

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 54)
z dnia 21 lutego 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 54)

21 lutego 2025 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Szymańskiego (Konfederacja)** oraz posła **Marka Hoka (KO)**, zastępców przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat przyczyn unieważnienia przetargu na wykonanie dokumentacji dotyczącej pogłębienia toru wodnego prowadzącego do portu w Elblągu.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

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

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat przyczyn unieważnienia przetargu na wykonanie dokumentacji dotyczącej pogłębienia toru wodnego prowadzącego do portu w Elblągu. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam że Komisja przyjmuje proponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. O przedstawienie informacji proszę pana ministra Arkadiusza Marchewkę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Szanowni panowie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, pozwólcie państwo, że rozpocznę przedstawienie informacji na temat sytuacji związanej z rozwojem drogi wodnej do portu w Elblągu. Pozwólcie państwo, że na samym początku podam statystyki za 2024 r. One są już pełne. Chcę państwu tylko powiedzieć, ile jednostek przepłynęło przez tak zwany przekop, czyli przez śluzę, która znajduje się w tamtym miejscu. W 2024 r. w sumie 1467 jednostek, które przepłynęły przez przekop, to były jednostki rekreacyjne. Jednostek komercyjnych z ładunkiem było 35. Pokazuje to skalę różnicy w zakresie jednostek, które przepływają. Prawie 1500 jednostek rekreacyjnych i zaledwie 35 komercyjnych z ładunkiem. Mamy takie dane. To jasno pokazuje, że niezbędne są działania, które sprawiają, żeby z gospodarczego i transportowego punktu widzenia przekop Mierzei Wiślanej był w końcu użyteczny. Zresztą była to inwestycja, na którą wydano blisko 2 mld zł, jednak z punktu widzenia rozwoju portu w Elblągu, możliwości rozwojowe nie zostały zapewnione. W związku z tym podjęliśmy decyzję o tym, żeby zrealizować określone działania.

Może zacznę od tego, że tak jak wszyscy państwo wiedzą, na samym początku podjęto decyzję o przygotowaniu drogi wodnej, która kończyła się prawie kilometr przed portem. Mniej więcej wyglądało to tak, jakby ktoś wybudował autostradę do dużego miasta i zakończył ją w lesie, co było zupełnie nieefektywne. W związku z tym podjęliśmy decyzję, że urząd morski jako instytucja państwowa weźmie na siebie, mówiąc wprost, odpowiedzialność za pogłębienie ostatniego odcinka 900 m toru podejściowego do portu w Elblągu. Już w styczniu 2024 r. podjęto decyzję o zmianie zarządzenia dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, dotyczącą zmiany infrastruktury portowej – do tej pory była to infrastruktura portowa – na infrastrukturę dostępową, co sprawiło, że już cały odcinek drogi wodnej do samego portu w Elblągu jest uznawany za drogę, za którą jest odpowiedzialny Urząd Morski w Gdyni. Pani dyrektor

przedstawi szczegóły działań, które są podejmowane, ja natomiast chciałbym zwrócić uwagę na dwutorowość realizowanych działań.

Po pierwsze, kiedy podjęliśmy decyzję o tym, że zrealizujemy ostatni odcinek 900 m drogi wodnej, to podjęliśmy decyzję, że będzie ona realizowana dokładnie w takich samych parametrach, jakie zostały zaplanowane przez poprzedni rząd, czyli na pierwotnym planie od punktu P1 do P2. Są to mniej więcej 2 km. W sumie od punktu P1 do P2 były 2 km i do samego portu trzeci kilometr. Trzeci kilometr pierwotnie został zaplanowany dokładnie w tych samych parametrach, które zaplanował poprzedni rząd. Prace rozpoczęły się, rząd przyjął uchwałę zmieniającą finansowanie całego programu, zwiększając w tym roku środki finansowe na ten cel o 35 mln zł. Realizujemy to zgodnie z planem. Następnie po szerokich konsultacjach między innymi z portem, który jest portem samorządowym – traktujemy port po partnersku, podobnie jak władze miasta – przeprowadzona została analiza, która wskazała, że przygotowanie ostatnich trzech kilometrów toru podejściowego, zgodnie z pierwotnymi założeniami, które były przyjęte przez poprzedni rząd, sprawi, że statki o długości mniej więcej 100 m i zanurzeniu 4,5 m będą musiały wpływać tam z asystą holowników. Dlaczego? Dlatego, że szerokość drogi wodnej w dniu zaplanowano jedynie na 20 m, co sprawiałoby, że koszty obsługi statku czy ładunku, mówiąc wprost, zdecydowanie byłyby podwyższone, ponieważ użytkowanie holowników to jednorazowo koszty sięgające kilkudziesięciu tysięcy złotych. Mówiąc wprost, potrzeba działań, które pozwolą na dużo lepszą dostępność drogi transportowej. Podjęliśmy więc decyzję o przygotowaniu dokumentacji, żeby nie tylko ostatni odcinek, który zaplanowaliśmy, ostatni kilometr, ale też wcześniejsze 2 km realizować w takich parametrach, które będą miały szerokość w dniu 36 m, co pozwoli większym statkom wpływać bez asysty, co nie będzie tak znacząco podrażało kosztów wpłynięcia do portu.

Odpowiedzmy sobie na pytanie, kiedy statki będą wpływać do portu w Elblągu. Wtedy, kiedy będzie to opłacalne. Gdyby koszty zawinięcia statku byłyby podwyższone, rzeczywiście stawiałoby to pod znakiem zapytania sensowność wykorzystywania portu. A więc naszym celem jest przygotowanie i zrealizowanie działań, które sprawią, że nie tylko ostatni kilometr, na który się zdecydowaliśmy, ale również dwa wcześniejsze będą w takich parametrach, które pozwolą na osiągnięcie szerokości w dniu wynoszącej 36 m. Działania te toczą się równolegle. Chodzi o działania, które są realizowane obecnie według pierwotnych założeń i jednocześnie o przygotowywanie dokumentacji projektowej, która wskaże, w którym miejscu powinny zostać usytuowane ścianki szczelne i umocnienia brzegów tak, żeby osiągnąć szerokość w dniu wynoszącą 36 m.

Mieliśmy przetarg rozpisany na początku stycznia, o czym zresztą informowaliśmy publicznie. Środki finansowe są zapewnione. Procedura została powtórzona i trwa. Tak to wygląda. Inwestycja z punktu widzenia urzędu morskiego jest realizowana w parametrach korzystniejszych niż pierwotnie założono. Z racji tego, że sprawy związane z procedurami wskazały na bardzo dużą rozpiętość ofert, urząd został zobowiązany do tego, żeby postępowanie przeprowadzić w taki sposób, żeby umieścić to w innym publikatorze, dlatego że pierwotne ceny były bardzo wysokie. A więc jeżeli chodzi o sam cel zrealizowania projektu, jest on podtrzymany. Będzie to realizowane w parametrach, które będą lepiej odpowiadać na potrzeby rozwojowe portu w Elblągu. Chcę państwa o tym zapewnić. O szczegółach powie dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, pani Anna Stelmaszyk-Świerczyńska. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, przekażę głos pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Proszę.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, co prawda pan minister już bardzo dużo powiedział, ale podam jeszcze kilka szczegółów, jak wyglądamy na dzień dzisiejszy. Omawiam tor wodny na samej rzece Elbląg. W tej chwili przebudowano, umocniono ściankami szczelnymi i oczepem odcinek, który tego wymagał na pierwotnym kawałku do punktu P1. Odcinek pomiędzy P1 a P2 też został włączony w realizację cztery lata temu. Wtedy przewidziano wykonanie go tylko w technologii skarpowej z szerokością w dniu 20 m. Natomiast na odcinku 10 km wykonano w dniu 60 m lub 40 m w miejscach, gdzie było to niemożliwe, czyli w rejonie mostu w Nowakowie. Wykonano same umocnienia

brzegu, natomiast prace pogłębiarskie wykonano od ujścia rzeki Elbląg do Zalewu, w skrócie tak można to określić, do punktu 6+600, czyli na odcinku mniej więcej 4 km, dokładnie 3,8 km. W tym roku wykonywaliśmy roboty ziemne związane z poszerzeniem koryta rzeki na odcinku od 6+600 do 0+000. Wykonywała to firma turecka. Zostało wykonanych mniej więcej 50% prac. W pierwszej wersji odcinek P1-P2 zaplanowano jako skarpowy o szerokości w dnie 20 m. Było to rozszerzenie programu, które nastąpiło około cztery lata temu, w tej chwili już pięć lat temu. Odcinek P2-PORT nie był przewidziany w tym momencie do realizacji. Obecnie P1-PORT jest przewidziany do realizacji jako częściowo skarpowy, a częściowo, jak wynika z analiz, prawdopodobnie na odcinku około 1 km konieczne będzie umocnienie brzegów. Wyszło nam to po analizie szerokości 36 m w dnie. Jest to szerokość, która zaspokaja potrzeby zarządu portu i miasta na wchodzenie statków, które były pierwotnie przewidziane.

