

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 26)
z dnia 28 maja 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 26)

28 maja 2026 r.

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

– **informację na temat wykorzystania śródlądowych dróg wodnych dla obsługi portów trójmiejskich.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Jarząbek** zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ekonomicznych i organizacyjnych wraz ze współpracownikami, **Adam Hoppe** dyrektor Biura Strategii i Analiz Rynkowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Katarzyna Szczycińska** pełniąca obowiązki dyrektora Departamentu Strategii i Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA.

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

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym mamy dzisiaj rozpatrzenie informacji na temat wykorzystania śródlądowych dróg wodnych dla obsługi portów miejskich. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Jest to temat, który wraca dosyć regularnie w dyskusji i publicystycznej, i politycznej, jak rozkorkować porty, czy uda się, wykorzystując nie tylko drogi i kolej, ale również śródlądowe drogi wodne, zagospodarować je jeszcze lepiej, szczególnie że porty przeżywają w tej chwili absolutnie okres gigantycznego rozwoju, chyba niespotykanego w historii. Jeszcze do tego plany portów i w Gdyni, i w Gdańsku są naprawdę niezwykle jak na skalę podejmowanych wyzwań. O zabranie głosu poproszę panią Monikę Niemiec-Butryn, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo proszę.

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

Szanowny panie przewodniczący, szanowna podkomisjo, szanowni państwo, dziękuję serdecznie za podjęcie tego tematu. Jeżeli chodzi o porty trójmiejskie, czyli Gdańsk i Gdynię, dwa porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, to pewnie dla samych portów... Mamy tu przedstawicieli, więc może oni wypowiedzą się, jak widzą możliwość wykorzystania transportu wodnego śródlądowego. Jeżeli chodzi o same warunki, to trzeba by zacząć od warunków hydrotechnicznych, czyli od rzeki Wisły. Patrząc na nią, wydaje się, że jest to duża rzeka, tak jak tu w Warszawie, dość szeroka, jednak jej warunki nie są zadowalające. Jeżeli chodzi o klasę drogi wodnej, to od Płocka do stopnia wodnego Włocławek, czyli na odcinku 55 km Wisła jest klasyfikowana jako droga wodna klasy V, ale jak wiemy, stopień wodny Włocławek jest jedynym stopniem wodnym w planowanej kiedyś kaskadzie, jest sam, stwarza teraz więcej problemów. Pewnie kiedyś Wody Polskie jako potencjalny inwestor będą musiały się z nim zmierzyć, ale dla samej drogi wodnej, tak jak mówię, jest to tylko 55 km klasy V. Potem przechodzimy... Sam stopień wodny to dalece posunięta erozja, więc nawet korzystanie ze śluzy czasami jest problematyczne. Od Włocławka do planowanego stopnia wodnego w Siarzewie uzyskanie obecnie głębokości tranzytowej przynajmniej 1,8 m w praktyce jest trudne. Idąc dalej, dochodzimy do Włocławka. Sama śluza często jest, jak mówiłam, nieczynna. Śluzowanie jest możliwe przy przepływach poniżej

1200 metrów sześciennych na sekundę, ale działania wymagają przestrzegania odpowiednich procedur. Patrząc na samą głębokość tranzytową, jest to od 900 cm do 1,30 m, przepraszam, zawiesiłam się, od 90 cm do 1,3 m. 900 cm to nie byłoby źle. Silne wahania głębokości tranzytowej uniemożliwiają regularne korzystanie. W okresach styczeń-czerwiec i październik-grudzień jeszcze jest to zachowane, a w okresie letnim problematyczne jest utrzymanie szlaku żeglugo-wego, dlatego że też wchodzi... 10 m szerokości pomiędzy uszkodzonymi ostrogami jest problematyczne. Tu jest podstawowy problem, chodzi o same warunki na drodze wodnej.

Później mamy dosyć dobre warunki na Martwej Wiśle od miejscowości Przegalina do granicy morskich wód wewnętrznych i na jej odnodze do miejscowości Błotnik, a od Górek Zachodnich do Zatoki Gdańskiej już mamy wewnętrzne drogi morskie. Tam warunki są całkiem dobre. Jeżeli chodzi o Martwą Wisłę od rzeki Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, jest to klasa drogi wodnej Vb, a jej odnoga do miejscowości Błotnik spełnia wymagania klasy III. Na ogół głębokość na tym odcinku jest utrzymywana przez cały planowany sezon nawigacyjny, czyli przez 292 dni z głębokością tranzytową 2,5 m i większą. Droga wodna rzeki Wisły jest także powiązana z portem w Elblągu. Ten odcinek, jeżeli chodzi o porty, umożliwiałby korzystanie z drogi wodnej jako trzeciej gałęzi transportu.

