybudowaliśmy również dwa dodatkowe falochrony, przedłużyliśmy. Po prawej stronie jest złamany falochron. Część górna to był falochron, który został wybudowany w latach 70. i dokończony w latach 90., kiedy był budowany Port Północny. Przedłużenie to coś, co ukończyliśmy w 2021 r. Plus falochron po lewej stronie był budowany w 2021 r. W tych latach był również pogłębiony i poszerzony tor podejściowy, co umożliwia w tej chwili wybudowanie FSRU. Konieczne jest tylko dołączenie małego odcinka toru odchodzącego pomiędzy torem głównym a FRSU. Tutaj są daty poszczególnych decyzji. Państwo na pewno mają to w materiałach. W tej chwili jest pozwolenie na budowę tak, że można przystępować do prac. Zostały też usunięte ferromagnetyki z miejsca, gdzie będzie budowany falochron, wobec czego wykonawca ma już przygotowany i otwarty plac budowy. Podpisanie umowy, jak już mówiłam, będzie w najbliższych 10-12 dniach. Wykonawca już od dwóch miesięcy wie, że jest wykonawcą. Jest to polska firma NDI. Mam nadzieję, że szybko i sprawnie będziemy realizować budowę.

Teraz chciałabym jeszcze omówić budowę falochronów osłonowych stanowiących infrastrukturę dostępową do portu zewnętrznego w porcie Gdynia. Wartość obligacji, która była na to udzielona, to 670 mln zł, natomiast umowa w trybie zaprojektuj i wybuduj jest zawarta na kwotę 539 mln zł. Zakończenie przewiduje się w pierwszej połowie 2028 r. Podstawa prawna to ustawa o portach zewnętrznych. Koncepcja obejmuje troszkę większy zakres, realizowana jest północna część portu zewnętrznego. Są to falochrony o łącznej długości 2400 m. Jeżeli chodzi o realizowany zakres, w tej chwili jest przygotowywana koncepcja, która jest już wstępnie, z tego, co wiem, uzgodniona z MON-em. Umowa trójstronna została podpisana 2 października ubiegłego roku. Umowę podpisał zarząd portu Gdynia, Urząd Morski w Gdyni oraz wykonawca firma Budimex w trybie zaprojektuj i wybuduj. W tej chwili trwają prace projektowe związane z projektem. Tu widzimy wszystkie falochrony, które mają numerki. Są one realizowane. Południowa część jest przewidziana do realizacji w terminie późniejszym, ale falochrony te pozwalają na realizację celów, które zarząd portu ma w tej chwili w zakresie rozwoju portu. Planowana jest budowa zasadniczych falochronów zewnętrznych plus obudowy wygłuszające falowanie na istniejącym falochronie głównym w Gdyni. Widzimy to po lewej stronie poniżej jedynki. To już omówiłam. Jeżeli chodzi o stan realizacji, w tej chwili koncepcja jest w końcowej fazie realizacji. Przystąpienie do realizacji, do robót budowlanych planowane jest w pierwszej połowie 2026 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kto następny, panie ministrze? Kto w pana imieniu, panie ministrze?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Jeżeli można, panie przewodniczący, pan dyrektor Kwieciński w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przedstawi pierwszą część. Jeżeli będą pytania, później będę odpowiadał.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie widzę tego w państwa informacji pisemnej, jeżeli chodzi o Drogę Czerwoną, a miałem nadzieję, że państwo przyjdziecie i trochę nas pocieszycie, dlatego że dotychczasowe informacje były po prostu złe, jeżeli chodzi o harmonogram. Trochę krąży informacja publiczna, podawana w ostatnim tygodniu, dwóch tygodniach, odnośnie do tego, że miałyby nastąpić jakieś przyspieszenie prac w zakresie Drogi Czerwonej. A więc poproszę pana ministra bądź pana dyrektora o dementi owych informacji albo o ich potwierdzenie, żebyśmy dzisiaj wyszli w lepszych humorach.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, pokrótce postaram się zreferować wszystkie inwestycje, które prowadzi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a które zapewniają w naszej ocenie właściwy poziom obsługi komunikacyjnej portów morskich. Zacznę od S6. Jest to droga ekspresowa, która tak naprawdę będzie spinała wszystkie porty morskie będące na wybrzeżu. Idąc od strony zachodniej, po pierwsze, mamy zachodnie obejście Szczecina. Teraz jesteśmy w trakcie postępowania przetargowego na realizację tego. W ostatnich dniach uzyskaliśmy już dwie decyzje ZRID na dwa pierwsze odcinki. W najbliższym okresie spodziewamy się decyzji ZRID na najtrudniejszy odcinek tunelowy. Równolegle jesteśmy też w postępowaniu przetargowym. Zakładamy, że do końca tego roku, jeżeli procedury przetargowe nie będą się przedłużały w jakiś nadmierny sposób, będziemy w stanie podpisać umowy na realizację tego odcinka. Pozostały odcinek zaznaczony na czarno jest już zrealizowany, funkcjonuje do końca obwodnicy Koszalina. W realizacji mamy wszystkie odcinki od Koszalina do Bożepola. Jeżeli chodzi o odcinki od Koszalina do Słupska wraz z drugą jezdnią obwodnicy Słupska, planujemy, że odcinki te jeszcze w tym roku zostaną udostępnione kierowcom do ruchu. Odcinki od końca obwodnicy Słupska do Bożepola są w planie na przyszły rok.

W ramach inwestycji związanych z S6 mamy też realizację obwodnicy metropolitalnej, zadanie pierwsze i drugie. Zadanie pierwsze powinno być oddane do użytkowania jeszcze w pierwszej połowie roku. Zadanie drugie to końcówka tego roku. Będzie oddane do ruchu dla kierowców. To, jeżeli chodzi o zaawansowanie prac na S6. Tutaj są podane szczegóły. Ominę to.

Jeżeli chodzi o S7, jest to droga dosyć znacząca, jeżeli chodzi o powiązanie komunikacyjne portu w Gdańsku z centralną polską. Tak naprawdę cały odcinek jest zrealizowany poza fragmentami przy Warszawie. Jeżeli chodzi o odcinek od Płońska do Zakroczymia, jest planowany do oddania w pełnym zakresie w przyszłym roku, ale w tym roku będziemy podejmować wszelkie działania, żeby ruch, który odbywa się tam cały czas, dlatego że jest to przebudowa drogi po istniejącym śladzie, mógł funkcjonować już w przekroju docelowym dwa razy trzy pasy ruchu. Jeżeli chodzi o odcinek od Zakroczymia do Czosnowa, to w pełnym zakresie będzie w tym roku. W trakcie uzyskiwania decyzji ZRID mamy odcinek od Czosnowa do Kiełpina. Tutaj zakładamy, że decyzję ZRID powinniśmy uzyskać w tym roku i jeszcze w tym roku rozpocząć roboty. Mamy wykonawcę robót. Jest to zadanie realizowane w trybie projektuj i buduj. I ostatni fragment połączenia Kiełpina z trasą ekspresową S8 na terenie Warszawy. Tutaj jesteśmy na etapie projektowania. Jest to odcinek bardzo skomplikowany z uwagi na przebieg przez teren silnie zurbanizowany. Mamy tam dwa dosyć skomplikowane obiekty tunelowe. Zdecydowaliśmy się na tryb realizacji buduj z uwagi na wszystkie uwarunkowania. Na przełomie drugiego i trzeciego kwartału przyszłego roku powinniśmy złożyć wniosek o decyzję ZRID. Tutaj mamy rozpisane szczegóły, o których powiedziałem.

W ramach pozostałej sieci prowadzimy dużo działań. Jeżeli chodzi o drogę krajową 22, mamy przede wszystkim dwie obwodnice Starogardu. Jest to obwodnica, która jest na etapie postępowania przetargowego. Mamy złożone oferty, jesteśmy w trakcie weryfikacji ofert. Podpisanie umowy, jeżeli chodzi o projektowanie i wykonawstwo, zakładamy w tym roku. Obwodnica Człuchowa jest na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej. Droga 22 na terenie województwa pomorskiego ma około 180 km. Na 130 km prowadzimy działania na sieci w zakresie poprawy BRD, poprawy jakości i możliwości podróżowania tą drogą. Jeżeli będzie potrzeba szczegółów w zakresie owych działań, oczywiście jesteśmy gotowi je przedstawić. To krótkie informacje o drodze krajowej 22.

I Droga Czerwona. Co opracowaliśmy w ostatnim czasie? Dla odcinka pierwszego jesteśmy na etapie przygotowania koncepcji programowej wraz z materiałami do uzyskania decyzji środowiskowej. Tutaj trwają bardzo intensywne prace projektowe. Zeszły rok i ten rok są przeznaczone przede wszystkim na przygotowanie materiałów do decyzji środowiskowej, jak również na wykonywanie badań geologicznych. Tutaj niestety, z uwagi na bardzo skomplikowany obszar, jeżeli chodzi o infrastrukturę, też jest bardzo dużo uzgodnień z gestorami sieci. Warunki geologiczne to również nie jest łatwy temat, tym bardziej że w wielu przypadkach mamy rozwiązania trzypoziomowe, żeby cały układ powiązać, żeby mógł funkcjonować. To, jeżeli chodzi o odcinek pierwszy. Jeżeli chodzi o odcinek drugi i trzeci, w drugiej połowie zeszłego roku opracowaliśmy studium komunikacyjne, które pokazuje nam kierunki, jakie działania należy podjąć, żeby w zakresie odcinka drugiego i trzeciego można było poprowadzić drogę o właściwych parametrach zapewniających właściwą przepustowość, jeżeli chodzi o ruch, który jest tutaj planowany. Z naszej strony pokrótce to tyle.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeżeli można, parę informacji na temat Drogi Czerwonej. Szanowni państwo, w związku z sygnałami płynącymi z Ministerstwa Obrony Narodowej, w resorcie infrastruktury prowadzone są analizy w celu możliwości uznania Drogi Czerwonej jako inwestycji strategicznej. W tej chwili Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad właśnie prowadzi analizy, czy inwestycja ta spełnia warunki ustawowe. Są specjalne zapisy ustawy, która ewentualnie dopuszczałaby wpisanie inwestycji pod nazwą Droga Czerwona do specustawy. Jeżeli analiza wykaże, że inwestycja spełnia wymogi, będzie możliwe przygotowanie projektu rozporządzenia Rady Ministrów, wpisanie go do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów i rozpoczęcie procesu legislacyjnego. Wątpliwości i ryzyka, jakie się tutaj nasuwają, są związane z ewentualnym naruszeniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko. W tej materii prowadzimy konsultacje z Komitetem do Spraw Europejskich. Będziemy rozmawiać z przedstawicielami Komisji Europejskiej, w jakim zakresie moglibyśmy tę inwestycję wpisać do specustawy. Musimy to zrobić, dlatego że bez takich konsultacji i pozytywnego sygnału ze strony Unii Europejskiej grozi nam ewentualne ryzyko stwierdzenia naruszenia prawa i skierowania wniosku do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Jeżeli poszlibyśmy tą drogą, według naszych analiz szacunkowo możemy przyspieszyć realizację zadań o około dwa lata. W tej chwili jeżeli chodzi o pierwszy odcinek, rzeczywiście tak jak pan przewodniczący powiedział, zakończenie prac budowlanych i oddanie inwestycji jest planowane na rok 2032, a więc myślę, że przyspieszenie o dwa miałyby bardzo duże znaczenie. Jeżeli chodzi o kolejne dwa etapy, o których mówił pan dyrektor, również w przypadku wejścia całej inwestycji do specustawy, na pewno przyspieszyłoby to harmonogram zadań.

Niezależnie od tego w Ministerstwie Infrastruktury pracujemy jeszcze nad rozwiązaniem, żeby wpisać to zadanie do ustawy o realizacji inwestycji kluczowych. W tym przypadku chcielibyśmy zaproponować pewne skrócenie procedur dotyczących całego procesu inwestycyjnego. Chodzi o wariantowość. Jeżeli pierwszego elementu, czyli projektu specustawy, o którym mówiłem, nie udałoby się zrealizować, wtedy poszlibyśmy drugą ścieżką. Warte podkreślenia jest to, że do tej pory prace w poprzednich latach, niestety, były bardzo powolne. Próbuje przyspieszyć zadania. Jeżeli chodzi o etapy Drogi Czerwonej, jak powiedział pan dyrektor, w tej chwili dla pierwszego odcinka, a jest to odcinek Gdynia Chylonia – Trasa Kwiatkowskiego o długości 5,5 km, jest opracowywana koncepcja programowa. Natomiast na odcinki drugi i trzeci jest opracowane studium komunikacyjne. Gdybyśmy mieli bardziej zaawansowany zakres, łatwiej byłoby o szybszą realizację zadania. Na zadanie to do tej pory były zaplanowane 2 mld zł, ale szacujemy, że całe zadanie może się zamknąć kwotą 4,5 mld zł. O takie środki będziemy zabiegać w Ministerstwie Finansów. W grudnia 2024 r. minister infrastruktury wystąpił do ministra finansów o zabezpieczenie środków niezbędnych na budowę Drogi Czerwonej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, czy mógłby pan wyjaśnić, na jakiej podstawie decyduje się, czy inwestycja ma charakter inwestycji kluczowej? Po to, żebyśmy mieli szerszy obraz sytuacji, czy mógłby pan minister podać kilka przykładów inwestycji realizowanych na podstawie specustaw, które miałyby być analogiczne, jeżeli chodzi o przyspieszenie, do tej, którą tutaj chcielibyśmy zrealizować? Jak dotychczas rozwiązały to rozmowy z Komisją Europejską w takich sprawach? Jaki charakter miały te inwestycje, że się to udawało? Analogicznie jak to wygląda przy projektach o kluczowym znaczeniu? Rozumiem, że kluczowe są na podstawie ustawy, która już w Polsce obowiązuje. Tak?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak. Jeżeli chodzi o ustawę o inwestycjach kluczowych, to mówimy tutaj o obowiązujących przepisach, które chcielibyśmy na tyle zmienić, żeby inwestycje, które byśmy wpisali w tym pakiecie... Byłby to szerszy zakres, nie tylko Droga Czerwona, ale też inne inwestycje właśnie o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa, dla rozwiązań gospodarczych, nie tylko w obszarze drogowym, ale generalnie w całym obszarze infrastrukturalnym. W planach są również inwestycje kolejowe, lotnicze, inwestycje z zakresu gospodarki morskiej. Natomiast w przypadku prac, które prowadzimy, żeby uznać Drogę Czerwoną jako inwestycję strategiczną, w tym momencie mówimy o punktowych zadaniach. Jest to Droga Czerwona i jeszcze jedno zadanie, które chcemy wpisać do tego projektu. Byłoby to potraktowane w sposób bardzo specjalny w oparciu o przepisy. Głównie jeżeli chodzi o pozyskiwanie decyzji środowiskowej, moglibyśmy skrócić całą procedurę, co daje nam oszczędności w czasie o dwa lata. Nad tym pracujemy, jesteśmy już po pierwszych rozmowach w KPRM-ie, będziemy kontynuować rozmowy. Jesteśmy dobrej myśli, jeżeli chodzi o zakończenie prac, żeby specustawa mogła wejść w życie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jakie są inne przykłady podobnych specustaw, które jak rozumiem, ograniczyłyby terminowość czy zakres zaskarżenia ewentualnych decyzji środowiskowych, obowiązek ich realizacji w jakimś zakresie? Czy pan minister może podać podobne przykłady bądź sposoby realizacji innych inwestycji? Mogą być też za naszych rządów. Nie ma się co wstydzić, jedna Polska, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, nie potrafię w tej chwili punktowo wskazać inwestycji, które były realizowane jako inwestycje strategiczne, które omijały czy w jakiś sposób upraszczały proces

związany z pozyskiwaniem decyzji środowiskowej. Chcemy to zrobić w tej chwili. Myślę, że będzie to skutecznie i pozytywnie zakończone działania.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Moje ostatnie pytanie. Już otwieram dyskusję. Przy ustawie o inwestycjach kluczowych, panie ministrze, wskazał pan, że dopiero państwo planujecie zmienić tę ustawę w taki sposób, żeby rzeczywiście szerzej pomagała przy tego typu inwestycjach. Skoro tutaj obawiacie się państwo, że przy specustawie Komisja może nie wyrazić zgody, to w zasadzie czy nie jest to tożsama sytuacja ze zmianami przy ustawie o kluczowych inwestycjach?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie. W przypadku ustawy o kluczowych inwestycjach opieramy się na polskim obowiązującym stanie prawnym. W ramach naszego stanu prawnego chcemy zmienić, uprościć pewne przepisy, które mogłyby skrócić też czas pozyskiwania na przykład jakichś dokumentów w procesie przygotowania danego zadania. W przypadku specustawy o inwestycjach strategicznych byłyby to dalej idące, głębiej idące zmiany, jeżeli chodzi o przyspieszenie prac, głównie pozyskanie decyzji środowiskowej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w Gdyni odbyła się niedawno konferencja prasowa pani prezydent Aleksandry Kosiorek dotycząca planów rozwoju i inwestycji Ministerstwa Obrony Narodowej w infrastrukturę w Gdyni, szczególnie w zakresie części północnej, to jest Estakady Kwiatkowskiego, rozbudowy kolei do Oksywia. W związku z tym wystosowałam interpelację do pana ministra obrony narodowej, zadając parę pytań, dlatego że na konferencji à propos inwestycji, które nas interesują, były poczynione pewne deklaracje w imieniu pana ministra obrony narodowej. Chciałabym zapytać ministerstwo, w jakiej części Gdyni i jakie konkretne inwestycje chce przeprowadzić Ministerstwo Obrony Narodowej, jaki jest harmonogram, jak mają wyglądać inwestycje, jeżeli chodzi właśnie o estakadę, trasy, drogi kolejowe, dlatego że padła taka deklaracja. Chciałabym zapytać pana ministra, czy pan minister, czy państwo, Generalna Dyrekcja wiecie coś o tym, że Ministerstwo Obrony Narodowej w związku z tym, że jest baza NATO, jest tak strategiczny punkt, newralgiczne dojazdy są bardzo potrzebne dla rozwoju portu... Czy państwo coś wiecie na ten temat? Czy deklaracja ma jakieś podstawy prawne albo jest w postaci jakiegoś konkretnego planu, jeżeli chodzi o przekazanie konkretnych środków, jest jakiś harmonogram? Złożyłam interpelację w tamtym tygodniu, więc jak będzie odpowiedź, możecie państwo sobie to zrewidować na stronie Sejmu, wejść w moje interpelacje. Jest to pierwsze pytanie.