Po wykonaniu badań geologicznych na ostatnim dołączonym odcinku P2-PORT okazało się, że występują tam zanieczyszczenia węglowodorowe. Najprawdopodobniej kilkadziesiąt lat temu nastąpił tam wyciek paliwa z jakiegoś statku. Wymaga to unieszkodliwienia i remediacji nie całego, tylko wierzchniego urobku, dlatego że występuje to na około 50 cm od obecnego dna. Nie można odkładać tego na wyspę. Została również zlecona analiza koniecznych umocnień brzegu na całym trzykilometrowym odcinku. Aktualnie prowadzone postępowanie przetargowe to postępowanie, o którym tutaj dzisiaj mówimy, czyli postępowanie na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania budowa toru wodnego na rzece Elbląg na odcinku od punktu P1 do punktu Port, czyli na 3 km. W tej chwili wykonujemy prace, dlatego że na założone 20 m mamy już wszystkie decyzje. Na bieżąco wykonywane są prace i kolejne kroki, które za chwilę przedstawię. Natomiast to, żeby dojść do 36 m, wymaga dokumentacji i pozwolenia na budowę. W tym momencie procedowana jest dokumentacja, która pokaże nam, że 1 km będzie najkorzystniej zrobić na odcinku 7.200-7.300 bądź 7.200-8.300. Oczywiście mówię przykładowo, dlatego że pokaże to dokumentacja.

W tej chwili prowadzony jest również przetarg na roboty ziemne w obrębie koryta rzeki poza jej nurtem w ramach etapu czwartego. Jest to dokończenie drugich 50%, które są już wykonane. Zamieściłam tutaj zdjęcie, żeby było widać, że po lewej stronie mamy już pogłębione koryto, mamy umocniony brzeg. Po lewej stronie mamy pogłębione koryto, po prawej stronie jest taki sam betonowy oczep, natomiast roboty ziemne po prawej stronie jeszcze nie są wykonane. Jeżeli państwo zwrócą uwagę, jest to jeszcze porośnięte trzciną. W tym momencie jest na to ogłoszony przetarg. Jego przedmiotem jest wykonanie robót budowlanych w zakresie usunięcia zwalów ziemnych od starego brzegu rzeki do obecnie wykonanego umocnionego, żelbetowego.

Aktualnie trwające umowy, to umowy na opracowanie wniosku o wydanie decyzji na odcinek P1-PORT. W związku z tym, że nie będą to tylko roboty pogłębiarskie, ale będą to również roboty budowlane, potrzebna jest zupełnie inna decyzja środowiskowa. Są podpisane umowy na kwestie środowiskowe, dlatego że w tym momencie o to się staramy, czyli na monitoring i na opracowanie projektu planu postępowania z zanieczyszczeniami, czyli tym, co wykryliśmy dopiero w ubiegłym roku, robiąc roboty geologiczne, przygotowując się do kolejnych przetargów. W tym miesiącu powinniśmy mieć plan postępowania z zanieczyszczonym urobkiem. Wtedy chcemy rozpiąć przetarg na to, żeby to zrealizować. Najpierw musimy wyjąć zanieczyszczony urobek, a dopiero potem będziemy mogli wykonywać tam pozostałe prace.

Najbliższe planowane działania to zakończenie przetargu i podpisanie umowy wykonawcą dokumentacji, odebranie projektu postępowania z zanieczyszczonym urobkiem, ogłoszenie postępowania na badanie i usunięcie obiektów ferromagnetycznych. Mamy to zrobione do punktu P2, natomiast pomiędzy P1-Port jeszcze mogą się jakieś zdarzyć. Było trochę obiektów ferromagnetycznych na całej rzece Elbląg. Kolejny punkt to ogłoszenie postępowania na roboty podczyszczeniowe do 22 m. To też chcemy robić. W tej chwili decyzja środowiskowa nie pozwala wykonywać tych prac, możliwe jest tylko usuwanie robót ziemnych, które były w ładzie, natomiast w nurcie w tej chwili nie możemy wykonywać prac. Na ostatnich 3 km do szerokości 20 m będziemy mogli wykonywać je od czerwca. Chcielibyśmy rozpiąć postępowanie w drugim kwartale i od czerwca wykonywać owe prace, usunąć zanieczyszczony grunt w momencie, jak będziemy mieli technologię jego usunięcia. Ostateczne ogłoszenie postępowania na pogłębienie wraz z wykonaniem umocnień przewidujemy dopiero w pierwszym kwartale 2026 r.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Do 36 m.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Tak, do 36 m. Przewidujemy, że w połowie 2026 r. będziemy mieli zakres, jak było to planowane, o szerokości 22 m i 5 m głębokości już do Mostu Unii Europejskiej, a do połowy 2027 r. będziemy mieli tor o szerokości 36 m i głębokości 5 m do portu w Elblągu. Oczywiście być może, a nawet na pewno będzie konieczność zmiany programu wieloletniego, ale w tej chwili nie można dokonać zmiany, dopóki nie wiemy szczegółowo, jaki jest zakres prac do zrobienia.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pokaże to dokumentacja.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dokładnie tak, pokaże to dokumentacja. Tutaj widzimy, o co chodzi z tym, co w tej chwili jest ogłoszone w przetargu. Jest to zdjęcie pokazujące, że mamy umocnienie brzegu. Jest to głęboka siatka szczelna, dlatego że są tam dosyć słabonośne grunty, natomiast to jest to, co trzeba usunąć pomiędzy starym brzegiem a nowym brzegiem. Możemy to robić w tej chwili. Dlatego otwarcie ofert na zakres, jaki tu jest, powinno być 28 lutego. Pogłębiarka Ursa od marca przystępuje do prac utrzymaniowych na Zalewie Wiślanym. Być może jesienią będzie częściowo wykorzystywana do wykonywania prac na rzece Elbląg, ale zależy to od tego, jaki zakres prac będzie konieczny do wykonania na Zalewie Wiślanym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Otwieram dyskusję. Pan poseł Wałęsa.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Mam pytanie, o ile wzrośnie cennik całego projektu po zmianie tych wszystkich parametrów.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Panie pośle, jest to dosyć trudne pytanie. Nawet bez zmiany parametrów same zanieczyszczenia ropopochodne mogą generować dosyć spore koszty. Nie będzie to wynik zmiany parametrów toru, tylko tego, że akurat znaleźliśmy zanieczyszczenia. Co do kosztów, jakie generuje zmiana parametrów, sądzę, że nie będzie to bardzo duży wzrost, ale około 1 km umocnień brzegowych to może być 10-12 mln zł. Natomiast szacujemy, że jeżeli chodzi o zanieczyszczenia ropopochodne, może to być co najmniej drugie tyle, jak nie dwa razy więcej. Akurat w Polsce jest to bardzo trudny temat. Usiłujemy znaleźć, rozpatrywaliśmy już kilka rozwiązań. Konieczny jest wywóz na specjalne składowiska, są to odpowiednie technologie. Chodzi o wywóz gdzieś tam pod Poznań, nóż się w kieszeni otwiera, gdyż wydaje mi się, że jest to przesada, ale trzeba mieć na to specjalne certyfikaty. Próbuje znaleźć tańszą wersję, tak bym powiedziała.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dodam tylko, że była to niespodzianka, sytuacja, która również nas zaskoczyła, dlatego że wzrost kosztów przynajmniej o kilka milionów złotych jest związany z tym, że właśnie w dniu wykryto zanieczyszczenia. Nie są one jakoś bardzo szkodliwe, ale nie można ich odłożyć w to miejsce, gdzie normalnie byłby odkładany urobek, czyli gdzieś w pobliżu na ląd, tylko trzeba to wywieźć do specjalnego miejsca utylizacji, składowania odpadów kilkaset kilometrów od Elbląga, do miejsca, które się do tego nadaje i jest przeznaczone do tego certyfikatu. Jest to jedna z niespodzianek, która powoduje wzrost kosztów, ale nie na tyle, żebyśmy sobie z tym nie poradzili.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Finansowanie jest zabezpieczone?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Unieważnienie przetargu to była czynność prawie że techniczna. W momencie, kiedy robimy tego dużo, nie wiem, co z dziesiątym przetargiem tak się zdarza.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękujemy. Pan poseł Śliwka.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, pani dyrektor, jednak rozpisywanie przetargów i ich unieważnienie nie jest czynnością techniczną. To nie jest tak, że co któryś się zdarza, że powinien zostać unieważniony. Mimo wszystko głęboko wierzę w to, że jeżeli instytucje państwa rozpisują przetargi, to w celu ich rozstrzygnięcia, ale wracając do meritum sprawy, dzisiaj posiedzenie Komisji dotyczy rozpatrzenia informacji na temat przyczyn unieważnienia przetargu na wykonanie dokumentacji dotyczącej pogłębienia toru. Chciałbym uzyskać informacje, dlatego że w przestrzeni medialnej chyba nawet sam pan minister Marchewka, czyli osoba w tym zakresie najbardziej władna, powiedział, że było to wynikiem błędów. Panie ministrze, w takim wypadku poprosiłbym o wyjaśnienie jakich błędów. Proszę, żeby pan szczegółowo tutaj odpowiedział, jakie zostały popełnione błędy formalne, które spowodowały, że przetarg został unieważniony. To po pierwsze.