Patrząc pod kątem popytowym, jest to teren, tak jak mówiliśmy, gdzie są dwa duże, rozwijające się porty, teren zurbanizowany, jest sporo powiatów o największym potencjale gospodarczym w kraju, które są gestorem ładunków obciążających sieć drogową i kolejową. I wydawałoby się, że dla transportu wodnego śródlądowego jest to szansa, żeby z niego korzystać. Niemniej jednak w ostatnim czasie zleciliśmy analizę popytową. Zrobił ją zespół profesorów pod kierunkiem wprawdzie profesora z Uniwersytetu Szczecińskiego, pana profesora Michała Plucińskiego, ale uczestniczyło w tym zadaniu także dwóch profesorów z Gdańska. Wyniki analizy nie przewidywały jakiegось dużego zainteresowania żegluga śródlądową na tym odcinku, niestety. Więc to też pokazuje, że jednak warunki hydrotechniczne nie dają przedsiębiorcom nadziei na możliwość skorzystania z transportu wodnego śródlądowego. Profesorowie robili badania, opierali się też na pytaniu przedsiębiorców, czy potencjalnie są zainteresowani korzystaniem z transportu wodnego śródlądowego. Odpowiedzi pozytywnych było zdecydowanie niewiele.

Jeżeli chodzi o przewozy ładunków na drodze wodnej dolnej Wisły, w materiale zamieściliśmy dane, które pokazują, ile było ładunków przeładowywanych. Nie są to duże wielkości. Na przykład największy wolumen przewozów miał miejsce w 2024 r. Było to 252,5 tys. ton. Jeżeli chodzi o liczbę śluzowań, to z wyłączeniem statków pasażerskich, było ich 403. Przewozy miały charakter prawie wyłącznie lokalny, na ogół nie wymagały śluzowań. W 2023 r. 20% przewozów na tym odcinku było realizowanych na średnim dystansie 320 km. W efekcie spowodowało to wzrost w tym okresie pracy przewozowej, ale też większą konieczność śluzowania jednostek pływających. Pod kątem zainteresowania przedsiębiorców tą gałęzią transportu na tym obszarze widać, że jest niewielkie.

Również zamieściliśmy dane Eurostatu w zakresie przeładunków w polskich portach śródlądowych i morskich na dolnej Wiśle w relacjach barkowych od 2015 r. do 2024 r. W sumie w 2015 r. najwięcej było przeładunków w Bydgoszczy. Różnie tu oscylowały. W 2024 r. było to 500 tys., a w 2015 r. 917 tys. Jeżeli chodzi o port Elbląg, przeładunki były od 95 tys. poprzez na przykład 84 tys., a w ostatnim czasie to już było tylko niecałe 9 tys. W porcie Gdańsk też były bardzo minimalne, w porcie Gdynia wcześniej więcej w relacjach barkowych, teraz również typu 441 w 2024 r. Zapytaliśmy też porty. Mamy przedstawiciela, pana dyrektora z portu Gdynia, pewnie sam się wypowie. Jeżeli chodzi o port Gdańsk, to chyba pani dyrektor też może się wypowiedzieć, więc nie będę tutaj przedstawiać tych informacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Jest też z nami pan Jacek Jarzabek, zastępca prezesa gospodarstwa Wody Polskie do spraw ekonomicznych i organizacyjnych. Czy ewentualnie chciałby pan coś dodać do spraw wodnych? Mamy dwie osoby, panią Katarzynę Szczecińską, panią dyrektora Departamentu Strategii i Rozwoju w porcie Gdańsk i pana Adama Hoppe, dyrektora Biura Strategii i Analiz Rynkowych w porcie w Gdyni. Pytanie, które często zadają nam obywatele, to dlaczego nie wykorzystujemy potencjału na przykład innych miejsc do rozładunku, do przeładunku. Skoro tyle się mówi, że porty blokują się od strony lądowej, to czy ma to jakikolwiek sens z państwa perspektywy, żeby transportować jeszcze transportem wewnętrznym, krajowym, wodnym? Nie wiem, chociażby takie pytanie, które się pojawia: „No dobrze, jest

przejście do Elbląga, za chwilę tam też będzie można wpłynąć.”. Czy tego typu działania państwo w ogóle planujecie? Pani dyrektor.

