

Marszałek:

Wznawiam obrady.

Przystępujemy do rozpatrzenia punktu 9. porządku dziennego: Wniosek o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka (druki nr 1169 i 1178). Proszę o zabranie głosu przedstawiciela wnioskodawców pana posła Patryka Jakiego.

Posel Patryk Jaki:

Dziękuję bardzo, pani marszałek.

Pani Marszałek! Panie Premierze! Wysoka Izbo! To będzie gorzka, ale prawdziwa opowieść o tym, jak z drogowego planu Marshalla dla Polski uczyniono biało-czerwone Waterloo. Tu było ściernisko, dostaliśmy środki na budowę San Francisco. Niestety, zostało z tego tylko lotnisko w Modlinie.

Wysoka Izbo! To w końcu będzie historia o tym, jak prymitywne cwaniactwo, jak tania propaganda, jak niekompetencja i korupcja wygrały z uczciwym państwem i polską racją stanu. Za chwilę odczytam Wysokiej Izbie zebrany w pięciu punktach, w pięciu obszarach starannie wyselekcjonowany akt oskarżenia. Akt oskarżenia wobec władzy Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, które to zaprzępaściły największą szansę, największą szansę, która prawdopodobnie już nigdy się nie powtórzy, na cywilizacyjne dogonienie zachodniej Europy i świata. Akt oskarżenia, który jest zbiorem faktów, liczb, danych, które stawiają mur chiński dla przepływu propagandy sukcesu, która dominuje od wielu miesięcy w polskim przekazie medialnym.

I tutaj w tym miejscu, żeby obudzić państwa wyobraźnię, użyję porównania historycznego. Niemcy po drugiej wojnie światowej otrzymali w ramach planu Marshalla 2,5 mld dolarów. Te 2,5 mld dolarów naszym zachodnim sąsiadom pozwoliło nie tylko odbudować zrujnowany kraj, ale dzięki tym środkom połączyli RFN autostradami i zbudowali potęgę i siłę – potęgę i siłę rodzimych firm budowlanych. Platforma Obywatelska otrzymała 6 razy więcej środków, 6 razy więcej środków niż całe Niemcy w ramach planu Marshalla, nie 2,5 mld dolarów, ale 15 mld dolarów na same drogi. I w ramach tych środków nie tylko nie udało się połączyć nawet 1/3 naszego kraju autostradami, ale spowodowano, że upadła większa część polskiego sektora budowlanego, w tym nawet giganci budowlani na skalę europejską, polskie rekiny giełdowe. To jest niebywała sztuka. Chapeau bas, panie ministrze.

Ale po kolei. Akt oskarżenia nr 1. Polskie drogi. *(Posel Patryk Jaki ilustruje swoje wystąpienie wyświetlanymi na tablicach planszami)*

W każdym państwie jest czas obietnic i czas rozliczeń. W każdej profesjonalnej firmie, korporacji przychodzi czas, kiedy menadżer przygotowuje plan, przygotowuje projekt, oraz czas, w którym chce ten projekt wykonać. Po tym czasie sprawdzamy, czy zostały osiągnięte efekty, czy ten plan został wykonany. Jeżeli ten plan nie został wykonany, to taki menadżer w profesjonalnej firmie albo honorowo podaje się do dymisji, albo zarząd go dymisjonuje. Polskie państwo to nasze wielkie zobowiązanie, to nasza wspólna praca, nasz wspólny dom i nie możemy pozwolić na to, aby w polskim państwie poprzeczka była powieszona niżej niż w prywatnych firmach. A więc najwyższy czas, aby tu i teraz, Wysoka Izbo, powiedzieć: sprawdzam. Proponuję, abyśmy zestawili obietnice, plany i projekty z ich wykonaniem. Co warto podkreślić, panie ministrze, to są wasze obietnice. To nie jest nawet rytm, który narzuciła wam opozycja, który narzuciło wam społeczeństwo. To jest rytm, który narzuciliście państwo sami sobie. To są obietnice, które przedstawialiście państwo sami. I fakty. Chciałbym przypomnieć Wysokiej Izbie Narodowy Program Wielkiej Budowy. Tak się nazywał wasz program. Możemy go w tej chwili zobaczyć na obrazku tutaj po lewej stronie. Koniec pierwszego etapu był zaplanowany na czerwiec 2012 r. Dodatkowo, co niezwykle istotne, Wysoka Izbo, stempel tym obietnicom przybił osobiście pan premier Donald Tusk w najważniejszym swoim wystąpieniu, w exposé, obiecując, że połączy gospodarzy Euro 2012 na czas tego turnieju autostradami, więc gdyby trzymać się planów, które państwo przedstawiliście, do końca 2012 r. w Polsce powinno powstać 4,5 tys. km dróg ekspresowych oraz 1,5 tys. km nowych autostrad, razem 6 tys. km nowych dróg, dróg szybkiego ruchu. Widać to na tej grafice. Mamy plan, zobaczmy teraz wykonanie. Mamy I kwartał 2013 r. Z 4,5 tys. obiecanych kilometrów dróg ekspresowych zrealizowano dzisiaj zaledwie 705 km dróg ekspresowych. Z obiecanych 1,5 tys. km autostrad zrealizowano zaledwie 600 km. Nałóżmy teraz, zobaczmy, po lewej stronie jest plan, po prawej stronie jest wykonanie planu. I teraz, Wysoka Izbo, nałóżmy plan na wykonanie. Przyjrzyjmy się. Na czarno migają punkty, które jednoznacznie pokazują, w jaki sposób okłamaliście społeczeństwo, pokazują wasze niespełnione obietnice. Tak jak w każdej profesjonalnej firmie powinniśmy zastanowić się teraz nad rozliczeniem. To, co państwu pokazałem, porównajmy ze standardami dotyczącymi profesjonalnej firmy i zastanówmy się, co dzieje się...