Po drugie, pan minister w swojej dosyć długiej wypowiedzi raczył powiedzieć o tym, że pierwotny plan zakładał de facto, użył pan takiego zwrotu, wybudowanie drogi, ale ostatni odcinek pozostał niezrealizowany. Jest to spór, panie ministrze, który wielokrotnie toczyliśmy. Za mną przemawiają fakty, za panem polityka. To jest tylko ta zasadnicza różnica. Nawet obecnie rządzący miastem, pana partyjni koledzy sami stwierdzili, że są kompetentni i władni do tego, ponieważ w wielu projektach wystosowali wnioski jako podmioty, które miały być zamawiającym ostatniego odcinka. A więc czuli się podmiotami uprawnionymi do tego, żeby składać wnioski. Widocznie uznali się za właściwe podmioty do składania wniosków, ale do rzeczy.

Państwo wskazaliście w prezentacji, jeżeli chodzi o zakończenie realizacji projektu, maksymalnie rok 2027. Pamiętam konferencję prasową, która miała miejsce w ubiegłym roku w kwietniu, gdzie była podawana data 2025 r. Rozumiem, że jest to już kolejne przesunięcie terminu związanego z zakończeniem prac. Z czego to wynika? Bardzo bym poprosił o informację panią dyrektor i pana ministra.

Teraz najważniejsze. Bardzo bym poprosił, żeby pani dyrektor i pani minister wprost podali, określili, nie uciekali, nie szukali żadnych wytrychów, tylko wprost określili, statki o jakich parametrach będą mogły wpływać do portu morskiego w Elblągu, kiedy wszelkie prace zostaną zakończone. Proszę, żeby pan minister i pani dyrektor to potwierdziła, czy będą to statki o długości 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu 4,5 m.

I jeszcze jedna kwestia. Bardzo żałuję, nie wiem, z czego to wynika, panie przewodniczący, że nie ma tutaj dyrektora portu morskiego w Elblągu. Mimo wszystko jednak jest to bardzo ważna kwestia dla portu morskiego w Elblągu. Dyrektor portu morskiego w Elblągu też powinien wytłumaczyć się z kuriozalnej sytuacji, w której spółka samorządowa, szanowni państwo, warto o tym powiedzieć, z żalem to mówię, gdyż chciałbym, żeby to był czwarty port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej... Tutaj różnię się z panem ministrem Marchewką. Pan minister Marchewka uważa, że port w Elblągu nie zasługuje na to, a ja się z tym nie zgadzam. Spółka wykorzystwała swoją zdolność przeładunkową w ubiegłym roku na poziomie 8 promili. Szanowni państwo, ósmy rok z rzędu wygenerowała stratę. Mamy do czynienia z sytuacją, w której podmiot de facto jest fatalnie zarządzany. Jeżeli pan minister mówi o inwestowaniu w porty i w infrastrukturę dostępową, miasto w tym zakresie przez ostatnią dekadę nie przeznaczyło żadnej złotówki na rozwój portu morskiego w Elblągu. Niestety, jest to bardzo zła informacja.

Ostatnia rzecz. Patrząc, że pan przewodniczący uśmiecha się, ale ostatnia rzecz. Czy pan minister może powiedzieć, czy pan minister ma wiedzę w tym zakresie, jak wyglądają rozmowy Ministerstwa Infrastruktury, chociaż bardziej władne i kompetentne jest Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, jeżeli chodzi o wsparcie dla portu morskiego w Elblągu środkami w wysokości 50 mln euro, które są negocjowane z Komisją? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękujemy, panie pośle. Jedno pytanie było do mnie, więc od razu pozwolę sobie na początek odpowiedzieć. Sekretariat Komisji wystosował zaproszenie do dyrektora portu w Elblągu, natomiast nie spotkało się ono z odpowiedzią ze strony pana dyrektora. W związku

z tym nie umiem panu odpowiedzieć na to pytanie. Może przerzucę to pytanie na pana ministra, czy ma wiedzę w tym zakresie, dlaczego dyrektor portu w Elblągu nie odpowiedział na nasze zaproszenie. Tym samym proszę o odpowiedź na wszystkie pytania, które zostały zadane przez pana posła Śliwkę.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Jeżeli mogę, panie ministrze, patrzę na pana ministra Marchewkę, pan minister Marchewka teraz również szuka mnie wzrokiem. Panie ministrze, chciałbym uzyskać informacje. W bieżącym roku w budżecie zostało jeszcze zabezpieczone ponad 30 mln zł. Jak wygląda wydatkowanie tych środków? W jakiej wysokości zostaną wydatkowane środki zabezpieczone w budżecie na rok 2025, czyli ponad 35 mln zł?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie pośle, po pierwsze, w moich wypowiedziach nigdzie nie użyłem stwierdzenia, że było to wynikiem jakiegoś błędu, a wręcz wytłumaczyłem tę sytuację, wskazując, że oszacowanie, które zostało przyjęte przez urząd morski, wynosiło około 600 tys. zł. Średnia ofert, które zostały złożone, wyszła ponad 800 tys. zł, z czego dwie oferty były powyżej 1 mln zł. O co w tym chodzi? Jeżeli kwota przekracza 143 tys. euro, to przetarg powinien być umieszczony w publikatorze europejskim. W związku z tym, że szacowanie było przewidziane na 600 tys. zł, został umieszczony w Biuletynie Zamówień Publicznych. Z racji tego, że średnia ofert, które spłynęły, była zdecydowanie wyższa niż zakładano pierwotnie, należało umieścić to postępowanie w tak zwanym publikatorze europejskim. Tego wymaga od nas odpowiedzialność za finanse publiczne. Był to jedyny powód zrealizowania takiego działania. Pan poseł wielokrotnie mówił w przestrzeni publicznej, że jakaś inwestycja jest anulowana, wstrzymana. W żadnym wypadku. Są to kwestie proceduralne wynikające z tego, że oferty, które spłynęły, były po prostu wyższe niż założono. Potrzebujemy trzech, czterech tygodni więcej, żeby doprowadzić to do finału.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Panie ministrze, czyli została anulowana.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pytał pan o konkretną szerokość toru podejściowego. Pierwotne założenia, które zostały przygotowane przez poprzedni rząd, zakładały, że jeżeli miałyby wpływać większe statki, to stumetrowy statek musiałby mieć szerokość 7 m. Liczy się, że po to, żeby statek mógł płynąć bez asysty holowników, to musi mieć mniej więcej jedną trzecią tego, co wynosi szerokość w dnie, a więc jeżeli szerokość wynosi 20 czy 21 m, to statek musiałby mieć 7 m szerokości. Po prostu nie ma takich jednostek, w tym rejonie takie jednostki nie pływają. A więc to, co chcemy i to, co planujemy zrealizować, to właśnie przygotowanie drogi podejściowej o parametrach 36 m w dnie tak, żeby statki stumetrowe miały szerokość 12 m i mniej więcej 4,5 m zanurzenia. Potwierdzam to, co zostało powiedziane w Elblągu na spotkanie, w którym uczestniczyłem. Mówiliśmy o przełomie lat 2025/2026. W 2026 r. zostaną zakończone prace, które pozwolą na osiągnięcie pierwotnych parametrów, które będą na odcinku 3 km, parametrów, które pierwotnie zostały założone. Równocześnie będziemy realizować prace po to, żeby w odpowiednich miejscach ustawić ścianki szczelne po to, żeby szerokość toru podejściowego, szerokość w dnie wynosiła 36 m tak, żeby statki o szerokości 12 m mogły wpływać to portu w Elblągu. A więc jest to zgodne z założeniami, o których mówiła pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pan poseł Gróbarczyk.