Pełniąca obowiązki dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Katarzyna Szczycińska:

Dzień dobry, bardzo mi miło. Katarzyna Szczycińska, p.o. dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju w Zarządzie Portu Morskiego Gdańsk.

Zawsze, jak była możliwość, to korzystaliśmy z takiej okazji, de facto mimo tego, że w tej chwili nie ma jeszcze szlaku wodnego śródlądowego. Zresztą port Gdańsk w dokumentach Unii Europejskiej nie figuruje jako port śródlądowy, za to porty Szczecin i Świnoujście jak najbardziej. Zawsze byliśmy otwarci na tego rodzaju projekty. W 2020 r. skończyliśmy pracę nad opracowaniem studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych. Przede wszystkim chodziło o drogę E-40. Był to odcinek z Gdańska do Warszawy i dalej na Białoruś. Chodziło także o drogę E-70. Jest to właśnie droga wodna do Elbląga. Po to, żeby mogło być to funkcjonalne, to droga wodna powinna być drogą kategorii IV, co oznacza, że musiałaby mieć głębokość, która mogłaby przyjąć co najmniej statki o zanurzeniu 3,5 m. Wszyscy wiemy, że dzisiaj takie warunki są, niestety, nierealne.

Swego czasu nawet był prowadzony projekt przez Uniwersytet Gdański, chyba z doktorem Ernestem Czermańskim, gdzie były przeprowadzane empiryczne działania zmierzające ku temu, żeby sprawdzić możliwości żeglugi Wisłą. Niestety, okazało się, że przesłanie transportu, wtedy był to chyba ładunek złomu, jest opłacalny tylko dlatego, że fluktuacje rynkowe pozwoliły w tak długim okresie na wyrównanie kosztów. Inaczej, niestety, gestor ładunku byłby na tym bardzo mocno stratny. Jak wszyscy wiemy, na dzisiaj takich warunków nie ma, ale nie odcinamy się absolutnie od tego, jesteśmy otwarci na takie projekty. Jak tylko są możliwości, to przyjmujemy projekty incydentalne. Trzy lata temu na przykład była sytuacja, kiedy dzięki temu, że można było, a musimy także zaznaczyć, że takie operacje można przeprowadzać w określonych porach roku, tylko wtedy, kiedy stan wody w rzece jest dostatecznie wysoki, wczesną wiosną przeprowadziliśmy szereg operacji przeładunkowych i transportowych do Płocka elementów gabarytowych do budowy projektu Olefiny. Były to olbrzymie elementy, które niestety, nie mogły być transportowane drogą, a jeżeli już, to z wielkimi trudnościami. Wykorzystując szlak wodny, można było to zrealizować w miarę sprawnie, tylko tak jak zaznaczyłam, musiało się to wszystko zgrać w czasie z wysokim poziomem wody w rzece. Sam port jest gotowy do przyjmowania takich jednostek, oczywiście nie port zewnętrzny, dlatego że port zewnętrzny to miejsce, gdzie są cumowane jednostki oceaniczne, wobec czego wiemy, że pirsy i nabrzeża są za wysokie. Natomiast w porcie wewnętrznym posiadamy nabrzeża, które są w stanie przyjmować jednostki rzeczne.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dopytam o Elbląg. Widzicie jakąś potrzebę albo możliwość takiej współpracy?

Pełniąca obowiązki dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Katarzyna Szczycińska:

Jesteśmy również otwarci na taką współpracę. Na razie przyznam szczerze...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dyplomatycznie tak, ale...

