

2009-09-23 21:46:49

Przedstawmy obszerny zapis dyskusji, jaka miała miejsce 28 sierpnia br. podczas obrad sejmowej Komisji Infrastruktury, która debatowała nad rządową odpowiedzią na dezyderat dt. wykorzystania polskich śródlądowych dróg wodnych. O tym pisaliśmy w TransInfo na stronie: <http://transinfo.pl/text.php?from=search&id=25107>. Szczególnie polecamy lekturę odpowiedzi Stanisława Gawłowskiego, sekretarza stanu w MŚ na temat system rozbudowy transeuropejskiego szlaku komunikacyjnego TENT, współpracy polsko-ukraińsko-białoruskiej w ramach wodnych szlaków, czy podpisania umowy z Niemcami w zakresie lepszego wykorzystania Odry. Warto również prześledzić wystąpienia Jerzego Hoppera, wiceprezesa Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, który podaje wiele merytorycznych informacji. Reasumując –sierpniowe obrady były swoistym raportem na temat aktualnego wykorzystania szlaków wodnych w Polsce i wizji ich rozwoju, dlatego przedstawiamy poniżej pełny stenogram debaty:

„Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Otwieram posiedzenie obradujących wspólnie Komisji Infrastruktury oraz Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Wspólnie z panem przewodniczącym Żmijanem witam wszystkim serdecznie. Proszę, panie ministrze, o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Stanisław Gawłowski: Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, odpowiednio wcześniej otrzymaliście państwo dosyć obszerny i szczegółowy materiał w tej sprawie. Drogi wodne znajdują się w obszarze zarządzania Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. To jest instytucja zarządzająca wszystkimi wodami w Polsce. Bezpośrednio jednak za żeglugę śródlądową odpowiada Ministerstwo Infrastruktury. Osobą właściwą w tych sprawach jest obecna tu pani minister Wypych-Namiołko. Pani minister jest osobą doskonale zorientowaną w kwestiach żeglugi śródlądowej. Ponieważ czasu mamy dziś niewiele, proponujemy, aby już nie przedstawiać materiału, ale aby od razu przejść do pytań i dyskusji na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję. Pani minister, proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namiołko: Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysokie Komisje, chcę jedynie uzupełnić wypowiedź pana ministra Gawłowskiego. Oba resorty starają się wypracować rozwiązania mające się przyczynić do poprawy infrastruktury wodnych dróg śródlądowych. Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że jest to trudne ze względów finansowych. Aby zrobić krok milowy w tej kwestii przede wszystkim należy dokonać inwentaryzacji tego, co mamy. Następnie trzeba stworzyć odpowiednie programy rozwojowe. Do tego potrzebna jest współpraca Ministerstwa Infrastruktury, Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, zarządów regionalnych i urzędów żeglugi śródlądowej. Stworzyliśmy grupę roboczą, która ma zająć się tą sprawą. Ta grupa będzie pracować między innymi nad materiałami do już wprowadzonego w życie dokumentu implementacyjnego pt. „Krajowy Program Reform 2008-2011 na rzecz realizacji Strategii Lizbońskiej”. Chcemy, aby strategia modernizacji infrastruktury śródlądowych dróg wodnych została wypracowana w długofalowym okresie. Jak dotąd mówimy o okresie do 2020 roku. Nie wiem jednak, czy jest to wystarczające.

Chcę powiedzieć, że pomiędzy naszymi resortami taka współpraca została nie tylko zainicjowana, ale już zawiązana. Organizujemy spotkania. Staramy się wypracować założenia. Pozyskaliśmy już środki na opracowanie pewnych strategii i programów działania. Mam nadzieję, że w tym zakresie możemy liczyć także na silne wsparcie parlamentarzystów, zwłaszcza w zakresie takiego kształtowania budżetu państwa, aby znalazły się środki na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych. Europejska polityka transportowa i szukanie równowagi pomiędzy drogami, drogami kolejowymi i śródlądowymi drogami wodnymi powinna być dobrą wskazówką w naszych działaniach. Biorąc pod uwagę pewne

ograniczenia finansowe już dziś można jednak powiedzieć, że łatwo nie będzie. Musimy naprawdę dobrze to wszystko przemyśleć i stworzyć bardzo dobry program. Dziękuję.
Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję. Rozumiem, że to tyle ze strony rządowej na początek. Proszę państwa, kto z państwa chciałby teraz zabrać głos? Czy ktoś z państwa parlamentarzystów ma pytania lub zastrzeżenia? Nie widzę zgłoszeń. Czy ktoś z obecnych na sali zaproszonych gości chce zabrać głos? Proszę. Bardzo proszę się przedstawić.

Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Jerzy Hopfer: Dziękuję, panie przewodniczący. Jerzy Hopfer, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych. Z wielką uwagą słuchaliśmy państwa podczas ostatniego posiedzenia, na którym omawiano dezyderat. Uważnie przeczytaliśmy także odpowiedź Ministerstwa Środowiska. Pomimo tego, że dezyderat proponuje prawdziwą rewolucję w kwestii administrowania polskimi drogami wodnymi, to muszę powiedzieć, że nam argumenty Ministerstwa Środowiska są doskonale znane i z naszego punktu widzenia są oklepane. Przepraszam, za to wyrażenie, ale na statku mówi się konkretnie i bez ogródek. Już tłumaczę, dlaczego tak powiedziałem. Z jednej strony mówi się, że na drogi wodne będzie się łożyć pieniądze wówczas, gdy będzie odpowiednia statystyka, czyli wtedy, gdy transport śródlądowy będzie miał 2, 3, 5 lub 20% udziału w całym transporcie. Tylko, że gdyby zaproponowane rozwiązanie zastosować do kolei, to byłaby to propozycja puszczenia pociągów bez torów przez łąki, a dopiero po tym, gdy sto dziennie w ten sposób przejedzie, położyć tory. Rozumowanie w tym przypadku jest mniej więcej takie. Szanowni państwo, statystyka będzie dopiero wtedy, gdy będziemy mieli po czym pływać.

Jest jeszcze jeden ważny aspekt dotyczący rzek będących jednocześnie drogami wodnymi. Mam na myśli głównie Wisłę, Wartę i Noteć. Brak działań mających na celu, już nawet nie poprawę stanu technicznego dróg wodnych, ale jakichkolwiek działań mających za zadanie ich utrzymanie, powoduje po prostu degradację. Być może niektórzy cieszą się, że następuje tzw. renaturyzacja rzek.

Chcę zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt. Nie ma on charakteru czysto żeglugowego, ale dotyczy ochrony przeciwpowodziowej. Proszę państwa, jeżeli nie będzie infrastruktury regulacyjnej i rzeki, będące drogami wodnymi, będą nadal w takim stanie, to w najbliższej przyszłości doczekamy się ogromnych powodzi. Tytułem przykładu podam, że podczas ostatnich zjawisk lodowych na dolnej Odrze, na odcinku 60 km naliczono 23 zatory lodowe, a więc „podbicie” lodem do samego dna. Przy średniej wodzie lodołamacze, które mają 1,60 m zanurzenia, nie mogły przejść. Tym razem się udało. Dwa miesiące temu stosunkowo niewielkie opady spowodowały powódzie. Coś, co kiedyś było normalne, czyli wezbranie letnie, tzw. Janówka, dzisiaj od razu powoduje katastrofę.