(Na chwilę gaśnie światło, poruszenie na sali)

Kto sprawuje władzę w naszym kraju nad administracją, która pilnuje oświecenia? Nie będę tego rozwijał, ale wracając do przemówienia.

Wysoka Izbo, Wysoka Izbo... wracając do przemówienia. Jeżeli teraz te materiały, które państwu przedstawiłem, porównamy ze standardami dotyczącymi profesjonalnej firmy, to zadajmy sobie pytanie. Co dzieje się z menadżerem, który nie wykonuje 75% planu? Co dzieje się w profesjonalnej firmie?

(Poseł Jerzy Borkowski: Nagrodę dostaje.)

(Głos z sali: Kwiaty.)

A przecież, Wysoka Izbo, nie możemy ciągle degradować roli polskiego państwa. Wysoka Izbo, jaką my sobie wystawiamy legitymację, zatwierdzając tak niskie wykonanie planu, projektu, obietnic? Czy my naprawdę pozbyliśmy się już aspiracji? Czy jako polskie państwo naprawdę zadowolamy się tymi dwudziestoma kilkoma procentami wykonania planu? Czy naprawdę polskie państwo nie może działać jak profesjonalna firma? I czy naprawdę teraz, patrząc sobie w oczy – mówię tutaj do koalicji – nie jesteśmy w stanie uczciwie przyznać, że wpływ na tak niskie wykonanie planu ma fakt, że za ten obszar przez omawiany okres były odpowiedzialne dwie osoby, które wcześniej miały niewiele wspólnego z zarządzaniem infrastrukturą? W końcu zadajmy sobie pytanie: Czy dla państwa polskiego jest ważny termin „kompetencje”, czy już ten termin nie ma żadnego znaczenia?

Wysoka Izbo, polskie państwo to nie jest wybieg dla modeli, gdzie ciągle treść można zastąpić formą, przestańmy więc udawać, że kalkulator jest urządzeniem kontrowersyjnym. Nie wmówicie rodakom, że przez 6 lat rządzenia – przy największych środkach w historii na polskie drogi – wybudowanie 1,5 tys. km dróg szybkiego ruchu to jest wasz wielki sukces. Jeżeli będziecie próbowali nam to wmówić, to jest to nic innego, jak żaloszny zabieg marketingowy. Żaden rząd, żaden poprzedni rząd, czy to z lewej, czy z prawej strony, nie dysponował tak gigantycznymi środkami na polskie drogi, jak wy. Przestańcie wreszcie się chwalić tym, że wybudowaliście coś, bo się pytam: To co, za 15 mld dolarów na polskie drogi miało nic nie powstać? Oczywiście, że powstało. *(Oklaski)* Pytanie tylko brzmi: W jakim tempie i czy efektywnie wykorzystujemy nasze środki? Jeżeli chcecie porównywać czas, w którym zarządzaliście polskimi drogami, z czasem poprzednich rządów, to jest mniej więcej tak, jakbyście porównywali portfel zakupowy Billa Gatesa i pani Goździkowej. Spójrzmy prawdzie w oczy. *(Wesołość na sali)*

Przecież to nie ja, nie Solidarna Polska, nie opozycja obiecywała, że zasypie nasz kraj drogami, niczym Dziki Zachód piaskiem. Niestety, zamiast Sahary mamy fatamorganę. Twarde liczby nie kłamia. *(Poruszenie na sali)* Zawiedliście. Zresztą, drogi ekspresowe i autostrady to nie wszystko.

