

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 17)
z dnia 2 lipca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 17)

2 lipca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu i przyszłości Kanału Elbląskiego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Wyrwicz** radca w Zespole Gospodarki Turystycznej, Badań i Kształcenia w Departamencie Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki, **Andrzej Ryński** dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz **Cezary Terech** dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, **Marian Kidaj** dyrektor Delegatury w Gdańsku Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Robert Turlej** członek Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego, **Krzysztof Kuriata** dyrektor Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego w Warmińsko-Mazurskim Urzędzie Wojewódzkim w Olsztynie, **Cezary Wawrzyński** prezes Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, członek zarządu Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego, **Sławomir Dylewski** prezes Stowarzyszenia Miłośników Kanału Elbląskiego „Navicula” oraz senatorowie **Gustaw Marek Brzezina** i **Jerzy Wcisła**.

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

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Formalnie otwieram wyjazdowe posiedzenie podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym mamy rozpatrzenie informacji na temat stanu i przyszłości Kanału Elbląskiego. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznaję, że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Pozwólcie państwo, że zanim przekażę mikrofon pani dyrektor Monice Niemiec-Butryn, a następnie pani dyrektor Elżbiecie Wyrwicz – infrastruktura i sport, w takiej kolejności – poproszę państwa w przypadku, gdy będziecie się wypowiadać, żeby podnieść rękę i wziąć mikrofon. Nagrywamy wszystko, oczywiście będzie z tego nasza wewnętrzna relacja, ale również na stronach Sejmu.

Oprócz wszystkich osób, które wcześniej gdzieś się pojawiły w wypowiedziach, chciałbym jeszcze powitać dyrektora Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pana Cezarego Terecha, który siedzi w pierwszym rzędzie, gdyby ktoś nie wiedział. Jest to nasz gospodarz. Dziękujemy za udostępnienie miejsca.

Zaczynamy od pani dyrektor z Ministerstwa Infrastruktury.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury **Monika Niemiec-Butryn**:

Dzień dobry państwu. Witam bardzo serdecznie. Przygotowaliśmy materiał dosyć szczegółowy na temat ogólnie Kanału Elbląskiego, ale w tym gronie chyba nie będę tracić czasu i mówić o tym, jakie kilometry mają poszczególne odcinki. Chodziło przede wszystkim o to, żeby przybliżyć problem posłom z naszej podkomisji, gdyż nie wszyscy są z tego terenu. Dlatego też odnosząc się do materiału, który państwo mają u siebie, przeskoczę ten element i przejdę do tego, co wszystkich nas najbardziej interesuje, czyli do działań utrzymaniowych, które tak naprawdę są chyba podstawową bolączką, nie tylko Kanału Elbląskiego, ale w ogóle systemu finansowania gospodarki wodnej.

Pewnie państwo mają świadomość, że w tym czasie... Patrzę na pana dyrektora Ryńskiego, ponieważ jest członkiem zespołu do spraw reformy gospodarki wodnej. Nie wyprzedzając pewnych kwestii, nad którymi wewnątrz ministerstwa jeszcze pracują ministrowie, chciałabym tylko zasygnalizować, że ten temat jest w dużej grupie działań, które muszą być zreformowane, przynajmniej tak zdecydował zespół wewnętrzny. Zobaczymy, czy będzie to fundusz wodny, czy jak będzie to rozwiązane. Dlatego też nie chciałabym na tym etapie rozwodzić się nad tym. Wiemy, że tak jak jest, nie jest najlepiej. Na działania utrzymaniowe, jak szybko rozmawialiśmy z dyrektorem, RZGW w Gdańsku dostaje środki w kwocie niecałych 40 mln zł, z czego 12 mln zł jest na prąd. Takie środki nie mogą zaspokajać bieżących działań. Niemniej jak mówię, nie chciałabym odnosić się do tego szczegółowo w momencie, gdy być może zostanie to w sposób znaczący poprawione.

Technicznie mogę państwu powiedzieć, że Ministerstwo Infrastruktury to także urząd ministra odpowiedzialnego za gospodarkę wodną i za żeglugę śródlądową. Minister odpowiedzialny za gospodarkę wodną nadzoruje Wody Polskie i dba całościowo, o to jakimi środkami dysponują Wody Polskie. Jako wsparcie ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej współpracujemy w aspekcie dwóch programów. Jest to program planowanych inwestycji i program utrzymania. Uzgadniamy oba programy. Oczywiście Wody Polskie czy minister właściwy do spraw gospodarki wodnej, w zależności od posiadanych środków, w zależności od tego, jak się sprawy mają, uwzględnia nasze sugestie bądź nie. Na przykład w tamtym roku była powódź, która w znaczący sposób zniwelowała pewne działania.

Odnosiliśmy się, przedstawialiśmy, co w ostatnich latach zostało zrealizowane. Tylko króciutko przypomnę. Były roboty pogłębiarskie i naprawa umocnień brzegowych Kanału Dobrzyckiego, remont śluzy Miłomłyn – jest to bardzo ważna śluza, jak państwo najlepiej wiecie – udrożnienie i remont opasek brzegowych na Kanale Elbląskim w kierunku Iławy, remont wrót bezpieczeństwa Ligowo, remont komór mechanizmów napędowych do wrót śluzy Zielona, remont wrót górnych i dolnych śluzy Zielona, wymiana i naprawa opasek brzegowych na wybranych odcinkach kanałowych, odmulenie wrót bezpieczeństwa Zagadka i zabezpieczenie osuwisk skarp kanału na Akwedukcie Karnickim.

Dygresja, że równolegle wizytujemy szkołę w Ostródzie, gdzie jest możliwość kształcenia się w zawodzie technik żeglugi śródlądowej. W tym momencie nasza komisja przeprowadza tam audyt. Wczoraj przeplłynęliśmy kawałek między Ostródą a Miłomłynem. Widać, że wymaga to bieżących działań utrzymaniowych, ale wydaje mi się, że same obiekty po remoncie wyglądają naprawdę imponująco.

Jeżeli chodzi o program zadań związanych z utrzymaniem dróg wodnych na rok 2025, to zawarto w nim działania, które zostały zaplanowane. Jest to przeprowadzenie badań okresowych wyciągów statków pochylni Kanału Elbląskiego, ocena stanu technicznego budowli hydrotechnicznych Zarządu Zlewni w Elblągu, wykonanie i dostawa wkładów dębowych do kół linowych, dostawa rolek pochylniowych, wykonanie półpanewek do naprawy wozów na pochylniach Kanału Elbląskiego, dostawa desek do naprawy mostku drewnianego na kanale obiegowym pochylni Kąty. Jak widać, są to działania mocno bieżące. Zadania w trakcie realizacji, czyli dostaw lin stalowych do wyciągu wozów pochylniowych Kanału Elbląskiego to już jest koszt prawie 100 tys. zł. Na bieżąco są kupowane oznakowania nawigacyjne w celu zapewnienia należytego stanu. Jest tu krótka informacja na ten temat.

Zgodnie z programem planowanych inwestycji, w gospodarce wodnej mamy zaplanowanych kilka działań. Mają je zaplanowane Wody Polskie w swoim zestawie, jednak na większość działań na razie nie ma zapewnionego finansowania. Mogę tylko ogólnie wymienić, że dotyczy to takich inwestycji jak przebudowa wału czołowego Jeziora Drużno, przebudowa Kanału Elbląskiego w kilometrze od 44+600 do 44+950 w rejonie pochylni Jelenie, przebudowa opasek brzegowych na Kanale Elbląskim, pogłębienie Kanału Elbląskiego w kilometrze od 0+000 do 7+400 – jest to Jezioro Drużno – dostosowanie do parametrów drogi wodnej 1a, rozbiórka i budowa nowego nabrzeża w Małdytach, przebudowa Akweduktu Karnickiego. Pokazujemy, że jest świadomość wykonania owych inwestycji, niemniej jednak jeszcze nie ma zapewnionego finansowania.

Wody Polskie planują dodatkowo realizację dwóch projektów w oparciu o środki z programu regionalnego „Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur”. Było o tym wspominane, w takim gronie nie śmiem o tym wspominać. Pan marszałek lepiej to przedstawi. Tu mamy pokazane, co działania te mają na celu. Powiem tylko o dwóch projektach. Jest to odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego, który został podzielony na etapy. Drugi bardzo ważny projekt

to „Szlak kulturowy Kanału Elbląskiego”. Jeżeli chodzi o drugi projekt, złożenie wniosku o dofinansowanie jest planowane na marzec 2026. Jeżeli chodzi o działania inwestycyjno-utrzymawcze, które, podkreślam, mamy na podstawie wkładu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, to tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Dodam, że członkowie podkomisji otrzymali niezwykle ciekawe materiały z jednego i drugiego ministerstwa. Goście też. To super. Myślę, że jest to zbiorcza pigułka na temat tego, co się dzieje. Następny głos będzie należał do pani Elżbiety Wyrwicz, radcy w Zespole Gospodarki Turystycznej, Badań i Kształcenia w Departamencie Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki. Bardzo proszę.