Droga wodna Wisła-Odra zupełnie nie da się już przepłynąć. Ta droga kompletnie zarosła. Proszę popatrzeć na mapy IMGW. Od Nakła do Ujścia, czyli na Noteci Leniwej, cała droga jest zarośnięta. Tam tworzy się po prostu bagno. Wiem o tym, ponieważ odcinek Wisła-Odra znam jak własną kieszeń. To jest przykład tego, że brak działań zagraża nam wszystkim i okolicznej ludności.

Związek Polskich Armatorów Śródlądowych pragnie wyrazić opinie w tej sprawie. Naszym zdaniem zapoczątkowany przez obie komisje i Sejm kierunek działań w tej sprawie jest pożądany i uzasadniony. Dla nas są to działania rewolucyjne. Mam na myśli wyjęcie dróg wodnych z resortu środowiska i przekazanie do Ministerstwa Infrastruktury. Niemniej jednak w Europie takie właśnie rozwiązanie funkcjonuje. W Niemczech wszystkie główne drogi wodne należą do państwa, a inne do samorządów, landów lub innych organizacji. Wydaje mi się, że żegluga śródlądowa powinna mieć innego gospodarza. Tu mamy taką sytuację, jakby wilkowi kazać pilnować stada owiec. Minister Środowiska, który jest przecież zupełnie czymś

innym zainteresowany i na co innego kładzie nacisk, ma pilnować żeglugi. Takie coś się nie uda. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję. Pan przewodniczący Rzymelka, proszę bardzo.

Poseł Jan Rzymelka (PO): Chcę zapytać o jedną rzecz. Mam przed sobą dwie piękne broszurki dotyczące budowy polsko-białoruskiej i polsko-ukraińskiej polityki wodnej w zlewni Bugu. Wprowadzamy politykę wschodnią i Partnerstwo Wschodnie. Część pieniędzy unijnych przechodzących przez Polskę, ma temu służyć. Mamy dużą rzekę graniczną – Bug. Ta rzeka jest niedoinwestowana i wymaga przeprowadzenia pewnych działań. Proszę państwa, czy w ramach Partnerstwa Wschodniego specjaliści od gospodarki wodnej i dróg wodnych nie mają projektów ani pomysłów na zagospodarowanie części pieniędzy na graniczną rzekę polsko-ukraińsko-białoruską? Sprzyja temu klimat polityczny. Tam z pewnością znalazłyby się pieniądze na ten cel. Czy takie ładne, kolorowe broszury, jak mam przed sobą, wydawane przez Unię są od tak sobie, czy faktycznie po to, aby coś się działo w tym względzie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję bardzo. Pan poseł Krzyśków, proszę.

Poseł Adam Krzyśków (PSL): Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, chciałbym zapytać o to, jak obecnie w strukturze Ministerstwa Środowiska wygląda zarządzanie zasobem wodnym? Czy całość spraw związanych z wodą jest przekazana w zarząd Krajowemu Zarządowi Gospodarki Wodnej? Czy funkcjonuje jeszcze Department Wody? Kto w Ministerstwie opracowuje akty prawne dotyczące gospodarki wodnej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Ktoś z państwa chce zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. W związku z tym sam pozwolę sobie zabrać głos. Chcę odnieść się do niektórych stwierdzeń zawartych w treści dezyderatu. Zwrócę uwagę na trzy, może cztery punkty. Zacznę jednak od dwóch uwag o charakterze ogólnym. W dezyderacie napisaliśmy, że kwestia utrzymania dróg wodnych i żeglugi śródlądowej powinna w całości należeć do kompetencji Ministerstwa Infrastruktury. W tej chwili nie widzę jednak działań Ministerstwa Środowiska jako ministerstwa konserwacji przyrody. Korzystanie ze środowiska, ochrona wartościowych zasobów przyrodniczych to tylko jeden niewielki wycinek wszystkich działań leżących w kompetencji resortu. Oczekiwałam, ponieważ resort środowiska „macza palce” w tych kwestiach, wiarygodnego i pozytywnego działania na rzecz odnowienia żeglugi na polskich rzekach. Jeżeli się mylę, to proszę, aby ktoś zabrał głos w tej sprawie. Moim zdaniem korzystanie ze środowiska nie odnosi się jedynie do ochrony przyrody. W moim przekonaniu to tylko niewielki ułamek.

Poza tym, w odpowiedzi na dezyderat brakuje mi politycznego, strategicznego wyboru. Nie wiem, czy rząd na taki wybór dzisiaj i w najbliższych latach stać. Myślę jednak, że mamy prawo formułować takie oczekiwania. Jeżeli nawet są to idealistyczne oczekiwania. Zgadzam się z tym, co powiedział pan kapitan, że pierwszeństwo, np. w kwestiach budżetowych, także w odczuciu społecznym, mają inwestycje związane z transportem drogowym. Nie chcę dyskutować o tym, czy to dobrze, czy źle, ale takie są po prostu fakty. Trzeba to przyznać. Transport drogowy jest uprzywilejowany. Z transportem drogowym często przegrywa transport kolejowy. Aczkolwiek wszyscy lubimy się posługiwać hasłem „tiry na tory”. To też jest fakt. Przeciętny obywatel, użytkownik i wyborca dostrzega z tego korzyści. Dopiero na trzecim planie jest transport śródlądowy. Ale tak jest nie tylko u nas. W Niemczech jest chyba podobnie. Dziś dobrze jest powiedzieć, że transport śródlądowy jest dobry. To jest dobrym tonie, tyle że tak naprawdę niewiele się robi, aby ten transport odnowić.

Przejdę już do uwag. Zacznę od tej najbardziej konkretnej, czyli do kwestii finansowej. Nie jestem zadowolony z takiej odpowiedzi rządu. Zakładam, że zarówno Ministerstwo Środowiska, jak i Ministerstwo Infrastruktury, traktowane oddzielnie, na poziomie własnych

rozważań, z pewnością byłyby zainteresowane innym podziałem środków. Myślę, że byłyby zainteresowane zwiększeniem środków na inwestycje w zakresie gospodarki wodnej, w tym również mające na celu ułatwienie żeglugi śródlądowej. W tym sensie nie jestem z tego zadowolony. Nie jestem skłonny zaakceptować takiego sposobu myślenia. Problem tylko polega na tym, że to nie ja jestem członkiem Rady Ministrów. Ale gdybym był, to czy byłbym skłonny podjąć taką odpowiedzialną decyzję w obliczu innych potrzeb? Wydaje mi się, że tak. Pewności jednak co do tego nie mam, ponieważ nie dysponuje całym pakietem wiedzy na ten temat. Nie dysponuje pełną wiedzą na temat tego, z czym borykają się ci, którzy takie decyzje podejmują.