Panie ministrze, gdzie się nie obrócimy, to słyszymy, że odnieśliście sukces. Niepołączenie żadnego z miast gospodarzy Euro 2012 – to sukces. Brak nawet połowy obiecanych dróg ekspresowych – to wasz sukces. Zablockowanie środków...

(Ponownie na chwilę gaśnie światło, poruszenie na sali)

Za chwilę uznam, że jest to celowy ruch, pani marszałek.

(Głos z sali: Kończ pan.)

Za chwilę uznam, że nawet zablockowanie środków – 3,5 mld zł – na budowę polskich dróg to już nie jest sukces. To jest wasz wielki sukces. Chyba naprawdę żyję w jakimś matriksie. *(Poruszenie na sali)* Czy naprawdę państwo uważacie, że Polacy są tak mało inteligentni i uwierzą, że zablockowanie tych środków – 3,5 mld zł – na polskie drogi, to jest wasz sukces. Czy naprawdę w to wierzycie? Zresztą przy tej okazji warto sobie, Wysoka Izbo, zadać pytanie: Z czego się śmiejecie? Z siebie się śmiejecie.

(Głos z sali: I z ciebie.)

Dlaczego jest tak, że skoro zatrzymanie i odblokowanie tych środków jest waszym wielkim sukcesem, to informacje o tym, że te środki zostały zablockowane, skrzętnie państwo ukrywaliście przez wiele miesięcy? Skoro jest to wasz wielki sukces? Przecież państwo mieliście wiedzę o tym, że te środki zostały zablockowane już w grudniu poprzedniego roku. Tymczasem przyznaliście się do tego dopiero, kiedy media o tym napisały – 3 miesiące później. To jak to jest? To jest to jednak sukces czy porażka? Czy może rząd premiera Donalda Tuska to jest rząd, który charakteryzuje się przesadną skromnością? Zresztą przy tej sprawie, Wysoka Izbo, warto zatrzymać się dłużej i powiedzieć o sprawie, która, jak sądzę, będzie gwoździem do waszej trumny. O sprawie, o której bardzo mało się dzisiaj mówi, ale która przy tej okazji jest niezwykle istotna, która była tłem zablockowania tych środków. Natomiast w naszej ocenie jest ona najważniejsza, bo sprawa ta obnażyła wasze wielkie kłamstwo drogowe. A dlaczego? Ponieważ do tej pory twierdziliście państwo, że polskie firmy budowlane upadały ze względu na to, że zastaliście zły system, że polskie prawo zamówień publicznych, które preferuje najniższą cenę, jest powodem tego, że upadało tyle polskich firm. To zły system miał powodować taką zapaść polskich firm. Tak? To przytoczę bardzo ciekawy stenogram, rozmowę beneficjentów polskich środków na budowę dróg. Szefowie firm budowlanych rozmawiają ze sobą.

(Głos z sali: Czy...)

Tego się też obawiam. Szefowie polskich firm budowlanych rozmawiają ze sobą:

– Załatwiliśmy 60 km drogi za 1 000 720 tys. zł.

– Ile? Tyle za 60 km drogi? – dziwi się drugi szef firmy. – Przecież to zdzierstwo jest.

– Miałem właśnie zadzwonić, że w związku z tym ty kupisz sobie mieszkanie w Barcelonie, a ja nowe porsche.

Pytam więc, czy dalej państwo uważacie – panie premierze, panie ministrze, Wysoka Izba – że zbyt niskie ceny były powodem upadku polskich firm budowlanych. Czy to prawo zamówień publicznych spowodowało ten upadek? To jest wasze wielkie kłamstwo drogowe. Wielcy gracze jakoś upadają, upadają i upaść nie mogą, a małe rodzinne firmy z wieloletnią tradycją płaczą pod drzwiami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, bo dalej nie mogą otrzymać swoich wynagrodzeń za wykonaną pracę, za tę przejezdność, na której tak bardzo panu zależało, panie ministrze.