Pełniąca obowiązki dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Katarzyna Szczycińska:

Nie. Jest to bardzo proste do wyjaśnienia. W tej chwili opracowujemy strategię rozwoju portu do 2050 r. Przypuszczam, że w przyszłym roku będziemy mogli już przedstawić draft strategii. Jak najbardziej temat żeglugi śródlądowej będzie też wspomniany. Niemniej jednak na dzisiaj bez pogłębienia szlaku wodnego i przystosowania na całej długości toru wodnego, który mógłby przyjmować jednostki do 5 m zanurzenia, taki projekt jest nierealny do wykonania. Niejako musimy poczekać, aż warunki pozwolą na to, żeby móc dywersyfikować przeładunki i móc korzystać z takiej okoliczności jak dodatkowy port morski w Elblągu. Nadmienię jeszcze tylko, dodam, że okazało się, że jeżeli chodzi o studium, które myślimy opracowywali, po pierwsze, jest to bardzo szeroki zakres, a po drugie, koszty są tak wysokie, że po prostu nie jesteśmy w stanie prowadzić takich projektów. Jak najbardziej, jeżeli chodzi o jakiś aspekt doradczy, czy to techniczny,

czy to biznesowy, tak, natomiast sami nie możemy być prowadzącym. Projekt został przekazany do Wód Polskich.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Co do zasady jeżeli chodzi o tę inwestycję, czyli przekop i pogłębienie toru wodnego do Elbląga, to oczywiście, że to nie państwa zadania, a ustaliliśmy, że również nie miasta. Przecież przez całe lata toczyła się o to batalia, tylko chodzi ewentualnie, teoretycznie o biznesowe i ekonomiczne uzasadnienie przeładunków pośrednich, czyli przewożenia nie wielkich gabarytów, dlatego że do tego prawdopodobnie mimo wszystko woda może być w wielu wypadkach jedynym szlakiem, który będzie do wykorzystania. Pamiętam casus Płocka, o którym pani mówiła. Były rozmowy o tym, że należałoby w przeciwnym wypadku przebudować ileś wiaduktów drogowych, co byłoby zupełnie...

Pełniąca obowiązki dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Katarzyna Szczucińska:

Nierealne.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

...nierealne. Więc droga wodna tak czy inaczej będzie potrzebna w skrajnych sytuacjach, jeżeli chodzi o gabaryty. Mówię o stałej współpracy. Czy ma to sens, żeby z dużego statku przeładować to na mniejszą jednostkę? Przejście na przekopie ma chyba mniej więcej 4,5 m. Zakładając, że taka byłaby też głębokość tranzytowa, przejście morzem, potem przejście przez przekop i wejście na tor, czy coś takiego w ogóle państwo bierzecie pod uwagę gdzieś w strategii? Jest to pytanie do obojga z państwa.

Pełniąca obowiązki dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Katarzyna Szczucińska:

Na dzisiaj nie. Jest tak, jak powiedziałam, jeżeli zdarzają się projekty i możemy wykorzystać możliwości, jak najbardziej, natomiast na dzisiaj, w tej chwili nie przewidujemy partycypacji w rozwoju tego rodzaju projektów, chociaż absolutnie nie zamykamy się na przyszłość na takie projekty.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, Gdynia.

Dyrektor Biura Strategii i Analiz Rynkowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Adam Hoppe:

Dzień dobry. Adam Hoppe, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, dyrektor Biura Strategii i Analiz Rynkowych.

Generalnie port Gdynia jest gotowy do obsługi każdej jednostki. Pani dyrektor przedstawiła dane do 2024 r., ja sprawdziłem jeszcze rok 2025 i rok 2026. Tak jak pisaliśmy w naszej informacji odnośnie do tej gałęzi transportu, jest to u nas margines przeładunków. W 2025 r. mieliśmy siedem zawinięć, z czego trzy były z Górek Zachodnich, cztery z Elbląga, łączny tonaż był na poziomie 2100 ton. Są to naprawdę rzeczy projektowe, jednostkowe. Najwięcej było różnego rodzaju konstrukcji lub ładunków drobnicowych, więc jak widać w statystykach, pewnie są to właśnie jakieś ponad gabaryty, tego typu rzeczy, albo zbyt ciężkie, albo zbyt duże na drogę. W tym roku mieliśmy raptem jedno zawinięcie z Górek Zachodnich. Element został przewieziony i statek wrócił na pusto. To też są projektowe rzeczy. My jesteśmy trochę dalej od dróg śródlądowych niż Gdańsk. Jednostka musi być trochę większa, ponieważ musi przejść przez wody Zatoki Gdańskiej, które są już zbliżone bardziej do wód morskich, więc tu pewnie jest problem.

