

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 9)
z dnia 5 listopada 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

– podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 9)

5 listopada 2024 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej na posiedzeniu wyjazdowym w Solcu Kujawskim, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

- informację na temat budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim wraz z zapleczem logistyczno-magazynowym,
- informację na temat budowy i odbudowy ostróg na dolnej Wiśle na odcinku od Solca Kujawskiego do ujścia Wisły,
- informację na temat organizacji przeładunku elementów wielkogabarytowych dla projektowanej elektrowni jądrowej w Koninie z wykorzystaniem przyszłego nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Władysław Kołybski** dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu oraz **Andrzej Ryński** dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz ze współpracownikami, **Michał Koniuch** wicewojewoda kujawsko-pomorski, **Adam Michalak** burmistrz oraz **Kinga Rubaszewska** zastępca burmistrza Solca Kujawskiego wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Tyszko** kierownik Działu Inwestycji Towarzyszących PGE PAK Energia Jądrowa SA wraz ze współpracownikami, **Czesław Blocki** członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, **Lech Kuchnowski** chief executive officer Kaper Consulting, doradca techniczny i koncepcyjny Urzędu Miasta w Solcu Kujawskim.

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

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej.

Witam państwa posłów, pana Rafała Siemaszko i pana Norberta Pietrykowskiego. Od razu dodam, że pan poseł Pietrykowski od pewnego czasu z powodów organizacyjnych już nie jest członkiem Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ale kiedy tylko może, uczestniczy w naszych posiedzeniach. Bardzo się cieszymy, że dzisiaj jest z nami obecny. Troszeczkę usprawiedliwię dwóch członków podkomisji. Pan poseł Wałęsa jest dzisiaj za granicą, gdzie reprezentuje polski parlament. Pani posłanka Hołownia ma pewien kłopot zdrowotny, akurat coś się wydarzyło i nie mogła dzisiaj dotrzeć. Uznajemy ich za usprawiedliwionych.

Witam zaproszonych gości. Jest nas wielu. Pozwólcie państwo, że zacznę od gospodarza tego miejsca, pana Adama Michalaka, burmistrza Solca Kujawskiego. Jest również jego zastępczyni, pani Kinga Rubaszewska. Jest pan wicewojewoda Michał Koniuch z województwa kujawsko-pomorskiego. Są przedstawiciele różnych urzędów państwowych z panią dyrektorką Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury Moniką Niemiec-Butryn.

Jest to nasze kolejne spotkanie. Tym razem po części oficjalnej chcemy zobaczyć na miejscu, chcemy zobaczyć na żywo, miejsce potencjalnej inwestycji, którą planuje samorząd Solca. Po to, żebyśmy mieli również pewien zapis historyczny, gdyż nie każdy będzie

chciał szukać informacji w ramach poprzednich spotkań, więc w porządku dziennym mamy, w punkcie pierwszym, rozpatrzenie informacji na temat budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim wraz z zapleczem logistyczno-magazynowym. Tutaj będę prosił przedstawicieli samorządu o wprowadzenie. Drugi punkt to rozpatrzenie informacji na temat budowy i odbudowy ostróg na dolnej Wiśle na odcinku od Solca Kujawskiego do ujścia Wisły. Tutaj głos oddam państwu z Ministerstwa Infrastruktury. Trzeci punkt to rozpatrzenie informacji na temat organizacji przeładunku elementów wielkogabarytowych dla projektowanej elektrowni jądrowej w Koninie z wykorzystaniem przyszłego nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim. I tu chyba mamy przedstawiciela PAK. Tak? Jest ktoś? A więc będzie mógł zabrać głos, będzie to państwa moment. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam że podkomisja przyjmuje proponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Bardzo proszę o zabieranie głosu w tej kolejności. Ponieważ nagrywamy, ponieważ będzie to upubliczniona informacja zarówno na stronach nas wszystkich, ale też, co kluczowe, na stronie sejmowej, bardzo bym prosił o przedstawianie się w trakcie wypowiedzi. Pan burmistrz.

Burmistrza Solca Kujawskiego Adam Michalak:

Dzień dobry państwu. Burmistrz Solca Kujawskiego Adam Michalak.

Serdecznie państwa witam na posiedzeniu podkomisji. Bardzo się cieszę, że mogę państwa tutaj przyjąć. Do rzeczy, panie przewodniczący. Pełnię funkcję wójarza od pół roku. Temat budowy nabrzeża sięga znacznie wcześniej. Proszę, żeby pełnomocnik pan Mirosław Gębski przedstawił, jak to wygląda chronologicznie, jak gmina Solec Kujawski czyniła kolejne kroki w kierunku owej inwestycji. Bardzo proszę.

Doradca do spraw gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej w Urzędzie Miasta w Solcu Kujawskim Mirosław Gębski:

Witam państwa bardzo serdecznie. Mirosław Gębski. Urząd Miasta w Solcu Kujawskim.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, nad projektem budowy nabrzeża w Solcu Kujawskim pracujemy praktycznie od dwóch lat. Patrząc na salę, są osoby, z którymi dwa lata temu zaczynaliśmy pierwsze rozmowy w Porcie Gdańskim. Czesław, pamiętasz, jak rozmawialiśmy? Od tego się zaczęło. Potem była cała akcja z województwami dotycząca wsparcia projektu z „Krajowego programu żeglugowego” w ramach konsultacji społecznych. Tutaj była wizyta w ministerstwie. Pani dyrektor, która jest obecna, była na tym spotkaniu. Tam, po wysłuchaniu naszych argumentów, projekt został wpisany do projektu „Krajowego programu żeglugowego do roku 2030”, z tym, że nie jako inwestycja w całości, tylko projekt, opracowanie dokumentacji dla projektu budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim. Nie będę opowiadał całej historii, gdyż są to dwa lata. Podam kluczowe momenty dla przedsięwzięcia. Trafiliśmy zarówno na instytucje, jak i na osoby, które bardzo nam pomogły przy projekcie. Efektem tego było wpisanie do „Krajowego programu żeglugowego”. Było 27 spotkań zanim doszło do finału, a więc było troszkę pracy, ale udało się, rok temu przeszedł program krajowy. Siarzewo to drugi element, a trzeci, o którym także będę chciał mówić, to ostrogi, które niestety, nie weszły do trójpaku, a jest to dla nas kluczowa sprawa.

Z istotnych działań, które podjęliśmy, pierwszym jest kwestia zabezpieczenia finansowania. Jak państwo wiecie, żaden inwestor nie zaczyna od kupki pieniędzy, nie mówi: „mam 100 milionów i coś bym chciał zrobić”. Takiej sytuacji nie było. Nasze przedsięwzięcie oszacowaliśmy na moment składania KPŻ na 120 mln zł. W tej chwili jest to już blisko 200 mln zł, z tym że bez wszystkich dróg dojazdowych. Zadbaliśmy o to, żeby w dokumentach planowania strategicznego znaleźć się zarówno na poziomie krajowym – nasz projekt jest zgodny ze strategią województwa kujawsko-pomorskiego, mieścimy się w dwóch kierunkach działań – jak również na poziomie lokalnym. Jest to o tyle istotne, że zabezpieczy nam to dalsze działania dotyczące ubiegania o środki. Ścieżka jest drożna, jest to sukces wielu, wielu osób zarówno w ministerstwie, jak i w Wodach Polskich i w Gdańsku, i w Toruniu dyrektora Kołybskiego. Chylę czoła przed wszystkimi z państwa, którzy nam w tym pomogli. Taki jest finał tego wszystkiego.

W ramach projektu wykonaliśmy 12 odwiertów. Teren jest własnością gminy, 22 hektary z drogami dojazdowymi, w otulinie razem są 43 hektary, a więc jest duży zapas na przedsięwzięcie. Do pierwszego etapu planujemy około 10 hektarów. Wykonaliśmy 12 odwiertów. Wychodzi, że grunt jest nośny, można swobodnie posadzić obiekty kubaturowe. Jest problem z samą skarpą nad Wisłą. Tam jest luz, ponieważ jest to osiem metrów. W związku z tym nie ma tam wody stuletniej. Jest to bardzo bezpieczny teren, jest to równy teren. Z badań wyszło, że jest zjawisko abrazji, czyli obsuwania się, ale jest to proces naturalny. Jest to tylko kwestia konstrukcji, spięcia nabrzeża. Wtedy będzie to dobrze funkcjonowało. Zabezpieczyliśmy również pieniądze w budżecie na opracowanie koncepcji zagospodarowania tego terenu. W tej chwili jest to ważna rzecz, którą musimy wykonać. Mając ogólny pogląd na temat tego, co chcemy zrobić, prowadzimy rozmowy z Portem w Gdańsku, było kilka spotkań z Baltic Hubem, mamy list intencyjny o współpracy, z Wodami Polskimi też mamy list intencyjny o współpracy. Być może dołączą jeszcze inni partnerzy. W tej chwili mamy silne wsparcie w całej otulinie.