Zresztą przy tej okazji warto zapytać, gdzie są pana obietnice, panie ministrze. To przecież pan prosił o to, aby na Euro 2012 dać panu spokój. Mówił pan, że to Euro 2012 – z czym zgodziła się Wysoka Izba i z czym zgodzili się również podwykonawcy – to jest nasze wielkie wyzwanie i w tym czasie nie powinniśmy protestować i narzekać, tylko powinniśmy poczekać, a po Euro 2012 wszystkie środki zostaną wypłacone. Mówił pan: Jest specustawa, za którą ja, pan minister, wam ręczę. I co się wydarzyło? Mamy I kwartał 2013 r., wiele miesięcy po Euro 2012 i dalej te sprawy nie są w całości uregulowane. I to jest bardzo poważny zarzut.

Jednocześnie to nie jest jedyny skandal przy tej okazji. Kilkadziesiąt dni temu dowiedzieliśmy się, że UOKiK nie może wszcząć postępowania wobec firm, które brały udział w zмовie cenowej. Zapytacie państwo: Dlaczego? Otóż dlatego, że polskie państwo nie potrafiło na czas przekazać informacji na ten temat, którymi dysponowało już dawno. Jak to ma znaczenie? – zadacie teraz państwo pytanie. Ano kluczowe, ponieważ sprawa się przedawniła. Jak państwo wiecie, polskie prawo antymonopolowe dopuszcza możliwość prowadzenia tych spraw tylko przez rok. Państwo poinformowaliście o tym zdecydowanie za późno. Dlatego dla UOKiK sprawa zмовy cenowej, sprawa tej wielkiej kompromitacji jest już przegrana. To jest zresztą bardzo ciekawa sytuacja. Bo mówicie, Wysoka Izba, panie premierze, panie ministrze, że odblokowanie tych środków – zresztą one nie są odblokowane w całości i też o tym bardzo dobrze wiecie, ale założmy nawet, że tak jest – że to odblokowanie to nie jest żaden problem, że takie rzeczy się zdarzają. Tak? Chciałbym więc przypomnieć, że kilka miesięcy temu nikt inny jak polski rząd twierdził, że jednym z najpoważniejszych problemów polskiej gospodarki jest co? Zatory płatnicze, które wynoszą kilka, kilkadziesiąt tysięcy. I to był poważny problem dla polskiej gospodarki. Mija kilka miesięcy i nagle okazuje się, że zator płatniczy w postaci 3,5 mld zł nie jest żadnym problemem. Okazuje się, że miara jest całkiem inna. Warto o tym dzisiaj wspomnieć, bo jest to kolejny element, który buduje wasz przemysł kłamstwa drogowego.

Wielu podwykonawców wielkich firm będących generalnymi wykonawcami autostrad znajduje się na granicy upadłości, a część już znalazła się w stanie bankructwa. Dotyczy to w pierwszej kolejności podwykonawców takich firm, jak chiński COVEC, Dolnośląskie Surowce Skalne, ale też innych głównych wykonawców. Informacje o dramatycznej sytuacji wielu małych i średnich polskich firm od przeszło roku docierały do ministerstwa infrastruktury i do samego pana premiera. W tym czasie rząd nie podjął żadnych konkretnych działań, aby zapobiec fali oszustw popełnianych na szkodę setek polskich przedsiębiorstw oraz tysięcy polskich pracowników. Przeciwnie, przedstawiciele rządu i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, świadomi narastającego problemu i dramatu tysięcy ludzi, w wielu przypadkach akceptowali taki stan rzeczy. I co najważniejsze, chełpili się tym, że drogi zostaną oddane na czas, będą tzw. przejezdne.

W 2012 r. został złożony wniosek o upadłość likwidacyjną Dolnośląskich Surowców Skalnych, kluczowej firmy w całej maszynie inwestycyjnej, jeśli chodzi o polskie autostrady. Uwaga, będzie kolejny cytat. Głos ma pan minister Sławomir Nowak. 24 lutego 2012 r. w audycji w Radiu RMF FM szanowny pan minister powiada tak: To jest gra biznesowa. My się powinniśmy starać jako strona publiczna nie wchodzić w grę pomiędzy wykonawcą a podwykonawcami. Nie ma ryzyka upadłości – powiada pan minister – sprawdzamy ich płynność na bieżąco. Tak powiedział pan minister. Co było dalej – chyba nie muszę państwu mówić. Dwa miesiące później Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy ogłasza co? Upadłość tej spółki.