Co do popytu, trudno mi się wypowiedzieć, dlatego że my w tym zupełnie nie uczestniczymy. Czy to, że nie ma przewozów, wynika z tego, że nie ma popytu, a to wynika z tego, że jest słaba klasa żeglowności? Na to pytanie my nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć, ale biorąc pod uwagę to, że przeładunki nawet teraz się odbywają, to jeżeli byłaby potrzeba ich zwiększenia, myślę, że jak najbardziej można by to było w Gdyni robić. Przeładunkami w Gdyni zajmują się tylko i wyłącznie prywatni operatorzy, którzy są zainteresowani każdym ładunkiem, niezależnie czy przyjedzie do nich przez bramę drogową czy barką w większej ilości. Nawet bardziej korzystnie jest z barki wyładować większą ilość szybszą ratą przeładunkową i później na duży statek, zadziałać troszkę jak hub przeładunkowy. Wydaje mi się, że jest to atrakcyjne dla terminali, z tym że jak mówię, jest to dosyć duży łańcuszek elementów połączonych. My jako zarządca infrastruktury nie mamy

pewnego rachunku ekonomicznego, nie widzimy tego, żeby powiedzieć, że to się opłaca albo będzie się opłacało pod takimi i takimi warunkami. Co do zasady takie przeładunki odbywają się u nas, nawet właśnie z portem w Elblągu. Jeżeli jest popyt, zapraszamy do Gdyni.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że poczekamy na dokończenie inwestycji elbląskiej, zobaczymy, jaki będzie tego skutek, chociaż tutaj wyraźnie widać, że główny ruch odbywa się właśnie w państwa portach. Pytanie, czy układ sił się zmieni w momencie, kiedy tor się pojawi. Bardzo proszę.

Pełniąca obowiązki dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Katarzyna Szczucińska:

Chciałabym jeszcze coś dodać, żeby może państwu przedstawić, dlaczego dzisiaj nie kontynuujemy projektu żeglugi śródlądowej. Nie wykluczamy tego oczywiście w przyszłości. 80% przeładunków w porcie Gdańsk odbywa się w porcie zewnętrznym. Są to statki oceaniczne. Blisko 50% naszych przeładunków są to paliwa płynne, które są dostarczane właśnie tymi statkami, kolejne prawie 30% to są kontenery. Rozkład naszych grup towarowych wygląda tak, że de facto jesteśmy hubem łączącym linie oceaniczne z pozostałymi terminalami. Na dzisiaj sieć drogowo-kolejowa jest na tyle sprawna, że jest to efektywne i pozwala nam zapewnić prawidłowe funkcjonowanie portu. W tej chwili pracujemy nad drugim połączeniem drogowo-kolejowym, które ma nie tylko usprawnić, ale ma też zapewnić bezpieczeństwo w każdym wymiarze, czy to bezpieczeństwo militarne, czy to bezpieczeństwo żywnościowe, czy to bezpieczeństwo energetyczne kraju. De facto przede wszystkim na tym koncentrujemy wszystkie nasze siły. Dlatego, tak jak powiedziałam, prześledziliśmy temat, wiemy, jakie są realia, wiemy, jakie są możliwości. W momencie, kiedy uporamy się już z priorytetowymi sprawami, niewykluczone, że żegluga śródlądowa też gdzieś pojawi się na agendzie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Obserwujemy to z panem posłem Wałęsą na żywo. W ubiegłym tygodniu mieliśmy okazję zobaczyć, jak wygląda sytuacja w porcie i w Gdańsku, może nie w całym, gdyż byłem akurat w Baltic Hub. Plany, które oni sami mają, są imponujące, również te związane z rozbudową infrastruktury kolejowej. Ma się pojawić druga bocznica, która ułatwi w znaczący sposób odbiór kontenerów. Dla odmiany pan poseł przyglądał się Drodze Czerwonej i temu, co robi Gdynia w tym zakresie. Widzimy doskonałą współpracę w tej chwili państwa, zasobów ministerstwa i instytucji podległych ministrom z zarządami portów i z miastami, samorządami. Oczywiście odbywa się to przy gigantycznym udziale części samorządowej. Zdajemy sobie sprawę, że w pewien sposób również zabija to temat, o którym dzisiaj rozmawiamy. Łatwo i sprawnie na pociągi, na wagony można załadować kontenery i szybko i docelowo je wywieźć bez konieczności kolejnego przeładunku.