Koncepcja będzie nam bardzo potrzebna do poprowadzenia już bardziej konkretnych rozmów biznesowych. W tej chwili prowadzimy rozmowy z Polskim Funduszem Rozwoju, to znaczy, były one rok temu. Warunek jest taki, że musimy mieć jakiś dokument, z którego będzie jasno wynikało, ile tak naprawdę potrzebujemy, jaka grupa towarowa, z kim chcemy współpracować. Przewidujemy tutaj również możliwość transportu elementów zarówno na ujście Wisły, jak i na Przegalinę. W tej chwili mówimy także o wykorzystaniu innych jednostek, czyli nie tych aktualnych, tylko nowych – zeroemisyjnych. W dokumentach strategicznych na poziomie kraju chcielibyśmy zawrzeć cały element gospodarki wodorowej.

Nasz projekt opiera się na trzech kluczowych elementach. Musimy mieć czym pływać, po czym pływać. Tutaj jest nam potrzebna Wisła. Musimy mieć sprzęt, którym będziemy pływali, ale już nowej generacji, zeroemisyjny, który obsłuży Przegalinę, a Przegalina to port wewnętrzny, ujście, czyli Baltycę. Następnie jest dopłynięcie do Gdyni. To są te kierunki. Prowadzimy tutaj pewne symulacje. Trzeci element to trzeba mieć do czego dopłynąć. Tutaj mamy teren, który jest wskazany, który jest wpisany do „Krajowego programu żeglugowego”. Tak to wygląda, jeżeli chodzi o kluczowe sprawy, które w tej chwili mamy na tapecie. Z tej koncepcji, kiedy będziemy pytać również wszystkich dostawców źródeł energii, wyjdzie nam ogólna koncepcja.

Planujemy również, że do zarządzania tego typu przedsięwzięciem powinna być powołana spółka celowa. Mamy tutaj przykład Intermodału, chociaż może nie do końca jest to dobrze rozegrane. Była to duża szansa, jednak myślę, że to troszkę kuleje. Jest to element, który również będzie współpracował z naszym nabrzeżem. Planujemy coś takiego, taką spółkę celową. Oczywiście będą pod to potrzebne kapitały. W tej chwili jest to w trakcie dalszego rozważania.

To, co w tej chwili najbardziej nas determinuje i w jakiś sposób ogranicza, to kwestia tego, co z ostrogami. To one są determinantem naszym dalszych działań. Może część z państwa kojarzy, że Urząd Marszałkowski w Toruniu zorganizował dopłynięcie komercyjne z prawdziwymi kontenerami dla prawdziwych klientów. Wyszło, że żeby pływać w takiej skali, to musi być, niestety, czwarta droga wodna, czyli głębokość co najmniej 2,40 metra. Jest to osiągalne tylko i wyłącznie poprzez kaskadyzację. Port w Gdańsku ma taki dokument, pani dyrektor pewnie potwierdzi, nie był on ujawniony. Wyszło, że potrzeba pięć stopni wodnych: Siarzewo, Solec, Chełmno, Grudziądz i gdzieś w okolicach Gniewu. To dopiero daje czwartą drogę. Jest to niewykonalne, doskonale o tym wiemy, widzimy, co się dzieje z Siarzewem, można powiedzieć, że jest dużo utrudnień, a więc zapomnijmy. Natomiast jest szansa, żeby jednak spróbować z ostrogami. Jest determinacja. Chodzi o decyzję, która pozwoli, że w jakiś sukcesywny sposób zacznie się naprawiać to, co było. Tutaj nie tworzymy nic nowego, tylko po prostu odbudowujemy to, co zrobili Prusacy. Jak mówił pan profesor Babiński, Wisła była kiedyś dzika, a potem zdziczała. Wybudowano ostrogi, troszkę ją uregulowano, a kiedy przestało to funkcjonować, rzeka nam w tej chwili zdziczała.

Trudno powiedzieć, ale możliwości są, ponieważ pokazało to pływanie, pan armator Czesław Błocki jest tutaj świadkiem, przeprowadził całe transporty dla Orlenu. A więc przy odpowiednim stanie jest to możliwe. Uważam, że nie należy rezygnować

z tej wizji, chociaż martwi mnie... Monitoruję rynek. Były duże konferencje poświęcone rozwojowi portów morskich Gdynia, Gdańsk, Szczecin. W czerwcu była w Sopocie i teraz w październiku w Gdyni. Państwo na forum Komisji też chwaliliście porty. Jednak nikt nie mówi, nikt nie upomniał się o Wisłę. Wszyscy mówią: „kolej, kolej, drogi, ale przede wszystkim kolej”. Albo wszyscy już pogodzili się z tym, że jest to niewykonalne, albo jest jakiś inny powód, który sprawia, że Wisła jest odstawiona. Zobaczcie państwo, co się dzieje. W Porcie Gdańskim Baltic Hub uruchamia już T5. Będą szły maszty, jest to potężny (...). Gdynia planuje port zewnętrzny, chociaż trudno powiedzieć, czy to wyjdzie, ponieważ silną konkurencją jest Baltic Hub, ale mają takie plany. Droga Czerwona to daleka przyszłość, a Wisła jest obok, można spróbować. Spróbujmy w oparciu o ostrogi, ponieważ to i tak będzie kosztowało dużo czasu.

Nowym elementem, który pojawił się u nas w kwietniu, co troszkę nas opóźniło z koncepcją, jest kwestia budowy elektrowni jądrowej w środkowej Polsce. Panowie też byli obecni na tym spotkaniu. Troszkę nam to zahamowało, ponieważ połowę z naszego projektu, który przewidujemy na 220 metrów, powinniśmy dedykować pod elementy ciężkie. Korzystaliśmy z pomocy grupy ASE. Na spotkaniu jest pan dyrektor Kuchnowski. Zakładaliśmy, że generalnie nasze nabrzeże będzie miało 200 do 300 ton nośności. Wychodzi inna sytuacja. Część musi być większa o 1 tys. ton. Teraz zastanawiamy się, czy wchodzić w to dla jednego eventu. Oznacza to, że przewymiarujemy jakiś element, który trudno powiedzieć, czy dalej będzie nam się spłacał. Jest to poważny kłopot, tym bardziej, że za rządzenie krajem, za współrządzenie wziął się również NIK. W związku z tym spodziewamy się, że będziemy świadkami tego typu elementów. Dlatego jesteśmy ostrożni, żeby nie pójść za daleko i za szybko, chociaż na etapie dokumentacji przedrealizacyjnej, a w tej chwili jest to taki etap, musimy to wiedzieć. Jeżeli mamy podejmować jakieś decyzje w zależności od tego, w jakiej formule będziemy realizować to przedsięwzięcie, to musimy mieć tutaj pewne rozstrzygnięcie. Stąd w tej chwili istotna jest dla nas odpowiedź na pytanie, jaki jest pomysł na ostrogi. Czy to, co było przewidziane... Państwo z ministerstwa przygotowali dokument, który państwu pokazywałem, program wieloletni „Gospodarowanie zasobami wodnymi w Polsce”. Jest tu 361 ostróg. W oparciu o to budujemy nasz pomysł. Jest to coś, co mogłoby być dla nas istotne, istotne dla rozwinięcia naszego projektu. Jest to trójpak: Wisła, nabrzeże i nowe elementy. Jak razem będzie to grało, to ma to szansę. Nasz projekt, nasz pomysł jest taki, żeby spróbować uruchomić to do 2030 r., dlatego że jest to jeszcze możliwe. Może przetestowalibyśmy elementy dla elektrowni na terenie środkowej Polski. W tej chwili nie mówimy już tutaj o Koninie, proszę państwa, ale w grę wchodzi również inne lokalizacje, o których jest mowa w aktualizacji programu. Panie przewodniczący, to tyle nie za długiego wstępu z naszej strony.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Tak jest. Dokładnie o to chodziło, żeby nie powtarzać wszystkich informacji...

Doradca do spraw gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej w Urzędzie Miasta w Solcu Kujawskim Mirosław Gębski:

Jeżeli są pytania...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

... ale podać kluczowe. Pani dyrektor, ministerstwo.