Radca w Zespole Gospodarki Turystycznej, Badań i Kształcenia w Departamencie Turystyki Ministerstwa Sportu i Turystyki Elżbieta Wyrwicz:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, witam serdecznie. W krótkich słowach przedstawię najważniejsze elementy naszego materiału, gdyż wszyscy państwo go macie, a być może bardziej istotna jest dyskusja. Rzeczywiście, tak jak mówiła pani dyrektor, w tym gronie trudno podkreślać pewne rzeczy. Kanał Elbląski to zabytek inżynierii wodnej w skali światowej. Wszyscy to wiemy. Gwoli przypomnienia, w 2007 r. w plebiscycie gazety „Rzeczpospolita” został uznany za jeden z siedmiu cudów Polski. W 2011 r. został uznany za pomnik historii. Z punktu widzenia rozwoju turystyki Kanał Elbląski stanowi jedną z największych atrakcji turystycznych regionu z rozbudowaną infrastrukturą hotelową, przestaniami, itd.

Kanał Elbląski, jak też cały najbliższy region jest przedmiotem prac, propozycji działań, planowanych i realizowanych trzech dokumentów strategicznych. Są to „Strategia rozwoju obszaru Kanału Elbląskiego”, „Lokalna strategia Rozwoju Obszarów Wiejskich Kanału Elbląskiego” i „Plan rewitalizacji Kanału Elbląskiego”. Jako jeden z elementów turystyki wodnej w Polsce będzie także przedmiotem dokumentu „Podstrategia rozwoju turystyki wodnej w Polsce”, przygotowywanego w Ministerstwie Sportu i Turystyki. Koordynatorem prac w zakresie przygotowania tego dokumentu jest Polski Związek Żeglarski. Dokument ten, tzw. podstrategia będzie przygotowany do końca grudnia. W ramach konkursu na wsparcie organizacji pozarządowych organizowanego, ogłoszonego przez ministra właściwego do spraw turystyki jest przygotowywanych 12 różnych elementów, dokumentów strategicznych, między innymi dlatego że generalnie przygotowywana jest praca nad strategią rozwoju turystyki w Polsce. Będą tam poszczególne sektory, a praca na rzecz przygotowania podstrategii to uszczegółowienie poszczególnych sektorów. Nie wszystkie najważniejsze działania, interwencje państwa będą ujęte w głównym dokumencie strategicznym, a potrzebnych jest bardzo wiele różnych szczegółowych działań.

Wspominałam o konkursie dotacyjnym dla organizacji spoza sektora finansów w Ministerstwie Sportu i Turystyki. Wspieramy kompletne przedsięwzięcia zgłaszane przez różnych wnioskodawców. W 2025 r. przedsięwzięcie z regionu Kanału Elbląskiego wspieramy, dofinansowujemy w 90%. Wnioskodawca musi mieć wkład własny na poziomie 10%, z tym że finansowy wkład własny musi wynosić minimum 5%. Jest to projekt „Diamenty krainy Kanału Elbląskiego – digitalizacja drogi wodnej i obiektów szlaku kulturowego Kanału Elbląskiego”. Projekt ten został zgłoszony i jest realizowany przez Stowarzyszenie Łączy Nas Kanał Elbląski Lokalna Grupa Działania. Między innymi jednym z elementów tego działania, tego projektu jest przygotowywanie digitalizacji wirtualnej trasy metodą StreetView. Pozwoli to użytkownikom podróżować drogą wodną Kanału Elbląskiego oraz zobaczyć wybrane obiekty szlaku kulturowego. Mamy nadzieję, podobnie jak wnioskodawcy, że będzie to zachęta do odwiedzenia bezpośrednio tej unikatowej atrakcji.

Bardzo dużo działań na rzecz promocji wspomnianej atrakcji turystycznej i w ogóle regionu, kiedy mówimy o Kanale Elbląskim, prowadzi Polska Organizacja Turystyczna. Polska Organizacja Turystyczna w każdym roku nadaje najważniejszym atrakcjom w Polsce certyfikat. Certyfikat Polskiej Organizacji Turystycznej Kanał Elbląski uzyskał w 2022 r., co wzmocniło elementy promocyjne, rozszerzyło wiadomości, zachęcało do przyjazdu tutaj.

To, co zostało powiedziane podczas konferencji prasowej, podczas tego spotkania na temat wniosku o to, żeby Kanał Elbląski został wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO, jest niezwykle istotne między nimi dla turystyki. Jest niezwykle istotne dla dużo szerszego promowania tego zabytku na skalę światową. Przyjazd do Polski to w turystyce eksport.

A więc wszelkie działania na rzecz zwiększonego przyjazdu do Polski są to działania na rzecz zwiększonego budżetu. Na pewno nasz resort jest zainteresowany między innymi tym, że dzięki przyjazdom cudzoziemców, ale również dzięki popularyzacji wśród turystów krajowych tego zabytku, tej unikatowej atrakcji, jednocześnie dzięki promowaniu tego regionu, następuje rozwój gospodarczy regionu dzięki turystyce. Jest to dla nas bardzo istotne. Myślę, że będziemy popierali działania na rzecz wpisania na listę dziedzictwa światowego UNESCO, jak też wszystkie inne przedsięwzięcia służące temu celowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. W parlamencie mamy zwyczaj, że z reguły parlamentarzyści są jako pierwsi, ale tutaj już mieli okazję wystąpić przed kamerami. A więc jeżeli państwo parlamentarzyści pozwolą, to oddam głos naszym zaproszonym gościom. Pamiętajcie państwo o przedstawieniu się, gdyż potem ktoś będzie musiał to spisać. Ułatwiamy w ten sposób życie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Andrzej Ryński:

Andrzej Ryński. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Wszystkich państwa posłów, senatorów chciałbym powitać u nas w regionie. Jako dyrektor bezpośrednio zarządzam kanałem. Podam tylko kilka informacji w uzupełnieniu wiadomości, które przedstawiły panie z ministerstw. Jako że środki na utrzymanie generalnie w Wodach Polskich są niewystarczające, rzeczywiście potwierdzam, że reforma gospodarki wodnej pewnie będzie musiała to zmienić. Byliśmy członkami zespołu do spraw reformy gospodarki wodnej, który wydał rekomendacje. Pani dyrektor powiedziała o 38 mln zł. Jest to 30% potrzeb. Skala pokazuje, ile tak naprawdę jest potrzeb w regionie, a ponieważ najważniejsze zadania związane są z ochroną przeciwpowodziową, to zwykle działania związane chociażby z utrzymaniem dróg wodnych, brane są pod uwagę w drugiej kolejności, chociaż tak jak powiedziałem, musimy te obiekty utrzymywać. To takie uzupełnienie.

Dwa projekty, które będziemy realizowali, nazywamy, jak państwo też potwierdzali, rewitalizacją Kanału Elbląskiego, drugi etap. W 2015 r. udało się zrealizować pierwszy etap. Był to bardzo trudny projekt. Wielokrotnie o tym mówiliśmy. Z generalnym wykonawcą do dzisiaj jesteśmy w sporze sądowym, gdyż nie wykonał wszystkich rzeczy, które powinien wykonać we właściwy sposób. Toczy się to już dziesięć lat. Znamy bolączki tamtego projektu i znamy problemy, które są w codziennej eksploatacji odcinków, które były wtedy realizowane. Teraz wychodzi to trochę dalej, chcemy rewitalizować kolejne odcinki na długości 35 km. Odcinek pochylniowy też będzie nieco rewitalizowany, ale głównie chcemy prowadzić szersze działania tam, gdzie działania nie były prowadzone. Dziękujemy województwu, że taki projekt może być realizowany, gdyż rzeczywiście bieżące środki na utrzymanie, czyli brak środków powoduje, że musimy szukać dodatkowych źródeł finansowania.

Dopowiem jeszcze do informacji pani dyrektor z ministerstwa turystyki. Mówili państwo o rankingu największych atrakcji w tym obszarze. Akurat nie jest tam wymieniony Kanał Elbląski, natomiast mamy dane dotyczące liczby śluzowań. W 2018 r. było ich na poziomie 15 tys. na pięciu obiektach, które są najbardziej atrakcyjne. W roku 2023 było ich najwięcej, gdyż 22 tys. Średnia teraz wynosi około 20 tys. śluzowań, co daje około 100 tys. osób, które korzystają z odcinków pochylniowych. Są jeszcze turyści, którzy przyjeżdżają tutaj ponad to. A więc Kanał Elbląski byłby atrakcją na piątym miejscu w województwie, jeżeli chodzi o atrakcje. Jest to rzeczywiście miejsce na dużym poziomie atrakcyjności. Stąd nasza troska, żeby to utrzymywać. Dyrektor każdego roku staje na głowie, żeby móc przygotować obiekty do sezonu przy tej strukturze, którą utworzono. W 2018 r. utworzono Wody Polskie. Nie jest łatwo. Stąd jak powtarzam już wielokrotnie, przed nami potrzeba reformy gospodarki wodnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Widziałem zgłoszenie pana prezesa żeglugi.

Prezes Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, członek zarządu Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego Cezary Wawrzyński:

Jeszcze raz dzień dobry państwu. Cezary Wawrzyński. Prezes Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, ale również członek zarządu Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego. Tak nazywa się nasza organizacja, w której pan Stanisław Gorczyca jest przewodniczącym zgromadzenia.