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. W związku z tym, że jestem podejrzanym w sprawie budowy przekopu przez Mierzę Wiślaną, zresztą przy oratorskich wystąpieniach pana ministra, skupię się tylko na ocennej sprawie. Pani dyrektor dokładnie wie, dlatego że przecież temat ten był wielokrotnie omawiany z dyrektorem Piotrkowskim, którego teraz pan minister pozywa do sądu za wykonanie inwestycji, wszyscy państwo doskonale wiecie, że to, co jest, to jest element populistyczny, żeby pan minister mógł sobie tutaj pogadać o jakimś tam statku o 12 m szerokości. Dobrze, niech tak będzie, chociaż ostrzegam pana przed takimi

wypowiedziami, dlatego że mają one niewiele wspólnego z prawdą, żeby pana nie opisali w prasie fachowej w związku z owymi wypowiedziami, gdyż byłoby szkoda. Niech pan to zostawi analizie nawigacyjnej, która wykaże, że po prostu nie da się tego zrobić. Wielokrotnie już mówiliśmy, i to w zasadzie w tym samym zespole, że bez wykonania nabrzeży, wykonania całości portu nie da się tego zrealizować. A więc będziemy słuchali opowieści, że coś tam pan będziesz robił, będzie przyjeżdżał Rafał, mówił, że to wszystko będzie fajnie. Będzie przetarg, potem okaże się, że raport, że trzeba wywozić, jak to pani dyrektor powiedziała, gdzieś na zachód, cuda. Widzicie państwo, jak to wygląda. Dosyć kuriozalnie. Ale ja przy tej okazji chciałem przestrzec panią dyrektor, dlatego że to są niebezpieczni ludzie, oni pozywają wszystkich do sądu. Jak widzę, że pani mówi, że trzeba będzie modyfikować program wieloletni, to trafi pani do sądu. Niech pani tego nie robi, dlatego że mogą pani zrobić przeszką, i tak dalej. Jest to grupa bodnarowców. W związku z tym, że pani doskonale się zna, jest pani wybitnym specjalistą w zakresie przede wszystkim hydrotechniki, więc szkoda by było, żeby naprawdę fachowcy, dlatego że my, politycy to pół biedy, ale szkoda, żebyście państwo byli szargani, włóczeni po prokuraturach tylko z tego powodu, że jest to jakaś szopka polityczna, w której musicie uczestniczyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Czy jest jakieś pytanie? Chwilkę, panie pośle Łacki. Panie pośle Gróbarczyk, czy to jest jakieś pytanie czy to tylko porada?

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Nie, nie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Rozumiem, dobrze. Pan poseł Łacki.

Posel Artur Łacki (KO):

Chciałbym uspokoić pana posła Gróbarczyka. Z tego co wiem, jeszcze nie jest podejrzanym, ale faktycznie sprawa jest rozwojowa, panie ministrze, więc pewnie coś będzie. Myślę, że pani dyrektor nie ma się czym martwić, dlatego że wykonuje swoje obowiązki bardzo solidnie i dobrze. Zresztą pracuje w tym urzędzie już wiele lat i sobie radzi. To nie znaczy, że zawsze będziemy się zgadzali z tym, o czym mówi pani dyrektor. Myślę, że nasze stosunki będą lepsze, jeżeli będziemy mieli inne zdanie na pewne rzeczy i dochodzili do konsensusu, zamiast nawzajem sobie potakiwali. Zwracając się do pani dyrektor, nie martwiłbym się tą sprawą. Politycy, którzy nie potrafią zarządzać zgodnie z prawem, zawsze będą mieli problemy. Jeżeli jest zarządzanie zgodnie z przepisami, to nikt nikomu nic nie robi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Chciałbym tylko wyraźnie zaznaczyć... Panie pośle, powiedział pan, że pana pozywam. To nie ministerstwo pana pozwało, tylko wnioski do prokuratury po przeprowadzeniu swojego raportu złożyła Najwyższa Izba Kontroli. A więc bardzo bym prosił o precyzję w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pan poseł Śliwka.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, jednak poprosiłbym o odpowiedź na pytanie odnośnie do wydatkowania środków finansowych, które zostały zabezpieczone w budżecie. Ile z 35 mln zł zostanie wydatkowanych w bieżącym roku? Jest to jedno pytanie. Po drugie, czy ja dobrze zrozumiałem pana ministra? To znaczy, że do portu morskiego w Elbląga nie wpłyną statki po zakończeniu inwestycji według planów, które państwo macie, o długości 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu do 4,5 m? Czy dobrze, panie ministrze, zrozumiałem pana słowa? Proszę, żeby pan minister po prostu odpowiedział mi, tak czy nie. Bardzo proszę o doprecyzowanie tych dwóch kwestii i konkretną odpowiedź.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Przy realizacji pierwszego etapu, który założył poprzedni rząd z panem ministrem siedzącym obok pana, statki stumetrowe o takiej szerokości nie będą mogły wpływać. Jasno wynika to z analizy, która została przeprowadzona. Wpłyną mniejsze jednostki, ale takie, które dzisiaj nie mogą wpływać. Natomiast realizacja działań na kolejnym etapie, czyli poszerzenie toru wodnego, rzeki do 36 m w dnie, pozwoli na wpływanie statków dwunastometrowych bez asysty holowników.

Poproszę panią dyrektora o przedstawienie szczegółowych informacji co do wysokości środków finansowych, które zostały wydane i zostaną wydane w najbliższym czasie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Tegoroczne środki finansowe są przeznaczone w budżecie właśnie na przetargi na wykonawstwo, o których już mówiłam, czyli na wydobywanie mas ziemnych, które jeszcze zostały, a które było widać na zdjęciach. Będzie to robione w tym roku i na to będą wydatkowane środki.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Nie o to pytałem. Przepraszam, pytałem, ile środków zostanie wydatkowanych w bieżącym roku z 35 mln zł. Rozumiem, jak...

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Panie pośle, w tej chwili rozpisałam na to przetarg. Chodzi o przetarg na zakres prac związanych z oczyszczeniem rzeki. Czy oferty będą po 60 zł czy po 150 zł, w tym momencie panu nie odpowiem.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Nie, nie. Pani dyrektorko, naprawdę staram się bardzo precyzyjnie wypowiadać, a państwo lawiruje i uciekacie od odpowiedzi. Jest proste pytanie. Jest zaplanowane 35 mln zł. Jakie środki przewidujecie do wydatkowania w bieżącym roku?

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

35 mln zł.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Całe 35 mln zł zostanie wydatkowane. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Przepraszam, jeżeli oferty będą tańsze niż zakładamy, to jeżeli wydamy 30 mln zł, będziemy z tego zadowoleni, ale żeby pan poseł nie zarzucał, że pieniądze nie zostały wydane.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Panie ministrze, pan rozumie moje...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Przecież dobrze pan wie, że tak to nie wygląda. Nie jestem w stanie... Jeżeli budżet jest zaplanowany na 35 mln zł, to działania nie będą realizowane w taki sposób, że będzie się to zgadzało co do grosza.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Panie ministrze, nikt tego nie oczekuje.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zależy to od tego, jakie oferty będą złożone w przetargu i kto da atrakcyjniejszą ofertę. Bądźmy już poważni.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Ale panie ministrze, nikt tego nie oczekuje. To było proste pytanie, jakie planowane jest wydatkowanie środków i na co. I tyle. A państwo lawirujecie, szukacie jakiejś ucieczki od prostych pytań.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Uzupełnię. Środki te będą wydatkowane na wydobywanie urobku z rzeki Elbląg na utylizację czy remediację zanieczyszczonego urobku, który został wykryty, i na wydobywanie obiektów ferromagnetycznych z ostatniego odcinka.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Nie pochłonie to 35 mln zł.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Akurat remediacja może pochłonać z tego jedną trzecią albo połowę. Jest to bardzo droga procedura. Podkreślam to tutaj, dlatego że niestety tak jest.