Drugie pytanie dotyczy Rady Interessantów Portu Gdynia, która z tego co wiem, napisała do państwa pismo, apel. Napisała i do premiera, i do ministra Klimczaka. Zwraca się o przyspieszenie budowy Drogi Czerwonej. Oprócz przyspieszenia prosi również o to, żeby powstał komitet sterujący, który miałby za zadanie między innymi monitorować, stymulować działania związane z budową Drogi Czerwonej jako najważniejszej arterii dla gdyńskiego portu. Zwracam się do pana ministra z zapytaniem, czy powyższe pisma dotarły do państwa, czy powołaliście państwo taki komitet, czy monitorujecie to z Radą Interessantów, która u nas w Gdyni bardzo aktywnie działa.

O szybkiej budowie Drogi Czerwonej to tu nikogo nie trzeba przekonywać. Osobiście jako poseł i przewodnicząca Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 8. kadencji postulowałam, doprowadziłam w ramach działania Komisji do tego, żeby w ustawie o portach i przystaniach morskich pojawiły się odpowiednie zapisy, które na ministra odpowiedzialnego za gospodarkę morską w porozumieniu z ministrem infrastruktury delegowały obowiązek przygotowania tej inwestycji do realizacji. Zgodnie z art. 19 ustawy plan zakładał wydatkowanie 2 mld zł, tak jak pan powiedział. W związku z tym mam pytania, ponieważ był tam wpisany harmonogram. Mianowicie w latach 2019-2023 maksymalny limit wydatków budżetu państwa, będący skutkiem finansowym ustawy, wynosił około 2 mld zł. W 2019 r. nie było przekazanych środków, ponieważ był to początek, w 2020 r. było 1,5 mln zł, w 2021 r. 5 mln zł, w 2022 r. 15 mln zł, w 2023 r. 1,5 mln zł, w 2024 r. 66 mln zł, w 2025 r. powinno być 265 mln zł,

w 2026 r. powinno być 580 mln zł, w 2027 r. 750 mln zł i w 2028 r. 306 mln zł. Jednocześnie zwracam państwa uwagę, w że ust. 2 tego artykułu jest mowa o tym, że niewykorzystane w danym roku finansowanie przepada. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, stosuje się mechanizm korygujący polegający na rezygnacji z części zadań bądź ograniczeniu ich zakresu rzeczowego.

Czy w związku z tym minister Klimczak, jeżeli państwu jest wiadomo, w ramach wykonania ustawy, znając koszt wykonania inwestycji, ma zabezpieczone odpowiednie środki na budowę? Co prawda przez ostatnie cztery lata nie byłam w Sejmie, ale zadaję pytanie, jak państwo realizujecie te założenia. Lata 2024 i 2025 są już za państwa rządów. Pamiętam, jak zawsze na posiedzeniu Komisji przedstawiciele ministerstwa mówili, że są bardzo zorientowani w tym, jakie są potrzeby, że mają gotowe projekty i wiedzą, co mają zrobić, tym bardziej, że pan minister również uczestniczył w pracach w Komisji.

Następne pytanie. W tej samej ustawie była mowa o realizacji Drogi Czerwonej do roku 2028. Warto podkreślić, że wiele podmiotów, w tym ówczesne władze zarządu Morskiego Portu Gdynia przygotowały wiele opracowań wstępnych związanych z przebiegiem drogi. Niestety, jeżeli chodzi o Generalną Dyрекcję, różnie to bywało, ale w obecnej przestrzeni publicznej mówi się o zakończeniu pierwszego etapu budowy Drogi Czerwonej w 2032 r. – jest to wersja podawana przez państwa – lub w 2030 r. jako wersja podawana przez władze Gdyni. Która z tych wersji jest prawdziwa? Czy państwo możecie to określić? I drugie związane z tym pytanie. Jeżeli budowa Drogi Czerwonej tak znacząco się opóźni, czy nie będzie to stanowiło zagrożenia i brak korelacji z budową w Gdyni portu zewnętrznego i falochronów osłonowych? Czy ta inwestycja również zostanie opóźniona?

Następna uwaga. Czy ministerstwo posiada analizy ryzyka z opisem, jakie straty może ponieść gospodarka w wyniku odcięcia portu gdyńskiego w wyniku zamknięcia obecnej jedynej drogi dostępowej, jaką jest Estakada Kwiatkowskiego, przy jednoczesnym braku alternatywy w postaci Drogi Czerwonej? Jaki wpływ będzie to miało na dochody budżetu państwa? Przypomnę, że port Gdynia, jeżeli chodzi o cła i podatki, jest to 7 mld zł każdego roku. Czy istnieje jakiś plan awaryjny, który państwo macie? Jeżeli tak, to bardzo bym prosiła o przedstawienie go na piśmie, jeżeli tutaj państwo nie jesteście w stanie odpowiedzieć. Czy powyższe nie niesie za sobą zagrożenia w postaci odcięcia od dostaw i sprawnego przeładunku głównej polskiej bazy Marynarki Wojennej i jednej z najważniejszych baz NATO na Bałtyku? Mówię to również w kontekście konferencji prasowej, która była w Urzędzie Miasta Gdyni. Czy nasi sojusznicy są świadomi tego zagrożenia i czy istnieje jakiś plan awaryjny na tę okoliczność? Czy pan minister ma świadomość, że aktualnie na Estakadzie Kwiatkowskiego została wyłączona z eksploatacji dla ruchu ciężarowego jedna z łącznic z uwagi na fatalny stan dylatacji? Oznacza to, że cały ruch ciężarowy do obu terminali kontenerowych kierowany jest obecnie jedną łącznicą. Co więcej, łącznicą tą jest również obsługiwany ruch miejski oraz ruch towarowy do wschodniej części portu. Oznacza to w praktyce, że będzie ona nadmiarowo obciążona, co z pewnością w krótkim czasie doprowadzi do jeszcze szybszej degradacji i w konsekwencji zamknięcia, a w praktyce – już kończę – odcięcia portu Gdynia od dostępu drogowego. Czy pan minister ma jakiś awaryjny plan na tę okoliczność?

I ostatnie pytanie. Aktualny kontrakt realizowany ze środków CPK i GDDKiA zakładał przygotowanie dokumentacji projektowej na pierwszy z trzech odcinków Drogi Czerwonej prowadzący od węzła Chylonia od węzła Estakada Kwiatkowskiego oraz koncepcji na drugie i trzeci odcinek dzisiaj wzdłuż ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Polskiej. Czy w związku z moimi wcześniejszymi pytaniami pierwotny plan budowy Drogi Czerwonej obejmuje aktualnie ten zakres? Czy ten zakres też został rozszerzony i planuje się wybudowanie całej drogi? Przypomnę tylko, że poprzednie władze zarządu Morskiego Portu Gdynia przygotowały i rozpoczęły realizację projektu, przygotowania dokumentacji do ostatniego odcinka Drogi Czerwonej łączącego, prowadzącego od węzła Karlskrona do węzła Port Zewnętrzny. Czy dokumentacja obecnie przygotowywana przez generalną dyrekcję jest skorelowana z tym odcinkiem?

Dla nas Droga Czerwona jest bardzo ważna. W związku z tym bardzo bym prosiła, jak to zwykle bywa u nas w Komisji, o harmonogram, który będzie wiarygodny. W tamtym roku też poczyniłam interpelację w tej kwestii. Dalej była mowa o analizach, o tym, co pan tu dzisiaj

powiedział. Jesteśmy już rok dalej i znowu jesteśmy na tym samym etapie. Do tej interpelacji też można zajrzeć. Bardzo bym prosiła o jakieś rzetelne informacje. Być może będzie szansa na to, że droga zostanie zrealizowana przynajmniej w jakimś zakresie, pamiętając o stanie Estakady Kwiatkowskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Dla porządku, zapomnieliśmy o naszych kolejarzach. Wrócimy do nich za chwilę. Poprosimy pana ministra o informacje w zakresie zadanych pytań. W zakresie kolejnictwa tam, gdzie pan minister nie odpowie, przejdziemy do państwa kolejarzy. Wtedy poproszę o jednoczesną odpowiedź na te pytania. Jeżeli nie padnie odpowiedź na pytania pani poseł w tym zakresie, proszę o uwzględnienie tego w swojej odpowiedzi. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, mogę, zanim odpowie pan minister Bukowiec? Jedna część pytania dotyczyła bezpośrednio naszego zakresu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Odpowiadając na pytanie pani poseł o wystąpienie Rady Interesantów Portu i działania związane ze wzmocnieniem nadzoru międzyresortowego i międzyinstytucjonalnego nad realizacją najważniejszych inwestycji, chcę powiedzieć, że w Ministerstwie Infrastruktury przygotowaliśmy dokumenty związane z powołaniem komitetu monitorującego do spraw strategicznych inwestycji morskich. Takiego komitetu wcześniej nie było. Był tylko jeden komitet monitorujący dotyczący budowy terminala instalacyjnego morskich farm wiatrowych w Gdańsku. Chodzi w tym wszystkim o to, żeby wszyscy interesariusze, instytucje odpowiedzialne za realizację konkretnych działań regularnie monitorowały i ustalały między sobą na lepszym, szybszym poziomie wymiany informacji, również ze stroną społeczną, wszystkie niezbędne działania. Dokument ten wkrótce trafi do Komitetu Stałego Rady Ministrów. Będzie to zarządzenie prezesa Rady Ministrów. Będzie to organ opiniotwórczo-doradczy Rady Ministrów. Będzie miał charakter międzyresortowy, nie będzie tylko i wyłącznie zespołem przy Ministerstwie Infrastruktury, ale zespołem dotyczącym całego rządu. Między innymi jednym z interesariuszy będzie oczywiście Rada Interesantów Portu. Będą tam rozpatrywane i monitorowane takie inwestycje jak inwestycje drogowe, w tym ta, o której rozmawiamy. To tyle, odpowiadając na pytanie pani poseł w tym zakresie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej również odzywała się do państwa w tej sprawie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak. Dlatego dotyczy to wszystkich strategicznych decyzji, wszystkich inwestycji morskich, które ustalamy w naszym zakresie. Droga Czerwona jest taką inwestycją. Wszystkie podmioty, o których mówi pani poseł, również będą partnerem do pracy w zespole. Myślę, że w najbliższych tygodniach Komitet Stały Rady Ministrów przyjmie stosowne zarządzenie. Następnie trafi to do Rady Ministrów.

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Przepraszam, w związku z tym, że zostało wywołane Ministerstwo Obrony Narodowej, jeżeli pan minister się nie obrazi, chciałbym się odnieść.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, panie doradco, ale za moment. Najpierw panowie ministrowie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeżeli można, panie przewodniczący, szanowni państwo, pani poseł przedstawiła bardzo dużo pytań i wątków. Jeżeli pani pozwoli, to na część pytań odpowiemy na piśmie, natomiast postaramy się odpowiedzieć na najbardziej kluczowe. Jeżeli chodzi o sam proces

przygotowania inwestycji, przystąpienia do inwestycji, chciałbym łaskawie przypomnieć, że pan minister Adamczyk, poprzednie władze Ministerstwa Infrastruktury tak naprawdę dopiero w 2021 r. rozpoczęły prace, podpisując program inwestycyjny dla tego zadania. Pod koniec 2022 r. było przeprowadzone postępowanie przetargowe na dokumentację. Od 2015 r. nic się nie zadziało z tematem Drogi Czerwonej. To tak dla historycznego porządku. Środki, jakie zostały zabezpieczone w budżecie, to jest około 20 mln zł na prace przygotowawcze. Tylko tyle. 2 mld zł to nie są środki fizyczne, które są zapisane dla tego zadania. Oczywiście jest to w planie inwestycyjnym. Docelowo potrzeba 4,5 mld zł. Jeszcze raz powiem, panie przewodniczący, że 20 mln zł są to środki, które zostały przekazane z Centralnego Portu Komunikacyjnego na ten cel, na prace przygotowawcze. Są to jedyne realne pieniądze, które zostały zabezpieczone.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

2 mld zł zostały zaplanowane.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Zaplanowane, ale nie zapisane. My też w tej chwili planujemy realnie 4,5 mld zł. Staramy się o to, żeby środki te fizycznie zostały zapisane, dlatego że tyle będzie potrzebne na realizację całej inwestycji.

Jeżeli chodzi o Trasę Kwiatkowskiego, chciałbym przypomnieć, że Trasa Kwiatkowskiego jest drogą powiatową i jest w zarządzie prezydenta miasta Gdyni. Zgodnie z prawem, zarządca drogi odpowiada za stan dróg, które znajdują się na jego terenie. Oczywiście wiemy o problemach związanych ze stanem trasy. Jako resort w ramach Funduszu Rozwoju Dróg Lokalnych albo z rezerwy subwencji ogólnej jesteśmy gotowi wspierać również samorząd Gdyni, żeby przynajmniej w części mógł otrzymać środki na to zadanie. Wiemy, że tutaj były starania czy będą starania w naborze, który jest planowany w tym roku, gdyż mamy takie sygnały ze strony miasta Gdyni. Sprawa jest otwarta.

Jeżeli chodzi o środki, przypomnę i powtórzę to, co powiedzieliśmy. Zarówno minister infrastruktury, jak i minister obrony narodowej wystąpili do ministra finansów, my w grudniu, a pan minister obrony na początku tego roku, o to, żeby odpowiednie środki zostały zabezpieczone w budżecie, dlatego że wiemy, jak ważna i strategiczna jest to inwestycja. Nie czekając na to, co się dzieje w procedurach przygotowawczych poszczególnych odcinków, chcemy przyspieszyć realizację tego zadania inwestycyjnego. Stąd to, o czym mówiłem, przygotowanie specustawy bądź jeżeli pierwszy wariant nie będzie możliwy, zmiany w ustawie o inwestycjach kluczowych.

Jeżeli można, pan dyrektor Kwieciński odpowie na pytania techniczne ze strony generalnej dyrekcji.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o zakres inwestycji, jest to realizowane zgodnie z tym, co było w ustaleniach na etapie zapewnienia finansowania ze strony CPK. Dla odcinka pierwszego jest wykonywana koncepcja programowa wraz z materiałami do decyzji środowiskowej, a dla odcinka drugiego, tak jak powiedziałem, w drugiej połowie zeszłego roku zostało zakończone studium komunikacyjne. A zatem zakres obecnie realizowanych prac przygotowawczych jest zgodny z tym, co było ustalone właśnie na etapie zatwierdzania programu inwestycyjnego w 2021 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pan Samsonowicz. Bardzo proszę, panie doradco, przedstawić się do protokołu.

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Dzień dobry. Maciej Samsonowicz. Doradca ministra obrony narodowej, a jednocześnie przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe.

Pani poseł wywołała konferencję, w której uczestniczyłem. Bardzo się cieszę, że akurat pani to zrobiła, gdyż jak dobrze pamiętam, jeszcze w 2014 r. była konferencja, w której pani z kolegami, chyba też z posłem Horałą, wtedy jeszcze radnym, wbijała szpadel pod budowę tej drogi. Entuzjazm faktycznie jest bardzo długi i bardzo nas cieszy. Natomiast prawda

jest taka. Z kolei pan przewodniczący mówił o jednej Polsce. Tak jest. Kwestie dotyczące obronności z całą pewnością powinny być wyjęte z czegoś, co się określa mianem silosowości państwa. Minister obrony narodowej wraz...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, panie pośle, jak zawsze na każdym posiedzeniu Komisji daję głos po kolei. Najpierw po pytaniach są odpowiedzi przedstawicieli rządu. A więc nie wiem, czemu pan poseł cały czas tak się wyrywa.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Chciałem zabrać głos w sprawie Drogi Czerwonej. Myślę, że to ten czas.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie. Każdy będzie mógł się wypowiedzieć. Potem będzie pan przewodniczący Szymański, a później pan, panie pośle.

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Wracając do wypowiedzi, temat obronności z całą pewnością w kontaktach między ministrem obrony narodowej a ministrem infrastruktury jest tematem, który ma absolutny priorytet. Wszystkie rzeczy, które gdzieś komunikujemy, są ustalane wspólnie. Pewne prace są robione równolegle. Gdybyśmy czekali step by step, dobrze by było, gdyby ta droga faktycznie skończyła się w roku 2032. Jako Ministerstwo Obrony Narodowej 19 lutego wskazaliśmy kilka inwestycji o znaczeniu dla obronności z priorytetem do natychmiastowej realizacji. Wśród tych inwestycji była też Droga Czerwona oraz Estakada Kwiatkowskiego, dlatego że dzisiaj sytuacja wygląda w ten sposób, że ruch pojazdów, jak też ładunków wojskowych może być de facto sparaliżowany. Zazwyczaj są to ponadnormatywne wielkości ładunków, to trwa. Czas, który dzisiaj jest potrzebny, żeby to rozładować, jest określany przez wojskowych jako potencjalne zagrożenie. Powinno to iść płynnie, szybko i powinna być do tego dostarczona jak najszybciej infrastruktura. Minister obrony narodowej absolutnie podziela starania Ministerstwa Infrastruktury, żeby jak najszybciej przyspieszyć i żeby tak naprawdę zacząć budowę jeszcze w tym roku. Niezrozumiałym jest, dlaczego trwa to tak długo.

Chciałbym tylko wspomnieć o tym, że już w 2017 r. Departament Obrony Stanów Zjednoczonych wysyłał do nas pisma informujące o tym, że potrzebna jest infrastruktura do portów ze względu na rozładunek sprzętu. Jednoznacznie wskazywano na port Gdynia, ponieważ tam dokonują się rozładunki. Port wojenny ma inne przeznaczenie, oczywiście tam wchodzi okręty. Z naszego punktu widzenia jako Ministerstwa Obrony Narodowej możemy długo patrzeć wstecz, co się nie wydarzyło. Sytuacja na świecie jest taka, że my musimy patrzeć do przodu i mówić, co powinno się wydarzyć i jak szybko powinno się wydarzyć. Na pewno Droga Czerwona jest tutaj priorytetem, nie w pierwszym odcinku, tylko we wszystkich trzech odcinkach budowanych równocześnie, dlatego że patrzemy na kwestie dotyczące obronności, kwestie dotyczące szybkości rozładunku, kwestie dotyczące ociążenia Estakady Kwiatkowskiego, ponieważ po pierwsze, droga ta dzisiaj nie trzyma parametrów obronnych, po drugie, z racji swojej konstrukcji jest drogą określaną jako krucha, jest łatwa do zniszczenia. Dzisiaj estakada jest w części wyłączona, ruch jest puszczony bokiem. Po prostu wymaga to natychmiastowej reakcji. W związku z tym jako Ministerstwo Obrony Narodowej wystąpiliśmy o zabezpieczenie dodatkowych środków na obie te inwestycje ze wskazaniem do natychmiastowej realizacji.