Pozwólcie państwo, że bardzo szybko kilka słów tytułem uzupełnienia do moich przedmówców. Jest piękna pogoda, za chwilę państwo wsiądziecie na stateczek i zobaczycie, że wszystko pięknie działa, że rzeczywiście jest to jedyne miejsce na świecie, gdzie statek pływa po trawie. Rzeczywiście trzeba się zgodzić, że jest to unikat na skalę światową. Jest tworzony markowy polski produkt turystyczny. Oczywiście trzeba go jeszcze obudować różnymi pakietami usług turystycznych. UNESCO na pewno przyczyni się do tego, że będzie jeszcze bardziej znany i przybędzie tutaj więcej turystów. Spójrzcie państwo na mapę. Już to próbujemy robić. Łącznie z Pętlą Żuławską próbujemy robić szlak kulturowy, ale trzeba to traktować łącznie z Zalewem Wiślanym. Są to naczynia połączone. Mamy drogę wodną E70, prędzej czy później musimy wreszcie z tego skorzystać. Ludzie z Zachodu będą z tego korzystać. Musimy zrobić wszystko, żeby tak się stało, żeby tutaj pływali swoimi houseboatami albo tutaj wypożyczali houseboaty i pływali po tym terenie. Przy okazji mamy obok Zamek w Malborku. Takie rzeczy łącznie sprowadzą turystów na kilka dni, nie tylko na zobaczenie i wyjechanie. Przytrzymają ich tutaj. Już są budowane pięcio-, czterogwiazdkowe hotele w terenie Kanału Ostródzko-Elbląskiego. W związku z tym musimy robić wszystko, żeby utrzymać funkcjonowanie kanału. Przy ogólnej mizerii – za chwilę będziemy mówić, że nie ma pieniędzy na to, na tamto – jednak zawsze znajdują się pieniądze na jakieś inne rzeczy. W związku z tym musimy lobbować w tym kierunku, żeby były pieniądze, żeby przynajmniej zachować to w takim stanie.

Bardzo szybko, jeżeli chodzi o wpis na listę UNESCO. Od kilku lat prowadzimy prace. Zatrzymaliśmy się mniej więcej w połowie. Jesteśmy domówieni z Narodowym Instytutem Dziedzictwa. Kanał Augustowski spychał nas na drugie miejsce. Teraz Polska już chyba odpuściła sobie wspólne wpisywanie czegokolwiek razem z Łukaszenką. Natomiast kanał wymaga gruntownej rewitalizacji. Nie chodzi tylko o to, żeby go pogłębić, dlatego że od lat są odcinki niepogłębione, żeby naprawić opaski brzegowe, dlatego że od lat opaski są niepoprawione, ale żeby do końca naprawić maszynę pochylniową. Jest pięć pochylni. Nie daj boże, coś się stanie na jednej, to prawie wszystkie wypadają z obsługi turystów. Można zrobić, że skrajne rzeczywiście będą przepuszczały, ale to nie ma przecież sensu. Była już jedna rewitalizacja. Trzeba podkreślać, że związek gmin i powiatów lobbował za tym i załatwiał środki. Teraz będzie druga rewitalizacja, która w całości nie załatwi tematu, ale przynajmniej coś poprawi. Komisji UNESCO nie można zapraszać na plac budowy. Dążymy do tego, chcemy, żeby za rok, za dwa lata, za trzy coś było robione na kanale, ale nie będziemy ściągać komisji na plac budowy. A więc musimy dokończyć inwestycje, żeby potem dokończyć wpis na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Poza tym nie ma tutaj jakiegokolwiek infrastruktury, zaczynając od parkingu, po jakieś toalety, dodatkowe porty. Co się dzieje? Jeżeli zwiększymy liczbę turystów o pół miliona, jeżeli tak się stanie, to my to wszystko zachodzimy, rozdepczemy, zajeżdżymy, zniszczymy. Trzeba wiedzieć, przewidywać ruch do przodu, sensownie na niego wpływać, ustanowić plan zarządzania, jakoś go rozładowywać. To jest jedna rzecz. A więc musimy naprawić to, co przez dziesiątki lat nie było naprawiane, ale jeszcze sprawić, żeby w nagłych przypadkach był jakiś dwu-, trzy-, cztero-, strzełam, nie wiem ilu milionowy fundusz po to, żeby Wody Polskie – nie wiem, jak będą się nazywały, w jakiej będą strukturze – żeby zarządzający obiektem mogli ogłosić przetargi na naprawę w październiku, nie czekając na styczeń, luty, na nowy rok budżetowy, a nuż dostaną, a nuż nie dostaną. To musi być zagwarantowane, żeby każdy sezon turystyczny rozpoczynał się na koniec kwietnia. My jako operatorzy też nie możemy sobie pozwolić na to, żeby grać w rosyjską ruletkę. Najgorzej jest zniechęcić turystę, łatwo jest zniechęcić, przyciągnąć jest trudno, odwoływać rejsy, stwierdzić, że statki wypadają z szyn, to coś nie tak.

Na dobrą sprawę, tak jak wiecie, że na nic nie ma pieniędzy, tak też dobrze wiecie jako posłowie, że pieniądze zawsze mogą się znaleźć. Spójrzcie państwo na mapę. Jest to jeszcze XIX-wieczna mapa z 1862 r. Układ jest północ-południe w poziomie. Mamy Elbląg, w prawo wypływa rzeka Elbląg w kierunku Zalewu Wiślanego. Może nam pomóc przekop Mierzei Wiślanej. Było wielu krytyków, było wielu zwolenników, ale on już jest, więc nie ma co dyskutować. Teraz oczywiście trzeba zapomnieć o tym, że jakieś kontenerowce będą wpływały do Elbląga. Przekop już jest i trzeba próbować przynajmniej turystycznie go wykorzystywać. I co się stało? Nikt o tym nie pomyślał. Poszerzenie o połowę rzeki Elbląg, jej pogłębienie, wybetonowanie między Elblągiem a Zalewem Wiślanym, to się stało. Jeżeli są wiatry północne, szybciej i więcej wody napływa do Elbląga i stwarza zagrożenie powodziowe. Nikt nie pomyślał o zbudowaniu jakiegoś tamy bezpieczeństwa. I odwrotnie, szanowni państwo, jak są wiatry południowe, wypycha nam wodę z Jeziora Drużno pięć razy szybciej, dziesięć razy więcej. Nie mamy

wody, statki nie przepłyną, dlatego że od lat nie są pogłębione tory wodne w Jeziorze Drużno. Borykamy się z takimi problemami. Są to odpryski innych inwestycji. 2,5 mld zł można było znaleźć. No to niech państwo polskie znajdzie 2 mln zł na ten fragment rzeki. Chyba można. Tak mi się wydaje. W związku z tym zabieram tutaj głos, żeby o tym pamiętać – oczywiście będziemy za tym lobbować – żeby spróbować spojrzeć na to przychylnym okiem. Rzeczywiście jest to miejsce, które może służyć rozwojowi społeczno-gospodarczemu tego terenu. Tutaj rzeczywiście można udowodnić, że turystyka to nie jest fanaberia, jest to dział gospodarki narodowej.

Posel Katarzyna Królak (KO) – spoza składu podkomisji:

Mogę? Mam pytanie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Jak ktoś mówi bez mikrofonu, to tak jakby nie mówił. Mam prośbę.

Posel Katarzyna Królak (KO) – spoza składu podkomisji:

Mam tylko pytanie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ale do mikrofonu. Potem pan dyrektor.

Posel Katarzyna Królak (KO) – spoza składu podkomisji:

To nie pytanie, tylko prośba przy okazji współpracy z samorządami dotyczącej inwestycji okółoturystycznych przy Kanale Elbląskim. Pan prezes jest jedną z najbardziej zorientowanych osób. Prośba, żeby powiedział o tym, jakie samorządy, na przykład Małdyty, Miłomłyn, Ostróda, mają plany na obszarze swojej gminy leżącym przy kanale.

Prezes Żeglugi Ostródzko-Elbląskiej, członek zarządu Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Hławskiego Cezary Wawrzyński:

Do ostatniej chwili to się zmieniało. Każdy samorząd próbuje robić różne rzeczy. My na przykład rewitalizujemy zamek niedaleko od jeziora, ale najprawdopodobniej będziemy musieli zrobić w nim izbę historii kanału, coś związanego z gospodarką wodną. Gmina Małdyty była już tutaj wymieniana. Gmina będzie odbudowywała przystań. To też jest ważny punkt, który powinien być w przyszłości wykorzystany jako próba rozładowania ruchu turystycznego, jeżeli chodzi o liczbę statków, które tutaj pływają.

Najważniejszą rzeczą oprócz wszystkich innych ważnych jest to, że wzdłuż szlaku będziemy tworzyć tak zwany Canal Velo. Jest to plus minus 170–180 km szlaku. Łącznie jest to 17 samorządów, ale 14 uczestniczy w Canal Velo. Ważne jest to, że żadna gmina nie może wypaść, musi być ciągłość. Zrealizujemy projekt rowerowy. Wzdłuż całego szlaku Hława-Ostróda-Elbląg będzie szedł szlak rowerowy. Akurat jest to à propos turystyki aktywnej i houseboatowej. Statki i houseboaty spokojnie mogą wozic rowery. Tak to powinno wyglądać.