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

Monika Niemiec-Butryn. Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Nawiązując do dokumentu, o którym wspomniał pan pełnomocnik, „Krajowy program żeglugowy”, przyjęty 3 października 2023 r., jest programem rozwoju, trzeba powiedzieć, że właściwie jest pierwszym tego typu dokumentem dotyczącym żeglugi śródlądowej, który jednoznacznie nawiązuje do całej czas obowiązującej średniookresowej strategii rozwoju kraju SOR oraz cyfrowej strategii rozwoju transportu. Tak naprawdę wyznacza tutaj kierunki i cele. W swoim załączniku ma zidentyfikowanych jedenaście inwestycji, z czego tak naprawdę jest dziesięć inwestycji, a jedenasta to jest dokumentacja projektowa

dla inwestycji budowy nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim. Dlaczego jest to ujęte jako dokumentacja? Nawiązując do tego, o czym wspomniał pan pełnomocnik, byliśmy na etapie tworzenia tego dokumentu, właściwie na jego końcowym etapie. Później zaczął się etap oddziaływania na środowisko. Właściwie zostały tutaj wpisane tylko najważniejsze inwestycje. W ramach trzech jest też wpisana odbudowa zabudowy regulacyjnej na dolnej Wiśle, z tym że mamy to podzielone na kilometry. A więc z dziesięciu inwestycji trzy to jest obudowa budowli regulacyjnych. Reszta dotyczy Odry. Jedna inwestycja to pilotażowe wdrożenie RIS-u Odry i Wisły.

Pan pełnomocnik wspomniał program „Gospodarowanie zasobami wodnymi w Polsce”. Dokument „Krajowy program żeglugowy” jest dokumentem rozwoju. W dokumencie tym nie ma wprost funduszy. Jeżeli chodzi o fundusze, na część inwestycji były przewidziane w ramach FEnIKS-a. Dokument ten był tak zwanym dokumentem ex-ante. Przeszedł wszelkie uzgodnienia z Komisją Europejską. Później albo równolegle były prowadzone rozmowy na temat puli środków, która była przeznaczona. Pula w ramach FEnIKS-a to tylko 200 mln euro, czyli 800-900 mln zł. W toku decyzji i rozmów określono, że przede wszystkim są to środki przeznaczone na kontynuację inwestycji odrzańskich. Dlatego równolegle tworzyliśmy program wieloletni dotyczący zagospodarowania zasobów wodnych. Z tego, co pamiętam, był na kwotę 9,5 mld zł i przede wszystkim obejmował zbiorniki. Była to jeszcze trochę inna koncepcja Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Przede wszystkim dotyczyło to działki gospodarka wodna. Ponieważ program nie uzyskał akceptacji Rady Ministrów, nastąpiła jego dyskontynuacja. W związku z tym przynajmniej nasz departament już nie zajmuje się tym programem.

Niemniej jeżeli chodzi o ostrogi, 11 czerwca podkomisja uczestniczyła w podpisaniu listu intencyjnego z pięcioma województwami. Zobowiązaliśmy się do stworzenia programu wieloletniego, który obejmuje międzynarodową drogę wodną E70. Od tej pory, od 11 czerwca spotykaliśmy się kilka razy. Tutaj patrzę na województwo. Dostaliśmy informacje od Wód Polskich i od województw. Mamy projekt programu wieloletniego. W projekcie tym zamieściliśmy także ostrogi. Jeżeli dostaniemy zielone światło na taki dokument, to może on być w ten sposób dalej procedowany. W sumie wyszło nam chyba 1,8 mld zł, jeżeli chodzi o wszystkie inwestycje, które sobie zaplanowaliśmy na międzynarodowej drodze wodnej E70, z czego ostrogi to 800 mln zł. Na razie tak to wygląda pod względem strategicznym. Nie wiem, czy Wody Polskie chciałyby coś dodać.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Będziemy dopytywać.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Tak, tak.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Za chwileczkę będziemy dopytywać.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

W KPŻ jest ujęcie pod kątem programu rozwojowego. Teraz druga noga to pieniądze. Pieniądze, program wieloletni i teraz znacząca rola tych, którzy decydują o środkach.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ok. Dziękuję bardzo. Mamy trzeci temat. Rozumiem, że pan.

Kierownik Działu Inwestycji Towarzyszących i PGE PAK Energia Jądrowa SA Krzysztof Tyszko:

Reprezentuję spółkę PGE PAK Energia Jądrowa. Jest to spółka, która realizuje projekt budowy elektrowni jądrowej w lokalizacji Konin-Pątnów w oparciu o technologię koreańskich reaktorów APR1400.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Rozumiem, że pan Krzysztof Tyszko?

**Kierownik Działu Inwestycji Towarzyszących i PGE PAK Energia Jądrowa SA
Krzysztof Tyszko:**

Przepraszam najmocniej, Krzysztof Tyszko.

W spółce zajmuję się inwestycjami towarzyszącymi oraz odpowiadam za przygotowanie infrastruktury towarzyszącej, w tym infrastruktury transportowej. Budowa elektrowni jądrowej z mojego punktu widzenia wiąże się z transportem elementów ponadnormatywnych, które zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym mają wymiary ponad 2,5 metra szerokości, ponad 4 metry wysokości i 16,5 metra długości oraz ważą ponad 42 tony. Do budowy jednego bloku potrzeba przetransportować ponad 100 elementów ponadnormatywnych, z czego największy element, wytornica pary to walec o średnicy około 8 metrów, długości 24 metrów i ciężarze 850 ton. Jeżeli dodamy do tego jeszcze pojazd transportujący, mamy ponad 9 metrów wysokości i ponad 1 tys. ton gabarytów. Oczywiście transport takiego elementu do środka Polski jest dużym wyzwaniem logistycznym. Przekonaliśmy się o tym, kiedy była transportowana tarcza do maszyny TBM do wiercenia tunelu w województwie podkarpackim. Był to transport 300 ton o szerokości około 7-8 metrów. Wiadomo, że taki element będzie dostarczany drogą morską do portu w Gdańsku, w Gdyni bądź w Szczecinie i dalej będzie musiał być transportowany już drogami śródlądowymi. Oczywiście najkorzystniejszym rozwiązaniem jest transportowanie drogą wodną, jak najdalej się da. Ze względu na gabaryty i ciężar takiego elementu transportowanie go drogami krajowymi, autostradami wiąże się z olbrzymią liczbą przebudów infrastruktury towarzyszącej. Przejazdy pod wiaduktami wymagają tak naprawę przygotowania wjazdów wiaduktów. Doświadczenia Polski pokazują, że mniej więcej przygotowanie 1 kilometra trasy dla elementu ponadgabarytowego wiąże się z kosztem około 1 mln dolarów.

Wiadomo, że sprawą istotną dla inwestora jest koszt. Natomiast musimy się też liczyć z oddziaływaniem na środowisko, na społeczność. Transport tak wielkiego elementu wiąże się z wieloletnią przebudową istniejących dróg, infrastruktury wokół dróg, potem z zajętością pasa. Jeżeli mówimy o jednym bloku jądrowym, to mówimy o ponad 100 transportach ponadgabarytowych. A więc jest to mocno uciążliwe. Taki transport będzie się komasował w okresie około dwóch do trzech lat. Można sobie łatwo policzyć, że w miesiącu odbywałoby się kilka takich transportów.

Jesteśmy w tej chwili w przededniu, a właśnie w trakcie wykonywania przetargu na opracowanie studium transportowego właśnie elementów ponadnormatywnych, które ma wskazać najlepszą drogę śródlądową, wskazać, który port morski byłby docelowym portem do transportu, a później jakimi drogami śródlądowymi można byłoby przetransportować wielkie elementy do docelowej lokalizacji. Z naszych wstępnych analiz, a tak naprawdę wystarczy popatrzeć na ukształtowanie dróg i rzek, wynika, że najlepsza do transportowania jest rzeka Wisła. Po wstępnej analizie położenia nabrzeży zarówno istniejących, jak i tych, które są planowane, versus położenie dróg krajowych, okazuje się, że Solec Kujawski jest optymalnym miejscem, dlatego że jest położony blisko drogi krajowej. Są nabrzeża w Bydgoszczy, są nabrzeża w Toruniu, natomiast wyjazd takiego elementu z centrum miasta w Bydgoszczy i w Toruniu jest praktycznie niemożliwy, jest mocno utrudniony. Wymagałoby to przebudowy wielu odcinków dróg oraz wyburzenia prawdopodobnie kilku, może kilkunastu obiektów. Dlatego Solec Kujawski wydaje się nam najbardziej właściwy i optymalny. Dalej od Torunia w dół mamy Włocławek. Właściwie jest to ta sama odległość do Konina. Wykorzystanie drogi krajowej nr 25 wydaje się nam najbardziej optymalne, ponieważ nie jest to droga krajowa o ruchu przyspieszonym. Jest to droga, która nie posiada wielopoziomowych skrzyżowań, przez co ułatwi transport elementu ponadgabarytowego. Dlatego po naszej wstępnej analizie udało nam się skontaktować z Solcem Kujawskim. Powiem szczerze, że nasza analiza była jeszcze, zanim rozmawialiśmy z Solcem, zanim dowiedzieliśmy się, że Solec planuje budowę nabrzeża. Zbieg okoliczności trochę przyspieszył nam kontakt z Solcem. Stąd jesteśmy głęboko zainteresowani budową nabrzeża w Solcu Kujawskim.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Formalnie otwieram dyskusję, zachęcam państwa do zabrania głosu. Kilka pytań, które dzisiaj pojawiają się dodatkowo, ponieważ oczywiście sytuacja się