Jeszcze tylko jedna mała dygresja. Generalnie nasz Zespół do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe jest to zespół, który musiał powstać bardzo szybko 30 października 2024 r. Na przełomie maja i czerwca chcemy wypuścić raport, gdzie będziemy wskazywali inwestycje kluczowe ze względu na obronność zarówno jeżeli chodzi o drogi, jak i porty morskie, jak i infrastrukturę kolejową oraz lotniczą. Tempo prac jest też podyktowane tym, że niestety, w Ministerstwie Obrony Narodowej zastaliśmy stan, który można by określić jako daleki od takiego, na którym można odpowiedzialnie pracować. Były bardzo dobre pomysły na przykład premiera Morawieckiego, który w 2022 r. swoim rozporządzeniem zarządził powołanie zespołu, który po wybuchu pełnoskalowej wojny na Ukrainie miał przejrzeć infrastrukturę i dać rekomendacje, co ma być budowane.

Mówiłem na konferencjach, że zespół spotkał się pięciokrotnie. Tutaj przepraszam, dlatego że zespół spotkał się trzykrotnie w ciągu dwóch lat. Rekomendacji zespołu brak, efektów pracy zespołu brak, a w zespole byli i minister obrony narodowej, i minister infrastruktury. Niestety, nie zostało to poważnie potraktowane, natomiast idąc...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie doradco, prosiłem pana o komentarz merytoryczny, a nie stricte polityczny.

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Komentarz merytoryczny jest taki, że z racji opracowywania nowej doktryny odstraszenia opartej o Pakt dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe, która zakłada bardzo szybkie dostarczenie wojsk sojuszniczych na teren Polski, rozlokowanie ich na terenie Polski, jednoznacznie wskazaliśmy Drogę Czerwoną we wszystkich trzech odcinkach oraz Estakadę Kwiatkowskiego jako tematy do natychmiastowej realizacji i wystąpiliśmy o zabezpieczenie środków.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister chce jeszcze uzupełnić.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem jeszcze uzupełnić, dlatego że w tej chwili uzyskałem informację odnośnie do Trasy Kwiatkowskiego. Do końca lutego tego roku był prowadzony nabór wniosków w ramach rezerwy subwencji ogólnej. Złożony przez miasto Gdynia wniosek na dofinansowanie właśnie z tego tytułu nie uwzględnia Trasy Kwiatkowskiego. Miasto Gdynia złożyło wniosek na inną inwestycję, nie na Trasę Kwiatkowskiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, będzie jeszcze możliwość zadania pytania.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja tylko uzupełnię.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł długo zadawała pytania.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wiem, ale pan przewodniczący lubi, jak zadaje pytania. Szybko skończę, żeby innym kolegom, Stasiowi dać też pole do popisu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze kolej, ale szybko.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Powiem tak, dużo słów, ale zero odpowiedzi. Wiem, że pan jest doradcą. Fajnie pan doradza. Można dużo mówić. Ale ja zapytałam i w interpelacji, i tu o konkrety, zapytałam o harmonogram, o to, jakie są środki, czy krajowe czy zewnętrzne, ile da minister infrastruktury, ile państwo, jakie macie plany. To, co pan nam mówi, to my wiemy. My jesteśmy stamtąd, walujemy ten temat. Trochę niezbyt przyjemnie słuchać takich opowieści, które naprawdę ani nam nie rozjaśniają tematu, ani go nie przyspieszają. Znaczy to, że państwo robicie konferencje, tak sobie rzucacie jakieś informacje, że nie mają one przełożenia. Zresztą w odpowiedzi na interpelację na pewno to wyjdzie. Nie macie żadnego planu, żadnych wskazanych środków, żadnego porozumienia, nikt nic nie wie. Tłumaczycie się tym, że jest to droga powiatowa, a z drugiej strony mówicie, że dla bezpieczeństwa państwa jest to bardzo ważne. Bardzo mi przykro. Pana odpowiedź nie jest satysfakcjonująca, wręcz jest nie do przyjęcia. Panu ministrowi, mimo że nie uzyskałam takiej odpowiedzi, jaką chciałam, i tak dziękuję, dlatego że pan przynajmniej stara się zdobyć jakieś informacje.

Co do Trasy Kwiatkowskiego, rzeczywiście rozczarowałam się Gdynią i tym, że nie złożyli wniosku, ale panów też proszę. Jeżeli harmonogramy chcecie przedstawiać dopiero w październiku, to mamy już dwa lata w plecy. Przypomnijmy sobie, że myśmy ten temat walowali wiele lat. Były prace, które pozwalały na to, żeby kontynuować pewne rzeczy, a nowy rząd, można powiedzieć, stracił dwa lata. Dzisiaj dowiadujemy się, że dopiero chcecie państwo

przedstawiać jakiś harmonogram. Jest to żenujące i na pewno nie napawa optymizmem portu, który potrzebuje sprawnego i szybkiego rozwoju, zwłaszcza teraz, w sytuacji wojennej. Jest to obraz bardzo smutny, ale ja już dziękuję bardzo. Będę czekać na odpowiedzi pisemne.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Przepraszam, wisi tam jakaś ręka, ale nie widzę kto to.

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Oczywiście mogę się odnieść.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, teraz nie jesteśmy w punkcie, gdzie wypowiadają się zaproszeni goście.

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Podaję tutaj konkretne daty i terminy. Naprawdę podałem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, pan w jakiej sprawie?

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Jak tylko to trafi...

Wiceprzewodniczący Pomorskiego Oddziału Regionalnego w Gdyni Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, dyrektor zarządzający Gdynia Container Terminal sp. z o.o., członek zarządu Rady Interessantów Portu Gdynia Jan Jarmakowski:

Przepraszam bardzo, ja tylko chciałem... Jan Jarmakowski. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej. Autor apelu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie. Przepraszam bardzo, będzie pan miał możliwość wypowiedzenia się, ale staram się utrzymać jakiś porządek. Najpierw posłowie, a następnie przejdziemy też do państwa zaproszonych gości.

Wiceprzewodniczący Pomorskiego Oddziału Regionalnego w Gdyni Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, dyrektor zarządzający Gdynia Container Terminal sp. z o.o., członek zarządu Rady Interessantów Portu Gdynia Jan Jarmakowski:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Teraz oczywiście wracamy do państwa kolejarzy. Bardzo proszę o państwa informację i przy okazji odpowiedź dla pani poseł Arciszewskiej-Mielewczyk.

Zastępca dyrektora Regionu Północnego, Centrum Realizacji Inwestycji w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Janusz Cyłkowski:

Dzień dobry. Janusz Cyłkowski. Zastępca dyrektora regionu północnego.

Może w pierwszej kolejności poproszę o włączenie prezentacji. Głównym założeniem projektu modernizacji linii kolejowej nr 201 jest zwiększenie możliwości przewozowych, zwiększenie przepustowości linii kolejowej oraz stworzenie tak zwanego alternatywnego ciągu transportowego dla głównych magistrali kolejowych w Polsce. Mówię tutaj o linii nr 9, linii nr 131 i linii nr 202. Innym z głównych celów jest również stworzenie lepszej oferty przewozowej dla mieszkańców, poprawa komunikacji aglomeracyjnej. Na dzień dzisiejszy udało się zrealizować dwa kontrakty z planowanych siedmiu. Pierwsze dwa kontrakty dotyczyły modernizacji linii nr 234 oraz linii nr 229 na odcinku Stara Piła – Gliniec – Kartuzy. We wrześniu 2024 r. zawarto również umowę na prace na odcinku B. Jest to odcinek od Somonina do Gdańska Osowej. Natomiast w grudniu 2024 r. została zawarta umowa na prace na odcinku A pomiędzy Kościerzyną a Somoninem oraz na linii nr 214 od Somonina do Kartuz. W listopadzie 2024 r. ogłoszono przetarg na prace na stacji Maksymilianowo. W tym roku planujemy również ogłoszenie kolejnych postępowań na kolejne odcinki między Maksymilianowem a Kościerzyną. Postępowania te są planowane na drugie półrocze 2025 r.

Jeżeli chodzi o efekty, jakie ma nam przynieść inwestycja, może podam tutaj kilka najważniejszych. Jest to zwiększenie prędkości do 160 km/h, co będzie miało przełożenie na skrócenie czasu przejazdu, poprawa poziomu bezpieczeństwa, dostosowanie infrastruktury dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, polepszenie warunków do przewozów towarowych, a przede wszystkim poprawa dostępu podróżnych do kolei, a dla portu morskiego w Gdyni umożliwienie odprawy większej liczby ładunków przewożonych pociągami.

Kilka liczb, jeżeli chodzi o kontrakt. Całość projektu zakłada modernizację 253 km linii, przebudowę 47 stacji i przystanków, budowę 79 peronów, likwidację 88 przejazdów, przebudowę 420 obiektów inżynierskich. Projekt dzieli się na kilka podprojektów. Projekty ujęte w KPK do 2030 r., prace na odcinku Glinch – Kiełpinek, wartość projektu 137 mln zł, kontrakt zrealizowany w 2024 r., łączna długość przebudowanych linii to około 16 km. Prace na odcinku Kartuszy – Glinch, faza pierwsze i faza druga. Faza pierwsza została zrealizowana w latach 2014-2020 w ramach funduszu POIŚ. Faza druga to FEnIKS, realizacja do 2027 r., łączna długość przebudowanych linii 16 km. Kilka zdjęć ze zrealizowanych odcinków. Tutaj widzimy tak zwany bajpas kartuski oraz stację Starą Pile, stację Kartuszy, przystanek Dzierżążno, wiadukt kolejowy na linii 214.

Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto to również projekty o nazwie „Prace na odcinku Kościerzyna – Gdynia”. Jest to projekt, dla którego zostały już podpisane dwa kontrakty, dla odcinka A i odcinka B. Umowy z wykonawcami robót zostały zawarte. Prace w tej chwili są realizowane. Projekt będzie realizowany do 2032 r., a jego efektem będzie przebudowa niespełna 94 km linii. Projekt prac na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna, lata realizacji to 2025-2029, odcinek pierwszy obecnie jest w postępowaniu przetargowym. Postępowania przetargowe na kolejne trzy odcinki będą do ogłoszenia w drugiej połowie 2029 r. Tutaj troszeczkę więcej szczegółów, jeżeli chodzi o kontrakty zawarte na odcinku od Kościerzyny do Gdyni, dwa projekty na odcinku A i B, wartość około 1,25 mld zł. Odcinek C, planowane wszczęcie postępowania również w drugim kwartale 2025 r. Mapka, jak mniej więcej to wygląda, jeżeli chodzi o przebieg. Warte podkreślenia jest, że jednym z głównych założeń kontraktu jest zwiększenie przepustowości. Zwiększenie przepustowości odbędzie się głównie przez dobudowę kolejnego toru na odcinku od Gdańska Osowej do Gdyni. Po modernizacji będziemy mieli trzy tory. Natomiast na odcinku do Gdańska Osowej po modernizacji będziemy mieli dwa tory. Tutaj widzimy, jak to wygląda dzisiaj i jak to będzie wyglądało po zakończeniu realizacji projektu. Stacja Kościerzyna, stacja Gołubie, przystanek Żukowo, przystanek Gdynia Wzgórze Świętego Maksymiliana.

Trochę informacji na temat odcinka od Maksymilianowa do Kościerzyny. Tak jak wspominałem wcześniej, kontrakt został podzielony na cztery odcinki. Stacja Maksymilianowo, okres realizacji od 2025 r. do pierwszego kwartału 2029 r. Pozostałe trzy odcinki, planowane rozpoczęcie robót w trzecim kwartale 2026 r., a zakończenie prac do końca 2029 r. Odcinek od Maksymilianowa do Kościerzyny zakłada przebudowę niespełna 130 km linii, modernizację 22 stacji, budowę i modernizację 44 obiektów i likwidację 67 przejazdów kolejowo-drogowych. Tutaj również kilka wizualizacji. Jak widać na wizualizacjach, cały projekt kładzie duży nacisk na likwidację przejazdów w poziomie szyn, tworzenie tak zwanych skrzyżowań bezkolizyjnych zarówno tych na styku dróg kołowych i kolejowych, jak również tych na styku linii kolejowych. Tutaj mamy skrzyżowanie linii nr 201 i linii nr 131. Skrzyżowanie jest bezkolizyjne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Dokładna prezentacja. Wiemy, na co idą pieniądze. Pani prezes chciała coś dodać.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Tak. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałam powiedzieć, na co jeszcze powinny zostać wydane pieniądze, czyli na co powinny zostać zaplanowane, zapisane i zabezpieczone w budżecie państwa, tak jak zostało to dzisiaj powiedziane à propos innych inwestycji. Mianowicie o co chodzi? Chodzi o poprawę dostępu kolejowego oraz drogowego do głębokowodnych terminali przeładunkowych zlokalizowanych w porcie Gdańsk. Nasza wyspa portowa jest połączona tak naprawdę tylko jednym mostem. Jeżeli cokolwiek się stanie, niemożliwe będzie absolutnie wygenerowanie wolumenów i wartości, które idą z przeładunków chociażby przez Baltic Hub, ale to nie jest tylko jeden Baltic Hub. Na wyspie znajduje się Naftoport,

który ma strategiczne znaczenie dla Rzeczypospolitej Polskiej, dla naszego bezpieczeństwa energetycznego, tak samo jak Baltic Hub ma znaczenie dla naszego bezpieczeństwa żywnościowego. Poza tym działalność podmiotów, które działają w głębokowodnej części portu, czyli w porcie zewnętrznym w Gdańsku, przede wszystkim przekłada się na bezpieczeństwo energetyczne Polski.

Dlatego potrzebne jest zbudowanie połączenia kolejowego wyprowadzającego połączenie alternatywną nitką, jak też oczywiście towarzyszącego temu połączenia drogowego ze względu na racjonalność, portu z resztą Polski i wpisania tego w bardzo ważną tkankę, strukturę, nie wiem, można to nazwać krwiobiegiem. O czym myślę? O połączeniach intermodalnych. Są to niezwykle istotne kwestie. Inwestycja oczywiście jest długoterminowa. To, czego potrzebujemy na tym etapie – jest to pierwszy etap, tak go nazywamy roboczo w porcie – to koncepcja. Chodzi o kolejne połączenie mostowe, tunelowe Wyspy Stogi. Pierwszy etap objąłby przygotowanie koncepcji wielowariantowej połączenia kolejowego i towarzyszącego mu połączenia drogowego. Aż się prosi, żeby uznać tego typu inwestycję za inwestycję o strategicznym znaczeniu dla Polski. Jest to moja ogromna prośba, żeby Ministerstwo Obrony Narodowej również spojrzało na problem połączenia kolejowego przez ten pryzmat. O co chodzi? Chodzi o rozwój połączeń intermodalnych, u nas w porcie mówimy lapidarnie, kolej na port Gdańsk.

Rok 2024 przyniósł, proszę państwa, naprawdę dynamiczne wyzwania związane z niestabilnością międzynarodową, wzrostem konkurencji, transformacją energetyczną. Port Gdańsk utrzymuje, jak wszyscy wiemy, kluczową pozycję w obszarze Morza Bałtyckiego, ale musimy sobie zdawać również sprawę z tego, że istnieje bardzo wysoka presja konkurencyjnych portów, a także cenne, ale bardzo wymagające unijne regulacje klimatyczne, które wymagają strategicznych inwestycji w infrastrukturę i nowe technologie. Jest to szczególnie istotne. Chodzi o wszelkie działania, które zmierzają do dywersyfikacji przeładunków, grup przeładunkowych, rozwoju infrastruktury kolejowej, adaptacji do oczywiście zmieniających się trendów w transporcie morskim i energetyce. Po to, żeby port w Gdańsku utrzymał miejsce, które ma dzisiaj, a jest w pierwszej dziesiątce portów europejskich, jest pierwszym portem, jeżeli chodzi o przeładunki kontenerów w obszarze Morza Bałtyckiego, naprawdę potrzebne jest przeznaczenie na ten port wielu miliardów złotych.

Wczoraj na posiedzeniu Komisji mieliśmy slajd. Specjalnie zgodziłam się na to, żeby ten slajd został przedstawiony państwa Komisji, wszystkim osobom, które mają bardzo dobrą znajomość spraw gospodarczo-morskich. Nie wiem, czy państwo go pamiętają. W latach 2016-2030, w czasie 14 lat na inwestycje w porcie Gdańsk zostało i zostanie przeznaczonych 2,6 mld zł, co odpowiada trzem złotym krążkom, jak to mówimy, czyli stadionom. Jeżeli tego typu wydatkowanie środków finansowych na inwestycje w porcie, który przynosi do budżetu państwa miliardy złotych... Przypomnę, że w 2023 r. Gdańsk odprowadził do budżetu państwa 6,6 mld zł. Są to ogromne środki finansowe, ale żeby miliardy dalej wpływały, oczywiście w większej skali, potrzebne są konkretne inwestycje, w tym właśnie inwestycja w infrastrukturę kolejową i towarzyszącą jej infrastrukturę drogową.

Port Gdańsk stoi przed wieloma wyzwaniami, ale oczywiście także przed szansami. Na co? Przed szansami na stabilny i zrównoważony rozwój. Co o tym świadczy? Chociażby realizacja kluczowych inwestycji infrastrukturalnych takich jak właśnie terminale FSRU, budowa oczywiście kolei dostępowej, o której mówiłam, ale z naprawdę pragmatycznym nastawieniem na rozwiązania intermodalne i na rozwój morskiej energetyki wiatrowej. Są to naprawdę bardzo ważne wyzwania po to, żeby port umocnił się, i to dalej umocnił się nie tylko w obszarze Morza Bałtyckiego, jak to świetnie robi, ale w całej Europie, jak również po to, żeby zwiększył konkurencyjność na rynku globalnym.

Przypomnę na marginesie, że 2 kwietnia zawinie do nas w nowym serwisie oceanicznym statek płynący z Azji, ponieważ MSC uruchomiło dwa nowe serwisy, jeden o pięknej nazwie Albatros, drugi Britannia. Są to serwisy, które zawijają. Statki eksploatowane przez podmioty żeglugowe w tym serwisie przez MSC będą zawijały do portu Gdańsk. Jeden z serwisów będzie również obsługiwał port Gdynia, z czego się bardzo cieszymy.