Państwu z Wód Polskich i tak i tak nie ubędzie obowiązków, dlatego że jest kwestia również zabezpieczenia przeciwpowodziowego. Z punktu widzenia gospodarczego Żuławy coraz lepiej wykorzystywane są też turystycznie. Powoduje to, że wasze prace tam, mam nadzieję, nie będą mniejsze, tylko będą większe, tym bardziej, że zmiany związane z klimatem powodują i nadzwyczajne cofki, i konieczność zabezpieczania terenów, które są położone szczególnie w depresji. Mam nadzieję, że przynajmniej dla turystów będzie to dobra informacja, że wasze działania tam nie zmniejszają się. Pan prezes.

Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ekonomicznych i organizacyjnych Jacek Jarząbek:

Tak, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, działania się nie zmniejszają, a wręcz zwiększają. Kwestia priorytetów, jeżeli chodzi o kraj, troszkę jest uzależniona od tego, jakimi środkami dysponujemy, ale myślę, że ten rok dla Żuław to będzie dobry rok. Troszkę niestety, wynika to z tego, co się wydarzyło w lipcu zeszłego roku, czyli powodzi, zdarzeń na Żuławach. Czasami takie akcje powodują jakiś ruch. Tak jak powiedziałem, ten rok to rok, w którym dużo prac planujemy na terenie Żuław. Pojawiły się dodatkowe środki na te cele. Myślę, że będzie to początek kompleksowego, dużego tematu dla Żuław.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Okej. Czy są jeszcze jakieś pytania? Mam nadzieję, że odpowiadamy państwu, którzy nas słuchają, a bardzo często zadają pytania, dlaczego to się nie dzieje. No dlatego, że faktycznie mamy coraz lepsze połączenia drogowo-kolejowe. W dużej mierze obsługują one porty. Po drugie, przyroda nam

nie sprzyja, jeżeli chodzi o ilość opadów. Przynajmniej w części E-70 w Wielkopolsce, pomimo tego, że niby zima była dosyć solidna, już mamy suszę i na pewno lepiej nie będzie. Stany wód na pewno też nie będą się jakoś gwałtownie zwiększały, tylko musimy dbać o to, żeby było bezpiecznie, to znaczy, żeby gwałtowne opady nie powodowały podtopień. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Chciałabym tylko zwrócić uwagę, że jeżeli chodzi o transport wodny śródlądowy, cały czas jest on mocno wykorzystywany do różnych operacji wewnątrzportowych. Na przykład różne prace w porcie są wykonywane właśnie przez armatorów żeglugi śródlądowej. Coraz większe zainteresowanie jest też transportem pasażerskim. Jeżeli chodzi o gabaryty, na pewno żegluga śródlądowa nadal będzie wykorzystywana do przewozu tego typu ładunków. W momencie, kiedy w Solcu Kujawskim było zainteresowanie ewentualnym nabrzeżem, zresztą byliśmy tam jako podkomisja, czy w Koninie, jak miała tam być elektrownia, wtedy widać, jakie jest zainteresowanie dużego przemysłu. Jeżeli trzeba by było budować większe obiekty, to żegluga śródlądowa jest tutaj nie do przecenienia. Jeżeli chodzi o porty, tak jak rozmawialiśmy, na co szczególnie zwracają uwagę zarządcy portów, łańcuchy dostaw, które przez lata się ukształtowały, funkcjonują dosyć dobrze, są polepszane. W momencie, gdy na rzece nie będzie dobrych, porównywalnych warunków, pewnie nie będzie to brane pod uwagę aż tak szeroko. Badania, programy, które były tworzone, wskazywały na konieczność budowy kilku stopni wodnych, dużą poprawę kilku tysięcy ostróg. Są to duże inwestycje, które jak pan prezes mówił, trudno unieść, jeżeli chodzi o administratora drogi wodnej. Cały czas jest zainteresowanie, ale stosowne do warunków. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że dzisiaj padły pytania, które dostajemy przynajmniej jako posłowie. Padły też odpowiedzi. Dziękuję państwu za obecność, za przyjazd do Warszawy, a państwu z ministerstwa za udzielenie wyczerpujących odpowiedzi.

Zamykam dyskusję i posiedzenie. Dziękuję bardzo.