zmienia. Po pierwsze, chyba od naszego pierwszego spotkania pojawiło się porozumienie urzędów marszałkowskich, ministerstwa i Wód Polskich. Dotyczy ono drogi E/70. Tutaj jest pytanie, jaki procent ostróg jest na tym odcinku, dlatego że E70 to dolna Wisła, przejście przez rzekę Brdę, Kanał Bydgoski i Noteć, dalej przez Wartę. Jest to fragment, który jest w państwa opracowaniu. Czego nie ma na tym odcinku w ramach ewentualnego dokumentu, który przygotowujecie, czego nie w prognozie wieloletniej, jeżeli chodzi o fragment Bydgoszcz-Solec Kujawski? Jaki procent jest nieuwzględniony?

Drugie pytanie po wysłuchaniu pana. Informacja o kosztach przygotowania transportu chyba padła po raz pierwszy. Czy jest możliwa współpraca finansowa chociażby z wodami na etapie przygotowania transportu, to znaczy, jakiegoś waszego udziału?

Już zgłasza się pan poseł Norbert Pietrykowski. Myślę, że pan poseł Siemaszko będzie protestował, ponieważ jest posłem z Gdyni, że Droga Czerwona to mrzonki. Pracujemy wszyscy bardzo intensywnie, żeby absolutnie nie było to w tych kategoriach. Z tego, co wiemy, wszystko idzie w dobrą stronę, ale to za chwilę. Może w takiej kolejności. Pierwsze zgłoszenie. Pan poseł Norbert Pietrykowski.

Poseł Norbert Pietrykowski (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pytanie do pana prezesa. Wspomniał pan o spółce celowej. Wiadomo, że chodzi o finanse. Kluczową sprawą dla inwestycji jest, żeby pozyskać pieniądze. Na jakim etapie jest wyłonienie spółki celowej? Jak państwo widzicie wyłonienie spółki celowej, żeby nie było perturbacji? Ostatnio przeżywalimy takową. A więc żeby uniknąć tego typu sytuacji, jak to wygląda?

Doradca do spraw gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej w Urzędzie Miasta w Solcu Kujawskim Mirosław Gębski:

Jesteśmy na etapie koncepcji. W tej chwili nie jest to jeszcze zdecydowane. Pomysł jest następujący. Ładnie nazwalismy to małą spółką i dużą spółką, żeby nie popaść w kłopoty, który miał Intermodal. Ważny jest partner. Uważam, że spółka celowa powinna powstać poza urzędem, poza strukturą samorządową, dlatego że jest to inne wyzwanie. Nie powinniśmy mieszać tutaj instytucji samorządowych z typowo inwestycyjnym przedsięwzięciem. Oczywiście ziemia jest gminy. Jest to ważny zasób, dlatego że rzeczywiście otwiera to jakąkolwiek działalność. Wracam do spółki. Mała i duża spółka. Jeżeli chodzi o małą spółkę, były już takie propozycje. Miała powstać z określoną kwotą i poprowadzić przedsięwzięcie na etapie dokumentacji przedrealizacyjnej. Chodzi o koncepcję zagospodarowania terenu wraz z zapleczem logistycznym, kartę inwestycyjną przedsięwzięcia, dlatego że to musi być już zdefiniowane, oraz rozpoczęcie procesu oceny oddziaływania na środowisko. Jeżeli wkoło, we wspomnianym tryptyku zaczyna się dobrze dziać, jeżeli ostrogi są realizowane, jeżeli coś się dzieje w strategii wodorowej, w KPŻ też macie prototypy... Z panią dyrektorem myśleliśmy o programie krajowym, żeby zwolnić armatorów z dokumentacji prototypów, gdyż jest to w strategii wodorowej, jest to w KPŻ, żebyśmy mogli zrobić projekt systemowy na kraj. Kiedy już powstanie dokumentacja, prototyp, tak mniej więcej powinno to wyglądać. Doprowadzenie do decyzji środowiskowej miałyby spowodować, że rzeczywiście jest to realizowane przy pozostałych dwóch projektach. Jeżeli tak, w tym momencie szukamy większego partnera. Spółka zbywa swoje udziały na rzecz większego partnera, który poprowadzi całą inwestycję. A więc duża spółka pociągnęłaby całą inwestycję.

Rozruch, a potem decyzja, czy dalej się w to bawić czy odprzedać, dlatego że to nie jest zadanie własne gminy. Są armatorzy. Rozmawiamy tutaj z firmami logistycznymi. A więc byłby potencjalny partner. Nikt nie budował korytarzy transportowych północ-południe, Bałtyk-Adriatyk czy innych. Jeżeli mamy taką możliwość, prawdopodobnie się znajdują. Taka jest procedura. Mała spółka do momentu dokumentów przedrealizacyjnych. Jeżeli będzie wynikało, że tak, że można kontynuować, to wtedy już mamy pięć ścieżek, mamy pięć modeli finansowania. Rozmawialiśmy z panią dyrektorem, jak również z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, z dyrektorem Dierzbą, z dyrektorem Piwowarczykiem. Dali ekspertów w ramach formuły PPP dla Gdyni. Rozmawialiśmy o czymś takim. Były pewne ustalenia, ale wybory nam to wszystko poprzekreślały. Możemy do tego wrócić. Taka jest koncepcja. Rozruch, a potem poszukiwanie partnerów. Rozmawiałem o tym dwa lata temu, w grudniu z Polskim Funduszem Rozwoju, współwłaścicielem Baltic Hubu.

Też są tym zainteresowani. Stąd nasza inicjatywa podpisania listu z Baltic Hubem. Na etapie koncepcji chcą wejść merytorycznie i po prostu pomóc nam. Zresztą z państwem też rozmawialiśmy, ale temat jakby w tej chwili wisi, ze względu na to, że nie wiemy w którym miejscu. Mamy pomysł. Duża spółka poprowadziłaby całą inwestycję, rozruch (...) i albo dalej by w tym siedziała, albo sprzedalaby firmom logistycznym. Taki byłby koniec. Chcemy, żeby było to w 2030 r., najpóźniej w 2032 r. Jeżeli pierwsza inwestycja na śródlądziu ma być w 2035 r. to my musimy być gotowi najpóźniej w 2032 r.

Poseł Norbert Pietrykowski (KO):

Bardzo fajnie, rozsądnie.

Doradca do spraw gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej w Urzędzie Miasta w Solcu Kujawskim Mirosław Gębski:

Jest to w tej chwili jedyna droga. Musi to być organ sprawny, spowiadający się co kwartał, a nie żeby z każdą duperelą lecieć i uzgadniać. Musi być sprawny zespół. Intermodal to miał, tylko trochę jest tu naszej lokalnej winy.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ok. Struktura organizacyjna. Może pani dyrektor albo państwo w zakresie drugiego pytania, jeżeli można prosić o odpowiedź.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Jeżeli chodzi o to, dokładnie które inwestycje, tak?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Tak. Które uwzględnicie, jeżeli chodzi o E70? Ile ostróg z tych, które są?