W punkcie trzecim dezyderatu mówimy o systematycznym poprawianiu parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych. W odpowiedzi na dezyderat pisze się o nakładach w wysokości 320 mln zł, czyli prawie 80 mln euro. Na tle innych gałęzi transportu są to symboliczne, żeby nie powiedzieć „śmieszne” nakłady. Trudno mówić, że to wystarczy na zaspokojenie potrzeb. Trudno też być zadowolonym z takiego poziomu nakładów. Chciałbym przy okazji zadać pytanie o możliwości współfinansowania. Pan poseł Rzymelka mówił o stronie wschodniej. Ja zadam pytanie o Odrę. Co pewien czas zadaje to pytanie w Krajowym Zarządzie, chociaż wiem, że nie tylko on jest odpowiedzialny za zawarcie umowy międzyrządowej z Niemcami. Powiem wprost, może i nie mam wielkiego doświadczenia w administracji państwowej, ale trudno mi zaakceptować stan rzeczy, w którym zakłada się, że nad zawarciem porozumienia międzypaństwowego będzie się pracować półtora roku. Wydaje mi się, że nad traktatem akcesyjnym trzeba było negocjować kilka lat, czy nawet kilkanaście kwartałów. Pytanie jest takie, gdzie jest to wąskie gardło? Wiem, że Ministerstwo Spraw Zagranicznych też jest w to zaangażowane. Kiedy możemy się spodziewać dokończenia trwających już od roku prac nad zawarciem umowy polsko-niemieckiej umożliwiającej rozwiązanie problemu? Po pierwsze, chodzi o uzyskanie odpowiedzi na pytanie czy modernizować rzekę, a jeśli tak, to w jakim stopniu można liczyć na wsparcie ze strony niemieckiej? Mam nadzieję, że wybory w Niemczech nie pokrzyżują nam planów. Gdyby do władzy doszli Zieloni, to podejrzewam, że zawarcie tej umowy stałoby pod znakiem zapytania. Nawet biorąc pod uwagę konsekwencje dla strony niemieckiej.

Przejdę do kolejnej kwestii. Mówił już o tym któryś z panów. Podobno jest to odwieczny problem. Ma to związek z utrzymaniem terenu. Jeżeli gospodarka wodna jest w resorcie środowiska, to może to nawet pomóc w rozwiązaniu tego problemu. Ten problem nie występuje podobno w innych państwach europejskich, a zwłaszcza w Niemczech. Chodzi o to, że zieleń i samosiejki występujące w międzywalu, na terenach zalewowych, podlegają ochronie jak każde inne drzewo. Jeżeli coś urośnie, to krajowy czy też regionalny zarząd gospodarki wodnej ma problem z uzyskaniem zgody na wycięcie większych krzaków czy drzew, które się tam pojawiają. Wydaje się to być całkowicie irracjonalne skoro w zgodzie z dyrektywami unijnymi w Niemczech sobie z tym radzą. Jeżeli u nas ten problem występuje, to może warto, abyśmy go rozwiązali analogicznie.

Trzecia sprawa, w odpowiedzi na dezyderat nie znalazło się odniesienie do decyzji Parlamentu Europejskiego ustanawiającej system rozbudowy transeuropejskiego szlaku komunikacyjnego TENT. Prowadzę w tym względzie, myślę, że nie tylko ja, korespondencję z Ministerstwem Infrastruktury, co prawda nie z obecną tu panią minister, ale z innymi osobami z kierownictwa resortu. Odnoszę wrażenie, że kwestia Odry jest tam cały czas pomijana. Dla mnie jest to zupełnie niezrozumiałe. Chciałbym usłyszeć kontrargumenty, a ich nie słyszę. Od Ministerstwa Infrastruktury ciągle słyszę tylko, że ta kwestia jest od kilku lat i nadal będzie omawiana.

Ostatnia moja uwaga do odpowiedzi na dezyderat dotyczy pierwszego i najważniejszego punktu dezyderatu. Wydaje się, że nie ma, ani systemowych, ani istotnych przeciwwskazań, aby kwestia zarządzania żeglugą śródlądową nie mogła być skupiona w jednym resorcie.

Pomijam kwestię, który to miałby być resort. Istnieje wiele innych dziedzin, w których nastąpiło podobne, dobrze pojęte uporządkowanie. Taki dualizm, z tego co mi wiadomo, nie występuje w żadnej innej dziedzinie transportu. To prawda, że należy uwzględnić specyfikę transportu wodnego. Należy mieć na uwadze, że transport wodny jest jedynie częścią tego, co nazywa się korzystaniem z wód płynących. Dziękuję.

Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Zgłoszeń nie widzę. W związku z tym bardzo proszę, aby głos zabrała strona rządowa.

Sekretarz stanu w MŚ Stanisław Gawłowski: Panie przewodniczący. Wysokie Komisje. Odniosę się najpierw do części dotyczącej struktury organizacyjnej zarządzania wodami w Polsce. Przypomnę, że za zgodą wszystkich sił politycznych w 2006 roku dokonano reformy związanej z zarządzaniem wodami w Polsce. Powołano Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej jako instytucję centralną wyspecjalizowaną w działaniach związanych z gospodarką wodną. Wtedy wszyscy podzielali przekonanie, że nie da się rozdzielać zarządzania wodami na poszczególne fragmenty, czyli zarządzanie drogami wodnymi, działania przeciwpowodziowe, działania retencyjne, działania związane z zaopatrzeniem w wodę itp. Z punktu widzenia struktur państwa, ta nowopowołana instytucja jest jeszcze młodą organizacją. Ma już za sobą okres niemowlęcy. Jeżeli weźmiemy pod uwagę różnego rodzaju zobowiązania w obszarze gospodarki wodnej, to można zauważyć, że nigdy tak wielkich pieniędzy na działania związane z gospodarką wodną nie było.

Są to jednak ciągle pieniądze niewystarczające w do stosunku potrzeb. Listę priorytetów w kategorii zadań inwestycyjnych stale musimy układać na nowo. Myślę, że układ zadań na tej liście nie jest przez kogokolwiek podważany. Działania, które mają charakter ochrony przeciwpowodziowej zawsze będą wyżej niż pozostałe. Środki na inwestycje, które teraz realizujemy i próbujemy realizować na różne sposoby, pochodzą z pożyczki z Banku Światowego, Europejskiego Banku Rozwoju lub z programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Przypomnę, że decyzje co do podziału na poszczególne programy operacyjne, działania i poddziałania zapadły jeszcze w czasach poprzedniego rządu.