Samorządy są teraz zaangażowane. Niektóre gminy robią różne rzeczy, ale przede wszystkim wspólnie robimy teraz Canal Velo, czyli trasy rowerowe wzdłuż całego szlaku. Jest to sto kilkadziesiąt kilometrów. Liczymy na to, że Wody Polskie pozyskają środki własne na fundusze, które są zagwarantowane w wysokości dwustu kilkudziesięciu milionów. Są to środki zagwarantowane na dopłatę do inwestycji, więc państwo polskie musi mieć jeszcze środki własne, musi je zagwarantować. W przeciwnym razie, jeżeli będzie inaczej, pieniądze nam przepadną. W tym roku musi być zrobiona dokumentacja wszystkich inwestycji. Lata 2026–2027 to ich realizacja.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor Terech.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Cezary Terech:

Po wypowiedziach, gdzie ktoś zaczął jakiś temat, ktoś uzupełnił, powiem tylko tyle. Generalnie w tej chwili w Wodach Polski staramy się wspólnie z panem dyrektorem w ramach komisji, w której też jestem, o zmianę Prawa wodnego. We dwóch – jest dyrektor regionalny i jest dyrektor zarządu zlewni – staramy się resortowo, zmieniać to, co ma być, ale to co jest... Chciałbym zaprosić całą podkomisję, żebyśmy przejechali się od Elbląga nawet do Miłomłyna, żeby zobaczyć co jest. Jako ludziom przydzielonym do tego, żeby to utrzymać i udostępnić w sezonie, kiedy zaczyna się sezon żeglugowy, jest nam bardzo ciężko.

Mój imiennik poruszył temat retencji wody. Mamy obszar od Wisły poprzez wszystkie szlaki, Pętlę Zuławską, Nogat, Zalew Wiślan, nieszczęsną rzekę Elbląg i Kanał Elbląski. Powiem tak. W tej chwili pochwałę tutaj panią poseł Katarzynę z Morąga, która, powiem szczerze, nieświadomie otworzyła mi oczy na to wszystko, ale jednocześnie było to bardzo ciekawe. Po to, żeby kanały istniały, to musi być woda. Nie czarujmy się. Gdyby nie zaradność, żeby nie powiedzieć, że jakaś przewidywalność, to one w ogóle by nie funkcjonowały. Zgadza się, pani poseł?

Poseł Katarzyna Królak (KO) – spoza składu podkomisji:

Dokładnie.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Cezary Terech:

Nawodniliśmy Morąg. Przez to mamy spływ wody do Rudej Wody. Wszystkie ruchy, które są wykonywane na pochylniach, muszą być napędzane wodą. Są to duże ilości wody. To jest około 0,5 mln metrów sześciennych miesięcznie, czyli w sezonie jest to około plus minus 2 mln metrów sześciennych. Jest to jedna rzecz, o której nie możemy zapomnieć. Jeżeli chodzi o całość powiązania Pętli Zuławskiej z Zalewem Wiślanym, nie będę mówił, ale jest tam bardzo ciekawa historia, którą zaczął mój imiennik Czarek. W tych okolicach mamy depresję i mamy góry. Park Krajozawodowy Wysoczyzny Elbląskiej to góry. I mamy poziom plus minus 0,3 m, czyli Jezioro Drużno. Do napędu całego systemu jest potrzebna woda z jezior. Są tutaj narysowane wszystkie jeziora. Praktycznie zaczynamy od Ostródy, przepraszam, od Iławy i po kolei wszystkimi częściami kanału woda dopływa do śluz i pochylni. Wodę musimy mieć.

Mam zestawienie historyczne, dlatego że trzeba także powiedzieć, jakie są zagrożenia. Zagrożenia są takie, że wody w końcu może zabraknąć. Mówi się, że woda na wszystkich dopływach do jezior, czyli głównym nośniku energii, jest za darmo. Do końca nie jest za darmo, dlatego że jak wodę wpuścimy do pochylni Jelenie, Całuny i do Drużna, to cała słodka woda wejdzie do Zalewu Wiślanego i stanie się słona. Później stanie się elementem morza i już jej nie będzie. Trzeba się nad tym zastanowić. Zastanawiamy się nad zbiornikami elektrowni szczytowo-pompowej, ale nie myślimy o tym, że w którymś momencie... Jest to wspólny pomysł z panią poseł. Chodzi o retencję wody. Jeżeli nie zrobimy retencji wody na tym obszarze... Jest to następny pomysł marszałka. Kiedy marszałkiem był siedzący tu senator Gustaw Marek Brzezina, miał wizję tego. Umowa była podpisana wcześniej, jeżeli chodzi o wszystkie programy. Bez względu na ustrój polityczny naszego państwa było to zabezpieczone, było to przewidziane, było to zaklepane. W tej chwili rzucam innowacyjny pomysł, żeby wspólnie ze wszystkimi parlamentarzystami i działaczami uruchomić retencję. Jeżeli nie zatrzymamy wody, a będzie na przykład sucho, to raz, że statki będą pływały po dnie, będą rysowały glinę, a dwa, w ogóle nie będzie wody do napędu wszystkich mechanizmów.

Teraz następny pomysł. Nikt o tym tutaj nie mówił. Powiem, że w 2016 r. ogólnie było 2900 przejść przez pochylnie. W ubiegłym roku było prawie 5 tys. a w tym roku mam nadzieję, że przekroczy to liczbę 5 tys. stateczków. Wszystkich houseboatów i innych jest bardzo dużo.

Następnym problemem jest to, że nie widzimy jednej rzeczy. Jako zarząd zlewni, jako Wody Polskie – taką instytucję wspólnie z panem Ryńskim tutaj reprezentujemy – możemy cały kanał naprawić sami, tylko musimy mieć sprzęt. Nikt nie pomyślał o tym, że może tu być na przykład refuler, który będzie jeździł i oczyszczał wały w sezonie i poza sezonem, czyli w sezonie jesienno-wiosennym. Nikt o tym nie pomyślał. Nie pomyślał, że możemy mieć dwie (...), które będą naprawiały brzegi. Możemy je naprawiać, ale nie zostało to pomyślane. Jest to wpisane w dziwne pojęcie „utrzymanie”. A cóż to jest utrzymanie? Co to jest konserwacja zabytków? Są to w ogóle odmienne funkcje. Czy ktoś zastanawia się na przykład w zamku krzyżackim w Malborku, że on się zawali? Nie. Mówię tutaj o nieruchomościach, które są nieruchomościami trwale związanymi z gruntem. Są to mechanizmy, które powinny być rewitalizowane z tych samych materiałów, z których zostały stworzone 165 lat temu. Jest to konserwacja. W budżecie Wód Polskich – już nie mówię o swoim, gdyż w ogóle stanowimy dno w tym wszystkim – musimy dawać sobie z tym radę. Pieniądze muszą być podzielone na to, co jest konserwacją zabytków Skarbu Państwa, na to, co jest utrzymaniem i na to, co jest bieżącymi remontami. Po to, żeby zejść z dużych, ogromnych kosztów, po prostu trzeba zaufać grupie, która będzie wyjeżdżała i będzie samodzielnie robiła, naprawiała obrzeża, brzegi, i tak dalej, dlatego że oni na co dzień to widzą.

Następny problem to ochrona środowiska. Drzewa wiszące nad kanałem w sezonie, kiedy nie może nic zrobić.

Głos z sali:

Teraz są bobry.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Cezary Terech:

Nawet nie rozmawiamy, dlatego że zaraz będzie (...). Na odcinku Kąty-Oleśnica jest 100 nor do likwidacji, a na całym odcinku na pewno będzie 500, tylko się do tego nie przyznajemy. Jakbyśmy się przyznali, to znowu Cezary coś by napisał, dlatego że musi mieć kanał do jazdy. Niestety, tak jest. Złe uzbrojenie brzegu i gniazdo bobrowe. (...) jak się źle robi. A my w tym tkwimy.

Chciałem powiedzieć jeszcze raz, chciałbym podziękować za spotkanie, za zaproszenie. Nie będę się tu wymądrzał geograficznie. Cezary zaczął mówić o powodziach. Kompleksowo jesteśmy narażeni na parę powodzi. Pierwsza powódź to nieszczęsna cofka. Później betonoza Elbląga. Kanał Elbląski. Później brak wód na Kanale Jagiellońskim, brak wód na rzece Elbląg. Przeciwpowodziowy. Mój dyrektor zaraz się obrazi. Wrota przeciwpowodziowe na Tudze powodują zalanie całej naszej zatoki, dlatego że wrota odbijają wodę na Szkarpawie w kierunku Elbląga. Potrzebne jest kompleksowe zagospodarowanie tego wszystkiego. Jeżeli tego nie będzie, to będzie katastrofa. Tu na górze zabraknie wody, a na dole może będzie jej za dużo albo będzie za mało, teraz już jest za mało. Po prostu trzeba się nad tym zastanowić kompleksowo.

Takie spotkania powinny być cykliczne. Przepraszam, że mówię o problemach. Panie przewodniczący, dziękuję za głos. Jeżeli ktoś będzie chciał o coś zapytać, z miłą chęcią odpowiem. Mam wszelkiego rodzaju dokumenty, podstawy. Pewnych rzeczy nie mogę mówić, ale prawdę powiem zawsze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Za chwileczkę. Zgłasza się pan senator Wcisła. Potem pan będzie następny. Tylko kilka słów bardzo ogólnego komentarza. Po pierwsze, sam wniosek o wpisanie na listę dziedzictwa UNESCO na pewno będzie pomagał również w pozyskiwaniu pieniędzy. Wydaje się, że byłoby to niezwykle ważne, żebyśmy tak dzisiaj skończyli. Z panem posłem Siemaszko przygotowujemy dezyderat, ale państwa, lokalnych parlamentarzystów, prosimy o pomoc w przygotowaniu tak zwanego wsadu do dezyderatu i do wniosku do Komisji do Spraw Petycji. Rozmawialiśmy, żeby wystosować petycję.