Posel Artur Łacki (KO):

Pan poseł zrobiłby to łopata.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Planujemy...

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Mam apel do pana posła Łackiego, żeby takie błyskotliwe uwagi zostawił dla działaczy Platformy.

Posel Artur Łacki (KO):

Pan zadaje błyskotliwe pytania. Cały czas te same.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panie i panowie...

Posel Artur Łacki (KO):

Niech pan jasno powie, do czego pan zmierza.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Jeżeli zadaję proste pytanie, a nie dostaję odpowiedzi, to dopytuję. Może to dla pana jest niezrozumiałe, ale to już musi pozostać pan sam ze swoim niezrozumieniem.

Posel Artur Łacki (KO):

Co tu dopytywać? W budżecie przeznaczone jest 35 mln zł do wydatkowania na te cele. No to 35 mln zł jest do wydatkowania, ale może się okazać, że będzie wydatkowane 34 mln zł albo 32 mln zł, dlatego że od tego są przetargi. Przepraszam bardzo, w podstawówce tego uczą.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Ja bym chciała, żeby starczyło...

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Jeżeli pan nie rozumie podstawowego pytania, że środki zostały zabezpieczone, jesteśmy na początku bieżącego roku, więc pytam, ile Urząd Morski planuje wydatkować z tych środków... Jest to proste pytanie. Jak na przykład za pół roku czy za rok, kiedy spotkam się z panią dyrektorem i z panem ministrem, chciałbym móc zrobić ewaluację tego tematu. Jeżeli pan tego nie rozumie, no to pana to kompromituje.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dobrze. Panie i panowie posłowie, usłyszałem, że odpowiedź została udzielona. Każdy wyraził swoją opinię w tym zakresie. Przejdźmy dalej. Pytanie ma pan poseł Gróbarczyk.

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Jest to pytanie do pani dyrektora. Niech pani powie, jakie jednostki będą mogły wchodzić, jakie jednostki będą mogły przechodzić przez przejście.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Bez holowników z analizy nawigacyjnej wykonanej teraz na potrzeby...

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Mówię generalnie przez przejście, które zostało już zrobione, nie przez to, co państwo planujecie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Panie ministrze, przez przekop czy...

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Przez przekop.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Przez przekop jest szerokość śluzy 25 m, głębokość 6,5 m i długość 200 m.

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

W związku z tym przez przejście swobodnie mogą wchodzić jednostki o szerokości 20 m.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Tak, ale na rzece...

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

A więc to, co mówi pan minister, pokazuje, że chyba jest duży problem z 12,5 m. Pani dyrektor, może nie wchodzić w to, gdyż dokładnie zdajemy sobie sprawę, że to wszystko, co jest projektowane, to jest lipa. Wiemy, że nie da się zrobić. Jest to tylko i wyłącznie...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie pośle, muszę się do tego odnieść.

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Ale chwileczkę, chwileczkę. Jest to tylko i wyłącznie...

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Szanowni państwo, przerwę wszystkim. Proszę na chwilę wyciszyć się. Potem nie ma możliwości zapisu, jeżeli wszyscy mówią naraz. Uprzejmie proszę o ułatwienie pracy i wypowiedanie się po kolei.

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Najgorsze jest to, że państwo, niestety, obcinacie obrotnicę ze 180 m do 160 m i nie są wykonywane całe nabrzeża portowe. Wiemy, że bez tego nie da się zrobić inwestycji. A więc wszystko wygląda bardzo niepoważnie. Nie dziwię się, że Urząd Morski tak działa, dlatego że musi tak działać. Jak robi się na polityczne zlecenie, to trzeba odpowiedzieć jakimkolwiek politycznym projektem, natomiast najgorsze jest to, że potrzeba... Zresztą sam premier Tusk powiedział, że macie trzykrotnie zwiększyć przeładunki w portach. A więc jedno drugiemu niestety przeczy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękujemy, panie pośle. Pan minister chciał ustosunkować się do tego. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, muszę to zrobić. Poproszę panią dyrektor jeszcze o rozwinięcie tego tematu. Panie pośle, myślę, że to, co pan powiedział najlepiej pokazuje, jak był realizowany przez pana ten projekt. Wydał pan blisko 2 mld zł na projekt, który sprawia, że do portu w Elblągu i tak nie mogą wpływać statki. Jeżeli pan mówi i pani dyrektor mówi, że przez śluzę, która ma szerokość ponad 20 m, mogą przepływać takie statki, to ja panu tylko przypomnę, że od śluzy do portu w Elblągu jest jeszcze do przepłynięcia 10 km. Ostatni odcinek przed portem w Elblągu ma takie parametry, że nie ma możliwości, żeby to, o czym pan mówi, po prostu wydarzyło się. A więc jeżeli pan myśli, że statek, który ma 20 m szerokości przejdzie przez śluzę i dopłynie do Elbląga, to może pan tak myślał, ale po prostu nie było to możliwe. Pani dyrektor za chwilę to uszczegółowi. Po to, żeby zrealizować działania, o których mówimy, najważniejsze jest przygotowanie drogi wodnej, która będzie miała szerokość 36 m w dnie, czyli przygotowanie takich możliwości, które są możliwe do osiągnięcia. Myślę, że najlepszym podsumowaniem niewiedzy, inaczej nie mogę tego nazwać, są statystyki. W 2024 r. było 1400 jednostek. Panie pośle, zwracam się do pana. Mówi pan o wielkich statkach. Przez śluzę, która jest jednym z pana największych dorobków, przepłynęło 1467 jednostek rekreacyjnych i 35 komercyjnych z ładunkiem. Myślę, że jest to najlepsze podsumowanie tego, w jaki sposób planował pan tę inwestycję. Robimy teraz wszystko, żeby sprawić, że 2 mld zł, które zostały wydane na tę inwestycję, były wydatkowane w sposób użyteczny. Tylko na to chcę zwrócić uwagę. To tyle, co mam w tej sprawie do powiedzenia. Poproszę panią dyrektor o uzupełnienie.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Pierwotnie 2 km były planowane na szerokość toru w dnie wynoszącą 20 m. Wtedy też byłoby niemożliwe, żeby statki przepłynęły. W tej chwili 36 m odnosi się do statków, które funkcjonują.

Została zrobiona analiza, jakie statki naprawdę wpływają do portu w Gdańsku, głównie do Gdańska, chyba analiza była zrobiona tylko dla Gdańska. Wpływają tam statki, które są w granicach 3000 DWT i mają około 80-100 m długości. Ich szerokość jest w granicach 12-12,5 m. W tym momencie przy szerokości toru 36 m mogą one płynąć bez asysty. Jeżeli chodzi o to, co było w założeniach, to służa oprócz pojedynczych towarowych statków, miała obsługiwać też zestawy barek z holownikiem bądź pchaczem. W tym momencie była potrzebna szerokość 20 m. Takie były założenia. Oczywiście jest możliwość obudowania brzegów na trzech kilometrach tak, żeby szerokość wynosiła 60 m, ale jest to kolejne, nie wiem, 200 mln zł.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Czyli jest to możliwe, panie ministrze.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

No właśnie.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

To wszystko jest możliwe.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Tak, ale proszę państwa, zmiana parametrów szerokości...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Trzeba wydać więcej pieniędzy.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Pani poseł, ale zmiana spowoduje, że będą wpływały dwa czy trzy statki więcej. Myślę, że bardzo racjonalne jest to, żeby mogły... A mogę skończyć, przepraszam bardzo?

Posel Artur Łacki (KO):

Posłowie nie chcą, żeby pani kończyła.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panie i panowie posłowie.

Posel Artur Łacki (KO):

Po prostu chcą mieć coś na postawienie swojej tezy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panie pośle Łacki. Wszyscy się wyciszmy. Pani dyrektor.

Posel Artur Łacki (KO):

W takim razie ja z wnioskiem formalnym.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Czy pani dyrektor może skończyć swoją wypowiedź? Wtedy...