Z punktu widzenia priorytetów i potrzeb państwa ogromne pieniądze, które trafiają z Komisji Europejskiej i tak są niewystarczające, jeżeli wszystkie działania chcielibyśmy przeprowadzić w dosyć krótkim czasie. Priorytet, o którym wspomniałem, siłą rzeczy będzie realizowany w pierwszej kolejności. Nie sądzę, aby wśród państwa posłów, członków tych komisji, pojawił się pomysł, aby priorytety odwrócić. Oczywiście, że chciałbym mieć zwiększone finansowanie, chciałbym mieć większe pieniądze, które pozwoliłyby na finansowanie uruchomienia żeglugi np. na Odrze. Ale to też nie byłoby takie proste i oczywiste, gdybym tylko o niej mówił.

Nie można jednak powiedzieć, że przeszkodą są wyłącznie kwestie finansowe. Bodajże sześć lat trwały rozmowy Polski ze stroną niemiecką w sprawie Odry granicznej. Chodziło wyłącznie o utrzymanie toru wodnego na Odrze granicznej na poziomie 1,80 cm. Teraz, po sześciu latach, strona niemiecka powiedziała nam wreszcie „tak”, ponieważ przestaliśmy używać argumentów drogi wodnej, a już tylko i wyłącznie używamy argumentu ochrony przeciwpowodziowej i bezpieczeństwa przeciwpowodziowego. Mówimy też o tym, o czym powiedział na początku dzisiejszego posiedzenia przedstawiciel Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, a mianowicie o możliwości wpłynięcia lodolamaczy i potrzebach utrzymania toru wodnego. Z korespondencji wynika, że strona niemiecka ciągle nie jest zadowolona z tego faktu. Ciągle podnosi, że w ich przekonaniu rzeka Odra graniczna powinna mieć charakter neutralny i nie powinno się w nią inwestować, jej pogłębiać itp. Zachowanie 1,80 cm wymaga w miarę systematycznego utrzymywania toru wodnego. W przyszłym tygodniu, podczas posiedzenia komisji resortu zostanie przedstawiony ostateczny już, po konsultacjach międzyresortowych, dokument będący umową międzynarodową. W następnej kolejności, myślę, że w miarę szybko „przejmie” go minister spraw zagranicznych.

Aczkolwiek tego typu dokumenty zazwyczaj nie są szybko „załatwiane”. Mam nadzieję, że ta umowa zostanie wkrótce podpisana i problem utrzymania toru wodnego o głębokości 1,80 m na Odrze granicznej zostanie w końcu rozstrzygnięty. To z kolei pozwoli na to, aby Odra była wykorzystywana jako droga wodna na odcinku od Gliwic do Szczecina.

Przejdę do kwestii Bugu i porozumienia ze stroną białoruską. W tym roku udało nam się zakończyć inwestycję związaną z odtworzeniem Kanału Augustowskiego. Te działania mają na celu udostępnienie Kanału żegludze turystycznej. Kanał Augustowski został oddany do użytku na całej swojej długości. Może służyć żegludze turystycznej. Przejście graniczne zostało uruchomione na jednej z jego śluz. Ponadto przygotowany został projekt umowy polsko-białoruskiej. Podjęto pewne działania i przygotowano regulacje mające zapewnić utrzymanie i zarządzanie na wodach granicznych, pomiędzy Białorusią a Polską; na Kanale Augustowskim i rzece Bug. Potwierdzę tezę pana przewodniczącego Litwińskiego, że Minister Środowiska nie zajmuje się wyłącznie ochroną przyrody. Wiele lat temu ministerstwo to nosiło nazwę Ministerstwo Ochrony Środowiska. Teraz jest Ministerstwo Środowiska. To też o czymś świadczy. Minister podejmuje szereg różnego typu działań. Najbardziej ewidentnym przykładem tego, że minister nie zawsze przysługuje się ochronie jest działalność Głównego Geologa Kraju, który wydając koncesje na wydobywanie różnego rodzaju kopalin, czyli de facto niszczy przyrodę nieożywioną. Taka jest jego rola. Minister środowiska musi mieć baczenie na całość spraw związanych ze środowiskiem. Musi w sposób zrównoważony działać na rzecz rozwoju kraju. Z jednej strony musi czuwać nad tym, aby przyroda nie była nadmiernie eksploatowana i niszczona. Z drugiej jednak strony nie może być hamulcem w rozwoju kraju. Oczywiście, że przy tym realizowane są pewne, prawnie wymagane procedury, jak chociażby w przypadku decyzji środowiskowych i raportów oddziaływania na środowisko. Odnosi się to także do inwestycji zlokalizowanych na terenach związanych z gospodarką wodną; na rzekach i jeziorach. Tego typu inwestycje są realizowane. Pewne inwestycje były, są i będą realizowane. Odpowiednie raporty są potrzebne i wymagane. To wynika z prawa unijnego. Tak naprawdę nie ma to znaczenia, czy raport jest sporządzany dziś dla kolei, dla drogi, czy dla inwestycji w gospodarce wodnej. Wszędzie musi on spełniać takie same wymagania. Wszędzie inwestor musi przygotować odpowiedni dokument.

Trudno jest mi odnosić się do kwestii podziału pieniędzy. Jest to wybór strategiczno-polityczny. Uczciwie muszę jednak powiedzieć, że ciężko byłoby mi podważać taki stan rzeczy, taki a nie inny podział pieniędzy. Mam na myśli rozdzielenie środków na drogi, kolei i infrastrukturę związaną z żeglugą śródlądową. Bardzo chciałbym, aby tych pieniędzy było więcej. Gdyby jednak dzisiaj posłowie Komisji Infrastruktury, ale pewnie Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa także, mieli przeprowadzić dyskusję na temat priorytetów w Polsce, pewnie ta sprawa znalazłaby się właśnie w tym miejscu. Skoro tak, to musimy zdawać sobie sprawę, że jest to wynik wypracowania pewnego kompromisu. Możemy dzisiaj mówić, że chcielibyśmy więcej. Też mogę to powiedzieć. Jednak poza aspektem życzeniowym niczego więcej nie uda się osiągnąć. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej odpowiada w całości za zarządzanie wodami w imieniu polskiego rządu. W Ministerstwie Środowiska nie ma osobnego departamentu odpowiedzialnego za wody. Po utworzeniu Zarządu, zatrudniono w nim pracowników Ministerstwa Środowiska. Minister środowiska w ramach swoich konstytucyjnych obowiązków ma wpisany nadzór nad działalnością KZGW. Jedna czy dwie osoby zajmują się tymi sprawami, pilotowaniem aktów prawnych w KZGW. Muszą przejść całą procedurę legislacyjną, pilnować odpowiedzi na dezyderaty, jak było chociażby w przypadku tego dezyderatu. Odpowiedź przygotował KZGW, który jest organem właściwym w tej sprawie. Jednak prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej nie ma upoważnień do tego, aby samodzielnie wystosować do państwa odpowiedź. Musi to uczynić minister środowiska. Wygląda to w ten sposób, że jeden z