Co do problemów z brakiem pieniędzy utrzymaniowych, jest to oczywiście powszechny problem. Dotyczy zarówno struktur państwa, jak i samorządu. Podzielenie pieniędzy na te, które są na inwestycje, i na te, które są na wydatki bieżące, brak możliwości przenoszenia pomiędzy tymi dwiema grupami od lat powoduje mnóstwo problemów. Rozumiem, że może kiedyś ojcowie założyciele, którzy przygotowali takie zasady, myśleli o tym, żeby na przykład nie przehulać pieniędzy inwestycyjnych, gdyż można zrobić kolejny festyn, kolejne ciekawe wydarzenie w gminie, a inwestycje będą leżały gdzieś na uboczu takich działań. Być może czas na małą co najmniej korektę tego wszystkiego. Myślę, że dzisiaj to, nad czym państwo pracujecie, o czym pan dyrektor i pani dyrektor mówiliście, idzie w tym kierunku, żeby troszeczkę poluzować gorset i zmienić zasady, ponieważ problem jest oczywisty.

Panie dyrektorze, powiedział pan, że ktoś tam nie pomyślał, nie przewidział, a wy wszystko przewidzieliście i pomyśleliście. Najwyżej może nie być pieniędzy, ale nie wyobrażam sobie, żeby nikt nie zastanawiał się nad problemem braku wody, nad stepowaniem, nad suszą, nad zatrzymywaniem wody, nad retencją. Oznaczałoby to, że coś nie działa w instytucji, która ma za to odpowiadać. Mam nadzieję, że jedynym powodem tego, że nie macie urządzeń, było to, że może nie ma na nie pieniędzy, a nie dlatego że ktoś nie pomyślał, że można by to kupić, gdyż byłoby to dramatyczne.

A co do w ogóle działań, które są dzisiaj konieczne, mówimy o dokumentach strategicznych, które powstają. Dokumenty te powinny uwzględniać chociażby zmiany klimatu, ilości opadów, przewidywać, co się będzie działo w najbliższych latach. Taki jest cel między innymi takich spotkań. Chodzi o to, żeby być może dać impuls do kolejnych działań. Problemów we wszystkich dziedzinach mamy mnóstwo, ale powiem coś na pocieszenie. Z reguły mówimy o rzeczach, które może się nie udały albo są nieprzyjemne. Byłem w Senacie razem z panem senatorem w kadencji 2007–2011. Byłem trochę krócej, ponieważ zostałem prezydentem miasta. Wtedy przygotowywaliśmy kilka zmian, między innymi związanych z użytkowaniem wód, z ułatwieniami dla żeglugi i finansowaniem chociażby tego, co się wydarzyło później na Żuławach.

W dużej mierze jest to zasługa urzędów marszałkowskich, tak jak u nas w Wielkopolsce. Wielka pętla, wszystkie projekty, które wtedy powstawały, dzisiaj procentują. Wyjechałem, przez ostatnie dwa dni byłem w większości tych miejsc, gdzie kiedyś prowadzono inwestycje, rozmawiałem z ludźmi, którzy zainwestowali swoje pieniądze w przystanie. Jest to dobry efekt, który pojawia się po latach. Na pocieszenie powiem, że jeżeli chodzi o podnośnię Niederfinow w Niemczech, trwało to chyba kilkadziesiąt lat, śmiało można powiedzieć, że otarli się o liczbę kilkudziesięciu lat. 30 lat trwało to od momentu, kiedy rozpoczęli rozmowy, do wybudowania. Zawsze mówi się, że u nas coś trwa, powoli idzie. Wobec tego zapraszam tam, żeby to pokazać. Zresztą można pokazać więcej takich miejsc w teoretycznie dobrze zorganizowanym i bogatym kraju, jakim są nasi sąsiedzi. Można pokazać i lotnisko w Berlinie, i filharmonię Hamburgu, i jeszcze parę innych dużych, kluczowych dla nich projektów, które trwały, i trwały, i trwały i nieraz kosztowały trzy razy więcej niż zaplanowano.

A więc może nie tylko mówmy o tym, co się nie udało, chociaż myślę, że kluczem nawet nie są tu pieniądze. Ktoś z państwa, chyba pan prezes powiedział, że tam było 2,5 mld zł, a my czasami walczyliśmy o 20 mln zł czy nawet o 2 mln zł. Na pewno trzeba to zmienić. Na pewno trzeba zmienić perspektywę widzenia, że inwestycje za gigantyczne pieniądze mają źródła finansowania, a potem utrzymaniówki często zupełnie nikt nie uwzględnia na etapie projektowania, nie uwzględnia, że potem przez dziesiątki lat będzie trzeba to utrzymywać.

Pan senator Wcisła.

Senator Jerzy Wcisła:

Chciałbym odnieść się do kilku rzeczy, o których tu mówiliśmy, zaczynając od szczęśnej czy nieszczęśnej retencji wody. Nie jest to problem tylko Kanału Elbląskiego. Nie rozwiąże się tego retencją Kanału Elbląskiego. Jest to retencja na polskich wodach. Tylko w takiej skali można to rozwiązać.

Woda w Polsce musi być zatrzymywana od gór do Bałtyku. Dzisiaj patrzymy na to, co się dzieje w pogodzie, i mówimy, że brakuje wody. Generalnie wody nie brakuje. W ciągu roku opady w Polsce są mniej więcej na tym samym poziomie. Problem jest w tym, że opady są coraz gwałtowniejsze, a my nie zatrzymujemy wody. I po to ma być retencja, żeby wodzie, gdy jest jej za dużo, nie pozwolić uciec do Bałtyku, a gdy jest jej za mało, wpuszczać ją do rzek, utrzymywać poziom. Wiąże się to z wieloma rzeczami. Wiąże się z transportem, który możemy prowadzić. Akurat nie dotyczy to kanału, ale wprowadzając retencję, możemy wprowadzić transport na drogi wodne. Możemy zapobiegać suszom. Możemy zapobiegać powodziom.

Pamiętam, że w 2010 albo w 2011 r. z Banku Światowego było zrobione opracowanie dotyczące rewitalizacji dróg wodnych. Wiązało się ono z wprowadzeniem retencji wody. Pamiętam, że program ten był wtedy rozpisany na 140 mln zł. Był to pierwszy program, który prowadził do sekwencjonowania wody, zatrzymywania jej w polskich rzekach, a nie wpuszczenia do Bałtyku. Załatwiłoby to wiele problemów. Później była podpisana konwencja AGN. Ona także miała doprowadzić do tego, żeby woda była zretencjonowana, tyle że tylko to podpisano. Poprzedni rząd podpisał konwencję AGN. Przypomnę, że dotyczy ona zbudowania dziesięciu wielkich szlaków wodnych w całej Europie i przeniesienia części transportu na drogi wodne. W tym są trzy szlaki w Polsce, szlak odrzański od Bałtyku do Dunaju, szlak wiślany od Gdańska aż po Morze Czarne do Odessy. U nas jest to Wisła, później teoretycznie przez Bug, co jest niemożliwe do wykonania, wobec czego jest wariant, żeby dorobić kawałek drogi. Jest jeszcze najbardziej nas interesujący szlak, czyli E70 z Kłajpedy przez Elbląg, Wisłę do Berlina, Rotterdamu i Antwerpii. Jednak poza podpisaniem konwencji nie stało się nic, kompletnie nic.

Dzisiaj ministerstwa pracują nad programami rewitalizacji turystyki wodnej. Pewnie też możemy zacząć rozmawiać o retencji. Są dwa problemy. Jeden problem to jest problem finansowy, dlatego że naprawdę mówimy o dużych pieniądzach. Program, który był podpisany pod konwencją AGN, dotyczył chyba 90 mln zł, które trzeba zainwestować. Moim zdaniem nie załatwi to problemu. Drugi problem to jest problem z tzw. kryptoekologami. Mówię świadomie, że są to kryptoekolodzy. Wiele razy prosiłem rząd o zrobienie białej księgi transportu w Polsce, ile kosztuje w Polsce transport. Mówi się, że wprowadzenie transportu na rzeki niszczy rzeki, czyli robi z nich rynny jak z rzeki Elbląg. To akurat spaprano, ale o tym za chwilę.

Nie wiem, czy państwo wiecie, że policja co dwa lata robi raporty kosztów wypadkowości na drogach kołowych. Jest ponad 40 tys. rannych 3–4 tys. zabitych. Różne szkody materialne, w tym ubezpieczenia, śmierć policzona według jakichś konwencji, jak to się liczy w Europie,

i wychodzi co roku 50 mld zł. Takie są koszty wypadków na drogach, nie mówiąc o kosztach środowiskowych. Rzeki nie muszą być wybetonowane. 2,5 m wystarczy, żeby barki płynęły. Jedna barka zabiera 170 kontenerów. Jest to 170 albo 80 samochodów mniej, w zależności od tego, ile kontenerów jest przewożonych. Jak tak policzyć się koszty, to bardzo szybko dojdziemy do wniosku, że drogi wodne są najtańszą formą transportu.