Posel Artur Łacki (KO):

Jeżeli uspokoi pan posłów z tamtej strony, to na pewno będzie mogła.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Właśnie zwróciłem uwagę.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Co to jest w ogóle? Za kogo wy się uważacie? To naprawdę nie przystoi... Mam taką ochotę, a pan, panie pośle, niech pan przestanie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dobrze, szanowni państwo, dałem przestrzeń na wymianę uprzejmości. Dziękujemy serdecznie. A teraz pani dyrektor dokończy swoją wypowiedź. Szanowni państwo, naprawdę dziękuję serdecznie. Pani dyrektor, uprzejmie proszę o dokończenie swojej wypowiedzi.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Chciałam powiedzieć, co wynika z wykonanej analizy tego, jakie statki wpływają do portów Zatoki Gdańskiej. Znalazłam jeden statek o szerokości 20 m i zanurzeniu 4,5 m. Natomiast rocznie wpływa sto kilkadziesiąt. To znaczy, nie jest tak, że tyle jest statków, ale tyle

jest zawinięć. Jeżeli chodzi o statki, które będą mieściły się w torze poszerzonym do 36 m, 98% statków, które mają zanurzenie poniżej 4,5 m, gdyż o takim zanurzeniu możemy mówić, ma szerokość w granicach 12 m. Dajemy możliwość wyboru takim statkom wpłynięcia albo do portu w Gdańsku, albo do portu w Elblągu, jeżeli będą miały ładunki przeznaczone do tego portu czy w jego okolicy. Dlatego osobiście wydaje mi się, że jest to racjonalizacja wydatków. Nie uniemożliwi to w przyszłości rozwoju tego portu, gdyby nastąpiła taka decyzja, natomiast w tej chwili pozwoli wpływać dziewięćdziesięciu kilku procentom statków, które wpływają do portu w Gdańsku, a o to głównie chodziło.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Można?

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

W ramach podsumowania, szanowni państwo, gdyby rzeczywiście było tak, jak państwo parlamentarzyści z PiS-u mówicie, to mogę zadać proste pytanie, dlaczego jak realizowaliście projekt, założyliście szerokość toru wodnego w dniu 20 m. Jest to zasadnicze pytanie. To co my robimy, to chcemy sprawić, żeby pieniądze, które zostały do tej pory wydane w kwocie blisko 2 mld zł, mogły w sposób efektywny pracować dla portu w Elblągu. Tu nie chodzi o to, żeby wydać kolejne setki milionów złotych na przygotowanie toru podejściowego, jeżeli nie będą nim wpływały statki. Analiza, która została przeprowadzona właśnie na podstawie jednostek, które wpływają do portu w Gdańsku, wskazuje jasno, że przy tych parametrach statki, których jest tyle, ile powiedziała pani dyrektor, będą mogły wpływać do portu w Elblągu. Nie chodzi o to, żeby wydać kolejne setki milionów złotych i nie osiągnąć efektu, tak jak jest w przypadku jednostek rekreacyjnych, tylko sprawić, żeby jednostki, które najczęściej wpływają do portu w Gdańsku, miały alternatywę, żeby popłynąć do portu w Elblągu. To nie jest też tak, jak państwo myślicie, że nagle wszyscy spedytorzy będą podejmować decyzje, że z ładunkiem nie płyną do Gdańska, tylko wszyscy płyną do Elbląga. To też tak nie działa. Jest to kwestia konkretnego wyboru destynacji dla ładunku. Z naszego punktu widzenia po przeprowadzeniu analizy wynika, że najbardziej efektywnym rozwiązaniem będzie przyjęcie parametru 36 m w dniu, dlatego że właśnie takie statki wpływają do portu w Gdańsku. Takich statków jest najwięcej. Znowu możemy zadać pytanie. To co, znowu mamy zrobić siedmiopasmową autostradę, po której nie będą jeździły samochody? Wiecie, mniej więcej jest to odpowiedź na takie pytanie. To nie jest tak, że wystarczy dosypać kolejne 200-300 mln zł. Nie, trzeba wydawać pieniądze publiczne w sposób racjonalny. Skoro wydano 2 mld zł, to trzeba podjąć takie działania, żeby w końcu pieniądze te mogły chociaż odrobinę efektywnie pracować. Po to, żeby tak było, trzeba zbudować drogę wodną do Elbląga, żeby mogły wpływać nią statki, które znajdują się w tej części i płyną przez Bałtyk. Właśnie te parametry będą temu służyły.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękujemy bardzo. Pan poseł Łącki zgłosił zamiar złożenia wniosku formalnego.

Poseł Artur Łącki (KO):

Wniosek formalny o zakończenie dyskusji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Czy jest sprzeciw wobec wniosku formalnego?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, sprzeciw.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Jest sprzeciw. A zatem przegłosujemy wniosek. Przypominam, że jest to wniosek formalny o zakończenie dyskusji.

Kto jest za? (4). Kto jest przeciw? (1). Kto się wstrzymał? (1).

Wniosek nie uzyskał większości, a zatem możemy kontynuować. Czy są jeszcze jakieś głosy, pytania? Pan poseł Gróbarczyk, proszę bardzo.

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Konkludując to wszystko, co zostało tu powiedziane, celowo ograniczana jest możliwość wejścia większych jednostek tylko i wyłącznie z powodów finansowych. Przeznaczono zbyt małe środki na rozwój samego Elbląga, zastosowano rozwiązanie, które jest szkodliwe w zakresie realizacji polityki portowej. Ograniczanie w ten sposób jednego z bardziej istotnych portów na wschodnim wybrzeżu jest po prostu winą pana, panie ministrze, który wprowadza ludzi w błąd. To wszystko, co pan powiedział, jest jedną wielką nieprawdą i dziwą informacją. I jak to mówią, no i widzi pan, co pan z siebie zrobił?

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Czy pan minister odpowie na to?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście, że odpowiem. Pan, panie pośle, przygotował tor wodny o szerokości 20 m. I dobrze pan wie, że przy tych parametrach statki nie mogły wpływać. Zrobił pan autostradę do portu, która kończy się kilometr przed portem. Gratuluję. Jeżeli dla pana ograniczaniem dostępności portu jest poprawienie parametrów toru wodnego i wzięcie odpowiedzialności za przygotowanie toru podejściowego, to wie pan, że mamy zupełnie inne spojrzenie na sprawy gospodarki morskiej. Myślę, że w ogóle po tym, co pan zrobił, jakie są efekty pana działań, a przekop jest tego tylko jednym z namacalnych elementów, lepiej by było dla pana, gdyby pan po prostu nie przeszkadzał tym, którzy naprawiają pańskie błędy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pan poseł Głowski.

Posel Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, konkludując może po raz drugi, miałbym prośbę, żebyście państwo z ministerstwa, dlatego że na razie jest tu rzucane mnóstwo informacji, których nie mamy na papierze, które trudno zweryfikować, na przykład przedstawili, przygotowali daty, liczby, jak było to przygotowane, jak wygląda dzisiaj, żebyśmy mogli to sobie porównać. Wtedy na takim spotkaniu wszyscy możemy porozmawiać o tym, czy były to informacje prawdziwe czy tylko rzucane tak sobie, żebyśmy mieli tutaj pewien spektakl.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję, panie pośle. Jak rozumiem, to nie było pytanie.

Posel Piotr Głowski (KO):

Prośba o zasób wiedzy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Prośba. W porządku. Według kolejności zgłoszeń, pan poseł Śliwka.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Bardzo dziękuję. Szczerze powiedziawszy, przychylam się ku stanowisku, które przedłożył pan poseł, który był moim przedmówcą, tylko bardzo proszę o szczegółowe informacje, o których pani dyrektor mówiła odnośnie do jednostek wpływających do portu w Gdańsku, portu w Gdyni, żebyśmy mieli szczegółowe informacje, jakie są to jednostki, o jakich parametrach, żebyśmy mogli zweryfikować to, co zostało wypowiedziane przez pana ministra i panią dyrektor, żebyśmy mieli to po prostu w formie dokumentu. A ja zgłosiłem się dlatego że pan minister po raz kolejny mija się z prawdą. Szanowni państwo, ostatni osiemsetmetrowy odcinek leżał w gestii podmiotu zarządzającego portem, czyli spółki Zarząd Portu Morskiego Elbląg. Spółka miała opinie prawne w tym zakresie, miasto miało opinie prawne w tym zakresie niezależnych profesorów prawa, którzy jasno i wyraźnie stwierdzili, że to spółka Zarząd Portu Morskiego, której właścicielem w 100% jest miasto Elbląg, powinna pogłębić tor wody na odcinku 800 m. Sam pan przyznał na posiedzeniu Komisji, że musieliście zmienić przepisy, żeby zrobić to, co zrobiliście. Szanowni państwo, miasto składało wnioski do wielu instytucji jako zamawiający, że pogłębi ten odcinek. Między innymi składało do Komisji Europejskiej. Wie pan o tym doskonale, gdyż pana koledzy przez dziesięć lat zarządzający Elblągiem nic w tym zakresie nie zrobili. Niestety, prawda jest taka, że może pan teraz czarować rzeczywistość, mówić o tym, że pan minister Gróbarczyk wybudował,

zrobił przekop Mierzei Wiślanej, pogłębił tor wodny i pozostał osiemsetmetrowy odcinek, tylko że pan też doskonale wie o tym, że owe 800 m powinno być zrealizowane przez samorząd miasta Elbląga. Niestety, samorząd tego nie zrobił.