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Jest 320 ostróg z tego, co pamiętam. 360 ostróg.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Są one w programie marszałkowskim, tak go nazwijmy.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

W projekcie. Od 11 września...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

To się dzieje.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

... to się dzieje. Jesteśmy w ciągłym kontakcie. Dostajemy do Wód, sprawdzamy. Koncepcja programu jest bardziej utrzymaniowo-modernizacyjna po to, żeby środki, których Wody Polskie nie są w stanie wyasygnować z roku na rok w ramach swojego utrzymania, zablokować, rozpiąć na piętnaście lat, żeby Wody Polskie z pewnej perspektywy mogły zrobić jakieś zamówienia publiczne. Z racji tego, że departament nadzorował Wody Polskie, pamiętam też, jak wygląda struktura. Jeżeli dostaną środki na początku roku, a tak naprawdę operacyjnie gdzieś około kwietnia, maja, to później wykorzystanie środków na tego typu inwestycje oczywiście sprawdza się, tylko że jeszcze są przetargi, i tak dalej. Jeżeli byłoby to finansowanie wieloletnie, byłyby zablokowane środki, to można by było logicznie zaplanować na wiele lat. Nawet remonty licznych śluz na Kanale Bydgoskim dosyć sporo kosztują Wody Polskie. Jak patrzę na te kwoty, są one dosyć znaczne. Ujęliśmy te wszystkie elementy, jak na przykład elektryfikację zamknąć. Wysłała nam dosyć duża kwota 1,8 mld zł. Patrząc z naszej perspektywy, jest to problem. W rozpisaniu na piętnaście lat to już nie jest tak bardzo dużo. W ramach tego mamy też ostrogi. Jak zaczniemy procedować program, zobaczymy, jaka będzie szansa na uzyskanie finansowania. Konstrukcyjnie tak to jest przygotowane.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Szukamy przyjaciół w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Absolutnie włącza się strefa polityczna. Nasze spotkanie jest także z tego powodu, żebyśmy jednak pokazywali i państwa determinację, i cel, który może przyświecać. Są to nie tylko wielkie gabaryty. Pamiętajmy, że ruszyła budowa, i to całkiem niedaleko, drogi S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem. Nie wiem, ile tutaj potrzebujecie...

Poseł Norbert Pietrykowski (KO):

411 mln.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ale w kilometrach jaki to jest odcinek to nowej S-ki. Trzy?

Doradca do spraw gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej w Urzędzie Miasta w Solcu Kujawskim Mirosław Gębski:

Nie. Z parku przemysłowego to jest niecałe półtora kilometra.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

A więc absolutnie niewielka odległość w stosunku do potencjalnych możliwości związanych z logistyką. Dzieje się na tyle dużo, że elementy związane z Gdańskiem, z Gdynią, z portami są dla nas dosyć daleko, ale w znaczący sposób determinują to, co tutaj będzie się działo. Cały czas są realizowane. Mam tutaj zapewnienie pana ministra. Oczywiście nie zawsze wszystko idzie tak szybko, jakbyśmy chcieli, ale są to raczej kwestie terminu, a nie decyzji. Decyzje już dawno zapadły, są realizowane. Jest też zainteresowanie zupełnie dużych podmiotów zewnętrznych. Jestem także przewodniczącym grupy bilateralnej, która współpracuje z Singapurem, z parlamentem Singapuru. Bodajże w ubiegłym miesiącu miałem spotkanie z ambasadorem rezydującym w Europie, który nie ma tu ambasady, ale objeżdża państwa europejskie. Potwierdzał zainteresowanie biznesu i państwa Singapur inwestycjami w portach morskich.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Już są.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

To znaczy, one już są, ale chcą się rozwijać. Mamy również zainteresowanie dużego świata biznesu. To wszystko być może będzie wspierało. Nacisk urzędów marszałkowskich, myślę, że też ma dosyć duże znaczenie. A więc mogę tylko powiedzieć, że państwa obecność w tym projekcie i możliwość współudziału finansowego... Pamiętajmy, że jest to ten podmiot, przepraszam, panie wojewodo, który ma kasę. Marszałkowie trzymają kasę, którą mogą dzielić w przeciwieństwie do struktur państwa, które działają w zupełnie innym fragmencie. Wolne pieniądze i możliwości wykorzystania środków różnego rodzaju, którymi dysponują, i środków własnych, i środków zewnętrznych, to jest wolna wola samorządów, radnych. Jest to możliwość podejmowania decyzji i wspierania takich projektów. Jako dobry przykład z poprzedniej kadencji finansowej i poprzedniego rozdziału podam tylko, że marszałek w Wielkopolsce wsparł koleje kwotą prawie 800 mln zł. Linia kolejowa między Poznaniem a Piłą nie powstałaby, gdyby nie decyzja marszałka o przekazaniu pieniędzy z pieniędzy unijnych, które były w puli marszałka. A więc tego typu działania miały już miejsce, mamy doświadczenia. Być może warto o tym pamiętać, nie jako o głównym źródle finansowania, ale jako o wsparciu projektu.

Drugie pytanie, czy współpraca z biznesem w tym zakresie jest możliwa. Jest to pytanie do Wód Polskich. Proszę się nie bać.

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

Andrzej Ryński. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Na razie nic nie realizowaliśmy w takiej sytuacji, skupialiśmy się na środkach z programów, natomiast temat jest ciekawy. Przedstawiciel spółki wskazał, że transport drogą lądową jest...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Są to gigantyczne pieniądze. Pierwszy raz usłyszałem tę kwotę. Powiedział pan milion za kilometr?

Kierownik Działu Inwestycji Towarzyszących i PGE PAK Energia Jądrowa SA Krzysztof Tyszko:

Okolo 1 mln dolarów...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

1 mln dolarów.

Kierownik Działu Inwestycji Towarzyszących i PGE PAK Energia Jądrowa SA Krzysztof Tyszko:
...za przygotowanie drogi, przebudowę, izolację infrastruktury, kablowanie na powierzchni.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):
Nie chcę liczyć, ile to kilometrów i ile pieniędzy potencjalnie mamy do wydania.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:
A dolar też się zmienia.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:
Nie wiem, czy za te pieniądze nie opłacałoby się przebudować mostów na Odrze, na Warcie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):
Zostańmy przy sprawie.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:
Przy Wiśle.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):
Przy Wiśle.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:
Przepraszam, że wchodzę w temat, Wisła nie stwarza problemów z mostami. Przewoziłem...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):
Zwracam uwagę, że jesteśmy na formalnym spotkaniu, więc bardzo bym prosił o zgłaszanie się.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:
Przepraszam.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):
Jeżeli już jest udzielony głos, proszę o przedstawianie się, dlatego że potem będą kłopoty z przygotowaniem pisemnej wersji protokołu, który powstanie ze spotkania. Rozumiem, że państwo zakończyliście. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:
Czesław Błocki. Armator. W tej chwili reprezentuję Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Jeżeli chodzi o temat ładunków ponadgabarytowych, w 2023 r. przewieźliśmy bardzo dużo do Płocka. Jeden ładunek miał ponad 8 metrów wysokości i chyba 96 metrów długości, z tego, co pamiętam. Barkę praktycznie musieliśmy zatapiać w moście w Grudziądzu, przeszliśmy na styk. Inne mosty okazały się wyższe. Zresztą w Toruniu z wodowskazu wynika, że niby jest najniższy, ale można obejść poza szlakiem przęsłem pod podgórze, gdzie jest dużo. Jest to znowu niezgodne z prawem, ale...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):
Rozumiem, że mieliście państwo zgodę na odstępstwo. Przejdźmy dalej.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:
Da się to zrobić. Odnośnie do ładunków elementów ciężkich, na pewno odpada Gdynia, dlatego że jest cała zatoka. W nowym porcie Gdańsk jest podobna sytuacja, dlatego że na Martwej Wiśle mosty są za niskie. Jedynie Port Północny. Teraz przy przebudowie, przy falochronach, i tak dalej, powstaje jeszcze terminal gazowy. Wobec tego będzie tam bardzo krótki odcinek zatoki, gdzie barka i statek narażone są na fale. Najłatwiej będzie się dostać. Przegalina, Śmiała Wisła, Martwa Wisła do Przegaliny nie stwarza żadnych przeszkód. Wyjście na Wisłę i na Wiśle najniższy most do pokonania jest w Grudziądzu.

Następna sprawa. Takie transporty możliwe są raczej w okresie zimowym, gdzie wody średnio się utrzymują. Praktycznie jak planowaliśmy transporty do Płocka, podpowiadałem, żeby zacząć to już w grudniu, z tym że istnieje niebezpieczeństwo puchnięcia transportu i narażenia go na (...) lodów. Schronieniem tutaj byłoby wejście na zimowiska na (...). Następna sprawa, następny problem jest wtedy, gdy robi się zimno i powstaje lód. Włocławek zatrzymuje nie celowo, tylko we Włocławku nie ma dopływu i na Martwej Wiśle robi się bardzo duża niżówka. Przy wejściu do zimowiska wejście być może

nie byłoby problemem, ale później postój, i tak dalej, nie jest bezpieczny. W tamtym roku jak przewoziliśmy ładunek, też była niska woda. W (...) prześluzowałem barki na górną wodę, żeby bezpiecznie stały. Obawialiśmy się, że gdzieś tam utkną, że będą przepływy i coś tam wyróci.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Jak dobrze rozumiemy, w 2023 r.?