pracowników ministerstwa po prostu pilotuje te sprawy. W Polsce funkcjonuje specjalnie do tego powołana komórka. W związku z tym mam poważne wątpliwości, czy należałoby rozdzielać funkcje pomiędzy Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i ministra infrastruktury. Wydaje mi się, że efekt tego byłby zupełnie przeciwny od postulowanego i oczekiwanego. Mielibyśmy dwóch administratorów na wodach i z pewnością pojawiłoby się pytanie, czy głos jest ważniejszy. Czy ten związany z ochroną powodziową, z zaopatrzeniem w wodę i retencją, czy z transportem? Boję się, że te pierwsze sprawy zawsze by wygrywały. Proszę państwa, trzeba szukać kompromisu. Nie mam absolutnie wątpliwości co do tego, że tymi sprawami musi zajmować się jedna wyspecjalizowana organizacja. W Polsce taka instytucja została już powołana i wydaje się, że należy dać jej szansę, aby poradziła sobie z postawionymi przed nią zadaniami. Już teraz realizuje ona wielkie inwestycje. Odnotujmy, że w obszarze gospodarki wodnej przez dziesiątki lat mieliśmy do czynienia raczej z degradacją infrastruktury wodnej niż inwestycjami. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Anna Wypych-Namietko: Panie przewodniczący, chciałabym tylko coś uzupełnić. Chcę odnieść się do sformułowania, że tak niewiele pieniędzy, spośród tych, które były do podziału, przypadło na modernizację infrastruktury dróg śródlądowych i rzek. Myślę, że nie jest sztuką dzielić pieniądze według pewnego schematu. Istotą rzeczy jest to, aby realizować projekty, które faktycznie mają szansę zaistnieć. To jest zasadnicze przesłanie. Na liście działań priorytetowych programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” nie znalazły się projekty nierealne do wykonania. Pracujemy w określonych perspektywach finansowych. Tylko projekty, które są dobrze zaplanowane, mają właściwy harmonogram działań, odpowiednie zadania, funkcjonalność, tylko projekty prowadzone przez właściwe instytucje, mające właściwych beneficjentów, mogą uzyskiwać pieniądze. Tak się złożyło, że na perspektywę lat 2008-2013 gotowe były projekty na Odrze i na nie można było zabezpieczyć pieniądze. Potrzeby tych projektów zostały zaspokojone. Jeżeli będą inne pomysły i powstaną nowe projekty, to w kolejnych perspektywach finansowych będziemy wspólnie walczyli o to, aby podział środków był na nie ukierunkowany. Poza tym, wydaje mi się, że obecnie aktualizacja programu „Odra 2006” również idzie w tym kierunku. Nie chcemy wylać dziecka z kąpielą. Oprócz zabezpieczenia przeciwpowodziowego trzeba zapewnić także funkcjonalność żeglugi. To robimy w tej chwili, a nowe projekty muszą dopiero powstać. O to będziemy wspólnie walczyli.

Mogę odnieść się jeszcze do kwestii podziału kompetencji, czyli do ustawy o działach administracji rządowej. Rzeczywiście, wskazuje ona ministra transportu jako właściwego do budowy, modernizacji i ochrony dróg publicznych, w tym autostrad, kolei, portów lotniczych i śródlądowych dróg wodnych. Powiedzmy sobie szczerze, we wszystkich tych kategoriach mamy poważne zaległości. Obecny rząd stara się kontynuować i realizować programy stworzone przez poprzednie rządy. Co możemy dalej zrobić? Zamiast zajmować się restrukturyzacją struktur rządowych, administracji państwowej, możemy współdziałać i wspólnie coś dobrego wypracować, aby niepotrzebnie nie marnować czasu i energii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję. Teraz głos zabiorą kolejno pan minister Gawłowski, potem pan kapitan, a następnie, jeżeli nie będzie kolejnych zgłoszeń, zgłoszę pewien wniosek.

Sekretarz stanu w MŚ Stanisław Gawłowski: Obecnie trwają prace nad dokumentem, o którym wspomniała pani minister, dotyczącym nowelizacji odrzańskiego programu „Odra 2006”, która będzie dotyczyła już nie tylko elementów ochrony przeciwpowodziowej, ale również utrzymania rzeki jako drogi wodnej. Rozpoczęliśmy prace nad podobnym dokumentem dla Wisły w perspektywie do 2020 roku. Ten dokument będzie określał wszystkie zadania potrzebne Wiśle do zrealizowania obranego celu. Szukamy także innych rozwiązań. Podam przykład zabezpieczenia stopnia wodnego Włocławek. Kilkanaście dni

temu Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej podpisał list intencyjny z koncernem energetycznym Energa dotyczący budowy stopnia wodnego w Nieszawie, bądź poniżej. Muszą być spełnione twarde i trudne warunki prawne przez inwestora. Inwestor zleca inwentaryzację. Myślę, że w przyszłym roku będziemy mieli odpowiedź. Mam nadzieję, że to przedsięwzięcie uda się zrealizować. To może w efekcie dać szansę na to, aby Wisła stała się drogą wodną od Gdańska do Płocka. Ten stopień stworzy tego typu możliwości. Stopień nie jest budowany dla drogi wodnej. Z naszego punktu widzenia jest budowany dla zabezpieczenia stopnia wodnego Włocławek. My tym jesteśmy zainteresowani. Wszelkie ekspertyzy techniczne świadczą o tym, że stopień wodny Włocławek wymaga przeprowadzenia odpowiednich prac związanych z piętrzeniem drogi dolnej. Ponadto, koncern energetyczny jest zainteresowany budową w tym miejscu elektrowni wodnej. To jest co prawda jego biznes, ale przy okazji tych działań osiągamy efekt jakim jest droga wodna. Trzeba szukać różnych rozwiązań. To jest jednym z nich. Ten pomysł pozwala na przeprowadzenie tego typu działań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję. Pan kapitan, proszę bardzo.

Wiceprezes ZPAŚ Jerzy Hopfer: Dziękuję. Chcę odnieść się do tego, co powiedział pan minister Gawłowski. Panie ministrze, mówimy o zrównoważonym rozwoju. To był postulat ekologów. Teraz wygląda to w ten sposób, że zrównoważenie wynosi 70 do 30 na korzyść ekologów. Skoro mówimy o zrównoważeniu, to potrzebne jest zdrowe spojrzenie. Do jakiego okresu należy się odnieść mówiąc o zrównoważonym rozwoju? Do jakiego okresu należy się odnieść mówiąc o stanie technicznym dróg wodnych? Myślę, że można mówić o latach 70. Trzeba zobaczyć, jak wtedy te drogi wyglądały. Nie postulujemy niczego innego. Nie mówimy o jakimś rozwoju skokowym. Nie mówimy o tym, aby z drogi drugiej klasy zrobić raptem drogę klasy piątej, dostępną dla trzykrotnie większych statków. Takiej możliwości w Polsce nie ma. Na drodze wodnej Wisła, Odra, Warta Dolna i Noteć, nie robi się Renu. Tam jest i zostanie druga klasa wodna. Nominalnie jest tam teraz druga klasa, ale fatycznie szlak nie spełnia parametrów. To samo dotyczy pozostałych dróg wodnych. One mają swoją klasę. Zostały zaliczone do danej klasy, ale nie spełniają parametrów. Dlaczego? Ponieważ cała infrastruktura jest po prostu „zawalona”. Infrastruktura jest rozwalona. Szlag mnie trafia jak słyszę np. w radiu, kiedy mówi się o wodzie, jak odzywa się ktoś, kto mówi, że regulacja rzek przyspiesza spływ wód powodziowych itp. Więc najlepiej nic nie robić? Kiedyś ludzie przynajmniej mieli jakiś hamulec, żeby chociaż głupot nie mówić. Dziś już nawet takie głupoty się mówi po to, aby czymś koniecznie zabłysnąć. Tyle chciałem powiedzieć na temat zrównoważonego rozwoju.