Była świetna propozycja, żeby port morski w Elblągu stał się czwartym portem Rzeczypospolitej. Niestety, przez waszych polityków ten temat padł. I to, że pan, panie ministrze, nie jest zwolennikiem tego, dlatego że pan patrzy tylko i wyłącznie ze swojej perspektywy, szczerze powiedziawszy, dyskwalifikuje pana jako ministra zajmującego się gospodarką morską. Elbląg także jest ważnym miejscem dla rozwoju, elblążanie potrzebują portu, który stanie się motorem napędowym. I taki był plan rządów Prawa i Sprawiedliwości. Niestety, państwo zaciągnęliście hamulec ręczny. Widać to także wyraźnie po terminach, na początku był rok 2025, teraz rok 2026, przepraszam, miesiąc temu był rok 2026, teraz jest rok 2027, zaraz okaże się, że rok 2029. A tak naprawdę po to pytałem o środki, żeby już pan poseł Łącki nie pozostał sam ze swoją ciekawością, żebyśmy po prostu wiedzieli, czy rzeczywiście środki są wydatkowane czy nie są wydatkowane, na jakim jest to etapie. Szanowni państwo, skończy się to tak, że w bieżącym roku prawdopodobnie nie wydacie 35 mln zł na pełną inwestycję. I niestety, trzeba sobie to jasno powiedzieć, że państwo tutaj przyszliście, głównie zwracam się do pana ministra, i trochę czarujecie, nie odpowiadacie konkretnie na pytania. I to jest zasadniczy problem.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję, panie pośle. Było to pytanie czy wyrażenie swojej opinii?

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Bardziej komentarz.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dobrze, komentarz. Pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Po pierwsze, ciekawy jest pan poseł Głowski. Ja już wiem wszystko na ten temat. Oczywiście popieram wniosek mojego kolegi, ale myślę, że nie chodzi o to, żeby złapać króliczka, tylko żeby go gonić. Pan minister Gróbarczyk wybudował drzwi do lasu, i dobrze o tym wie. Mało tego, budował drzwi na początku za 800 mln zł, a skończył na ponad 2 mld zł, i też dobrze o tym wie. Dlatego jest sprawa, która jest rozwojowa. Teraz chce nas uczyć, pana ministra Marchewkę chce uczyć tego, jak trzeba skończyć inwestycję. Problem polega na tym, że nigdy nie skończylibyście tej inwestycji, dlatego że po prostu z wszystkimi się kłócicie. Nie jesteście w stanie dogadać się z nikim. Faktycznie przekopaliście mierzeję, faktycznie wykopaliście tor wodny. I co? I pokłóciliście się z samorządem, ale nie na zasadzie, że pokłóciliście się o pieniądze. Nie, jesteście po prostu jak Trump. Chcieliście zabrać Elblągowi. Co Trump chce zabierać Ukrainie? Metale ziem rzadkich.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Nie ma pan bladego pojęcia, o czym pan mówi.

Poseł Artur Łącki (KO):

Chcieliście zabrać Elblągowi port i tylko wtedy to zrobić.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

Pan nigdy nie był w Elblągu. Odpowiada pan bzdury.

Poseł Artur Łącki (KO):

A my współpracujemy z samorządami i robimy taki projekt, jaki jest uzgodniony z samorządem, za pieniądze państwowe.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

To ciekawe.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie pośle, teraz różnica jest taka, że po naszej pierwszej kadencji do Elbląga będą wpływały statki, a po waszych dwóch kadencjach do Elbląga wpływały kajaki, dlatego że tylko takie mogły płynąć. I co tu dużo kombinować, o czym mówić? Zasada jest prosta, jeżeli

coś robisz, to rób do końca. Nawet jeżeli na początku zrobisz coś dobrze, to jeżeli tego nie skończysz, to jest to rozbić o kant. I tak właśnie robiliście wasze inwestycje. O kant je rozbić. Mierzeja Wiślana, elektrownia w Ostrołęce, i tak jeszcze można wymieniać. I teraz tutaj wymądrzacie się.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Panie pośle, dzięki Prawu i Sprawiedliwości Elbląg dostał prawie 1 mld zł, a dzięki waszym rządóm dostał okrągłe zero.

Posel Artur Łacki (KO):

I gdzie jest port?

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Dostał okrągłe zero.

Posel Artur Łacki (KO):

I gdzie jest port, panie pośle?

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Port jest spółką miejską, która jest fatalnie zarządzana przez pana kolegów partyjnych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Szanowni państwo...

Posel Artur Łacki (KO):

Ja panu nie przerywałem ani przez chwilę, słuchając pana bzdur, więc prosiłbym o to, żeby pan też mi nie przerywał. Kiedy skończę, będzie pan mógł później ze swoimi kolegami o tym porozmawiać. Wy daliście Elblągowi, tylko najpierw zabraliście. Spytajcie samorządowców z Elbląga, ile im zabraliście. Okaże się, że akurat część oddaliście.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Nieprawda.

Posel Artur Łacki (KO):

Ale nie rozmawiamy o tym, co daliście Elblągowi, tylko o tym, czego nie zrobiliście dla Elbląga, a nie zrobiliście dla Elbląga portu. Jesteśmy osiem albo cztery lata do tyłu, jeżeli chodzi o to, żeby mogły tam wpływać statki. My to naprawiamy za was. Niech pan nie krzyczy, dlatego że krzykiem nie naprawi pan swoich...

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Ale to pana koledzy zarządzają portem, dlatego że port jest miejski, rządony przez polityków Platformy.

Posel Artur Łacki (KO):

Panowie, nie łapcie mnie za słówka, tylko patrzcie, co mieliście zrobić, a czego nie zrobiliście. Nie zrobiliście i elblążanie będą o tym pamiętali. Myślę, że dlatego nic panu nie wyszło w wyborach samorządowych w Elblągu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękujemy za komentarz podsumowujący. Myślę, mam nadzieję, że już paru parlamentarzystów wyraziło swój komentarz podsumowujący. Pan poseł Głowski. Pan minister też będzie miał możliwość komentarza podsumowującego. Proszę, panie pośle Głowski.

Posel Piotr Głowski (KO):

Chciałbym uzasadnić, dlatego że może nie jest to dla wszystkich jasne, po co wniosek o harmonogram i zapis wszystkich informacji, parametrów. Po to, żeby w kolejnych dyskusjach nie powtarzać tych samych wątpliwych danych, które są nie tylko dla nas, ale również dla tych, którzy słuchają czy czytają to w różnych innych materiałach. Do tej pory chyba nie było dokumentu, który rzetelnie by to podsumował. Przeglądam wszelkie dostępne informacje. Każda strona publikuje co innego. A więc myślę, że jednym porządnym źródłem są materiały, którymi dysponuje pani dyrektor, dlatego że są od lat prowadzone. Warto je ładnie spisać i pokazać czarno na białym nie tylko Komisji, ale i opinii publicznej.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękujemy bardzo. I komentarz ze strony pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowni państwo, myślę, że zawsze najlepszą formą walki z kłamstwem jest prawda. Teraz tak. Chcę powiedzieć jasno, że jeżeli rząd PiS planuje dostęp do portu, do którego statki nie mogą wpływać ze względu na to, że jest zbyt wąski tor podejściowy, to znaczy, że poszerzenie toru podejściowego do szerokości 36 m poprawi możliwości wpływania statków. Do portu w Elblągu będą mogły zawijać większe jednostki. Nie wiem, jak pan poseł Śliwka nie może tego zrozumieć. Przecież jest to oczywiste. Mam poczucie, że tak naprawdę ze wszystkich działań prowadzonych w poprzednich latach przez pana posła Gróbarczyka nic nie zostało do końca dowiezione. Wielkie promy, biznesplan, katastrofa, nic się tam nie spinało, stocznia nie dostawała przez rok pieniędzy. Przekop Mierzei Wiślanej, rozbudowa portu w Elblągu, prawie 2 mld zł zamiast 900 mln zł, i tak dalej, i nie mogą tam wpływać statki. A więc jak patrzę, jakie pan Gróbarczyk osiągnął efekty, to myślę, że wszyscy doskonale obserwowali to przez ostatnie osiem lat. Ja nie będę tego komentował, może mi nie wypada.