Proszę państwa, wspólna praca nad innowacyjnymi rozwiązaniami i adaptacja do zmieniających się realiów, podkreślam to z całą świadomością, to fundament sukcesu portu Gdańsk, ale i polskiej gospodarki morskiej w nadchodzących latach, ale również na przyszłość. Zdajemy sobie sprawę, że jeżeli udałoby się zabezpieczyć środki finansowe, zapisać

je na twardo w budżecie państwa na realizację koncepcji, nad którą trzeba popracować, dlatego że koncepcja nie zostanie stworzona – w porcie mamy tego świadomość – w ciągu roku czy dwóch lat... Potrzeba na to być może czterech lat. Ale jeżeli koncepcja zostałaby stworzona w ciągu najbliższych czterech lat, to tyle port wytrzyma. Realizacja koncepcji infrastrukturalnej w zakresie infrastruktury kolejowej i towarzyszącej jej drogowej później da Polsce stabilizację, jeżeli chodzi o przeładunki nie tylko drobnicy skonteneryzowanej, ale wszelkie przeładunki, które odbywają się w porcie Gdańsk, w zewnętrznej części portu Gdańsk, a jest to 80% tego, co generuje port, jeżeli chodzi o zysk. Właśnie ta część. Nie możemy pozostawić Wyspy Stogi, wyspy, na której jest port głębokowodny, najpiękniejszej, najbardziej efektywnej pod każdym względem części naszego portu, bez odpowiedniej infrastruktury kolejowej.

Wszystko wskazuje na to, że rok 2025 to będzie rok, w którym utrzyma się bardzo silna konkurencja. Musimy mieć też świadomość, że bardzo zmienne jest podejście armatorów, którzy eksploatują statki w żegludze międzynarodowej. Kluczowi gracze jak CMA CGM, właśnie wspomniany przeze mnie MSC, ze swoimi serwisami Albatros i Britannia, Cosco czy Maersk mają bardzo różne podejścia. Czasami można powiedzieć, że mają skrajne podejścia do rynku. Prezentują różne podejście do tego, jaka jest rola portów na Bałtyku. Nie chodzi tylko o port Gdańsk, ale oczywiście z perspektywy portu Gdańsk ma to dla nas ogromne znaczenie. Na Morzu Bałtyckim port Gdańsk z przeładunkami wynoszącymi prawie 2,25 mln TEU – jest to wzrost w stosunku do roku 2023 o blisko 10% – cały czas bardzo dobrze utrzymuje się na dominującej pozycji wśród portów bałtyckich, ale cały czas musimy zwracać silną, baczna uwagę na to, żeby mieć konkurencyjną pozycję. Dlaczego?

Obserwujemy pilnie inne porty. Obserwujemy porty południa z Morza Śródziemnego. Obserwujemy porty północy. Proszę zauważyć, że na przykład port w Kłajpedzie wykazuje bardzo stabilny wzrost, po raz trzeci z rzędu przekraczając pułap 1 mln TEU. W 2024 r. na obu terminalach kontenerowych w tym litewskim porcie przeładowano rekordowe 1 680 771 TEU. Duże inwestycje graczy żeglugowych mają też miejsce w porcie Goeteborg, który bardzo mocno ściąga armatorów i bardzo mocno inwestuje. Zostawiam już dane na temat portu Goeteborg, ale też miejmy je na uwadze. Często bardzo dużo mówimy o portach południa, ale nie możemy zapominać o portach północy.

Chciałabym także zwrócić uwagę na kwestie wyników sprzed wojny. Do wyników sprzed wojny powracają porty Federacji Rosyjskiej. Notują wzrosty. Są to znaczące wzrosty. Przykładem takiego portu jest port w Sankt Petersburgu, który odnotowuje dwucyfrowy wzrost przeładunków kontenerów. Szacuje się, że całkowite tempo wzrostu rosyjskiego rynku kontenerowego wynosi od 12 do 18% rok do roku. Powrót do wyników sprzed agresji na Ukrainę, sprzed wojny w Ukrainie jest widoczny. Jest on widoczny nie tylko w segmencie intermodalnym. Wśród pięciu największych portów w Europie pod względem całociowych przeładunków znajdują się dwa porty rosyjskie Noworosyjsk i Ust-Ługa. Dodatkowo też musimy pamiętać, że na piętnastym miejscu – są to dane z 2024 r. – jest port w Primorsku.

W kontekście konkurencji, o której teraz mówię, nie sposób nie wspomnieć o portach ukraińskich, do których stopniowo powracają regularne serwisy. W realizacji transportu towarów drogą morską z Ukrainy kluczową rolę odgrywa korytarz na Morzu Czarnym. Proszę sobie wyobrazić, że w samym październiku 2024 r. przepłynęło przez niego 6,8 mln ton ładunków, a spośród nich 4,5 mln ton stanowiło zboże. Ukraińska administracja dodaje, że w okresie od stycznia do października 2024 r. łączny obrót ładunków w ukraińskich portach osiągnął 82,3 mln ton, czyli prawie dwa razy tyle, dwa razy więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku, kiedy było 46,1 mln ton. Możemy przypuszczać, że powrót portów ukraińskich, wysoko wyspecjalizowanych w przeładunkach zbóż, wpłynie znacząco na wolumen ukraińskiego zboża przeładowywanego dotychczas w porcie Gdańsk. Już mamy tego symptomy w 2024 r., o czym mówiliśmy wczoraj na posiedzeniu Komisji. Ale pamiętajmy też o tym, że rynek ukraiński wciąż stanowi dla portu Gdańsk ogromny potencjał. Zachodnia część tego kraju jest oddalona o niemal tyle samo od Gdańska, Odessy czy Konstancy. Przed wojną porty ukraińskie przeładowywały około 1 mln TEU.

Proszę państwa, Szanowna Komisjo, ekspansja polskich portów na Ukrainie nie powiedzie się bez zwiększenia efektywności korytarzy transportowych, zwłaszcza kolejowych, a także bez udziału polskich podmiotów w rozwoju ukraińskich terminali przeładunkowych. Potrzebna nam kolej.

Poza bardziej oczywistą konkurencją dla portu Gdańsk, o której wspomniałam, ze strony portów południa czy Morza Północnego takich jak Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, Bremerhaven czy innych portów, istotną konkurencję stanowią porty Morza Adriatyckiego, w szczególności Koper, Triest, Rijeka. Oczywiście konkurują one między sobą bardzo, bardzo intensywnie. Dążą też do stworzenia swojego bardzo silnego zaplecza w części Europy Środkowej, w naszej części Europy, na co nie możemy pozwolić. Co jest ich atutem? Ich atutem są regularne i często efektywne serwisy kolejowe, łączące je z państwami regionu, powtarzam, serwisy kolejowe, czyli ładunki na kolej. Przepustowość linii kolejowych w Słowenii czy nawet w Chorwacji, mimo czasowych ograniczeń infrastrukturalnych ze względu na realizowane inwestycje, jest wciąż większa niż w Polsce. Na to także chciałabym zwrócić uwagę. Kwestie te, bardzo skrótowo przeze mnie przedstawione, są jedynie delikatną ilustracją tego, w jakiej sytuacji się znajdujemy, dają nam też wizję tego, w jakiej sytuacji możemy się znaleźć, jeżeli nie postawimy na kolej, która oczywiście jest też ekotrendy, czyli przyjazna środowisku. Tym samym wpisujemy się w realizację celów klimatycznych.

Zostawię już kwestie związane z tym, o czym mówiliśmy wczoraj, czyli z OPS-ami, Onshore Power Supply czy innymi kwestiami dotyczącymi spełniania przez polskie porty wymogów wynikających z prawa Unii Europejskiej, bycia w TEN-T. To wszystko ma swoje znaczenie, ale musimy w tym kontekście zwrócić uwagę na to, że jeżeli polskie porty nie będą spełniać tych wymagań, to armatorzy obcy nie będą z nich korzystać, ponieważ nie będzie to dla nich opłacalne. Musi to wybrzmieć. A będzie opłacalne, jak będziemy mieli dobrą kolej. A więc transformacja, która odbywa się dzisiaj, a my ją widzimy, dlatego że jako zarządy morskich portów, dziś obecne tu port Gdańsk i port Gdynia, jesteśmy w tkance portowej i gospodarczo-morskiej kraju, będzie wymuszać zmiany w strukturze transportu lądowego. Dla portu Gdańsk wyzwanie będzie polegać przede wszystkim na rozwoju dostępowej infrastruktury kolejowej, która jest zieloną alternatywą dla transportu kołowego. Trend ten wpisuje się w strategię rozwoju portu Gdańsk, którą w tej chwili piszemy. Mamy już koncepcję strategii. Budujemy strategię do roku 2060, dla której niezwykle istotna jest właśnie kwestia infrastruktury kolejowej. Rozbudowujący się wciąż port zewnętrzny w porcie Gdańsk wymaga odpowiedniej infrastruktury kolejowej dla zwiększającego się wolumenu ładunkowego, która po prostu zaczyna być hamulcem wzrostu przeładunków w Gdańsku, jeżeli nie będziemy tego mieli. Transport kolejowy jest nie tylko odpowiedzią na potrzeby redukcji dwutlenku węgla, gazów cieplarnianych, ale również niezbędnym ogniwem w łańcuchu dostaw do rynków, o które konkurujemy z europejskimi portami i będziemy konkurować niezależnie od tego, jakie bariery będziemy mieli, a oczywiście wolelibyśmy mniej barier. Rozwój infrastruktury przede wszystkim w postaci nowych torów, bocznicy kolejowych, zwiększenia możliwości przeładunkowych stacji kolejowej Port Północny będą miały kluczowe znaczenie nie tylko dla spełnienia celów środowiskowych, ale przede wszystkim dla rozwoju całego portu i polskiej gospodarki morskiej.

Nie będę już więcej rozwijać wątków, które się z tym wiążą. Jest to ETS, czyli unijny system handlu uprawnieniami do emisji, który wpisuje się w ten obrazek bardzo intensywnie. Może zostawię kwestię budowania w porcie Gdańsk, wzmacniania hubu energetycznego, którego załączki już mamy, ale w najbliższych dekadach, a pracując nad koncepcją rozwoju portu, widzimy to bardzo silnie, chcielibyśmy budować te elementy infrastrukturalne, które pozwolą nam na to, żeby port Gdańsk był hubem energetycznym. Można to też nazwać nie hubem, dlatego że Baltic Hub już mamy, ale może bardziej centrum energetycznym Polski. Jest to bardzo ważne w kontekście różnych źródeł energii, w tym MOZE, czyli morskich odnawialnych źródeł energii, chociażby energii z wiatru wiejącego w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni panowie ministrowie, kierunkiem rozwoju portu na najbliższą i kolejne dekady powinna być oczywiście dywersyfikacja grup ładunkowych, wzmacnianie wolumenów. Dotyczy to również nośników energii. Ale nie odbędzie się to, jeżeli nie będziemy mieli dobrej infrastruktury kolejowej. Rozwój kolei to inwestycja długoterminowa, ale inwestycja najważniejsza po to, żeby port dalej się rozwijał, utrzymał swoją pozycję konkurencyjną, wzmacniał ją i odprowadzał do budżetu państwa miliardy złotych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani prezes. Pan przewodniczący Szymański.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Kilka pytań. Przede wszystkim zaniepokoiła mnie przedstawiona informacja na temat odpowiedzialności Urzędu Miasta Gdynia w kontekście Estakady Kwiatkowskiego. Z tego co pamiętam, jako gdynianin, od wielu lat samorząd gdyński wnioskował i alarmował i ten, i poprzednie rządy, że jest to zadanie zdecydowanie wykraczające poza zdolności finansowe urzędu miasta. Stąd ingerencja rządu jest tutaj absolutnie wymagana i konieczna. Natomiast pan minister uzasadnił to, po pierwsze, niezłożeniem wniosku, po drugie, tym, że jest to droga powiatowa. W związku z tym mam pytanie, dlaczego jest to droga powiatowa, skoro z ustawy o portach i przystaniach morskich wynika wprost, że państwo polskie powinno zapewnić dostęp drogowy do portu. Wynika to też z innych ustaw, do portów, które mają znaczenie międzynarodowe, musi być zapewniona droga, a estakada pełni taką funkcję. Stąd dziwi mnie przerzut odpowiedzialności. W mojej percepcji jest to raczej niedopełnienie obowiązków przez państwo polskie, przez ten oraz poprzednie rządy w zakresie zapewnienia dostępu do portu.

Drugie pytanie dotyczy zakresu kompetencji, ponieważ z jednej strony na omówionej już konferencji z udziałem ministra obrony narodowej padło stwierdzenie, że Estakada Kwiatkowskiego i Droga Czerwona zostały wpisane na listę inwestycji strategicznych. Natomiast dzisiaj z ust pana ministra usłyszeliśmy, że Generalna Dyrekcja rozważa wpisanie owych inwestycji na listę strategiczną. Jak możemy to rozumieć? Czy Ministerstwo Obrony Narodowej prowadzi swoją listę deklaracji woli politycznej do przedstawiania na konferencjach prasowych? Czy jednak jest to jedna lista, która obowiązuje dla obecnego rządu Donalda Tuska? Przede wszystkim jak to się ma do zakresu nadzoru nad tą inwestycją, nad realizacją tej inwestycji oraz zabezpieczenia środków, ponieważ z jednej strony coś zostało zapowiedziane, z drugiej strony jakoś niespecjalnie widzę, żeby Generalna Dyrekcja była, nie wiem, czy świadoma czy miała środki do zrealizowania czegoś, czego domaga się Ministerstwo Obrony Narodowej?

Trzecie, już ostatnie pytanie. Panie ministrze, czy dobrze zrozumiałem, że rozmawiamy o tym, że Ministerstwo Obrony Narodowej wpisało zarówno Estakadę Kwiatkowskiego, jak i Drogę Czerwoną na listę inwestycji strategicznych, natomiast pan minister zaprezentował punkt widzenia, że Generalna Dyrekcja obawia się zaskarżenia do instytucji unijnych, do sądu unijnego z tytułu, przepraszam, czego? Ochrony środowiska, jeżeli dobrze pamiętam. Jesteśmy w sytuacji wojennej, rozmawiamy o infrastrukturze strategicznego dostępu do portu o znaczeniu militarnym, a czegoś nie zamierzamy zrealizować ze względu na środowisko. Czy tak? Czy dobrze to zrozumiałem? Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Odpowiem. Panie przewodniczący, chyba wyniknęło trochę jakieś niezrozumienie. Jeżeli chodzi o Trasę Kwiatkowskiego, jest ona w zarządzie miasta Gdynia. Tak jak inne miasta na prawach powiatu, a Gdynia jest miastem na prawach powiatu, zgodnie z ustawą, pełnią one funkcję zarządzających drogami na swoim terenie. Zarządzanie przewiduje zarówno modernizację, jak i przebudowy, rozbudowy. Samorząd może w tym przypadku, i tak się dzieje w całej Polsce, korzystać również ze wsparcia rządowego. Natomiast właścicielem, zarządcą drogi jest w tym przypadku samorząd. To nie jest sytuacja odosobniona. Mamy przypadki chociażby w Szczecinie, gdzie droga innej kategorii doprowadza do portu. W tym przypadku jest to droga wojewódzka, ale mamy drogi publiczne, które są wykorzystywane na terenie różnych miast. Pełnią one różne funkcje. W tym przypadku tak jest w Gdyni.

Jeżeli mówimy o inwestycjach strategicznych, a mówię o projekcie ustawy, nad którą pracujemy, nie mówię o żadnej liście, nie mówię o żadnym wykazie, mówię o projekcie ustawy, której celem byłoby przyspieszenie obowiązujących w tej chwili procedur wynikających z pozyskania decyzji środowiskowej. Przyspieszenie decyzji środowiskowej mogłoby skrócić całą procedurę o dwa lata. W tym przypadku musimy konsultować takie przepisy prawa z dyrektywami unijnymi. Stąd nasze rozmowy z Unią Europejską, żeby ustawa nie została później podważona tylko i wyłącznie w tej materii w ramach decyzji środowiskowych. Mówimy o specjalnym trybie, który mógłby wyłączyć pewne obowiązujące w tej chwili warunki, które trzeba spełnić, żeby pozyskać taką decyzję. Jeżeli chodzi o Ministerstwo Obrony Narodowej, nie chciałbym się wypowiadać, ponieważ ja odpowiadam za procedury, które się toczą.

Jeżeli chodzi o środki, to tak jak powiedziałem, faktycznie fizycznie na prace przygotowawcze na Drogę Czerwoną zostało zabezpieczone 20 mln zł, natomiast mówimy o budżecie planowanym na wykonanie tego zadania w tej chwili na poziomie 4,5 mld zł. Jest to tylko w zapisie, tego nie mamy zabezpieczonego. Wcześniej nie było 2 mld zł w budżecie, pani poseł.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie zapisaliście, nie zadbaliście, nie realizujecie ustawy.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Chwileczkę, pani poseł, tak jak powiedziałem...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie pomyśleliście o tym.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pani poseł, przypomniałem, że w 2021 r. pan minister Adamczyk...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Gdybyśmy rządili...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

No tak, gdybyśmy rządili, tylko że od 2021 r....

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przychodziliście z pełnymi szufladami.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Czy mogę odpowiedzieć?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, nie przerywamy panu ministrowi.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Odpowiem. Od 2021 r. do zakończenia swojej działalności przez pana ministra Adamczyka w 2023 r., pan minister Adamczyk, resort infrastruktury i państwo nie zapisaliście żadnych środków na realizację tego zadania. To był tylko plan. Jeżeli potrafi pani wskazać mi w budżecie państwa, w budżecie Krajowego Funduszu Drogowego środki, które były zapisane na ten cel... W tej chwili to, co powiedziałem...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mamy dwa lata w plecy. Nic nie zrobiliście.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Pani poseł, pytam, co wyście zrobili od 2015 r. do 2021 r. Co wyście zrobili od 2015 r.?
Od 2015 r....