Proszę państwa, przecież to właśnie tutaj, w Sejmie, w ministerstwach, rodzą się strategiczne decyzje odnośnie rozwoju kraju. Nie można powiedzieć, że stopień wodny na Wiśle będzie miał znaczenie tylko energetyczne, a służę się wybuduje przy okazji, i to w ten sposób, że parametrami nie będzie odpowiadała klasie drogi wodnej...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Ale przecież nikt tego nie powiedział...

Wiceprezes ZPAŚ Jerzy Hopfer: Pan poseł Rzymelka wyszedł i nie może tego teraz potwierdzić, ale ja już kiedyś mówiłem, panie ministrze Gawłowski, że reforma zarządzania gospodarką wodną rozpoczęła się w 1990-1991 roku. Byłem wówczas posłem na Sejm. Proponowałem, „ciągnąłem”, przeprowadzałem tę reformę i jej skutki obserwuję do dziś. Wiem, o czym mówię. Padało wówczas pytanie, czy powołujemy Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, czy też nie. Mówiło się o tym „czapka”. Część z państwa to z pewnością pamięta. Zastanawialiśmy się, czy taka instytucja jest potrzebna. Najpierw jej nie powołano. Potem powstała. Powstał Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej. Co się okazało? Wyptywające z KZGW sygnały były takie, że zgodnie z jednym z początkowych paragrafów art. 3 Prawa wodnego, w którym mowa jest o władztwie nad wodami, można drogi wodne niejako wyjąć spod KZGW i oddać dyrektorowi parku narodowego. Mnie, jako doświadczonemu

prawnikowi, taka interpretacja jawi się jako Contra Lege. Ludzie, którzy są na dole, nie mają po prostu siły, aby się przebić do góry. Jeżeli chodzi o drogi wodne, to nadal bazujemy na starym układzie, który jest; Wisła, Odra i koniec. Mówiliśmy o Bugu. Warto się zastanowić i może, zamiast bić się ze wszystkimi świętymi o to, aby zrobić z tej małej rzeczki drogę wodną, warto byłoby wybudować 100 km kanału od Brześcia do Tarnobrzegu? A przy okazji można by nawodnić te tereny, które tam są? Może zostawmy ten Bug? Niech będzie ekologiczny. On nikomu nie przeszkadza.

Pani minister mówiła o grupach ekspertów. Te grupy są. Wszystko jest dobrze, ale przedstawicielem KZGW w grupie ekspertów jest gość, który na wszystko mówi „nie”. Podpisanie konwencji AG? Nie, bo Białorusini będą od nas żądali, abyśmy poprawili stan techniczny naszych dróg wodnych. Czy to jest logiczne tłumaczenie? Są różnego rodzaju programy europejskie. Jest na przykład program Marco Polo. Unia Europejska premiuje przeniesienie ładunków z innych gałęzi transportu na statki. Z tych programów trzeba korzystać. Jako środowisko żegludowców mówimy wprost; my się będziemy martwić o stan techniczny statków i o to, aby pływały i woziły towary, ale do tego potrzebna jest nam infrastruktura. Nie ma po czym pływać. Dzisiaj nie ma dróg wodnych. To jest problem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję. Zdaję sobie sprawę, że ze względu na to, że już niewiele czasu nam zostało, ponieważ musimy zwolnić salę, możliwie skrócił pan wypowiedź, a wiemy, że na ten temat moglibyśmy znacznie dłużej rozmawiać. Proszę państwa, zapowiedziałem zgłoszenie pewnego wniosku. Przychodząc na to posiedzenie i w jego pierwszych minutach miałem sporo wątpliwości co do tego, jaki i czy w ogóle zgłosić wniosek. Rozumiem, co prawda, uwarunkowania polityczne, ale w związku z takimi, a nie innymi nakładami, byłby to jednak wniosek o odrzuceniu odpowiedzi na dezyderat. Zrobię jednak inaczej. Wymienię trzy powody. Skoro oba resorty nie narzekają na współpracę, to nie zamierzam być bardziej papieski od papieża i nie zamierzam im narzucać zmian w tym zakresie. Zwłaszcza, że w dobie kryzysu jest duża niechęć do dokonywania zmian. Dzisiaj nie będę narzucać zmian, ale będziemy się temu przyglądać.

Po drugie, skoro zawarcie porozumienia odrzańskiego ze stroną niemiecką przewidywane jest w najbliższym kwartale, to nie utyskując już nad tym, jak do tego dochodzi, mnie taka informacja satysfakcjonuje.

Trzecia rzecz jest dla mnie najbardziej bolesna, ale z faktami się nie dyskutuje. Skoro pani minister wyjaśniła, że w ciągu najbliższych dwóch, trzech lat trudno oczekiwać większych nakładów finansowych, ponieważ nie ma przygotowanych inwestycji, to przecież trudno fikcyjnie „pchać” w coś pieniądze wiedząc, że nie będą mogły być wykorzystane. Mam nadzieję, że te inwestycje już w tej chwili są, lub w ciągu najbliższych kwartałów będą przygotowywane. Chodzi mi o to, aby za rok czy półtora roku znów się nie okazało, że nie przygotowano gruntu pod finansowanie i wydatkowanie środków. Nie chciałbym, abyśmy znów spotkali się z tłumaczeniem, że niestety w latach poprzednich nie przygotowano odpowiedniego „podglebia”. Takie wyjaśnienia padły.

Dla mnie priorytetem jest zmiana relacji i proporcji w finansowaniu. Wiem, że z różnych powodów nigdy nie będziemy mogli zastąpić autostrad. Nigdy też nie będziemy mogli konkurować z koleją. Powodów jest wiele. Wydaje się jednak, że powrót do lat 70 jest rozwiązaniem możliwym do osiągnięcia przez nasze państwo. Również w kategoriach ekologicznych. Jest to stan bardzo pożądaný. Biorąc to wszystko pod uwagę, zgłaszam wniosek o przyjęcie odpowiedzi na dezyderat. Dziękuję. Pan minister Gawłowski, proszę.