Druga rzecz, o której chcę powiedzieć to rzeka Elbląg. Kiedy przejmowaliśmy – mówię o tym rządzie – tę inwestycję, rzeczywiście to, co zrobiono z rzeką Elbląg, to jest szkaradztwo, tego się nie robi, jest to nieskuteczne. Powinniśmy to wiedzieć. Ren wylewał, Dunaj wylewał, dzisiaj prowokujemy, żeby rzeka Elbląg też wylała. Gdzie wyleje? W Elblągu.

Posel Katarzyna Królak (KO) – spoza składu podkomisji:

Na miasto.

Senator Jerzy Wcisła:

Jedyne miejsce, które jest niezamurowane, to Elbląg. Podobnie Dunaj wylał Wiedniu. Kiedy rozmawiałem z Ministerstwem Infrastruktury, gdy mówiliśmy o dokończeniu tej inwestycji, uzgodniliśmy z ministrem, że doprowadzimy do zakończenia budowy kanału i poprosimy ekspertów, nie ekspertów typu polityk Wcisła, polityk jakiś tam, Morawiecki czy Kaczyński, którzy powiedzą: „tak, murujemy, betonujemy”, tylko ekspertów, naukowców, którzy powiedzą, gdzie trzeba rozebrać trzyipółmetrowy beton i znaleźć tereny zalewowe. Tak to się robi. I tak musi być w Polsce.

Szanowni państwo, jeżeli ktoś mówi – mówię troszeczkę z boku spraw wodnych – że rolnicy będą protestować, to nie wiem, czy wiecie, ale z gruntów, które mogą być przeznaczone pod uprawę, 9% nie jest uprawianych. Wszędzie znajdziemy tereny, na które można wylać wodę i załatwić problem zagrożenia powodziowego.

To generalnie to dwie rzeczy, na które chciałem zwrócić uwagę. Jedna rzecz bardzo optymistyczna, która tutaj wybrzmiała. Chyba ty mówiłeś o tym, że subregion Elbląskiego Węzła Wodnego jest najatrakcyjniejszy dla turystyki wodnej. Kanał Elbląski to unikat w skali światowej. Na Żuławach jest pewna liczba urządzeń hydrotechnicznych, które turystycznie są ciekawe do zwiedzania. Mówię o samym patrzeniu na terytorium z wysokości pola, gdyż rzeka jest niżej. Jest Zalew Wiślany. Powierzchnia naszej, polskiej części zalewu jest trzy razy większa od Jeziora Śniardwy. To jest cudowne miejsce do uprawiania turystyki wodnej. Jest to też odpowiedź na to, jak region może zarabiać na takim zabytku. Rzeczywiście w ten sposób możemy zatrzymać turystę, który przyjeżdża i spędza dzień na pętli, dzień na kanale, dzień na zalewie. Zwiedza, płaci za hotele, płaci za gastronomię. Jest to kierunek, w którym powinniśmy iść. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Proszę. Proszę się przedstawić.

Prezes Stowarzyszenia Miłośników Kanału Elbląskiego „Navicula” Sławomir Dylewski:

Dzień dobry. Sławek Dylewski. Stowarzyszenie Miłośników Kanału Elbląskiego „Navicula”.

Chciałbym zabrać głos w imieniu wszystkich braci mniejszych i użytkowników, którzy nie pływają na statkach, ale na łódeczkach różnej maści, różnej wielkości, typowo turystycznie. Zacznę od głównego nurtu wypowiedzi moich poprzedników, od wody. Woda rzeczywiście jest kluczowa. Proszę państwa, od 2016 r. prowadziliśmy intensywne działania, żeby zniwelować szkody powstałe na skutek błędu ekspertyzy, którą dla poprzedników RZGW wykonała firma Hydroprojekt z Wrocławia, która przy okazji ekspertyzy pochylni Całuny dotyczącej wydolności maszyny popełniła błąd arytmetyczny. Zapisano, że nie można przeprawiać, tak jak to zaprojektował wcześniej twórca kanału Steenke, na dwóch wózkach jednocześnie, tylko że może być obciążony tylko i wyłącznie jeden wózek. Od tego momentu była to jedyna winda na świecie, która działała bez przeciwwagi. Od tego czasu maszyny były obciążone w granicach 130 do 200% nominalnego obciążenia. Pan dyrektor mówił o współczesnym zużyciu wody około 2 mln metrów sześciennych na sezon. Do 2022 r., kiedy przywrócono przeprawianie na dwóch wózkach, zużycie wody wynosiło od 8 do 10 mln metrów sześciennych na sezon, dlatego, że każdą łódeczkę... Ktoś przyplętywał sobie trzema kajakami. Trzy kajaki muszą być przeprawione. Dla trzech kajaków na jednym wózku zużywamy wodę w jedną czy w drugą stronę. Największe problemy były z ruchem statków pod górę, kiedy jeden statek obciążał maszynę w bardzo dużym stopniu bez przeciwwagi. Powodowało to dużo większe zużycie wody i zużycie maszyn,

co skutkowało znowu częstszymi potrzebami remontowymi. Myślę, że taka sytuacja już nam nie grozi, gdyż maszyny pracują w zupełnie innym reżimie, trybie, bardziej przyjaznym dla siebie. Pracują wolniej, gdyż nie ma potrzeby, dwa wózki mogą popracować wolniej, a i tak jest szybciej, niż gdyby pracował tylko jeden wózek.

Chciałbym tu podziękować panu przewodniczącemu za to, co usłyszałem, co deklarował odnośnie do zmian w prawie. Chciałbym też bardzo prosić o to, żeby umożliwić Wodom Polskim czy ich następcom procedowanie w trybie zimowym, żeby nie trzeba było się śpieszyć. Jeżeli przetarg ogłaszamy w styczniu, trzeba wyłonić wykonawcę, później może jeszcze są jakieś protesty, wobec czego w rzeczywistości wykonawca ma dwa tygodnie na roboty, żeby zrobić to do kwietnia, a informacje o tym, co jest uszkodzone, przedstawiciele RZGW, mają już w październiku po jesiennych przeglądach. Wtedy wszystko już wiadomo. Gdyby wtedy można było zrobić to, co potrzeba, można by spać spokojnie. Myślę, że taki tryb jest możliwy już w tej chwili, a jeżeli nie, to rolą parlamentarzystów jest, żeby dopisać do jakiejś ustawy jedno zdanie, że coś takiego jest możliwe, że instytucja ma prawo organizować przetargi nie od stycznia do grudnia, ale...

Głos z sali:

W trybie awaryjnym.

Prezes Stowarzyszenia Miłośników Kanału Elbląskiego „Navicula” Sławomir Dylewski:

Może nie w trybie awaryjnym, dlatego że jest to tryb planowy, przyspieszony. W momencie, kiedy w październiku dowiadujemy się, że jest potrzeba planowego wymienienia jakiegoś elementu, coś nie pękło nagle, to można to zrobić. Serdecznie dziękuję za takie podejście. Jest we mnie wielka nadzieja, że uda się ten zabytek uratować. Brak działań powoduje degradację kanału, a wiele głosów tu padło, jaki to jest skarb, jedyny skarb na świecie. Wszystkich tu obecnych państwa parlamentarzystów zachęcam do poszukania na kanale YouTube kanału naszego stowarzyszenia. Jest tam ponad 60 merytorycznych filmów o kanale. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Zapraszam do zabrania głosu. Komentarz związany z finansowaniem. Myślę, że to główne zadanie ministerstwa, żeby to przygotować.

Mówimy o kilku trybach. Jeden to normalny tryb działania, tryb roczny styczeń-grudzień. Drugi tryb to programy wieloletnie. Tutaj ministerstwo może być inicjatorem, parlament może wyrażać zgodę na tego typu działania. Trzeci tryb to tryb awaryjny, w którym działania są podejmowane ad hoc wtedy, kiedy nie można było czegoś przewidzieć, kiedy jest awaria, która nie była do przewidzenia, nie można było wcześniej czegoś wymienić, dlatego że nic nie wskazywało, że dojdzie do uszkodzenia, nie zbliżał się żaden okres przeglądu. Mam nadzieję, że w ramach działania państwa zespołu uwzględnicie wszystkie problemy i przekażecie je nam. Parlamentarzyści lokalnie znają sprawy, więc na pewno będą też podejmować działania.

Jeszcze tylko jeden głos. Jesteśmy w Komisji, może na szczęście wydzielonej. Komisja nazywa się Komisją Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Podkomisja powstała właśnie po to, żeby zwracać uwagę na żeglugę śródlądową, na to, co się dzieje z wodą. Oczywiście to nie tylko żegluga, zajmujemy się w ogóle sprawami wody i retencji, kwestią zabezpieczenia wody pitnej, dziesiątkami programów, które są być może mniej spektakularne niż to, co się dzieje w portach nad morzem. Z reguły wygrywają one zarówno pod względem i finansowym, i takim, który ściąga media. Media pokazują je na pewno dużo częściej. Postawiliśmy sobie zadanie, żeby mówić o tym, co się dzieje na śródlądziu, dlatego że z wielu względów jest ono niezwykle ważne.

Dyrektor Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego w Warmińsko-Mazurskim Urzędzie Wojewódzkim w Olsztynie Krzysztof Kuriata:

Dzień dobry. Przedstawiciel wojewody warmińsko-mazurskiego Krzysztof Kuriata. Od 12 lat dyrektor Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego.