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, przepraszam, już przerwę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie wiem, czy taka ma być formuła rozmowy. Chyba to trochę nieelegancko, że pani tutaj krzyczy. Kto zaczął? Ja mam odpowiadać, a pani robi mi wtręty.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, ja udzielam głosu.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Właśnie, panie przewodniczący, proszę zapanować.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie udzielam głosu pani poseł. Panu ministrowi odbieram głos, dlatego że padła już odpowiedź na pytanie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie padła jedna odpowiedź, którą tutaj rzeczywiście wywoływała pani poseł. Wydaje mi się, że padła, ale nie jestem pewien. Mówicie państwo, że 4 mld zł wcześniej były tylko w planie, a teraz wy wnioskujecie o 4 mld zł. Rozumiem, że 4 mld zł to na razie też jest tylko państwa plan i na razie też nie ma tego w budżecie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

W planie inwestycyjnym, który pojawił się w roku 2021, zapisano w 2 mld zł. Realnie później w budżecie było zapisane 20 mln zł na prace przygotowawcze, które trwają. W tej chwili szacujemy, że koszt tego zadania w całości będzie opiewał na kwotę 4,5 mld zł.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

I też na razie jest to plan.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

I na razie oczywiście też jest to plan, ale staramy się o to, żeby takie zapisy znalazły się w budżecie. Poszły wnioski do Ministerstwa Finansów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję. Pan poseł Lamczyk wcześniej chciał zabrać głos.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Myślałem, że się nie doczekam się. Chciałbym tutaj poruszyć dwie sprawy. Mianowicie chciałbym poprzeć panią prezes odnośnie do przepustowości, dlatego że jest to bardzo istotne. Chodzi o przepustowość kolejową. W Polsce nie mamy gdzie odstawić na przykład pociągu, który ma długość 750 m, jak robią to na Zachodzie, o nacisku 22,5 kN na oś. Nie mamy takiego pociągu. Przez lata zlikwidowano ileś bocznic, ileś stacji kolejowych. Kolejarze zrobili mapę wstydu, gdzie pokazują, że nie można odstawić pociągów. Na skutek tego pociągi intermodalne, które jadą na przykład z Hamburga do Wiednia czy na południe Europy, potrafią w ciągu doby zawieźć ładunek intermodalny. Dlatego koszty są dużo mniejsze. Wynoszą około 900 euro. U nas kosztuje to prawie 2 tys. i potrafić iść nawet około tygodnia. Dlatego jeżeli nie odblokuje się bocznic, jeżeli nie odblokuje się stacji, przepustowość będzie taka, jaka jest, a jest to bardzo istotne dla konkurencji. Jak wiemy, jest stabilność w obrocie i w Gdyni, i w Gdańsku. A kolej jest elementem konkurencyjności. Dlatego trzeba to zrobić.

Natomiast wracając do Drogi Czerwonej, chciałbym państwu jeszcze trochę przypomnieć genezę. W roku 2017 jak departament amerykański wysłał pismo, było to na skutek tego, że w ramach konwentu marszałków w Krakowie miałyby być zdjęta szóstka. Dopiero wtedy departament wystąpił, żeby było szybkie połączenie z Radzikowem, czyli przez szóstkę do portu Marynarki Wojennej w Gdyni. W koncepcji Drogi Czerwonej, która jest, port Marynarki Wojennej w Gdyni został pominięty, natomiast zasygnalizowano tylko port zewnętrzny. Jest tutaj nieścisłość pomiędzy dokumentem, który jest z armii NATO-wskiej czy amerykańskiej. Myślę, że należy to jakoś sprostować. Posłowie z Pomorza napisali interpelację w tej kwestii, żeby rozszerzyć również o port Marynarki Wojennej na Oksywiu. Tutaj znaczenie miałyby estakada, dlatego że musiałyby wejść w zakres prac. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś z państwa ministrów chciałby skomentować słowa pana posła Lamczyka? Pytania tutaj nie było. Była to raczej sugestia. Pan Samsonowicz.

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Ja w kwestii wyjaśnienia pisma z departamentu Stanów Zjednoczonych. Ze względu na charakter, który jest określony w piśmie, a jest to cargo transport, chodzi o port, w którym mogą być dokonywane przeładunki. Jednak traktowałbym to jako port Gdynia. Wybrzmi to w odpowiedzi na pismo, które pan do nas wysłał. Natomiast jeżeli chodzi o dostęp do portu Marynarki Wojennej i Estakadę Kwiatkowskiego, już na tym etapie prac naszego zespołu, który przypomnę, na przełomie maja i czerwca tego roku zakończy swoje prace raportem

z konkretnymi wskazaniem, wybranymi inwestycjami, na liście zostały wskazane trzy inwestycje. Wśród nich właśnie jest Estakada Kwiatkowskiego. Tutaj od razu doprecyzuję, że chodzi o podniesienie jej parametrów, czyli nie remont i zostawienie tego na takim etapie, jak jest teraz, tylko podniesienie do parametrów, które umożliwiają transport sprzętu wojskowego. Jest także Droga Czerwona. Z punktu widzenia kwestii dotyczących manewrowości i możliwości dostarczania sprzętu sojuszniczego, wojsk sojusznicznych patrzymy na to całościowo. Oczywiście bardzo dziękuję za ten głos, natomiast mamy to już zaadresowane. Na tym etapie już wystąpiliśmy, pan premier Kosiniak-Kamysz wystąpił do ministra finansów, żeby również na te inwestycje znaleźć środki, przy czym tak naprawdę jest jeszcze parę tygodni do zakończenia prac, ale żeby nie czekać i żeby spać się tutaj z Ministerstwem Infrastruktury, które pracuje nad bardzo ważnymi rozwiązaniami, które w pełni wspieramy, mamy to już zaadresowane.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Chciałabym jeszcze wrócić i poprosić o odpowiedź w kwestii Drogi Czerwonej. Zadałam pytanie, jeżeli budowa Drogi Czerwonej tak znacząco się opóźni, to czy nie stanowi to zagrożenia i braku korelacji z budową portu zewnętrznego w Gdyni i falochronów osłonowych. Czy państwo moglibyście odpowiedzieć na to pytanie? Natomiast w kontekście kolei... Aha, jeszcze jeżeli chodzi o Drogę Czerwoną, panie ministrze, mam pytanie, jak to się ma do przepisów unijnych, skoro Droga Czerwona jest w sieci TEN-T. Chyba jest to ważny element. Chciałabym od pana uzyskać odpowiedź na ten temat.

Jeżeli chodzi o linię kolejową nr 201, w dokumentach były podane informacje odnośnie do połączeń między Kościerzyną a pewnymi stacjami na Kaszubach, był częściowo podany harmonogram. Ale mnie interesuje most kolejowy pomiędzy portem a bazą PERN w Dębogórze, który jest strategiczny, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo paliwowe państwa. Państwo nie ujęli tu owej inwestycji. Czy inwestycja ta również jest w kręgu państwa zainteresowań wobec niebezpieczeństw, wojny, generalnie sytuacji, która jest? Czy nie zaprzęta to państwa myśli, żeby się nad tym pochylić?

Natomiast odnosząc się do wypowiedzi pani prezes portu Gdańsk i sieci kolejowej, która jest tak ważna, dlatego że plasuje nas i umożliwia nam rozwój ładunków w wymiarze międzykontynentalnym, wracamy do pierwotnej wersji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Zaznaczam, że sieć kolejowa właśnie gwarantuje i po to jest, żebyśmy nie wypadli z rozwoju i ruchu, co potwierdziła w swojej wypowiedzi pani prezes. Naszym celem nie jest to, żeby państwu zrobić przykrość, tylko żeby następował rozwój. Widzimy wymagania, którym musimy sprostać, natomiast nawet gdybyście państwo chcieli rozliczać, a rozliczacie poprzednie rządy w sposób, już nie będę określać jaki, to rozumiem, że państwa zapowiedzi co do przygotowania się do przeprowadzenia inwestycji, a nawet zwiększenia nakładów na inwestycje, które dodatkowo są potrzebne właśnie w kontekście rozwoju... Mielicie to państwo na uwadze i chwaliliście się, że wiecie, jak to załatwić, jakie środki przeznaczyć. Jako opozycja zaoferowaliśmy, że wesprzemy dezyderatami również wszelkie inwestycje, które pomogą rozwijać się portom i w ogóle gospodarce morskiej, ale państwo od razu się cofnęliście. Wychodzi na to, że nie dosyć, że nie ma planów i harmonogramów, to zmarnowaliśmy dwa lata, dlatego że harmonogramy będą przedstawiane dopiero w trzecim roku państwa rządów. A to oznacza, że niestety, nie pójdziemy do przodu, a większych środków państwo nie przeznaczą, dlatego że po prostu ich nie ma, tak jak tu dzisiaj usłyszeliśmy. Nasze propozycje i wsparcie proszę potraktować poważnie, jeżeli chodzi o pójście w kierunku rozwoju gospodarki morskiej, a nie ataków, tylko dlatego że jesteśmy opozycją, a państwo koalicją rządzącą. Są to bardzo ważne sprawy. Potwierdzają to interesanci portów, jak również osoby zarządzające tymi przedsiębiorstwami. Jeżeli ktoś mówi, że jest do tego przygotowany, to dzisiaj przykro słyszeć, że nie dosyć, że na te inwestycje nie ma pieniędzy, to dopiero są tworzone harmonogramy i wręcz się cofamy. Czas płynie szybko, a my bez tych inwestycji niestety, będziemy... Po prostu ktoś inny nas wyprzedzi, a my nie zdołamy utrzymać naszej pozycji. To tyle.

Chciałabym jeszcze raz prosić o odpowiedź w sprawie wpływu przesunięć realizacji inwestycji, jaką jest Droga Czerwona, jeżeli chodzi o port zewnętrzny i falochrony oraz odpowiedź

odnośnie do linii nr 201 i mostu kolejowego, który jest związany z bazą PERN, jak również kontekstu... Mówił pan tu o kłopotach czy ewentualnych negocjacjach z Unią Europejską. Czy nie jest to pomocne, czy nie powinniście państwo również posługiwać się tym, że jednak jeżeli chodzi o przepisy unijne, to Droga Czerwona jest w sieci TEN-T? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, pani poseł, jeżeli chodzi o sieć TEN-T, to w tym przypadku nie ma zastosowania jakiś specjalny tryb w zakresie budowy. Budujemy wiele odcinków w ramach sieci międzynarodowej. Jest tu normalna procedura pozyskania decyzji środowiskowej.

Natomiast po to, żeby też podkreślić, my w żadnym przypadku nie zaniechaliśmy ani nie spowolniliśmy prac nad przygotowaniem tych inwestycji, dlatego że w przypadku pierwszego odcinka od Chyloni do Trasy Kwiatkowskiego planujemy wystąpienie na początku 2026 r. z wnioskiem o pozyskanie decyzji środowiskowej. W zakresie innych odcinków również trwają prace, toczą się normalne procedury, natomiast chcemy to przyspieszyć. Dlatego są propozycje zmian legislacyjnych.

Zaś co do inwestycji CPK, inwestycja ta również jest realizowana. Teraz nie czas i miejsce na mówienie o tym, ale cały czas jest program dobrowolnych nabyć, jest decyzja lokalizacyjna na port lotniczy, są prowadzone inwestycje związane z koleją dużych prędkości, jest wiercony tunel pod Łodzią, toczą się inne prace. W ramach programu dobrowolnych nabyć tak naprawdę jest duże zainteresowanie właścicieli nieruchomości, są zawierane umowy, to się dzieje.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mogę jedno zdanie?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale jedno zdanie, pani poseł.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jedno zdanie. Ja mówię o pierwotnej wersji CPK. To co państwo zaproponowaliście, to jest właściwie nie wiem co, jakaś wydumuszka.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję pani bardzo.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To pozorowana działalność rozwoju sieci kolejowej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani poseł.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zainteresowane osoby wiedzą, jak wygląda wasz projekt. Naprawdę, panie ministrze, to nie jest dla mnie argument. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Za chwilę, dobrze? Chciałbym jeszcze podpytać o jedną rzecz. I już państwu nie posłom oddam głos. Odnośnie do tego, co mówiła pani prezes Pyć, czy jeszcze są z nami kolejarze? Nie ma już kolejarzy. To może w razie czego pan minister. Rzeczywiście już kiedyś pojawiło się to w naszych dyskusjach odnośnie do kłopotliwości drogi dostępowej polegającej na tym, że tak naprawdę jest jeden most kolejowy. Rzeczywiście do tej pory chyba nie ma takiej koncepcji. Pani prezes trochę mnie zdziwiła, że przygotowanie koncepcji potrwa aż cztery lata. Czy naprawdę aż tyle musi to trwać? Czy państwo macie tożsame zdaniem z panią prezes, jeżeli chodzi o pilność wykonania i wprowadzenia tego w życie?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Odpowiem. Może nie wybrzmiało to z ust pani prezes. Oczywiście zgodzę się z kwestią dotyczącą dobrego opisanie tej sytuacji. Oczywiście z dzisiejszego punktu widzenia przepustowość linii kolejowej przy obecnych przeładunkach w porcie w Gdańsku jest wystarczająca, natomiast myśląc o rozwoju, rozbudowie chociażby z punktu widzenia tego, co dzieje się w porcie zewnętrznym, chociażby Baltic Hubie, rozbudowie pozostałych części w porcie północnym, widzimy, że potrzebne jest udroźnienie i wzmocnienie rozwoju sieci kolejowej.

Prawdą jest też to, że dzisiaj cały transport kolejowy odbywa się za pomocą jednego mostu i trzeba to zdywersyfikować, tak mogę powiedzieć w cudzysłowie. Sytuacja ta jest dla nas sytuacją priorytetową.

Pani prezes nie powiedziała tego, ale jesteśmy po pierwszym spotkaniu roboczym w tej sprawie. Pan minister Malepszak, który odpowiada za kolej w Ministerstwie Infrastruktury, również jest zapoznany z tą sprawą. Uzgodniliśmy, że na roboczo będziemy teraz przygotowywali, podejmiemy niezbędne kroki do przygotowywania dokumentacji projektowej. Oczywiście najpierw jest dokumentacja projektowa, później ocena oddziaływania na środowisko całej inwestycji. Jeżeli chcemy mówić w perspektywie wieloletniej o rozwoju portu w Gdańsku, zwiększeniu wolumenów, zwiększeniu przeładunków, co jest naszym celem, a temu służą inwestycje w porcie, które realizujemy, to niezbędne jest wzmocnienie infrastruktury, rozwój infrastruktury na zapleczu portu i dodatkowa linia kolejowa.

Wybudowanie nowego mostu jest tym, nad czym pracujemy. Zostało to ustalone jako kierunek działań. Chcę zapewnić, że dzisiaj z punktu widzenia obecnego funkcjonowania przy przeładunkach tej wielkości nie ma problemu z przepustowością, natomiast przyszłościowo, kiedy będziemy mówić o tym, że port w Gdańsku będzie odgrywał jeszcze istotniejszą rolę i zwiększał przeładunki, są to działania, które są niezbędne. Będą się one wpisywać w opracowaną przez port strategię wieloletnią. Realizacja działań na zapleczu portu jest kluczowa w tej sprawie. Jesteśmy na etapie rozpoczęcia prac związanych z przygotowaniem dokumentacji projektowej dla alternatywnej, dodatkowej linii prowadzącej do portu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, że problem jest nieco głębszy niż tylko kwestia przepustowości, dlatego że rzeczywiście na razie organizm jakoś działa. W dzisiejszym trudnym świecie wyobrażamy sobie, że mogłoby dojść do jakichś bardziej niebezpiecznych scenariuszy, które wyłączyłyby możliwość wykorzystania mostu. Wtedy wszyscy bylibyśmy w kropce. Myślę, że pani prezes chodziło także o to. Myślę, że nam wszystkim również o to chodzi. Panie ministrze, wiem, że czegoś takiego pewnie jeszcze nie macie, dlatego że jest to w fazie jednego roboczego spotkania. Jeżeli nie macie, to proszę w tej chwili przygotować, skoro uważacie, że jest to priorytet, jakiś wstępny harmonogram podzielony na lata aż do realizacji inwestycji tak, żebyśmy mogli za rok, jak się spotkamy, zobaczyć, czy to rzeczywiście nabrało jakiegoś konkretnego kształtu.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Potwierdzam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Kto jeszcze chciał się wypowiedzieć? Bardzo proszę. Bardzo proszę o przedstawienie się.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mogę uzyskać odpowiedź na pytanie o most?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Który most?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pytałam o most na linii kolejowej nr 201 pomiędzy portem a bazą PERN w Dębogórze. Jest to strategiczne miejsce, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo państwa. Jest to strategiczna inwestycja na tej trasie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, pani poseł prosiła o odpowiedź w sprawie mostu w Dębogórze.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę o odpowiedź w sprawie mostu między portem a bazą PERN w Dębogórze, ponieważ nie widzę tego w inwestycjach.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Chodzi o most kolejowy, tak?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Może odpowiemy pisemnie?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, pisemnie, panie ministrze.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Poproszę pisemnie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Teraz panowie.

Wiceprzewodniczący Pomorskiego Oddziału Regionalnego w Gdyni Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, dyrektor zarządzający Gdynia Container Terminal sp. z o.o., członek zarządu Rady Interessantów Portu Gdynia Jan Jarmakowski:

Dziękuję bardzo za udzielenie mi głosu. Jan Jarmakowski. Wiceprzewodniczący Pomorskiego Oddziału Regionalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej. Tak się też składa, że od 15 lat pracuję w branży kontenerowej. Zarządzam terminalem GCT w porcie Gdynia, o którym znowu jest głośno w polskich mediach.

Chciałbym tutaj wskazać na parę spraw. Po pierwsze, stan prawny obowiązujący od 2019 r. jest następujący. To już wybrzmiało, ale chciałbym, żebyśmy dokładnie to sobie uświadomili, że wszystkie drogi prowadzące do kluczowych portów powinny mieć status dróg krajowych. Dotyczy to również Estakady Kwiatkowskiego. Rada Interesów Portu Gdynia i Krajowa Izba Gospodarki Morskiej doskonale wiedzą, że miasto już kilkakrotnie czyniło starania o przekazanie Estakady Kwiatkowskiego do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Starania te do tej pory nie zakończyły się sukcesem. W związku z tym chcielibyśmy zaapelować tutaj do Komisji, żeby wesprzeć starania miasta Gdyni i doprowadzić do przekazania Estakady Kwiatkowskiego do Generalnej Dyrekcji w ten sposób właśnie wykonując obowiązujące w Polsce przepisy. Jest to pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Od wielu lat wskazujemy, że przeprowadzenie generalnego remontu, modernizacji Estakady Kwiatkowskiego bez budowy Drogi Czerwonej, która powinna być zadaniem poprzedzającym, doprowadzi do kompletnego paraliżu portu i miasta. Organy, których od wielu lat jestem członkiem, też od wielu lat wskazują na to. W tej chwili słyszymy, że trzeba natychmiast modernizować Estakadę Kwiatkowskiego, ponieważ naprawdę jest to kluczowa arteria, i cały czas dyskutujemy o Drodze Czerwonej. Naprawdę tego nie rozumiem. Są to podstawy, elementarz dobrego zarządzania zadaniami inwestycyjnymi.