Sekretarz stanu w MŚ Stanisław Gawłowski: Dziękuję za to stanowisko, panie przewodniczący. Chcę jeszcze tylko powiedzieć dosłownie jedno zdanie do tego, co powiedział przedstawiciel ZPAŚ. Wspomniałem wcześniej, że kilka dni temu został podpisany list intencyjny. Nie dodałem jednak, że wszystkie pozostałe parametry muszą

spełniać wymagania dla żeglugi. To jest oczywiste. Wydawało mi się, że o rzeczach oczywistych nie trzeba mówić. Zwróciłem jednak jeszcze na coś innego uwagę. Mam świadomość, że inwestor musi sporządzić raport oddziaływania na środowisko. Z niego będzie wynikać, czy na danym obszarze inwestycja może być realizowana. Zauważyłem głosy ze strony różnych środowisk związanych z NGO, które nie znając jeszcze wyników pracy, wyników raportu, już dziś bardzo ostro protestują. Poza tym, nie zauważyłem żadnych innych głosów w Polsce. Uważam, że brakuje głosów w debacie publicznej. Zastanawiam się, czy one się pojawią. My próbujemy coś zrobić. Brakuje głosu drugiej strony. Pytałem o to samorządowców z województwa kujawsko pomorskiego, władze regionalne, burmistrzów, władze Włocławka i Nieszawy. Pytałem, czy zabiorą w tej sprawie głos. Czy będzie to tylko atak na ministra środowiska. Nikt więcej się nie odzywa. Prowadzimy debatę. Mocno się nas karci za to, że zbyt mało robimy. Jeżeli jednak próbujemy w jakiś sposób rozwiązać problem bez angażowania pieniędzy publicznych, ale pilnując zrównoważonego działania, tj. zachowania wartości przyrodniczych przy jednoczesnym nieblokowaniu możliwości inwestycyjnych, to słyhać głos tylko jednej strony. To chyba nie jest dobrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję. Zanim oddam głos panu prezesowi, powiem, że za kilka miesięcy Komisja Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa planuje posiedzenie wyjazdowe na Pomorze. Organizowane przez pana posła Lamczyka. Tematyka posiedzenia będzie związana z energetyką wodną. Wydaje mi się, że jeżeli będzie potrzeba, to nie zabraknie głosu ze strony zarówno Komisji Infrastruktury, jak i Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, które w sposób racjonalny będą stawiały opór takiej krytyce, o której pan minister mówi. Proszę, panie prezesie.

Prezes KZGW Leszek Karwowski: Panie przewodniczący. Szanowni państwo. Chcę prosić o to samo, co pan minister Gawłowski. Kilka razy już się z państwem spotykałem. Deklarowałem zdecydowaną wolę współpracy. Pani minister Namiotko już mówiła o tym, że my ze sobą dobrze współpracujemy. Pan kapitan wspomniał o tym, że człowiek, który nad tym pracuje, może faktycznie nie jest „najszcześniejszym wyborem”. Ja nad nim pracuję. Może nawet go zmienię. Posiada jednak obecnie pewną wiedzę i w tej chwili nie jestem w stanie zastąpić go kimś innym. Postaram się to zmienić. Pan kapitan zna wszystkie uwarunkowania. Myślę, że trudno jest przypisywać resortowi i KZGW negatywne podejście do żeglugi. Mogę przed państwem, przed Wysokimi Komisjami zadeklarować, że od samego początku, kiedy objąłem tę funkcję, prezentowaliśmy przyjazne stanowisko w tej kwestii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Pani poseł Grażyna Ciemniak, bardzo proszę.

Poseł Grażyna Ciemniak (niez.): Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chcę coś powiedzieć w nawiązaniu do wypowiedzi pana ministra. Jestem z Bydgoszczy, z województwa kujawsko pomorskiego. Sprawa Nieszawy jest mi znana nie tylko z czytania o tym, ale także z dużego zainteresowania. Mieszkańcy województwa kujawsko pomorskiego traktują wybudowanie stopnia wodnego jako zapewnienie bezpieczeństwa. Po drugie, mieszkańcy z niecierpliwością czekali aż znajdą się środki z programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”, żeby stopień wodny mógł być wreszcie zbudowany. Ekspertyzy już osiem lat temu wskazywały, że po ośmiu latach stopień wodny we Włocławku może się osunąć. Wszyscy, którzy się tym zagadnieniem interesują, doskonale wiedzą, jak dzisiaj wyglądają ekspertyzy. Chcę powiedzieć jeszcze, że Wojewódzka Rada Ochrony Przyrody zaopiniowała sieć Natura 2000, o której na posiedzeniu Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa będziemy jeszcze szczegółowo rozmawiać. Zgodnie z tą opinią proponuje się, aby tam, gdzie jest planowany stopień wodny w Nieszawie, nie ustanawiać sieci Natura 2000. To zależy od nas, gdzie będzie ustalona. Są oczywiście

dyrektywy, które muszą być spełniane. Jeżeli z góry wiemy, że tam musi być wybudowany stopień wodny, to nie wiem, jak to zostanie rozstrzygnięte. O tym pewnie będziemy mówić jutro. W całym województwie nie ma osób, które nie zabiegałyby o to, aby powstał stopień wodny w Nieszawie.

Korzystając z okazji chcę powiedzieć o jeszcze jednej sprawie. Kilka dni temu zaniepokoiła mnie informacja, na jaką natrafiłam w prasie, że Energa oczekuje znacznych środków finansowych z budżetu państwa. Informacja była dosyć enigmatyczna, ale mnie zaniepokoiła. Wybudować to ze środków budżetu państwa, ze środków unijnych, czy z Funduszu Ochrony Środowiska można było przecież znacznie wcześniej. Problem polegał na tym, że inwestycja jest bardzo droga, a im bardziej się ją odkłada, tym jest droższa. Parę lat temu było to 1,5 mld zł, dziś jest wielokrotnie więcej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Gosiewski. Następnie pan minister. Jeżeli nie zobaczą kolejnych zgłoszeń, to na tym zakończymy. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Jerzy Gosiewski (PiS): Panie przewodniczący, szanowni państwo. Wypowiedź pana przewodniczącego Litwińskiego jest odzwierciedleniem tego, co było. Nie uzyskałem wystarczającej odpowiedzi na dezyderat. Podsumować to można w ten sposób, że działania obu ministerstw są niewystarczające. Odnoszę wrażenie, że w zakresie odbudowy dróg wodnych wręcz są żadne. Pan minister w odpowiedzi na dezyderat pisze, że nieodzowne jest opracowanie strategii. Po roku znów powiemy, że należy opracować jakąś strategię. Panie ministrze, pan mówi, że coś kiedyś zrobimy. Panie ministrze, już minęły prawie dwa lata. Miałem postawić wniosek o odrzucenie odpowiedzi na dezyderat. To jednak nie miało by sensu. Nie oczekuję, że coś więcej może to wnieść do dyskusji. Ujmę to inaczej. Sugeruję, aby komisje wydały opinię o braku podejmowania wystarczających działań w zakresie odbudowy dróg wodnych. Proponuję, aby zweryfikować za pół roku to, co zostanie zrobione i zobowiązać ministerstwo do uzupełnienia odpowiedzi po tym czasie. Niech za sześć miesięcy rząd wyda jeszcze jedną odpowiedź na ten sam dezyderat i wówczas niech nam przedstawi konkretne rozwiązania i pokaże konkretne działania, które zostały podjęte. Panie ministrze, nie można ciągle rezygnować z przeznaczania pieniędzy na środowisko. Przy ustalaniu budżetu łatwo z nich zrezygnowano. To prawda, że jak się nic nie robi, to się nie popełnia błędów. Tu trzeba podjąć pewne działania i to pilnie. Nie można przygotować strategii po ustaleniu obszarów Natura 2000. Najpierw robi się wszelkie strategie i plany, a potem dopiero się je wysyła i konfrontuje z budżetem. Wnoszę o wydanie opinii do informacji. Wnoszę o to, co już powiedziałem. Wnoszę o zobowiązanie ministra środowiska, aby za sześć miesięcy przygotował odpowiedź na dezyderat. Chciałbym, aby ta odpowiedź była inna, bardziej optymistyczna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Dziękuję. Nie wycofuję swojego wniosku. Uważam, że za sześć miesięcy powinniśmy się spotkać. Mam nadzieję, że wówczas będziemy już w trakcie opiniowania strategii gospodarki wodnej. Wtedy będziemy mogli usłyszeć, co przez te sześć miesięcy zrobiono w tej sprawie. Jeżeli będzie taka potrzeba, to wówczas wystosujemy już zdecydowanie bardziej kategorię dezyderat. Sądzę jednak, że w resorcie jest pełna świadomość tego, że za sześć miesięcy będziemy oczekiwali efektów. Teraz jeszcze nie ma przygotowanych projektów inwestycji, ale liczę, że to się zmieni i one wkrótce powstaną.