Każdy z państwa oczywiście mówi bardzo ciekawie o swoim obszarze, tylko proszę zauważyć bezpieczeństwo każdego z tych obszarów. Z panem dyrektorem i na pewno również z częścią z państwa uczestniczyłem w powodziach, które miały miejsce. Wtedy, jak coś się dzieje, sytuacja wygląda zupełnie inaczej. Nie jest tak ciepło, nie jest twardo pod nogami. Jeżeli państwo macie na to wpływ, bardzo apeluję o to, żeby znalazły się środki na utrzymanie bieżące. Będziemy to powtarzać jak mantrę. Wody Polskie, RZGW naprawdę mają jeszcze fantastycznych fachowców, którzy potrafią dobrze wykorzystać pieniądze. Jeżeli będzie na bieżące utrzymanie,

to nie będziemy musieli pogłębiać kanałów o 2 m czy o 1,5 m, tylko będziemy to mogli robić bez żadnych konsultacji środowiskowych co roku po 20 cm. Dlatego teraz są takie problemy.

Miałem to szczęście albo nieszczęście być w Stroniu Śląskim à propos inwestycji, o których państwo mówicie. Przed tamą była zrobiona piękna inwestycja za grube miliony. Nie ma śladu. Teraz jak państwo tutaj jesteście, pływacie po kanale, widzicie to, co widać z drogi, to wszystko jest super, ale nikt państwu nie pokaże, i chyba nie trzeba, co się dzieje kilkadziesiąt metrów obok, jakie tam są zaniedbania. To wszystko wynika z tego, że Wody Polskie po prostu nie mają środków. Jeżeli mamy niski poziom wody, a później następuje wezbranie, Czarek potwierdzi, szanowni państwo, całe wyspy odrywają się i płyną w stronę przepustów. Jest to gigantyczne zagrożenie. Chodzi o to, żeby inwestycje, o których państwo w tej chwili rozmawiacie – super, że idziemy w turystykę – nie zniknęły przy powodzi. Jak było wspomniane przez pana senatora i przez Czarka, jeżeli chodzi o wodę, która przyszła do Elbląga w tym roku, nie widziałem, żeby przyrost był tak gigantyczny.

Głos z sali:

Przy tak małych opadach.

Dyrektor Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego w Warmińsko-Mazurskim Urzędzie Wojewódzkim w Olsztynie Krzysztof Kuriata:

To było po prostu coś nieprawdopodobnego. Na wykresach to wyglądało w ten sposób. Już kończę, panie przewodniczący. Apel do wszystkich państwa, niezależnie, skąd jesteście. Wojewoda warmińsko-mazurski i marszałek zapraszają na Warmię i Mazury, ale słyszycie państwo, ile jest utonięć. Apelujcie wszędzie, dlatego że toną ludzie, którzy nie są naszymi mieszkańcami, tylko przyjezdni. Błagam was, apelujcie wszędzie, żeby zachowane było bezpieczeństwo, żeby nie rządziła głupota. My jesteśmy bardzo gościnni, cieszymy się, że wszyscy przyjeżdżają, natomiast chcemy was gościć, a nie ratować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję. Ad vocem.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Cezary Terech:

Przepraszam, że nie pochwaliłem po kolei i z osobna wszystkich posłów, ludzi, którzy pomogli nam wtedy, kiedy to było potrzebne, a najbardziej nam było potrzebne w roku 2017.

W roku 2018 była katastrofa, która, gdyby w tej chwili się nam zdarzyła, to by nas zalało. Byliśmy z panem dyrektorem Kuriatą, żebyście państwo mieli na uwadze, co się stało (...). Przez siedem lat nas nie było, nie było ludzi, którzy byli w poprzednim rozdaniu. I co się narobiło? Akurat tutaj Krzysiek zwrócił uwagę na jedno. Przy małych opadach raptem wszystko stanęło na 6,11. Gdyby nie zamrożona skorupka śniegu na Wzgórzach Elbląskich, spadłoby to wszystko na Elbląg i byłaby powódź, a opady wtedy wynosiły 32–45 mm. Byłaby katastrofa. Wszędzie tam, gdzie jesteśmy w środowiskach, musimy zwracać uwagę, że Żuławy Wielkie są zabezpieczone na czas powodzi – powtarzam to – w 200%. W tej chwili po remontach, po zakryciu Tugi są zabezpieczone idealnie. Pompuje się wodę ze stałego polderu do Szkarpawy. Jak kolega senator powiedział, rzeka Elbląg do totalne zagrożenie, tak samo dla żeglugi, jak i dla wód śródlądowych. Nic to nie wniosło. Są tam siedemnastometrowe ścianki. To, że beton wystaje, to wystaje, są tam ścianki. Woda nie spływa z powierzchni ziemnej, nie przedostaje się z powrotem tam, gdzie powinna wejść, stoi. Zostały zlikwidowane trzy pompy, stacje pomp. Jest tam 5 tys. ha, które będą zalane. Przez okres, który był, nie wyremontowano śluzy na Kanale Elbląskim. Muszę wyczuwać nie z prognoz, tylko z doświadczenia, z konsultacji z (...) muszę przewidzieć, kiedy mamy pompować wodę z Żuław Elbląskich, a jest tam 3,1 mln wody do wypompowania, żeby przeszła i żeby była zapasem retencyjnym na powódź.

A wracając do Drużna, Drużno to eksperyment doświadczalny. Ani to jest ochrona środowiska, gdyż trzeba zwrócić uwagę w raporcie, że jest to siedlisko kormoranów, gdzie wybito praktycznie wszystkie gatunki ryb, kormorany wyżarły wszystko. W tej chwili nie następuje wymiana wody, jaka powinna być. Nie wiem, kto w ogóle wydał pozwolenie na budowę tego kanału. Woda musi wymienić się dwa razy w roku. Jest tam roślinność i zwierzęta, fauna i flora, która musi żyć w tym środowisku, a teraz nie ma wymiany, tylko wymiana jest przy przesileniu cofkowym. Tak jest, wtedy się wymienia. Prędkość na Kanale Elbląskim jest zabójcza, gdyż jest około 70–80 m³ na sekundę. Ostatnio liczyłem. Zagrożenie jest potężne dla wszystkich. Coś trzeba zrobić.

Tutaj ktoś mówił, kolega senator mówił o tych okolicach. Po tylu latach odkryłem na przykład, że trzy leśne zbiorniki retencyjne na Wzgórzach Elbląskich w ogóle nie były konserwowane, a one też mają zatrzymać wodę. Stare urządzenia nie są remontowane. Zagroża nam to. Naprawdę to już jest katastrofa. Jeżeli chodzi o zbieranie mułu, jak robilibyśmy to sukcesywnie, jak kolega dyrektor mówił, jak byłby refuler, jeździlibyśmy, pływali, zbierali i mieli gwarancję, że wszystko ma przepustowość na określonych poziomach. Tak samo Kanał Elbląski i drogi wodne. Jeżeli dróg wody nie będziemy czyścić z tego wszystkiego, to nic nie będzie. Tak samo pomosty. W trakcie tamtego posiedzenia byliśmy na Szkarpawie. A tam dalej piszą sobie: „chcę pomost, pomost pływający, trwający”. Niestety, albo to jest do żeglugi, albo to jest do ekologii, albo to jest do ochrony, albo robimy... (*niestety*) i płacą nam 8 zł. Tyle zł płacą nam za pomost. Jest to przeszkoda. Takie są wnioski. Jesteśmy dla wszystkich jako Wody Polskie, a Wody Polskie dostają później kopa.

Teraz powiem o swojej przygodzie. Z kolegą dyrektorem byliśmy w Żywcu. Tam też działają Wody Polskie, tylko jakby Wody Polskie wyjechały samochodem i poubierałyby się w kamizelki, to nie wiem, czy wywróciłyby tym samochodem. Do tego doszło. Po prostu działania wody są okrutne. W Unii jest dużo wody, ale woda musi być przede wszystkim czysta. A za czystość wszystko robi się tak, że Wody Polskie są winne za drzewa, za muł, za kamienie, za płoty, za wszystko. Tak jest. Uważam, że naprawdę wywiązujemy się super w miarę posiadanych możliwości finansowych i osobowych. (...). Dziękuję za głos.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Nie wiem, do czego to było ad vocem. Jeszcze pan senator chyba też nie ad vocem, tylko jako uzupełnienie wypowiedzi.

Panowie dyrektorzy, mówię teraz do dyrektorów RZGW, pana kierownika i pana dyrektora, myślę, że oprócz tego, że trzeba zrobić listę rzeczy, na które brakuje finansowania, być może brakuje też nacisku na wszystkich. Mówię teraz o parlamencie, o stronie rządowej, żeby nie tylko zgłaszać to na takich spotkaniach, ale też na co dzień, żeby tego typu wnioski wpływały jak najczęściej. Jeszcze raz wrócę do nazwy naszej głównej Komisji. Sprawy morskie absorbują mnóstwo uwagi publicznej i medialnej. Jeżeli państwo nie chcecie stać z boku, to nie trzeba, jak mówiłem, biernie na to patrzeć, tylko trzeba pukać do drzwi, a czasami może i łomotać, żeby osiągać cele. Skoro jesteście przekonani, że jest kilka rzeczy, które są zagrożeniem, nie tylko kwestią utrzymania, ale zagrożeniem, to trzeba natychmiast podejmować działania, przygotowywać projekty, mówić o tym, co powinno być zrobione, czy mają być to kolejne wrota, gdyż w tej chwili tak przygotowują się miasta nad morzami na całej długości. Wystarczy przejechać polską granicę i pojechać kawałek w kierunku Hamburga. Tam większość miast w tej chwili buduje wrota. To nie jest przypadek tylko Wenecji, gdzie miasto jest zalewane, ale coraz częściej cofka jest powiązana z taką ilością wody, która zagraża po prostu funkcjonowaniu miast, które przez wiele lat nie miały takiego problemu. Czasy się zmieniają, pogoda się zmienia, może pogoda się nie zmienia, co bardziej klimat, to chyba bardziej precyzyjne określenie.