Kolejna sprawa. Rok temu akurat to ja byłem pomysłodawcą powołania komitetu sterującego dotyczącego budowy Drogi Czerwonej. Też zabierałem głos na posiedzeniu Komisji. Pan minister wtedy wspomniał, że zostaje powoływany komitet do spraw ekspresowej realizacji terminalu offshore`owego w Gdańsku. Jaki mamy stan w tej chwili? Z doniesień medialnych słyszę, że już 10% terminalu offshore`owego w Gdańsku zostało załadowane. Cieszę się. Po drodze rozwiązano decyzje środowiskowe, pozwolenia na budowę, podpisano umowy. Dalej dyskutujemy, drodzy państwo, na temat komitetu sterującego do spraw budowy Drogi Czerwonej. Teraz, dzisiaj, dowiedziałem się, że powstanie szerszy komitet sterujący do spraw kluczowych inwestycji w gospodarce morskiej. Cieszę się, ale chciałbym, żeby komitet w końcu miał moc sprawczą.

Kolejna rzecz, na którą chciałbym zwrócić uwagę, to jest to, że od wielu lat Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, eksperci w zakresie logistyki, transportu morskiego pokazują jedną rzecz. Najlepszym sposobem na dywersyfikację ryzyk transportowych jest dublowanie infrastruktury. Przysłowiowo mówiliśmy, jak pamiętam nawet w 2017 r., że nie wkłada się wszystkich jajek do jednego koszyka. Drodzy państwo, najlepszym sposobem na zdywersyfikowania ryzyk jest w końcu zrealizowanie inwestycji portu zewnętrznego w Gdyni.

Chciałbym wspomnieć o jeszcze jednej rzeczy. Mówicie państwo o porcie zewnętrznym, ale nie uświadamiacie sobie skali tej inwestycji. To co widziałem w materiałach przygotowanych dla Komisji, kwota 5,5 mld zł jest daleko, daleko zaniżoną kwotą. Nie wiem, skąd w ogóle się wzięła. Na pewno nie dotyczy całego zakresu inwestycji. Wystarczy, drodzy państwo, że porównacie sobie obszar 150 ha. Do tej pory w Polsce i w Europie poza Maasvlakte I i Maasvlakte II w Rotterdamie nie było podobnego przedsięwzięcia portowego. W Wilhelmshaven było

130 ha, 1725 m nabrzeża, a w Gdyni 2,5 km, 23 mln metrów sześciennych załadownienia. Drodzy państwo, mówimy o epokowym projekcie dla polskiej gospodarki morskiej. Naprawdę dziwię się, że nie są czynione starania ze wszystkich stron, nie tylko środowisk gospodarczych, które już dawno mówią, że projekt ten powinien być realizowany, ale też ze strony administracji, ze strony politycznej, żeby wesprzeć ów projekt.

Ostatnią rzecz, na którą chciałbym wskazać, jest to, że zamysłem zarządu portu, który już przygotował ten projekt... Jest on gotowy jak jabłko gotowe do zerwania z drzewa, jest decyzja środowiskowa, wszystko jest od trzech lat. Naprawdę można było to zrobić. Zamysłem zarządu portu jest to – mogę powiedzieć, że wspierają to też nasi sojusznicy – żeby to była infrastruktura podwójnego zastosowania, dual purpose infrastructure. Mówił o tym w zeszłym roku w Sopocie kmdr Clay Shane, attaché US Navy w Polsce. Drodzy państwo, jak chcemy się zabezpieczyć, skoro nie potrafimy zrealizować tak poważnej inwestycji?

Akurat tak się składa, że we wtorek byłem w Genewie u przywołanego tutaj armatora MSC. Rozmawiałem między innymi o Gdyni i o Gdańsku. Dostałem kilka pytań, między innymi kiedy zostanie zbudowana Droga Czerwona. Drugie pytanie: „słuchaj, po co została skończona naprawdę imponująca inwestycja dostępu drogowego do portu Gdynia?”. Pokazuję zdjęcia bocznic, które są i czekają puste. Drodzy państwo, zrobiliśmy to za duże pieniądze. Pokazywałem to wszędzie, w Rotterdamie, w Genewie, w Kopenhadze, w Londynie. Wszyscy mówili, że robi to wrażenie. Ale czego brakuje? Brakuje portu zewnętrznego, żeby w ogóle zrobić z tego użytek. Zadają mi konkretne pytania, co z dojazdem, co z Droga Czerwoną. Dlaczego nie możemy się rozwijać w Gdyni, tak jak byśmy chcieli? A przypominę, że jest to armator, dla którego Gdynia jest głównym portem. 80% obrotów MSC to Gdynia. W GCT, mamy najmniejszy terminal z trzech, którym zarządzam od wielu lat. Ponad 50%, drodzy państwo, obrotów GCT to polski eksport. Od wielu lat specjalizujemy się szczególnie we wsparciu żeglugi bliskiego zasięgu do Wielkiej Brytanii.

Przykro mi, że nie dyskutujemy tak naprawdę na te tematy, nie dochodzimy do meritum spraw i problemów, które mamy do załatwienia. Mamy poważnych inwestorów, którzy chcą inwestować w Gdyni, ale nie chcemy ułatwić im podjęcia decyzji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wątek Drogi Czerwonej w tej kadencji już chyba czwarty jest poruszamy przez naszą Komisję. Robimy to incydentalnie, ale bardzo regularnie. A więc nie zgadzam się z zarzutem, że nie pilnujemy tego. Co do portu zewnętrznego, wczoraj port przedstawiał informacje, jak ma to wyglądać. Proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Krótko odpowiem na pytanie w sprawie przejęcia Trasy Kwiatkowskiego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad jako drogi krajowej. Szanowni państwo, zgodnie z obowiązującymi przepisami to nic nie zmieni, dlatego że w miastach na prawach powiatu zarząd nad drogami krajowymi sprawuje samorząd. A więc tutaj naprawdę dobrze byłoby, żeby prezydent i miasto Gdynia starały się o wsparcie środków potrzebnych na to zadanie. Jako resort jesteśmy gotowi wesprzeć samorząd, gdyż uważamy, że teraz jest to pilna potrzeba. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie wiem, kto był następny. Zdaje się, że pan z tyłu. Następnie rzut monetą. Następnie pan, potem pan. Wszyscy państwo zdążycie zabrać głos. Proszę.

Przewodniczący Rady Interessantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panowie posłowie, Rada Interessantów Portu Gdynia została dzisiaj wywołana do tablicy wiele razy przez różnych przedmówców.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę się przedstawić.

Przewodniczący Rady Interessantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Piotr Pawłowski. Przewodniczący Rady Interessantów Portu Gdynia.

Chciałbym tak naprawdę doprecyzować i uzupełnić wypowiedź niektórych moich przedmówców. W pierwszej kolejności nawiążę tutaj do wypowiedzi pani poseł Doroty Arciszewskiej-Mielewczuk w kwestii wystąpienia, które Rada poczyniła niedawno do ministra. Tak naprawdę wystąpienie to było jednym z ostatnich. Rada występuje w kwestii Drogi Czerwonej od wielu, wielu lat, przy czym intensyfikację bardzo mocno rozpoczęła w lutym 2021 r., czyli ponad cztery lata temu. Wszystkie wystąpienia są dostępne na stronie internetowej Rady. Zainteresowanym osobom polecam lekturę źródłową. Natomiast wracając do kwestii merytorycznej, prace w zakresie Drogi Czerwonej tak naprawdę – chcę, żeby mocno to wybrzmiało – de facto zostały podjęte dopiero w momencie alokacji 20 mln zł przez pana ministra Horałę z budżetu CPK. Do tej pory, z całym szacunkiem dla poprzedniej ekipy rządzącej, były tylko i wyłącznie deklaracje, deklaracje, deklaracje, nie było żadnego wykonawstwa, nawet pomimo szeregu różnego rodzaju uwag, które my jako przedstawiciele biznesu i środowisk społecznych kierowaliśmy z prośbą, z apelem o to, ażeby Droga Czerwona została uwzględniona w projekcie budowy dróg krajowych i autostrad z planem wykonania do 2030 r. Byliśmy jednak nieustannie zbywani. W tym przypadku nie ukrywam, że z wielkim entuzjazmem i z wielką nadzieją przysłuchiwałem się przedstawicielom Ministerstwa Obrony Narodowej, którzy jednoznacznie i w sposób niepodlegający wątpliwościom określili, że tak naprawdę Droga Czerwona razem z Estakadą Kwiatkowskiego powinny być realizowane równolegle, i to nie w tak odległym horyzoncie czasowym, tylko tu i teraz. A więc będziemy kibicować, dlatego że widzimy, że jako biznes, jako społeczeństwo, jako lokalna społeczność mamy w tym momencie niespodziewanych sojuszników. Więcej kwestii nie będę poruszać, ponieważ mój przedmówca, pan Jan Jarmakowski przytoczył już lwią część, więc nie chcę ich powielać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan doradca chce coś dodać.

Doradca ministra obrony narodowej, przewodniczący Zespołu do spraw opracowania raportu w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe Maciej Samsonowicz:

Chciałem podziękować za ten głos i od razu zaznaczyć, że pani prezydent Kosiorek jest jednym z najaktywniejszych samorządowców. Kwestie dotyczące remontu zarówno Estakady Kwiatkowskiego, jak i Drogi Czerwonej wielokrotnie były poruszane w różnych pismach, na spotkaniach. Trafiło do nas także pismo z 7 stycznia 2025r. skierowane do ministra obrony narodowej z prośbą o wskazanie, o rekomendację do finansowania ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Były tam dokładne wyliczenia oraz warianty. Również tym pismem posiłkowaliśmy się wnosząc o zabezpieczenie środków do ministra finansów w interesujących wojsko parametrach. Dziękuję.

Pełnomocnik burmistrza do spraw projektów strategicznych i obsługi inwestora w Urzędzie Miasta Rumia, członek Zespołu do spraw Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich Jarosław Podsiadło:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni panowie ministrowie, Jarosław Podsiadło. Reprezentuję samorząd. Jestem tutaj jako przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich, a także przedstawiciel zespołu infrastruktury Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

To, co chciałbym powiedzieć, to na wstępie chciałbym bardzo podziękować za to, że po raz pierwszy samorząd jest dopuszczony do głosu. Drodzy państwo, my jako samorządowcy, ja osobiście jestem zaangażowany w działania na rzecz budowy Drogi Czerwonej od 2015 r., a nasze koleżanki i koledzy, jak między innymi pani prezes portu, wcześniej wiceprezydent miasta Gdyni, dużo, dużo dłużej. Obecne władze miasta Gdyni, o czym powiedział pan doradca, również są w to zaangażowane. W tej chwili może podeprę się pewnymi danymi, które wynikają z naszej korespondencji z różnymi resortami. Na wstępie przywołam tutaj 2019 r. i Ministerstwo Obrony Narodowej. Drodzy państwo, odpowiedź, którą otrzymaliśmy jako miasto Rumia była następującej treści: „Droga Czerwona nie może być obronna, bo jej nie ma”. Wskazano nam, że mamy sięgać po środki z Funduszu Dróg Samorządowych, jakies tam różne możliwości szukania rozwiązań, ponieważ to jest nasza rola jako samorządu. Ok, przyjeśliśmy to z pokorą, ale działaliśmy dalej.

W tym samym roku, wspólnie z ówczesnym zarządem Morskiego Portu Gdynia, a także z miastem Gdynia, powiatem puckim i powiatem wejherowskim, wystąpiliśmy za pośrednictwem firmy T-PLAN do Komisji Europejskiej o aktualizację sieci zapisów dotyczących sieci TEN-T. Udało nam się to zrobić. Nasza radość jednak nie trwała długo, dlatego że kolejna aktualizacja wyrzuciła północno-zachodni dostęp do portu Gdynia z aktualizacji. Nie wiem, trudno mi sobie wyobrazić dlaczego, skoro mówimy o sieci TEN-T, mówimy o bardzo strategicznych elementach dla naszego rozwoju i gospodarczego, i obronnego, o czym tak jak wspomniałem, mówiliśmy już w 2019 r. Jedynym przedstawicielem strony rządowej był dowódca Rodzajów Sił Zbrojnych, który w 2021 r. wskazał w naszej korespondencji, że Droga Czerwona i Via Maris, czyli podejście na północ, są to drogi kluczowe dla obronności naszego kraju. Było to jedyne pozytywne działanie, pozytywny odzew ze strony ówczesnie rządzących. Drodzy państwo, dialog trwa tak naprawdę od 1997 r. Wtedy po raz pierwszy zaczęto mówić po roku 1989, 1990 o Drodze Czerwonej. A więc trwa to już blisko 30 lat, za chwileczkę będziemy mieli trzydziestą rodzinę.

Na koniec tylko jedna rzecz. Mówimy tu wszyscy o finansowaniu, o ustawie o polskich portach i przystaniach morskich. Rzeczywiście w art. 19 są tam pięknie rozpisane cyfry. Ale musimy pamiętać o tym, że pierwsze pieniądze miały popłynąć w roku 2020. Do roku 2022 nikt nawet nie mówił o jakichkolwiek działaniach wynikających z zapisów tej ustawy. Do roku 2020 miało być wydanych dwadzieścia kilka milionów złotych. Podejrzewam, że to jest ta kwota, która została zabezpieczona. Ale dalej czytamy też, że pieniądze zostaną uruchomione wtedy, kiedy zostanie wydana pierwsza złotówka. Pierwsza złotówka miała być wydana w 2020 r., ale nie została wydana. Drodzy państwo, umowa na budowę Drogi Czerwonej, na wykonanie studium, o którym tutaj dzisiaj mówimy, została podpisana pół roku, a nawet więcej, osiem miesięcy po wybuchu pełnoskalowej wojny na Ukrainie. Dzisiaj jesteśmy w takiej oto sytuacji, że my wszyscy zastanawiamy się, budować, nie budować, a nie dalej jak wczoraj, przedwczoraj usłyszeliśmy zarówno od przedstawicieli naszego rządu, za co bardzo dziękuję, a także od przedstawicieli innych państw, w tym Francji, Ukrainy, jak bardzo ważne jest bezpieczeństwo i infrastruktura. Wybrzmiało to jednym głosem w Mikołajkach.

Chciałbym ze swojej strony bardzo podziękować za wszelkie działania. Dostrzegają to samorządy. Dzisiaj samorząd województwa pomorskiego jest już po przyjęciu uchwały w sprawie wsparcia. Zadeklarował wsparcie właśnie dla działań na rzecz budowy Drogi Czerwonej i Via Maris, a także Via Pomerania, o której tutaj dzisiaj nie mówimy. To samo uczyniły już powiaty, powiat słupski, idąc od zachodu, powiat wejherowski, powiat pucki. Drodzy państwo, na tę chwilę mamy poparcie około 2,5 mln naszych obywateli. Oni wszyscy, przedstawiciele sejmiku wojewódzkiego są reprezentantami takiej właśnie liczby mieszkańców naszego kraju, a uchwała została przyjęta jednogłośnie, nie było żadnych głosów sprzeciwu. Jeszcze raz bardzo dziękuję. Myślę, że też warto się nad tym zastanowić. Nie będę tu przytaczał wszystkich pism, ale one nie napawały nas w tamtym czasie wielkim optymizmem, raczej oddalano, kazano nam szukać pieniędzy na coś, co dla nas było oczywiste, że jest to bezpieczeństwo naszego kraju. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo, chociaż moja uwaga jest taka, że nie uważam, żebym reprezentował połowę województwa pomorskiego. Jest to pewne uproszczenie, że politycy reprezentują wszystkich. Bardzo proszę.

Członek zarządu Rady Interestantów Portu Gdańsk Paweł Zastawny:

Paweł Zastawny. Rada Interestantów Portu w Gdańsku i w Gdyni.

Chciałbym powiedzieć o dostępie kolejowym. Pani prezes mówiła o kluczowym znaczeniu dostępu kolejowego ze względu na konieczność bycia konkurencyjnym, jak również realizacji celów środowiskowych, które stawia sobie Unia Europejska. Kolej w tym przypadku odgrywa bardzo duże znaczenie. Natomiast Rada Interestantów Portu Gdańsk dostała propozycję nowej taryfy opłat portowych, w której przewidywane jest wprowadzenie opłaty kolejowej za dostęp kolejowy. Dostęp kolejowy to nie tylko sieć PLK, ale również tory, które znajdują się na terenie portu. Apeluję, żeby takiej opłaty nie wprowadzać, ewentualnie wprowadzić ją dużo mniejszą. Jest po pierwsza rzecz. Wydaje się nam, że 5,70 zł od wagonu od godziny to jest 5,70 zł. Wszyscy patrzą na to w taki sposób, że jest to mało, że jest to niska cena. Tak się

wydaje. Natomiast jak zaczniemy liczyć, ile pociąg stoi pod załadunkiem, a następnie ile ton jest w stanie załadować na wagon, to wychodzi nam, że wzrośnie nam cena przeładunku. Chociaż opłata jest skierowana do przewoźników kolejowych, ale na koniec klient patrzy na sumę, którą musi zapłacić za dostarczenie swojego towaru do siebie. Naszym zdaniem podróży to przeładunek w porcie w Gdańsku od 1,80 zł do 5 zł. A więc apel, żeby zdecydowanie zmniejszyć tę opłatę, a po drugie, żeby równo stosować ją do wszystkich podmiotów, ponieważ w propozycji taryfy widzę, po pierwsze, nierówne opłaty, a też niektóre obszary są w ogóle zwolnione z płacenia. Wydaje mi się, że jest to niezgodne z zasadą konkurencyjności operatorów portowych. To operatorzy portowi przeładowują, a nie zarządy portów. Na koniec mówimy o przetrzucaniu towarów na kolej, natomiast wprowadzenie opłaty na kolej, a niewprowadzanie jej na samochody powoduje tylko jedno, że coraz więcej klientów będzie przyjeżdżało samochodami z towarem bądź po towar. Będzie się to kłóciło z realizacją celów środowiskowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Pan minister czy pani prezes jest w stanie odpowiedzieć odnośnie do opłat?