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:

W 2023 r.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

W ubiegłym roku pomimo działań regulacyjnych, i tak, i tak się udawało.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:

Tak, ale to takie...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Rozumiem, że...

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:

Sprzyjały nam wody. Uprawialiśmy żeglugę, do której w tej chwili u nas nie ma zestawów w prawodawstwie. Pchano, holowano (...). Było to w takim zestawieniu, że pierwszy holownik ciągnie, z tyłu pchacz pracuje jako ster oraz pomaga pokonywać odległość, drogę. Tu, gdzie są odcinki obudowane główkami, i tak dalej, szerokość przy główkach jest w miarę bezpieczna, ale tu, gdzie ostrogi są pozrywane, po prostu piasek schodzi pod samą ostrogę i jest ciężko. Zestaw pchany nie miałby szans, ale jeżeli jest holownik z przodu, to przytrzymuje. Z tyłu jest pchacz. Jesteśmy w stanie to zrobić. Jest to jedyny bezpieczny system pracy na Wiśle i jedyny możliwy. Na płytkich przejściach podobnie jest holownik. Na wolnych obrotach przechodzi przez płyciznę i przeciąga zestaw. Jednocześnie strumienie spod śrub podnoszą o parę centymetrów poziom wody.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Korzystając z pana olbrzymiego doświadczenia, czy remont ostróg doprowadziłby do w miarę stabilnej sytuacji?

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:

Na pewno poprawi nam problem bezpieczeństwa i w jakimś stopniu wydłuży sezon żeglugowy, ale nie do końca. Przy takich przepływach, jakie są w tej chwili, na pewno nie będzie szans na takie pływanie, jakie jest teraz. Przy przepływach powyżej 1 tys. metrów... W tej chwili nie zwracałem na to uwagi, ostatnio nie pływałem na Wiśle tak, że trudno mi powiedzieć, ale myślę, że przepływ jest lekko ponad 300 metrów. Po to, żeby było bezpieczne pływanie do zanurzenia półtora metra, to musi być przynajmniej 1200 do 1500 metrów sześciennych we Włocławku. A jeżeli chodzi o głębokość tranzytową, którą podawał Mirek, 2,30 czy 2, 40 metra, to musi być nawet około 2 tys. metrów. Rzadko trafiają się takie poziomy wody na Wiśle.

Dodam jeszcze jedno, że żegluga jest opłacalna przy średnich stanach pięciu, sześciu metrów. Powyżej woda wychodzi już poza linie brzegową, rozlewa się na międzywałach. Prąd jest tak duży, że żegluga nie będzie opłacalna. Ta sama sytuacja jest z mostami. Prześwity pod mostami są dużo mniejsze. Na razie to tyle.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Podsumowując jest to możliwe, ale niecały rok i nie w każdych warunkach, jednak patrząc i słuchając, o jakich pieniądzach mowa przy dużych gabarytach, może się okazać, że przy szczególnych transportach będzie miało to sens, jak rozumiem, nie jako jedyny sposób użytkowania nabrzeża, tylko być może przy wykorzystywaniu wielofunkcyjnym.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:

Przepraszam jeszcze, tak, tylko że jeżeli chodzi o nabrzeża w Bydgoszczy, Toruniu, Solcu i wszystkich miastach w okolicy, to bardzo często trafiają się wielkogabarytowe ładunki,

ale niestety, nie ma gdzie ich rozładować. Nie ma takiego nabrzeża. Solec wielokrotnie był brany pod uwagę. Wozilem ładunki z Solca ładowane w Solbecie, ale Solbet nie bardzo godzi się na to, żeby z tego korzystać, dlatego że potrzebuje nabrzeża do wydobycia kruszywa.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Tutaj na pewno trzeba połączyć wiele wątków, od E70 poprzez racjonalne gospodarowanie wodą. Jest to przecież podstawowe zadanie dla Wód Polskich. Chodzi o zabezpieczenie i przed suszą, i przed powodzią. Elementy te w tej chwili pewnie będą coraz ważniejsze. Obserwujemy nie tylko to, co się wydarzyło w Polsce, ale w tej chwili mamy obrazy z Hiszpanii. Już chyba nikt nie ma wątpliwości, a mieliśmy wielu sceptyków, którzy uważali, że nic się nie dzieje, że jest tak...

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:

Może jeszcze dodam.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo proszę.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:

Porty to było schronienie dla statków. Kiedyś tak uważano i pilnowano tego. Przy najniższym poziomie wody w porcie powinien być taki stan, taka głębokość tranzytowa, przy której statek nie osiadzie na dnie. W tej chwili woda w Wiśle sięga to 1,80 metra. Przy tym stanie wody statek nie będzie stał bezpiecznie w żadnym porcie. W portach był jeden metr wody. Tutaj też trzeba by było pomyśleć, żeby przynajmniej zabezpieczyć – jako port mogę podać ujście Brdy – żeby było miejsce schronienia, jeżeli będziemy to robić zimą, żeby można było się tam schować i bezpiecznie przetrzymać przejście lodu albo jeżeli nie wyjdzie coś z rozładunkiem i trzeba gdzieś (...). W Solcu jest o tyle niedobrze, że tutaj jest rafa. Jest to miejsce powstawania zatorów. Jest to idealne miejsca, podłoże nawet pod zaporę, pod stopień wodny. Tam, gdzie rzeka ma piaszczyste dno, zawsze znajdzie sobie głębokość. Tam, gdzie jest rafa, są potrzebne główki, dlatego że rozrywa, niszczy, i tak dalej. Występuje zjawisko niszczenia główek w okresie zamarzania Wisły. Jak poziom wody przy minusowej temperaturze podnosi się przy zaporze, to wszystkie kamienie z ostrogi zamarzają, podnoszą się, jednocześnie ją rujnując. Niemcy w dawnych czasach pilnowali ujścia rzeki, dlatego że przy niskich stanach poziomy wyrównują się. Puszczali tam lodolamacze, żeby nie dopuścili do powstania zatoru. Parę lat temu była taka sytuacja. Dyrektor Andrzej Winiarski z Wód Polskich puścił lodolamacze na ujście, żeby przemieszały. A tak to bardzo często, jak Wisła stanie, to i ostrogi są niszczone, i po kolei występuje cała degradacja drogi wodnej.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Rozumiem, że Wody słuchają doświadczonych osób. Jest zgłoszenie.

Chief executive officer Kaper Consulting, doradca techniczny i koncepcyjny Urzędu Miasta w Solcu Kujawskim Lech Kuchnowski:

Lech Kuchnowski. Holding ASE, Kaper Consulting.

Chyba ostatni, który popsul Wisłę, został (...) za zgodą ówczesnych władz, próg stabilizujący na Wiśle w Kozienicach, który powstał celem zabezpieczenia działalności elektrowni w Kozienicach. Szanowni państwo, trzeba odpowiedzieć sobie na jedno pytanie, a zarazem postawić tezę. We wszystkich działaniach hydrotechnicznych, a jako były prezes (...) mam doświadczenie, jak to jest realizowane, najgorszym etapem do przejścia jest etap pierwszy, a właściwie pierwszy i drugi. Dlaczego tak się dzieje? Dlatego że od wielu lat mamy taką sytuację, że Natura 2000, wszystkie dyrektywy, ptasia, siedliskowa, i tak dalej, mocno wydłużają realizację pierwszych etapów przygotowawczych prac hydrotechnicznych. Praktycznie jeżeli chcielibyśmy utrzymywać się w kanonach krótkoterminowych, przez co rozumiem dwu-, trzy-, czteroletnie perspektywy finansowe, zwykle nie dajemy rady, dlatego że dochodzi do tego jeszcze bardzo prozaiczny proces, prawidłowy, ale trochę wykorzystywany w (...) sposób proces samych konsultacji społecznych i wszelkich możliwości wpływania na decyzje administracyjne kolejnych szczebli. Czym to skutkuje? Skutkuje to tym, że nawet dobrze przygotowana dokumentacja środowiskowa zostaje oprotosto-

wana, wszystko przeciąga się. Następnym etapem jest wykonanie, przygotowanie dokumentacji przetargowej do przetargów publicznych na działania w obszarze zamkniętych rejonów Natura 2000, i tak dalej. Znowu jest proces przetargowy. Efekt jest taki, że nawet przewidziane duże środki finansowe grożą przepadnięciem z racji późniejszego braku możliwości ich rozliczenia w perspektywach finansowych. Mówimy o projektach unijnych. Na końcu wykonawcom realnie zostanie bardzo niewiele miesięcy, żeby to zbudować.