Jeżeli chodzi o sytuację, która dotyczy portu w Elblągu, panie pośle, przecież spotykaliśmy się na posiedzeniach Komisji w poprzedniej kadencji. Doskonale pan pamięta, że to, co robiliście wobec samorządu w Elblągu, było niczym innym jak szantażem.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

To jest kłamstwo, to jest nieprawda.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Była jasna deklaracja ze strony poprzedniego rządu, że ostatni odcinek toru wodnego będzie pogłębiony, ale miasto ma oddać port państwu. Chcieliście to zrobić, tak warunkowaliście realizację tej decyzji. Dla nas samorząd jest i będzie partnerem. I będziemy robić wszystko, żeby osiągać wspólne cele. Jak pan wie, wy również mogliście to zrobić, wystarczyła jedna decyzja dyrektora Urzędu Morskiego, żeby tor podejściowy do portu w Elblągu stał się torem, za który w całości będzie odpowiedzialne państwo. Też mogliście to zrobić, wystarczyła jedna decyzja. Z jakichś powodów nie chcieliście tego zrobić. Powodem było to, że chcieliście przejąć kontrolę nad portem.

Opowiada pan tutaj, że Elbląg miałby szansę stać się czwartym największym portem. Tak pan mówi. To ja panu... Dlatego znowu mówię, że zawsze najlepszą walką z dezinformacją są fakty. Przeładunki za ostatni rok pokazują, że na miejscu czwartym był port w Policach, na miejscu piątym był port w Darłowie, na miejscu szóstym był port w Kołobrzegu. W porcie w Kołobrzegu przeładowano 234 tys. ton, w porcie w Elblągu 12 tys. ton. Zajął siódme miejsce. A wie pan dlaczego? Dlatego że nie ma drogi dostępowej do portu.

Proszę pozwolić mi skończyć moją wypowiedź. Jeszcze raz chcę podkreślić, że po to, żeby realnie wydawać środki publiczne, trzeba podejmować decyzje, które są oparte o analizę ekonomiczną i racjonalne przesłanki, a nie o hasła, jak mówi pan poseł Śliwka, zresztą z Elbląga. Naprawdę szanuję, że pan jako parlamentarzysta tamtej ziemi... Naturalne jest, że zwraca pan na to uwagę, ale tu nie chodzi o to, żeby powiedzieć: „zainwestujemy kolejne setki milionów złotych w coś, co nie daje gwarancji ekonomicznego poparcia”. A więc jeżeli w analizach, które mamy, wskazane jest, że dla statków, które zawijają do portu w Gdańsku, a przecież jest to ten sam rejon, dla tych, które będą mogły wchodzić do portu w Elblągu tak, żeby stanowił on alternatywę dla portów trójmiejskich, najefektywniejsze jest przygotowanie drogi podejściowej o szerokości 36 m, to jest to oparte o analizę, a nie widzimy się polityczne, że trzeba było coś zrobić. Bardzo chciałbym, żebyście państwo tak na to spojrzeli.

To nie jest tak, że ktoś z nas chce podejmować decyzje w innych okolicznościach niż tylko okoliczności, które mają uzasadnienie ekonomiczne i racjonalne wytłumaczenie. Skoro zadeklarowaliśmy, że port w Elblągu będzie istotny z naszego punktu widzenia dla całej gospodarki morskiej i przeznaczamy środki finansowe po to, żeby zrealizować owe działania, to bardzo proszę o wspieranie owych działań, a nie ich utrudnianie. Bardzo proszę, panie pośle. To, co zaplanowaliście i to, co zostawiliście, sprawia, że pomimo wydanych 2 mld zł, dla portu w Elblągu nie ma to żadnego znaczenia. I naszym obowiązkiem jest to, żeby tę sytuację naprawić. 2 mld zł i zerowe efekty. A więc proszę zaufać takim specjalistom

jak pani dyrektor, że działania, które podejmujemy, będą służyły rozwojowi portu w Elblągu we współpracy rządu z samorządem.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wcześniej nie służyły.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, jeżeli pani pyta, czy wcześniej nie służyły, to ja nie będę tego oceniał. Ja tylko mówię, że jeżeli mają służyć, to chcę, żeby służyły, ale tutaj warto sprawdzać fakty. Przecież są liczby. Przytoczę je jeszcze raz. Dzięki inwestycji wartej 2 mld złotych, a zrealizowanej przez rząd PiS, przez mierzę przepłynęło 1467 jednostek rekreacyjnych i 35 komercyjnych z ładunkiem. No widzicie tę różnicę? No co ja mam więcej tłumaczyć? Naprawdę tego nie rozumiecie? Naprawdę pan, panie pośle, tego nie rozumie?

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Panie ministrze...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale czy pan nie rozumie?

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Pozwoli pan poseł, że ja będę prowadził i udzielał głosu. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ja już kończę. Na sam koniec zadam pytanie. Czy naprawdę, panie pośle, pan nie rozumie, że to, co zaplanowaliście...

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Co to za manipulacyjne teksty „panie pośle”?

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Panie pośle, proszę nie włączać samowolnie mikrofonu.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Czy naprawdę to jest takie trudne do zrozumienia, że parametry toru podejściowego, który przygotowaliście, inwestycja, na którą wydaliście 2 mld zł, nie pozwala na wpływanie do portu w Elblągu dużych statków? No przecież to mówię, tłumaczę, pani dyrektor podaje fakty. Czy ja naprawdę muszę jeszcze raz panu powiedzieć, że po to, żeby wpływały statki o długości 100 m i szerokości 12 m bez asysty holowników, a takich jest najwięcej w Gdańsku, potrzebujemy zrobić tor wodny o szerokości w dnie 36 m? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Pan poseł Łacki z wnioskiem formalnym. Bardzo proszę.

Posel Artur Łacki (KO):

Jestem pierwszy z wnioskiem formalnym. Ponawiam wniosek o zakończenie dyskusji.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Jestem, panie przewodniczący, z wnioskiem przeciwnym.

Posel Artur Łacki (KO):

Wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Wniosek formalny musimy przegłosować, panie pośle.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Z wnioskiem przeciwnym.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Bardzo proszę.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Chciałbym go uzasadnić, ponieważ pan minister Marchewka w sposób nieprawdziwy przedstawił, że my mówiliśmy o tym, że ma to być czwarty największy port. Oczywiście docelowo

chcielibyśmy, tylko że my mówiliśmy o czwartym porcie, który ma podstawowe znaczenie dla gospodarki morskiej. Pan wie, co to znaczy. Jeżeli pan tego nie wie...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ile miał pan na to czasu? Osiem lat?

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

... to niestety pana to kompromituje. To po pierwsze. Po drugie...

Posel Artur Łącki (KO):

To jest właśnie bicie piany.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Po drugie, panie ministrze, zasadniczy spór między nami jest taki, że ja bym chciał, żeby w Elblągu powstał port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a pan niestety nie chce.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Panie pośle, wniosek przeciwny.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

To jest fundamentalna różnica. A mieszkańcy Elbląga zebrali podpisy, 10 tys. podpisów pod tym, żeby w Elblągu powstał port o podstawowym znaczeniu.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Panie pośle, wniosek przeciwny.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

I wie pan, co zrobił prezydent tego miasta? Nic nie zrobił. Dlatego już nie jest prezydentem tego miasta.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Panie pośle, miał pan zgłosić wniosek przeciwny. Bardzo proszę.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Zgłosiłem.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Głosujemy wniosek formalny o zakończenie dyskusji.

Kto jest za zakończeniem dyskusji? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo. Proszę o ogłoszenie wyników.

Sekretarz Komisji Jolanta Ostrowska:

4 głosy za, 2 głosy przeciw, nikt się nie wstrzymał.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. W takim razie zakończyliśmy dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.