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Pyć:

Jeżeli mogę, bardzo chętnie się odniosę. Mogę się odnieść w długi sposób i zajmie nam to dużo czasu, mogę się odnieść w krótki sposób, co zajmie nam zdecydowanie mniej czasu. Niezależnie od wszystkiego bardzo doceniamy w porcie Gdańsk współpracę z Radą Interessantów Portu Gdańsk. Zapraszamy do nas na rozmowy w większym gronie, nie tylko jednego operatora, kontrahenta. Jesteśmy otwarci na rozmowy. Natomiast jasno chciałabym podkreślić, że niepobieranie opłat portowych, w tym za dostęp do dróg kolejowych, może być potraktowane jako nieuzasadnione stosowanie pomocy publicznej. Dlaczego? Dlatego że zmieniło się prawo. Uchylono istniejący wcześniej w art. 36e ustawy o transporcie kolejowym przepis o niestosowaniu przepisów ust. 1 i 2 tego artykułu do infrastruktury portowej, co zaznacza, że w zakresie określonym ustawą o transporcie kolejowym zarząd portu lub działający w jego imieniu operator obiektu infrastruktury usługowej – jest to bardzo ważne pojęcie w ustawie – oczywiście kolejowej powinien realizować działania określone właśnie w tych ustępach, czyli określić, inaczej stosować opłaty i określić ich wysokość, ustalić opłaty w wysokości nieprzekraczającej kosztów udostępnienia obiektów ponoszonych przez operatora, powiększonych o rozsądny zysk do 10% w skali roku. Oczywiście wiąże się to z zapewnieniem rentowności eksploatacji infrastruktury kolejowej, która jest składową infrastrukturą portowej.

Teraz to, co jest bardzo ważne. Nie będę już omawiać tego, co to jest obiekt infrastruktury usługowej, jak w ogóle zmieniła się siatka pojęciowa. Mamy pewną kalkulację, którą przyjeśliśmy, mamy metodologię. Wiąże się z tym podział kosztów na infrastrukturę dostępową i infrastrukturę pozostałą w podziale na obiekty infrastruktury usługowej i różne nabrzeża, których dotyczą stawki, wielkości stawek. Gdzieniegdzie jest to 5,77 zł, a w innych miejscach jest to 1,45 zł. Jest to zupełnie inna skala

Natomiast jak skalkulowaliśmy stawki? Stawki kolejowe skalkulowaliśmy w oparciu o zidentyfikowane koszty oraz wskaźnik wykorzystania danej infrastruktury. W związku z wprowadzeniem systemu IT INTENSE Platform od 1 stycznia 2022 r. dostępne były dane umożliwiające selekcję kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej. Zostały one wygenerowane. W celu określenia wskaźnika eksploatacji danej infrastruktury kolejowej z systemu IT wygenerowano raport, który nam posłużył, wagonów obsługiwanych w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 22 lipca 2024 r. Dane dotyczyły wagonów, które zostały obsługiwane w tym okresie, a które poruszały się po wyznaczonej infrastrukturze kolejowej w związku z przeładunkiem na terenie portu Gdańsk. Skalkulowanie stawek wymagało oczywiście zidentyfikowania kosztów dla poszczególnych torów w celu spełnienia ustawowych założeń. Tym samym koszty eksploatacyjne oczywiście zostały przypisane do danej infrastruktury kolejowej portu Gdańsk w oparciu o wydzielone koszty utrzymania i eksploatacji układu torowego określonego pomiędzy granicą z PKP PLK. ZMPG przede wszystkim miał swoją rolę do odegrania, jeżeli chodzi o podział na tory dojazdowe do bocznic kolejowych i tory kolejowe znajdujące się na bocznicach kolejowych.

Koszty, co jest dosyć ważne, które uwzględniono w stawkach kolejowych, są to koszty dotyczące utrzymania dokumentacji technicznej, bieżącego utrzymania eksploatacyjnego,

remontów planowych i awaryjnych, kontroli okresowych, prowadzenia ksiąg obiektów, amortyzacji infrastruktury kolejowej, instalacji regulaminowej radiołączności kolejowej, zapewnienia uprawnionego personelu sterującego ruchem kolejowym, przy czym proszę zwrócić uwagę, że nie są to wszystkie koszty, które ponosi ZMPG. W procesie wyliczania stawki kolejowej nie uwzględniono wszystkich kosztów eksploatacji systemu, który nadzoruje ZMPG SA. Wyłączono tutaj kwestie pracowników, którzy otwierają bramy. Mamy nadzieję, że kiedyś wszystko będzie elektroniczne. Są to wszyscy pracownicy podporządkowani do obsługi układu torowego. Ponadto chodzi o koszty wydziału transportu kolejowego ZMPG mierzonego z narzutem, koszty zarządu proporcjonalnie podporządkowanego tej części infrastruktury kolejowej. Zostawiam już detale, chociaż można by było dużo mówić na ten temat.

Natomiast musimy mieć na uwadze załącznik nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, skąd jasno wynika, iż dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w obiektach infrastruktury usługowej, jakimi są terminal towarowy i infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych. Nie jesteśmy pierwszym podmiotem, który wprowadził takie stawki. Takie stawki zostały już wcześniej wprowadzone. Takie stawki wprowadziła Grupa Azoty Kolarz sp. z o.o. Zakłady „Police” w 2018 r.

Chciałabym powiedzieć, że po to, żebyśmy mogli się rozwijać, żebyśmy mogli rozwijać infrastrukturę, żebyśmy mogli zapewnić funkcjonalność i dobry standard infrastruktury, żebyśmy nie zostali w jakikolwiek sposób pociągnięci do odpowiedzialności za udzielanie pomocy publicznej, do taryfy naszych opłat portowych wprowadziliśmy projekt właśnie takiej stawki kolejowej. Jeszcze nie możemy powiedzieć, w jaki sposób zafunkcjonuje, dlatego że wejście w życie od 1 kwietnia.

Tak to wygląda. Jesteśmy otwarci na konsultacje. Z częścią naszych kontrahentów konsultowaliśmy kwestię opłaty, rozmawialiśmy również na ten temat z Radą Interessantów – czy interesariuszy? – Portu Gdańsk. Są stare nazwy, jak patrzę na pana Pawła, to widzę książkę o Radzie Interessariuszy Portu Gdynia. Są tam fajne stare zdjęcia jeszcze sprzed II wojny światowej. Duża działalność. Fajnie, żeby nasza Rada Interessantów Portu Gdańsk również wydała publikację na temat swojej działalności. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani prezes. Rozumiem, że pani prezes Gruszecka-Spychała chciała coś uzupełnić.

Wiceprezes zarządu do spraw finansów i zarządzania aktywami Morskiego Portu Gdynia SA Katarzyna Gruszecka-Spychała:

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Chciałabym jeszcze odpowiedzieć na jedno pytanie, które dotąd nie znalazło odpowiedzi, a zadała je pani poseł Arciszewska-Mielewczyk. Dotyczyło koordynacji harmonogramów z zakresu Drogi Czerwonej i portu zewnętrznego. Chciałabym na początek zrobić jedno zastrzeżenie, żeby ktoś mnie źle nie zrozumiał. Oczywiście uważam, że Droga Czerwona jest potrzebna od bardzo wielu lat, powinna była powstać dawno temu, jej brak dzisiaj jest problemem dla portu. Natomiast odpowiadając na pytanie, jeżeli istotnie zrealizujemy harmonogram do roku 2030, tak jak podawano w ostatnich zapowiedziach, to jesteśmy w stanie zgrać harmonogramy. Biorąc pod uwagę, że obecnie trwa postępowanie na wybór partnera prywatnego, wydaje się, że ma to kluczowe znaczenie, żeby deklaracje, które słyszeliśmy na razie ustnie, znalazły również jakieś potwierdzenie w dokumentach, ponieważ partnerzy, a wszystkie konsorcja są zagraniczne, tak jak wskazał pan Jan Jarmakowski, szukają potwierdzenia w dokumentach. A zatem to, żeby znalazło się to poza wypowiedziami słownymi, w moim przekonaniu będzie wystarczające. Jeszcze raz podkreślam, nie uważam, że to dobrze, że drogi dzisiaj nie ma. Osobiście zajmuję się nią od kilkunastu lat. Już wtedy powinna powstać. Zarazem dzisiaj marnowanie czasu na przerzucanie się odpowiedzialnością za to, kto do tego doprowadził, jest bez sensu. Trzeba skupić się na tym, żeby w roku 2030 zgrać harmonogramy dotyczące portu zewnętrznego i Drogi Czerwonej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani prezes. Jeszcze dopytam, czy przy specustawach też powstaje projekt założeń czy nie.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, na razie rozmawiamy z Komitetem do Spraw Europejskich na temat tego, czy przepisy te możemy wdrożyć w polskim systemie prawnym...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

... żeby zlikwidować zagrożenia. Jest to świeża sprawa. Dosłownie kilka, kilkanaście dni temu spotkaliśmy się w KPRM-ie. Rozmawiamy na ten temat. Czekamy w tej chwili na rozstrzygnięcie, którą ścieżką będziemy iść.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dopytam inaczej, kiedy możemy państwa zapytać odnośnie do powstania takiego czy innego projektu ustawy.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie potrafię wskazać precyzyjnej daty, natomiast proszę mi wierzyć, że w tej chwili naprawdę intensywnie pracujemy nad tym, żeby zastosować któreś z tych rozwiązań. Wobec tego myślę, że to nie będzie jakiś odległy czas.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Jak już powstanie projekt bądź też zdecydujecie się państwo na wybór takiej czy innej ścieżki albo jak już będziecie mieć wyniki konsultacji z Komisją Europejską, poproszę, żeby wysłać te informacje do Komisji.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Oczywiście. Myślę, że będzie to informacja przekazana także publicznie, ponieważ temat jest ważki.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Czy w tym punkcie jeszcze ktoś chciałby zabrać głos?

Pełnomocnik burmistrza do spraw projektów strategicznych i obsługi inwestora w Urzędzie Miasta Rumia, członek Zespołu do spraw Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich Jarosław Podsiadło:

Gwoli uzupełnienia odnośnie do tego, co powiedziała pani prezes Katarzyna Gruszecka-Spychała, rzeczywiście dzisiaj harmonogram jest podstawą, nie tylko dlatego że chodzi o bezpieczeństwo, ale też patrząc już z typowo ekonomicznego punktu. W roku 2017 koszt budowy Drogi Czerwonej to 800 mln zł, w roku 2018 koszt budowy Drogi Czerwonej to 1,2 mld zł, w roku 2019 to 2 mld zł, a dzisiaj 4,5 mld zł. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, dziękuję wszystkim za punkt pierwszy. Nie wiem, kto z państwa jest zainteresowany, żeby posłuchać też punktu drugiego. Panowie ministrowie zostawiają nas? Dziękuję, panowie ministrowie. Dziękuję państwu.

Przechodzimy do punktu drugiego. Droży państwo, punkt drugi to informacja na temat ratyfikacji przez Polskę Porozumienia w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, dotyczącego ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową, podpisanego 22 września 2023 r. w Nowym Jorku. Jest to kontynuacja naszego posiedzenia sprzed jakiegoś roku, jak sądzę. Droży państwo, może poczekajmy chwilkę, aż państwo się stąd wyprawia. Szanowni państwo, czy mógłbym prosić o przeniesienie rozmów poza salę? Posiedzenie Komisji jeszcze trwa.

Droży państwo, wyjaśnię, dlaczego wracamy do tego wątku. Jest to pokaźna umowa, która była przygotowywana przez x lat, raczej przez dekady niż naście lat. W zeszłym roku, kiedy podejmowaliśmy ten temat, ze strony aktualnego rządu polskiego padły pewne deklaracje odnośnie do tego, że będą starania, żeby ratyfikować umowę w czasie naszej prezydencji w Unii Europejskiej. Miałoby się to dokonać w taki sposób, że wszyscy naraz to ratyfikują. Miało to być pokazanie pewnej siły sprawczej naszej polskiej dyplomacji, pokazanie,

że w sprawie związanej z gospodarką morską i nauką na morzu w pewien sposób dyktujemy warunki czy przewodzimy. Ale jak do tej pory ani widu, ani słychu, panie dyrektorze, jeżeli chodzi o ostateczne rozwiązanie tej kwestii. W związku z tym wracamy do niej, ponieważ nasza prezydencja niedługo się skończy, a sprawa, jak mi się wydaje, chyba że pan dyrektor poinformuje mnie inaczej, nie posuwa się do przodu. Bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych
Juliusz Juchniewicz:**

Juliusz Juchniewicz. Zastępca dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego MSZ.

Na wstępie chciałbym przeprosić w imieniu pana ministra Bartoszewskiego za jego nieobecność na dzisiejszym posiedzeniu. Miał inne zobowiązania. W związku z tym zostałem pisemnie upoważniony do reprezentowania MSZ-u na dzisiejszym posiedzeniu Komisji.

Uzupełniając to, co powiedział pan przewodniczący oraz wypowiedzi ministra Bartoszewskiego i ministra Szejny sprzed roku na temat stanu ratyfikacji, chciałbym państwa poinformować, że w minionym roku zmieniła się polityka w ramach Unii Europejskiej. Nie ma już jednolitego stanowiska pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej w tym zakresie. Rzeczywiście w ubiegłym roku były plany, żeby podczas polskiej prezydencji, czyli w maju, czerwcu tego roku doszło do zbiorowego składania dokumentów ratyfikacyjnych przez państwa członkowskie Unii Europejskiej, jednakże już wiemy, że to nie będzie miało miejsca ze względu na to, że z jednolitej polityki unijnej wyłamały się Francja i Hiszpania, które złożyły dokumenty ratyfikacyjne w lutym tego roku, nie czekając na resztę. Co więcej, państwa unijne podzieliły się na kilka grup. Są państwa, które są zainteresowane ratyfikacją i podkreślają to na forum Unii Europejskiej. Są też państwa, które informują, że trwają dodatkowe analizy i dodatkowe badania postanowień konwencji. Są także państwa, które nie wyrażają stanowiska, to znaczy, zakładają, że ratyfikują, ale nie są w stanie podać żadnego konkretnego terminu, czy to będzie ten rok czy rok przyszły. W każdym razie to, co w ubiegłym roku wydawało się realne, czyli wspólna polityka unijna zmierzająca do wspólnego złożenia dokumentów ratyfikacyjnych przez państwa członkowskie w tym samym terminie, wiemy już, że w tym momencie jest nierealna.

Chciałbym też zwrócić uwagę państwa, że umowa jest umową wielosektorową. To znaczy, że po to, żeby skutecznie wykonywać ją w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej, nie wystarczy sam MSZ i jego dobra wola. Zgodnie z ustawą o działach administracji rządowej z 1997 r., umowa musi być wykonywana, oczywiście po jej uprzednim ratyfikowaniu przez Polskę i wejściu w życie, przez kilka resortów, czyli MSZ, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Ministerstwo Infrastruktury, którego przedstawiciele właśnie opuścili salę, chociaż akurat ich udział przydałby się w dzisiejszym posiedzeniu, jednocześnie też Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Prawda jest taka, że MSZ jest resortem najmniej właściwym do wykonywania konwencji, bowiem tylko niewielki zakres konwencji tak naprawdę pozostaje w kompetencjach ministra spraw zagranicznych, oczywiście biorąc pod uwagę ustawę o działach administracji rządowej. MSZ od ponad roku próbuje przekonać resorty, które tutaj wymieniałem, do zaangażowania się w procedurę ratyfikacyjną.

Prawda jest taka, że w uchwale Rady Ministrów wyrażającej zgodę na ratyfikację, Rada Ministrów wskazuje resorty, które będą daną umowę międzynarodową wykonywać w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej. Jednocześnie upoważnia też tych ministrów do reprezentowania rządu w toku prac parlamentarnych nad projektem ustawy w sprawie ratyfikacji danej umowy międzynarodowej. Na dzień dzisiejszy nie mamy zgody tych resortów, o których mówiłem, do reprezentowania rządu w toku prac parlamentarnych, a w następstwie również do wykonywania umowy w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej. Mogę państwa zapewnić, że trwają w tej sprawie konsultacje z resortami na różnych szczeblach, również na szczeblach wiceministrów. Na razie jasnej deklaracji ze strony tychże resortów, niestety, nie mamy.

Chciałbym jeszcze państwa poinformować à propos stanowiska państw członkowskich Unii Europejskiej i zmiany tego stanowiska w porównaniu z ubiegłym rokiem. Państwa członkowskie, w tym również Polska, czekają na efekty prac Komisji Europejskiej, która obecnie pracuje nad aktami prawnymi, które będą implementować umowę do unijnego porządku prawnego. Akty te przede wszystkim będą dotyczyć problematyki środowiskowej. Tak jak właśnie wskazałem, brak woli co najmniej pięciu resortów do współpracy podczas ratyfikacji

umowy, a szczególnie brak zgody na obecnym etapie Ministerstwa Klimatu i Środowiska powoduje, że procedury ratyfikacyjne umowy w Polsce nie zostały wszczęte.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, przyznam, że sytuacja zmieniała się diametralnie w stosunku do tego, co było rok temu. Rok temu minister Bartoszewski raczej mówił w takim tonie, że wszystko jest dogadane w rządzie i że jest to kwestia czasu. Poza tym wynika to samo przez się, że jest dogadane, bądź przynajmniej było dogadane, skoro plan był taki, żeby to pod przewodnictwem Polski doszło do ratyfikacji. Teraz słyszymy, że nie tylko jest tak, że inne państwa już się wyłamały z tego, żeby zrobić to w jednym czasie, ale w polskim rządzie nie ma stanowiska co do tego, czy to ratyfikować czy nie.

Zastępca dyrektora departamentu MSZ Juliusz Juchniewicz:

Z tego co pamiętam, minister Bartoszewski rok temu raczej mówił o pełnej zgodzie w ramach państw członkowskich Unii Europejskiej i planowanym wspólnym złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych, natomiast jak właśnie państwa poinformowałem, wiemy, że to się nie wydarzy. Natomiast co do sytuacji w ramach rządu, tak jak powiedziałem przed chwilą, państwa członkowskie Unii Europejskiej czekają na efekt prac Komisji Europejskiej dotyczących implementacji umowy do aktów prawa unijnego. Resorty oczywiście zostaną o tym poinformowane, dlatego że to one będą odpowiedzialne za implementowanie w Polsce efektów pracy Komisji. Rok temu była zupełnie inna sytuacja i faktyczna, i polityczna, i prawna. Minister Bartoszewski też nie dysponował wiedzą, którą ja dzisiaj państwu przekazuję. Przede wszystkim zmiana nastawienia państw członkowskich Unii Europejskiej i samej Unii Europejskiej spowodowała niepodjęcie pewnych działań po stronie polskiej, ale nie z powodu winy rządu, tylko z powodu działań Komisji Europejskiej podkreślanych na każdym posiedzeniu grupy COMAR. Jest to grupa do spraw prawa morza funkcjonująca w ramach Unii Europejskiej. Sytuacja sprzed roku, o której wypowiadał się minister Bartoszewski, jest już nierealna.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, pozwolę sobie nie zgodzić się w takim zakresie, kiedy mówi pan, że to tylko jest kwestia tego, że Komisja Europejska zmieniła swoją wizję działania. Jeżeli rok temu panowie publicznie nas zapewniliście, że będziemy chcieli wspólnie złożyć dokumenty jako wszystkie państwa Unii Europejskiej w czasie naszej prezydencji, to przecież oczywiste jest, że założenie w rządzie było takie, że wszystkie ministerstwa to akceptują. Przecież proponowane przepisy nie zmieniły się ani o jeden przecinek, a teraz pan dyrektor powiedział, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska jest przeciwne ratyfikowaniu tego.