Druga rzecz. Szanowni państwo, (...) mówimy o jednej rzeczy. Nie będzie żegluga na Odrze i na Wiśle, jak nie zbudujemy na górze Polski, czyli prawie na dole, systemu zbiorników alimentacyjnych, umożliwiających uregulowany, planowany, zgodny z planami zagospodarowania zbiorników spust wody celem wydłużenia nie fali powodziowej, która idzie i ginie, tylko realnej możliwości przedłużania czasu płynięcia i uzyskiwania średniej wody żeglownej. Nie ma takiego pojęcia, ale chodzi o to, żeby uniknąć wysokiej wody żeglownej, czyli spłaszczyć wodę, ale też wyciągnąć ją w czasie. Były już projekty retencji korytowej zrealizowane przez Wody Polskie, ale one wszystkie są w skali mikro. Tak naprawdę brakuje nam spojrzenia globalnego, i to myślę, że przez parlament. Tutaj gdzie indziej nie ma adresata tego, żeby wykorzystać wszystkie możliwe obiekty, tereny, tworzenie polderów. Nazywam je na rzecz własnej technologii pól suchymi, dlatego że w tej chwili jest tendencja do tworzenia polderów przeciwpowodziowych suchych po to, żeby tylko łąpać wodę na chwilę obniżając wody powodziowe, z tym, że trwałość gromadzenia wody, zresztą zgodnie z zapisami odpowiednich instrukcji, wynosi trzy do pięciu dni. Tak naprawdę Racibórz ma trzy dni. O ile chroni to powodziowo, to i tak, i tak powoduje, że jeżeli chodzi o Racibórz, Odra stanowi rynnę dla spłynięcia wody powodziowej. Długofalowo właściwie nie mamy tej wody do dyspozycji. Na Wiśle mamy podobnie, ale tu jest jeszcze inna historia. Wisła tak naprawdę, w mojej ocenie, w czasie naszego życia może kiedyś będzie żeglowna do Warszawy, i to będzie wszystko co dzisiaj maksymalnie możemy sobie planować.

Natomiast wracając do elementów wielkogabarytowych, swego czasu miałem propozycję, zapytanie z MON, czy można przewieźć okręt podwodny w Gdyni na arsenał do Warszawy. Wspólnie z panem kapitanem Błońskim i z kilkoma biurami projektowymi odpowiedzieliśmy, że można. Trzeba go trochę (...), położyć, jednakowoż da się, ale tutaj chodzi o jedną rzecz. Szanowni państwo, może nie można łączyć transportów ponadgabarytowych z jednym konkretnym (...), dlatego że to będzie utopia. Mamy świadomość, że jeżeli środek i południe kraju mają się rozwijać w kontekście gospodarczym wielkoskalowym, nie mówię o warsztatach... W tej chwili dzieje się na świecie tak, że ze względów bezpieczeństwa odbiorów i wszystkich innych takie obiekty jak na przykład SMR-y czy też elementy reaktorów, czy też elementy infrastruktury petrochemicznej, chemicznej, rafineryjnej, znowu (...) jedna ze spółek z naszej grupy zajmuje się tym, więc mówię to z własnego doświadczenia, to są elementy nierozbieralne. Tego nie da się zbudować z klocków lego, dlatego że stanowiska odbiorowe najwyższych instancji czy to światowej agencja atomistyki czy innych, żeby nie przeciągać, są u producenta, odbiory odbywają się u producenta. Taki element musi być przewieziony w całości. To nie jest sto elementów dla Konina. To jest dużo, dużo więcej. Był przywołany przykład tarczy. Owszem, takie rzeczy będą się działy, dlatego że nie ma koordynacji projektowania dróg z ewentualnym wykorzystaniem dróg wodnych. Dlaczego? Dlatego że drogi wodne na dzisiaj z perspektywy kolejarzy i drogowców są wrogiem, przeciwnikiem. Jest to bardzo krótkowzroczne. Dlaczego? Dlatego że, jak powiedzieli panowie, ciężar 800 ton rozłożony na ilość osi w samochodzie powoduje niesamowite destrukcje. Żadna z polskich dróg praktycznie nie jest przygotowana liniowo na takie obciążenie. Żadna. Już nie mówię o kwestiach rond i innych rzeczach. Jest to inna rzecz.

Szanowni państwo, padła kwestia Hiszpanii. Chciałbym powiedzieć tylko jedno, żeby to dzisiaj wybrzmiało. W Hiszpanii w latach 2021-2022, jest to wiadomość sprawdzona, usunięto 256 różnych zapór, śluz, jazów po to, żeby urealnić i wykonać dyrektywę, agendę środowiskową 2030 w sprawie rewitalizacji rzek. Z tego, sprawdzałem wczoraj, koledzy z RZGW we Wrocławiu i w Opolu, 108 zostało usuniętych w rejonie Walencji. To nie były duże zbiorniki, ale suma wszystkich możliwości zatrzymania i opóźnienia mogłaby dać dużo mniejsze konsekwencje. Szanowni państwo, w Płocku w latach

2020-2021 miały powstać cztery zbiorniki przeciwpowodziowe, w sumie dziewięć, ale na cztery były już pieniądze z Banku Światowego.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Cztery zostały wykonane, a jeszcze pięć zostało.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Pięć nie zostało.

Chief executive officer Kaper Consulting, doradca techniczny i koncepcyjny Urzędu Miasta w Solcu Kujawskim Lech Kuchnowski:

Dokładnie. Pozwólmy sobie pobudzić wyobraźnię, jakie miałyby to konsekwencje gospodarcze, finansowe, gdyby te zbiorniki jednak zatrzymały ileś wody. Może nie byłoby katastrofy, może nie puściłaby tama, dlatego że byłyby wyżej. Wracając do meritum, szanowni państwo, jeżeli nie stworzymy na Odrze i na Wiśle takich punktów jak Solec Kujawski, punktów bazowych, które będą wielofunkcyjne... Myślę, że w dużej mierze potrzeba decyzji rządu i parlamentu, żeby takie punkty wybrać i przygotować, zrobić je punktami strategicznymi z wielu powodów. Za chwilę dojdziemy do etapu transportu amoniaku i wodoropochodnych w związku z dekarbonizacją i pójściem w nowe paliwa. Jeżeli to wszystko ma tak wyglądać, to my musimy mieć wolę polityczną. Po to, żeby to mieć, to musimy mieć schronienia dla barek, które będą obciążone niebezpieczeństwem samego ładunku. To wszystko nie są zabawy. Jeżeli chcemy punktowo robić pewne rzeczy, to ok, zrobimy punktowe rzeczy, natomiast bez globalnego planu, bez propozycji pełnej koncepcji... Z panem Mirkiem, z poprzedniczką pana burmistrza rozmawialiśmy o Solcu jako o nabrzeżu rządu 200-300 ton. Wykonaliśmy cały plan po omówieniu koncepcji. On jest, on istnieje w naszych archiwach ASE (...). Natomiast w tej chwili okazuje się, że jest zupełnie nowe wyzwanie, nie 200-300, tylko 800, a może 1 tys. ton. Teraz trzeba to tak przeprojektować. Nie wierzę, żeby tylko taki inwestor jak miasto Solec albo pojedynczy inwestor prywatny zechciał wybudować infrastrukturę i nabrzeża plus wszystkie pochodne kosztowe takiej inwestycji. Tutaj trzeba by się zastanowić, jak to zrobić. Mam pewne pomysły, ale to może jeszcze nie na to forum.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Zaraz oddam głos jeszcze panu Błockiemu, ale wcześniej kilka wyjaśnień dla osób, które niekoniecznie muszą wiedzieć, jak wyglądały przygotowania. Mieszkańcy, często ci, którym dzisiaj powódzie zabrały domy, wtedy blokowali, protestowali przeciwko inwestycjom. Mówię teraz o rejonie Dolnego Śląska szeroko rozumianego, dlatego że jest tam i Nysa, nie tylko Kotlina Kłodzka. Myślę, że dzisiaj jest zupełnie inne podejście większości tych, którzy mówili „nie”. Mam nadzieję, że się to uda. Wody Polskie chyba będą prowadzić inwestycje akurat w tamtym rejonie, ale nie tylko tam. Tak jak pan powiedział, w tej chwili powinien być przegląd. Mieliśmy powódzie w Wielkopolsce. Całkiem niedawno zostało wywołane spotkanie w związku z Wartą i inwestycjami koniecznymi w tamtej przestrzeni. Mieliśmy powódzie wzdłuż całej Wisły. Jak w tym roku nie było, to nie oznacza, że to się nie powtórzy w innym momencie.