Sekretarz stanu w MŚ Stanisław Gawłowski: Panie przewodniczący, obawiam się, że za sześć miesięcy jakoś nadzwyczajnie więcej pieniędzy nie będzie. O kwestii inwestycji mówiłem już wielokrotnie. Mogę jednak powtórzyć, co się działo np. w przypadku wrocławskiego węzła wodnego, który ma kolosalne znaczenie dla żeglugi śródlądowej. Co było dwa lata temu? Nic nie było. Dzisiaj to już są dobrze przygotowane projekty gotowe do realizacji. Dlaczego wcześniej nic nie było? Nie wiem. Nie umiem odpowiedzieć na to pytanie. Dlaczego nie

szukano wcześniej innych rozwiązań, niż wydawanie pieniędzy z budżetu państwa? Przy okazji Włocławka, mogę pani poseł powiedzieć, że ta inwestycja została podzielona na cztery zadania. Trzy z nich, bezpośrednio związane z remontem istniejącego stopnia i obwałowań po stronie zalewu, finansujemy ze środków unijnych. Czwarte, dotyczące budowy stopnia wodnego w Nieszawie, w 100% ma być realizowane z pieniędzy komercyjnych, bez udziału środków z budżetu państwa. Marszałek województwa zadeklarował, że chciałaby, aby przy okazji wybudować tam drogę, która miałaby charakter drogi wojewódzkiej łączącej dwa brzegi Wisły. Wtedy, w tej części, sam ponosiłby koszty. To już są jednak inne historie. Chodzi jednak o to, aby ta kolosalna inwestycja doszła do skutku.

Kolejna sprawa dotyczy Natury 2000. Szkoda, że pan przewodniczący tego nie wie, ale myślę, że pozostali obecni doskonale wiedzą, że Polska miała obowiązek wyznaczyć obszary Natury 2000 do dnia 1 maja 2004 roku. O tym nie dyskutujemy. Te obszary wymagają stałego, przynajmniej raz w roku, monitorowania i aktualizowania. Z punktu widzenia dyrektywy siedliskowej najlepiej, aby uniknąć sytuacji z jaką mieliśmy do czynienia w przypadku Rozpudy, wyznaczyć obszar „naturowy” i przy tej okazji korzystać ze zwolnień dla inwestycji mających charakter celu publicznego, potrzebnych ze względu na bezpieczeństwo ludzi. Jest to rozwiązanie lepsze, niż posiadanie obszaru spornego, na którym na pewno niczego nie można zrealizować. Dlatego uważam, że, z punktu widzenia tego projektu, lepiej jest najpierw wyznaczyć obszar „naturowy”, przejść całą procedurę zgodnie z prawem unijnym, ponieważ wówczas nie będzie żadnego konfliktu interesów w związku z tymi obszarami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Szanowni państwo, jeszcze pan poseł Szyszko zabierze głos i przejdziemy do głosowania.

Poseł Jan Szyszko (PiS): Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. O Naturze 2000 będziemy jeszcze dyskutowali. Chcę teraz tylko powiedzieć, że Polska spełniła warunek i wyznaczyła obszary Natura 2000 w 2004 roku. To co się jednak dalej działo, było totalnym skandalem, także z punktu widzenia procedur unijnych. O tym będziemy pewnie, kiedy indziej rozmawiać. Cały problem z Naturą 2000 polega na tym, że pewne procedury rozpoczęto zupełnie bezprawnie. Szanowni państwo, mam duże wątpliwości, co do Nieszawy. Mam wątpliwości, czy państwu się uda cokolwiek uruchomić szybciej niż za pięć lat. Zgodnie z prawem, do czasu wyznaczenia całej sieci Natura 2000 w Europie, takiej możliwości nie będzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję. Przechodzimy do głosowania. Zgłoszono dwa wnioski. Ja zgłosiłem wniosek o przyjęcie odpowiedzi na dezyderat, a pan przewodniczący Gosiewski też zgłosił wniosek, jak rozumiem, o przyjęcie, ale...

Poseł Jerzy Gosiewski (PiS): Z opinią komisji o braku wystarczającej realizacji dróg wodnych w Polsce...

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): Jak rozumiem, wniosek o odrzucenie.

Poseł Jerzy Gosiewski (PiS): Nie. Raz jeszcze mówię. Zgłaszam wniosek o przyjęcie odpowiedzi na dezyderat z jednoczesnym wydaniem opinii komisji o braku wystarczającej realizacji dróg wodnych w Polsce

Przewodniczący poseł Arkadiusz Litwiński (PO): O wyrażenie opinii? Będziemy głosowali pański wniosek w drugiej kolejności. Pan przewodniczący nie ma nic przeciwko temu. Najpierw poddam pod głosowanie wniosek, który ja zgłosiłem, ponieważ odnosi się bezpośrednio do oceny odpowiedzi na dezyderat. Kto z państwa jest za wnioskiem o przyjęciu odpowiedzi na dezyderat nr 9/8? Kto jest przeciwny? Kto się wstrzymał? 11 posłów było za, nikt nie był przeciw, 2 posłów wstrzymało się od głosu. Stwierdzam, że obradujące wspólnie komisje przyjęły odpowiedź na dezyderat. Dziękuję wszystkim uczestnikom

posiedzenia. Wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszych obrad. Zamykam posiedzenie komisji.”