Zastępca dyrektora departamentu MSZ Juliusz Juchniewicz:

Nie powiedziałem, że jest przeciwne, tylko że na razie nie jest gotowe do współpracy z Ministerstwem Spraw Zagranicznych w celu wsparcia w czasie procedury ratyfikacyjnej z powodu oczekiwania na decyzję Komisji Europejskiej. Nie użyłem określenia, że resorty są negatywnie nastawione. Chciałbym to sprostować. Nie ma sytuacji, że resorty są negatywnie nastawione do ratyfikacji, tylko pojawił się problem dotyczący współpracy i wykonywania umowy ze względu na jej wielosektorowość.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, staram się to logicznie zrozumieć. Z jednej strony Francja i Hiszpania już to zrobiły, więc oni nie widzą problemu, nie czekają na Komisję. My niby byliśmy gotowi w tym roku też to zrobić, zaprosić wszystkich do zrobienia tego wspólnie, ale jednak nie, dlatego że jednak musimy czekać na Komisję inaczej niż Francja i Hiszpania.

Zastępca dyrektora departamentu MSZ Juliusz Juchniewicz:

Nie mogę komentować polityki zagranicznej i zewnętrznej Francji czy Hiszpanii.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jaki jest wpływ Komisji Europejskiej na to, czy Polska chce ratyfikować jakąś umowę albo nie chce jej ratyfikować?

Zastępca dyrektora departamentu MSZ Juliusz Juchniewicz:

Panie przewodniczący, Unia Europejska również podpisała porozumienie 20 września 2023 r. razem z państwami członkowskimi. Umowa ta jest umową specyficzną. Jest to tak zwana umowa mieszana. Jest to umowa, która jest wykonywana wspólnie przez państwa członkowskie oraz przez Unię Europejską jako organizację międzynarodową ze względu na kompetencje dzielone. W przypadku większości umów międzynarodowych... Na przykład chociażby wczoraj na wspólnym posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z Komisją Spraw Zagranicznych i Komisją Polityki Społecznej i Rodziny posłowie jednogłośnie przegłosowali poprawki do Konwencji o pracy na morzu. To również jest umowa wielostronna, jednakże jest to umowa, która nie należy do kompetencji wyłącznej Unii Europejskiej, w związku z czym państwa strony, w tym Polska, ze względu na to, że są państwami członkowskimi Międzynarodowej Organizacji Pracy, samodzielnie decydują, czy chcą związać się kolejnymi poprawkami do konwencji czy też nie, bez oglądania się na Unię Europejską. Natomiast w przypadku porozumienia BBNJ, gdyż tak fachowo nazywa się umowa, która jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, państwa członkowskie i Unia Europejska współpracują, również wtedy, jak umowa wejdzie w życie. Oczywiście po jej uprzednim ratyfikowaniu przez wszystkie państwa członkowskie oraz Unię Europejską, część jej postanowień będzie wykonywana wspólnie, a nie samodzielnie przez państwa członkowskie. Francja i Hiszpania dopiero złożyły dokumenty ratyfikacyjne. Konwencja jeszcze nie weszła w życie.

Chciałbym też zwrócić państwa uwagę, że od podpisania konwencji minęło półtora roku czyli 18 miesięcy. Do tej pory zaledwie 18 państw świata złożyło dokumenty ratyfikacyjne u depozytariusza czyli u Sekretarza Generalnego ONZ, w tym te dwa państwa unijne, które państwu wskazałem. Statystycznie jedno państwo miesięcznie składa dokument ratyfikacyjny, co świadczy o tym, że również wśród państw, którą podpisały konwencję, zmienia się nastawienie. Były optymistyczne założenia, że konwencja jest w stanie wejść w życie po dwóch, trzech latach od podpisania ze względu na to, że żeby weszła w życie, konieczne jest złożenie 60 dokumentów ratyfikacyjnych, jednakże teraz wszystko wskazuje na to, że do takiej sytuacji nie dojdzie. Nie tylko państwa członkowskie Unii Europejskiej mają pewne wątpliwości.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Słucham panią poseł.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam wrażenie, że trochę kręcimy się w kółko. Proste pytanie, dlaczego Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie jest gotowe. Z czego to wynika? Czy chodzi o koszty, udział w pracach międzynarodowych gremiów? Jakie są merytoryczne przesłanki nieprzygotowania naszego ministerstwa? Jakie są merytoryczne przesłanki w ogóle w wymiarze międzypaństwowym, że nie ma chęci ratyfikowania albo zakończenia procedury?

Zastępca dyrektora departamentu MSZ Juliusz Juchniewicz:

Jeżeli chodzi o Ministerstwo Klimatu i Środowiska, mam sugestię dla pana przewodniczącego, żeby może na kolejne posiedzenie dotyczące umowy doprosić również przedstawicieli przynajmniej dwóch resortów, to znaczy ministra klimatu i środowiska oraz ministra infrastruktury, którzy z pewnością przedstawia państwu dużo szerszą ekspertyzę. Z naszych kontaktów roboczych z Ministerstwem Klimatu i Środowiska wynika, że problemem nie są kwestie finansowe, czyli płacenia składki członkowskiej. MSZ nawet deklarował, że jest w stanie płacić ją samodzielnie jako resort, czyli nie obciążać resortów dodatkowymi kosztami. A więc paradoksalnie w tej sprawie problemem nie są pieniądze, co z reguły jest źródłem problemów dotyczących innych umów międzynarodowych, tylko to, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska cały czas podkreśla, że jest stroną kilkunastu, jak nie kilkudziesięciu umów wielostronnych, oczywiście reprezentujących Rzeczpospolitą Polską w ramach bycia stroną umów. Zastanawiają się, czy jest im potrzebna kolejna umowa międzynarodowa. Ich zdaniem mają już tyle umów do wykonywania, że... Takie argumenty słyszymy na różnych szczeblach.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Stąd moje pytanie. Nie chodzi mi o składkę członkowską. Jakie są obowiązki potem w momencie realizowania? Być może ministerstwo się tego przestraszyło albo są tam jakieś

kwestie, których nie chcieliby robić, wykonywać, współpracować, nie wiem. Nie chodzi o samą składkę, tylko później o pracę czy współpracę.

Zastępca dyrektora departamentu MSZ Juliusz Juchniewicz:

Nie znam szczegółów. Powtarzam to, co mówią nam przedstawiciele Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, wydaje mi się, że zmienił pan wersję. Przed chwilą mówił pan, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska czeka na ratyfikację przez Unię Europejską i dlatego tego nie akceptuje. Teraz powiedział pan wprost, że w ogóle zastanawiają się, czy chcą w tym być.

Zastępca dyrektora departamentu MSZ Juliusz Juchniewicz:

Oczekiwanie na decyzję Komisji to jedna rzecz, ale analizy co do sytuacji, jak umowa będzie wykonywana, kiedy Rzeczpospolita Polska stanie się jej stroną, to zupełnie inna historia. Za każdym razem przed ratyfikacją jakiegokolwiek umowy międzynarodowej zarówno dwustronnej, jak i wielostronnej ministerstwo albo ministerstwa właściwe do jej wykonywania muszą przeprowadzić analizę, jak to będzie wyglądało, kiedy strona stanie się już stroną umowy. Polityka Unii Europejskiej, o której wspominałem i oczekiwanie resortu na prace Komisji, to jest jedna sprawa. Natomiast kwestia wykonywania umowy i dodatkowych obowiązków nakładanych na resorty, które miałyby ją wykonywać, nie tylko Ministerstwo Klimatu i Środowiska, ale też i inne, to jest druga historia. Krótko mówiąc, jest to administracja rządowa. Panie przewodniczący, pewnych rzeczy nie przeskoczmy.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Widzimy, jak wszystko można utopić w morzu słów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, rozumiem, że ma pan tutaj trudną rolę, ale niech pan spojrzysz naszymi oczami. Mamy kontrolować rząd. Rok temu był minister Bartoszewski, który mówił, że wszystko jest... Jeszcze wcześniej był też minister Szejna, nie, najpierw był minister Bartoszewski, a potem był minister Szejna, ponieważ zrobiliśmy dwa posiedzenia. Na pierwszym minister Szejna zupełnie nie był przygotowany do tematu, nie miał pojęcia, o co chodzi, potem przyszedł i miał już troszeczkę większe pojęcie. Jeszcze był minister Bartoszewski. Wszystko miało być dogadane. Jak mówię, miała być kwestia tego, że wszystko wiadomo, wszystko ok., warto wchodzić i ratyfikować, a teraz pan, panie dyrektorze, mówi, że potrzebna jest jeszcze analiza ze strony Ministerstwa Klimatu i Środowiska, czy warto w to wchodzić. Przyzna pan, że są to zupełnie odmienne stanowiska od tego, co było rok temu. Po prostu nie rozumiem dlaczego. Ja tego nie rozumiem. Ja nie mówię, czy wchodzić w umowę czy nie. Mieliśmy dyskusję, ale umowa jest napisana niesamowicie specjalistycznym językiem, bardziej dla naukowców niż dla polityków. Niemniej wtedy państwo mówiliście, że trzeba to robić pod polską prezydencją, a teraz słyszę, że potrzebne są analizy, czy warto to robić czy nie. Dla mnie jest to niezrozumiałe. Pan Karczewski chciał zabrać głos.

Prezes Centrum Afryki, Karaibów i Pacyfiku Jacek Karczewski:

Jacek Karczewski. Prezes Centrum Afryki, Karaibów i Pacyfiku.

Ponieważ już trzeci raz mam przyjemność i zaszczyt wypowiadać się na posiedzeniu Komisji, więc będę starał się nie powtarzać tego, co mówiłem na poprzednich posiedzeniach. Chciałbym tylko powiedzieć, że na pewno na drugim posiedzeniu, kiedy był obecny minister Bartoszewski, byli również obecni przedstawiciele Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwa Infrastruktury, gdyż siedzieli obok mnie i rozmawiałem z nimi. A więc wiedzą o temacie.

Chciałbym w związku z tym powiedzieć o kilku innych sprawach. Po pierwsze, temat związany z porozumieniem funkcjonuje na forum ONZ od 1999 r., kiedy w listopadzie tego roku zgromadzenie ogólne podjęło decyzję o rozpoczęciu tak zwanego nieformalnego procesu konsultacyjnego. W związku z tym jestem pewien, że przez 26 lat temat funkcjonował gdzieś w ministerstwach i byli w stanie się z nim zapoznać, a na pewno kiedy od 2017 r. był już negocjowany konkretny tekst porozumienia. Myślę, że temat jest znany. Moim zdaniem

polskie stanowisko w tej kwestii już dawno powinno być gotowe, a zwłaszcza w momencie, kiedy w 2023 r. w Nowym Jorku był składany podpis.

Po drugie, chciałbym powiedzieć, że temat związany z bioróżnorodnością dotyczącą mórz otwartych czy, jak się mówi oficjalnie, poza jurysdykcją krajową stanowi również część tematu realizowanego w ramach konwencji dotyczącej ogólnie bioróżnorodności, którą przypominę, Polska ratyfikowała w 1996 r. W kwestii bioróżnorodności rozumianej szerzej istnieje specjalna komórka w resorcie właściwym do spraw ochrony środowiska. Co więcej, na stronach ONZ z imienia i nazwiska wymienione są osoby, które za to odpowiadają. W zeszłym tygodniu odbyła się druga część konferencji bioróżnorodnościowej COP16 związanej z konwencją, na której oczywiście byli przedstawiciele polskiej administracji, a na której były dyskutowane tematy bioróżnorodności ogółem, w tym również dotyczącej morza. Podjęto konkretne ustalenia, które nawiązują tematycznie do porozumienia BBNJ, dotyczące między innymi opłat związanych z wykorzystaniem genomu świata stanowiącego zasoby mórz do celów gospodarczych, w tym stworzenia mechanizmu tak zwanego funduszu Cali. Przypominam, że szczyt COP16 był w dwóch częściach, pierwsza odbyła się właśnie w Cali w Kolumbii, a druga część odbyła się w zeszłym tygodniu w Rzymie. Po pierwsze, stworzono tam pewien mechanizm opłat, więc temat cały czas funkcjonuje. W ramach konwencji o bioróżnorodności – chyba trzeba zmienić tę nazwę – podczas COP15 w 2022 r. został stworzony, podpisany, zawarty tak zwany protokół montreal, który odnosi się między innymi też do spraw morza. Chcę ogólnie powiedzieć, że temat jest bardzo mocno znany w resorcie środowiska. Już od dawna nie powinno być żadnego problemu z wypracowaniem stanowiska.

Chciałem powiedzieć jeszcze dwa słowa. Oczywiście kiedy widzieliśmy się ostatni raz, ratyfikowały trzy państwa, a w tej chwili już 18. Nie bagatelizowałbym tego, że jedno na miesiąc, dlatego że funkcjonuje to trochę inaczej. Mianowicie wiele państw – przesłałem panu przewodniczącemu listę – jest dosyć zaawansowanych w pracach nad ratyfikacją. Myślę, że kilka państw unijnych w najbliższych tygodniach przeprowadzi ratyfikację, dlatego że zbliża się konferencja ONZ do spraw oceanów, która odbędzie się na początku czerwca w Nicei we Francji. Jest generalna sugestia, że wiele państw dąży do tego, o co stara się bardzo mocno również dyplomacja francuska, żeby wiele państw na świecie ratyfikowało dokument przed konferencją oceaniczną. Zresztą zachęcałbym, żeby w składzie narodowej delegacji polskiej znalazł się co najmniej jeden przedstawiciel Wysokiej Komisji, a być może również jeden przedstawiciel Morskiego Zespołu Parlamentarnego, żeby głos parlamentu polskiego również był słyszalny w ramach naszej delegacji. Rejestracja delegacji zaczyna się 1 kwietnia, w związku z czym myślę, że jest to ten moment, żeby podjąć taką decyzję.

Ostatnia rzecz, którą chciałem powiedzieć, trochę wiąże się z dyskusją, która miała miejsce w pierwszym punkcie, a mianowicie z rozwojem Trójmiasta, wsparciem Trójmiasta w rozwoju. Przypominę, że rok temu dyskutowaliśmy nad ewentualnym pomysłem zgłoszenia kandydatury Polski, dokładnie Trójmiasta, jako siedziby sekretariatu BBNJ. Zresztą starałem się dosyć mocno działać w tej kwestii na forum różnych instytucji, organizacji, samorządów, i tak dalej, w Polsce. Oczywiście decyzja w kwestii tego, czy taka kandydatura zostanie zgłoszona, miała zapaść na poziomie MSZ-u.

Chciałem powiedzieć dla porównania, że bardzo mocno w takie działania zaangażowała się generalnie Belgia, rząd belgijski. Na przykład 25 stycznia w Brukseli odbyło się gigantyczne promocyjne wydarzenie mające na celu promowanie, żeby Belgia była siedzibą porozumienia BBNJ, ponieważ widzą szansę w tym, że taka instytucja znajdzie się u nich. Było to z udziałem całego korpusu dyplomatycznego. Nie wiem, jak to wygląda, jeżeli chodzi o udział – nie wiem, czy był tam polski ambasador, ale pewnie to już kanałami dyplomatycznymi – a w szczególności czy Belgia dąży do tego, żeby w czasie polskiej prezydencji została zgłoszona jako wspólna kandydatura Unii Europejskiej.

To tylko kilka kwestii, które chciałem poruszyć. Dziękuję. Oczywiście podtrzymuję wszystko to, co mówiłem na poprzednich posiedzeniach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, odpuściliśmy już sekretariat?

Zastępca dyrektora departamentu MSZ Juliusz Juchniewicz:

Muszę uzupełnić wypowiedź co do sekretariatu, że oczywiście Belgii bardzo zależy na tym, żeby siedziba sekretariatu była w Brukseli, ale jest drugi poważny rywal, a mianowicie Chile, które również prowadzi bardzo aktywną kampanię. Różnica pomiędzy Chile a Belgią jest taka, że Chile już ratyfikowało BBNJ i złożyło dokument ratyfikacyjny, a Belgia jeszcze nie. Natomiast co to odpuszczenia sekretariatu przez Polskę, muszę przyznać, że na pewno nie nazwałbym tego odpuszczeniem, ale biorąc pod uwagę fakt, że Polska nie złożyła dokumentu ratyfikacyjnego, że w ogóle jeszcze nie zostały wszczęte procedury ratyfikacyjne, to występowanie w roli kandydata do sekretariatu, sam pan przewodniczący wie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Trochę odpuściliśmy. Dobrze. Przepraszam, bawi mnie ta sytuacja, dlatego że rok temu na posiedzeniu Komisji było mówione zupełnie co innego.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska poprosimy o informacje, co się stało w czasie ostatniego roku w sprawie porozumienia o prawie morza dotyczącego ochrony i zrównoważonego wykorzystywania morskiej różnorodności biologicznej, że wtedy na posiedzeniu Komisji uczestniczący w nim przedstawiciele resortu nie wnosili sprzeciwu wobec publicznie prezentowanych planów przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych odnośnie do chęci złożenia dokumentów ratyfikacyjnych w czasie trwania naszej prezydencji w Unii Europejskiej przez wszystkie państwa unijne jednocześnie, nie prezentowało żadnych uwag co do braku analiz skutków wdrożenia czy też ratyfikacji tej umowy, a dzisiaj na posiedzeniu Komisji zostaliśmy przez przedstawiciela MSZ-u poinformowani, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie przeprowadziło analiz, w związku z czym nie jest gotowe do przedstawienia stanowiska, czy jest za ratyfikacją czy przeciw.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo dziękuję.

Zamykam posiedzenie.