A jeżeli chodzi o politykę europejską, to być może zmiany, które w Polsce, Czechach, Niemczech, Austrii... Mieliśmy spotkanie z grupą przedstawicieli austriackich. Przecież oni tak samo ucierpieli w tym samym czasie co my. Zmiany hiszpańskie są najbardziej typowe, o czym pan powiedział. Wielu specjalistów już mówi o tym, że stworzono prawie że betonowe rynny, którymi nie tylko spłynęła woda, ale przeszło tsunami, które nie powstało na morzu, tylko na lądzie. A więc być może jest to przyczynek do zmiany postaw i dyskusji na temat tego, jak prowadzić tego typu inwestycje, jak nasze na Wiśle i na Odrze. Wiele środowisk do tej pory próbowało udowodniać, że trzeba to wszystko polikwidować. Dodam, że budowle hydrotechniczne, może związane nie wprost z samą żeglugą, ale one mogą się wiązać, tak jak pan powiedział, z zatrzymywaniem wody i utrzymywaniem pewnego stabilnego poziomu, nie tylko będą, ale też będą szybko i sprawnie realizowane. Wiem, że obecność pełnomocnika rządu w tym zakresie jest wielka, a determinacja, żeby przeprowadzić owe inwestycje też będzie wielka. A więc nie przewiduję, że będą tam jakieś zahamowania, co może w pewien sposób oczywiście, tak jak pan powiedział, wpły-

nać na poziom stałych wysokości, jeżeli chodzi o wodę w zbiornikach dzisiaj położonych zupełnie daleko. Głos pana i pana.

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

Chciałbym tylko uzupełnić. Mówiłem to poprzednio na posiedzeniu Komisji, ale powtórzę. Z punktu widzenia ochrony przeciwpowodziowej budowa ostróg także jest dla nas istotna. Oczywiście koncentrujemy się na aspekcie żeglugowym, ale z punktu widzenia prowadzenia akcji lodołamania chcemy odbudowywać i odbudowujemy ostrogi. W ramach programu żuławskiego, o czym wspominałem na posiedzeniu Komisji, odbudowaliśmy kilkadziesiąt ostróg. Odcinek żuławski jest szczególnie niebezpieczny, jeżeli chodzi o skutki na przykład zatorów lodowych. Patrzymy na to wielotorowo, wielowątkowo. Aspekt żeglugowy jest dla nas motywacją, żeby to realizować, ale nie mniejszy, a może ważniejszy jest aspekt przeciwpowodziowy.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję. Pan kapitan.

Członek Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Czesław Błocki:

Odnosnie do zbiorników retencyjnych, powstało ich dużo w górnych biegach rzek albo powstały jako retencyjne, a przekształcono je w rekreacyjne. W tych zbiornikach nie ma wody dla żeglugi i nigdy nie będzie. Spuszczają, zrzucają z nich wodę jedynie wtedy, kiedy prognozowane są duże opady.

Odnosnie do nabrzeży, mówił pan o Bydgoszczy, Toruniu, i tak dalej. Dla gabarytów może tak, ale ciężkich gabarytów żadne nabrzeże nie wytrzyma. Trzeba robić, budować nowe. Nabrzeża, które są, nie zdają egzaminu. Druga sprawa. Trzeba wziąć pod uwagę jeszcze jedną rzecz. Nabrzeże tkwi korzeniowo..., przy czterech metrach jest zalewane poziomem wody. Praktycznie przy trzech metrach można prowadzić bezpieczną żeglugę. Co z tego, że jest nabrzeże, jak przy wodzie, która jest żeglowna dla danej barki, nie będzie można rozładować?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Zbliżając dyskusję do końca, rozumiem, że zyskaliście państwo, mówię tutaj o samorządzie gminnym, zamożnych przyjaciół, którzy faktycznie mogą wpłynąć na losy tego projektu. Ministerstwo jest na tym etapie, o którym pan mówi, czyli przygotowania wieloletniego programu, nie takiego, który jest od stycznia do grudnia, który jest zmorą wszystkich inwestycji. Właściwie sukces dużych projektów zależy od tego, żeby nazwać je osobno i dać im wieloletnie finansowanie. Na pewno możecie państwo liczyć z naszej strony na działania związane z pokazywaniem możliwości, różnych stron.

Nie zgodzę się jedynie z panem, że jest to za duży fragment rzeczywistości dla jednego samorządu. Być może jest to szansa, którą ma tylko ten samorząd. Czasami należy zaryzykować. Oczywiście padły tu NIK, RIO, różne podmioty, które kontrolują, ale z drugiej strony czasami bez podjęcia ryzykownych działań... Mówię to jako były samorządowiec, były prezydent miasta, który został w pierwszym roku oskarżony o to, że pieniądze absolutnie wyrzucamy w błoto. W tym błocie dzisiaj kwitnie gigantyczny biznes na kilkudziesięciu hektarach. Zaryzykowaliśmy i uruchomiliśmy przestrzeń gospodarczą, która została natychmiast zaanektowana przez przedsiębiorców, potem druga, teraz nowa pani prezydent pracuje nad trzecią i też będzie mało. Oczywiście jest to kwestia nie tylko wizji, ale też dobrego oszacowania, z kim to robić. Rzeczywiście mając jednego partnera jest już łatwiej, ale być może trzeba poszukać jeszcze dwóch, trzech, kilku, którzy na stałe chcieliby się z wami związać, wykorzystując różnego rodzaju transporty, różnego rodzaju kresy..., próbować w jak najbardziej skuteczny sposób wykorzystać to, co posiadamy.

Nie wszystko od nas zależy, trochę zależy od spraw związanych z pogodą, ale jest to element, który wszyscy na całym świecie muszą brać pod uwagę. Jest on niepewny. Jak widać, wydawałoby się, że nawet dobrze zorganizowane państwa jak Hiszpania akurat w tym wypadku zupełnie sobie nie poradziły. Akurat mamy dużą satysfakcję, gdyż jesteśmy w kontakcie z różnymi osobami stamtąd, które mówią, że Polska w ostatnich miesiącach potrafiła zapanować nad tym strasznym zjawiskiem, nie mówię, że nad powodzią, dlatego

że nad powodzią być może nigdzie się nie da, ale nad tym, żeby ludzi ostrzec, ewakuować, a potem skutecznie i szybko im pomagać. W Hiszpanii pokazują Polskę jako wzór do naśladowania zupełnie nieodległy, dlatego że przecież raptem jest to kilka tygodni.

Państwo posłowie? Dodam, a myślę, że pan poseł nie zaprzeczy, że oprócz oczywiście części związanej z żeglugą, dlatego że jesteśmy Komisją żeglugi śródlądowej, ale w pierwszym członie mamy gospodarkę morską, bardzo intensywnie pracujemy nad tym, żeby oprócz wody faktycznie można było skutecznie dojechać do portów i kolejną, i drogą. Tutaj raczej są tylko dobre wiadomości. Nie słyszymy jakichś sprzeciwów, dużych kłopotów. Droga Czerwona, dojazd do portu w Gdyni nabrał rozpędu, i do dosyć mocno. Oczywiście nie ma to związku z naszym tematem, dlatego że to ani nie wyklucza, ani nie zastępuje. Są to rzeczy, które wszystkie muszą działać komplementarnie, żeby można było mówić o skutecznym funkcjonowaniu państwa, rozwoju gospodarki, wykorzystaniu potencjału portów.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Jako przedstawicielowi Ministerstwa Infrastruktury wypada mi powiedzieć, że wszystkie gałęzie są komplementarne, trudno mówić tutaj o jakiejś mocnej konkurencji. Wszystkie siebie potrzebują, a żegluga śródlądowa bez kolei nie istnieje. Czasami dyskusje, co jest ważniejsze... Cały czas są potrzebne środki. Mamy pomysły co do realizacji. Chyba nam wszystkim potrzeba odwagi.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Jednak odwagę chyba wszyscy mają, najbardziej potrzeba pieniędzy. I tym optymistycznym akcentem, że od pieniędzy zaczęliśmy i na nich kończymy, chciałbym zamknąć dyskusję oraz posiedzenie.

Rozumiem, że pan burmistrz zaprasza nas i tych, którzy będą chcieli, na wizję lokalną. Mamy przewodnika. Z tego, co słyszałem, trzeba wsiąść w samochody. Podjedziemy. Dziękuję bardzo.