Pan senator. Czy jeszcze ktoś z państwa? Pan będzie już kończył, jeżeli pozwolicie, gdyż ustaliliśmy, że zakończymy do godz. 13.00. Będzie akurat.

Senator Jerzy Wcisła:

Przepraszam, ale ja nie mam tekstu przygotowywanego na 15 minut. Króciutko.

Bezpieczeństwo przeciwpowodziowe jest niesamowicie ważne. Przypomnę, że na początku tego wieku mieliśmy program przeciwpowodziowy, kompleksowy program zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław, a Drużno jest też elementem Kanału Elbląskiego. Niestety, program zrealizowaliśmy tylko w pierwszym etapie, wydając około 600 mln zł na zabezpieczenie przeciwpowodziowe. Potem program umarł. Dzisiaj program już wraca. Z Żuławskim Zespołem Parlamentarnym pracujemy nad kompleksowym programem przeciwpowodziowym. Dotyczy on całego naszego regionu. Ma też znaczenie dla subregionu Kanału Elbląskiego. Zakładamy, że będziemy gotowi na to, żeby konsumować na przykład między innymi środki unijne od następnej perspektywy finansowej. A więc proszę tych, których tam u góry mogą wysłuchać, żeby modlili się, żebyśmy do tego czasu nie doświadczyli powodzi. Nie zazdroszcząc tym z południowo-zachodniej Polski, w przeciwieństwie do tamtych terenów u nas woda nie spływa. Koszty są znacznie większe niż na terenach, gdzie woda zalewa, odchodzi, odbudowuje się. U nas jest to znacznie trudniejsze. Jeżeli chodzi o pieniądze, już teraz chyba ponad 400 mln zł w ramach programu żuławskiego jest wydawane na zabezpieczenie przeciwpowodziowe.

Powiem jeszcze jedną rzecz. Mówiłem o retencji. Był projekt zbudowania zapory w Siarzewie, która miałaby znaczenie dla naszego węzła wodnego. Program był długo dyskutowany, lobbowa-
liśmy, żeby to budować, chociaż wiadomo, jaka jest sytuacja Włocławka. Zrobiłem kiedyś konfe-
rencję naukową w Elblągu. Naukowcy udowodnili, że jeżeli by była zaporą w Siarzewie, można
by było przeznaczyć tu więcej ześluzowanej wody. Gdańska Głowa i Biała Góra. Można by było
więcej wody przetoczyć na Zalew Wiślany i tutaj na Kanał Elbląski. Zalew zostałby oczyszczony.
Na naszym zalewie jest siedemdziesięciokrotnie mniejsza wymiana niż potem w Rosji. Jedno-
cześnie można by było regulować wodę i statki mogłyby bezpieczniej pływać. Prawdopodobnie
w jakiejś przewidywalnej perspektywie zaporą w Siarzewie nie powstanie. Dla naszego regionu
jest to też jakiś problem.

Dyrektor Delegatury w Gdańsku Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy Marian Kidaj:
Trzy zdania. Marian Kidaj. Dyrektor Delegatury w Gdańsku Urzędu Żeglugi Śródlądowej
w Bydgoszczy.

Odnosnie do wypowiedzi pana dyrektora kanału, oczywiście mamy za zadanie bezpieczeństwo
na wodzie, ale również mamy co roku weryfikację szlaku żeglownego. Muszę państwu powiedzieć,
że dobrze, iż w takim gronie się dzisiaj spotykamy. Miałem okazję przyjechać tutaj akurat dzięki
pani dyrektor. Co roku jest coraz gorzej, proszę państwa. Dosłownie trzy dni temu płynęliśmy.
Od Buczyńca do Miłomłyna jest tragicznie. My mamy tylko 55 cm zanurzenia. Jeżeli czego-
kolwiek nie poprowadzimy, nie poprawimy w następnym roku, już nie mówię, że w tym roku –
później jest pobór wody do Miłomłyna i od Miłomłyna do Iławy – to jako inspektorzy w ogóle
nie dostaniemy się nawet na duże Jezioro Jeziorak, gdzie musimy kontrolować statki.

Panie dyrektorze, chciałbym panu powiedzieć, gdyż mówił pan, że nie macie czym pracować,
są dwie kosiarki, które stoją bezczynnie. Można je wykorzystać. Mówił pan, że nie ma sprzętu,
a ja mam je zarejestrowane. Może spróbować troszeczkę je wykorzystać, gdyż stoją bezczynnie.
Drogi sprzęt, zarejestrowany, ma papiery, wiem, gdyż sam je robiłem.

**Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
Cezary Terech:**

Nie chodzi o kosiarki.

Dyrektor Delegatury w Gdańsku Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy Marian Kidaj:
Nie? A o jaki sprzęt?

**Dyrektor Zarządu Zlewni w Elblągu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
Cezary Terech:**

Panie dyrektorze, chodzi o refuler. Chodziło mi o refuler, żeby refuler mógł...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ale proszę nie prowadzić dyskusji.

Dyrektor Delegatury w Gdańsku Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy Marian Kidaj:
Wiem, że pieniędzy ciągle nie ma, ale jeżeli mamy wpisać kanał tak wysoko, żeby to była atrak-
cja turystyczna i w ogóle...

Poseł Katarzyna Królak (KO) – spoza składu podkomisji:

Jest to atrakcja.

Dyrektor Delegatury w Gdańsku Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy Marian Kidaj:
Jest, ale będzie większa. Wpiszemy, a później okaże się, że od Buczyńca już nie będziemy
mogli pływać. W tej chwili jest tak, że do Buczyńca pływa dużo statków pasażerskich. Ten szlak
jest jeszcze w miarę funkcjonalny. Kiedyś było tak, że od Elbląga do Ostródy też było dobrze.
Teraz statki nie płyną, gdyż niestety, ciągle to zarasta. Nie mówimy już o drzewach, które
rzeczywiście zalegają. Są suche drzewa, w tej chwili leżą konary. Można się pochylić, żeby chociaż
to jakoś zorganizować. Bardzo proszę na drugi rok, wiem, że w tym roku już nic się nie stanie.
Co roku robimy, piszemy protokoły, wysyłamy i do ministerstwa, i do pana dyrektora. Myślę,
że coś w tym temacie się zadzieje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy jest informacja, kiedy jako zespół macie zakończyć prace nad zmianą
polityki finansowania?

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Już się zakończyły 18 czerwca. Raport już jest. Teraz jest w rękach kierownictwa resortu.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Może powiem to do protokołu. Pani dyrektor Niemiec powiedziała, że raport już jest gotowy i został przekazany do kierownictwa. Jako parlamentarzyści będziemy pytać i wspierać. Rozumiem, że wszystkie bolączki, o których dzisiaj państwo mówiliście, są tam wymienione i problemy są rozwiązane. To znaczy, że po prostu trzeba by było znaleźć sposób, żeby to wdrożyć, żeby znalazły się na to...

Głos z sali:

Resortowy minister to zaklepał. Spodobała mu się nowa koncepcja regulacji.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Wie pan, dam panu jeszcze za chwileczkę możliwość mówienia, ale poza protokołem, dlatego że dla pani, która potem musi to obrobić, dzieją się tu straszne rzeczy. Jak w Sejmie ludzie mówią bez włączonych mikrofonów, zawsze mamy duży dyskomfort, rozumiejąc, że państwo, którzy potem robią z tego materiał, mają gigantyczny problem.

Słuchajcie państwo, dobra dyskusja to taka, z której są wnioski. Wniosek podstawowy jest związany zarówno z dezyderatem, jak i z wnioskiem do Komisji do Spraw Petycji. Rozumiem, że przygotujemy treść. Nie będziemy dzisiaj tutaj tego przedstawiać, gdyż wymaga to dobrego przygotowania. Jako podkomisja będziemy to kierować dalej.

Kolejny element jest związany, co oczywiste, ze wspieraniem procesu doprowadzenia do zmiany sposobu finansowania wydatków bieżących, w szczególności być może utworzenia programów wieloletnich, tak jak tu, w tym wypadku, kiedy wiadomo, że proces inwestycyjny opiera się na dwóch latach kalendarzowych. W jednym trzeba zamówić, a w drugim wykonać. A więc prośba ta również będzie wyartykułowana w sposób szczególny.

Czy jest jeszcze jakiś inny głos, dodatkowy wniosek? Ponieważ nie widzę, to formalnie zamykam dyskusję. Zamykam również posiedzenie.

Dziękuję wszystkim z państwa, którzy tu dotarliście, a niektórzy mieli daleko, tak jak pan poseł Siemaszko. To nie jest w jego okręgu wyborczym. A więc jemu szczególnie dziękuję za obecność, a państwu za niezwykle cenną, merytoryczną dyskusję. Do widzenia.