Pani Marszałek! Wysoka Izba! Członkowie obecnego rządu wielokrotnie, i to z wielkim poświęceniem, bronili kierownictwa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, określając, że jest to: pierwsze profesjonalne zarządzanie w historii polskich dróg. Tymczasem to właśnie jeden z kierowników tej instytucji ma postawione zarzuty za współudział w zмовie cenowej.

Żeby nie być gołosłownym, kolejny stenogram, zresztą bardzo ciekawy. Miejsce akcji: Warszawa. Czas: środek inwestycji na Euro 2012. Tło: prezesi kilku firm budowlanych martwią się, co kupić na imieniny dyrektora generalnej dyrekcji. Chodzi o przedsiębiorstwo X i przedsiębiorstwo Y. Kłopotczą się, że obrazy Kossaka, które lubi pan dyrektor, podrożały. Te kosztowały kiedyś 15 tys., teraz kosztują 50 tys. – mówi jeden z prezesów. Ewentualnie, jakbyś coś tam wybałał, czy ten pewien obraz nie starczy albo może jakąś rzeźbę byśmy kupili panu prezesowi, coś takiego – podpowiada mu drugi prezes. Ostatecznie staje na piórze Montblanc za 12 tys. zł. Chwilę po tej rozmowie szanowny pan minister Sławomir Nowak opowiada w „Kontrapunkcie RMF FM i Newsweeka” tak: szef Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad to sprawny menadżer, będzie dalej budował drogi. Tak powiada pan minister.

Kilka miesięcy później czytamy depezę prasową, że prokuratura znalazła w domu tego dyrektora dzieła sztuki warte majątek, a on sam po zwolnieniu z dyrekcji wyłudował w jednej z firm budowlanych, która notabene otrzymywała zlecenia za państwowe środki od tego właśnie dyrektora, żeby było śmieszniej. Myślicie państwo: szczyt patologii? Myślicie: Mozambik? Nic takiego. Głos ma szanowny pan minister: państwo zdało egzamin.

Tak, panie ministrze, to proszę mi powiedzieć: Gdzie była Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, kiedy trzeba było pilnować statusu finansowego tych firm budowlanych? Zadaję panu pytanie: Co wytypowany z pana ramienia inspektor nadzoru, który otrzymuje państwowe środki i z ramienia inwestora dzień w dzień powinien pilnować tych inwestycji, powinien sprawdzać, co dzieje się na tych budowach, czy płynność finansowa jest zachowana? Zadaję pytanie: Co ci ludzie robili w tym czasie, kiedy cała Polska już widziała, że te firmy są niewypłacalne, że polscy wykonawcy płaczą i nie ma żadnych szans, żeby uzyskali te środki? Co wtedy robiliście? Chełpiliście się, że autostrady będą przejezdne na Euro 2012. Zadaję więc kluczowe dla tej sprawy pytanie: Czy władza i rządzenie to zabawa, czy odpowiedzialność? Bo jeżeli rządzenie i władza to odpowiedzialność, to zadaję kolejne pytanie: Kto odpowiada za urzędników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: opozycja, Solidarna Polska, globalne ocieplenie czy może pan minister, który wielokrotnie publicznie, jak wskazałem, bronił tych urzędników? Na tym polega właśnie odpowiedzialność, na tym polega rządzenie.

Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Skoro mówimy o drogach, to pan premier i pan minister lubią różnego rodzaju, jak państwo wiecie, rankingi. To może jeden z nich pozwolę sobie zacytować. Światowe Forum Ekonomiczne, rok 2012, kategoria: jakość dróg. Mamy sukcesy, jak się okazuje, Wysoka Izbo. Polska dogoniła już Mozambik i Mauretanię, a jesteśmy tuż, tuż za Ugandą. W raporcie opublikowanym przez Światowe Forum Ekonomiczne na 142 państwa Polska zajęła zaszczytną 134. pozycję. Gratulacje. *(Oklaski)*

Najdroższe drogi? Gdzie? Oczywiście w Polsce. Pewnie się państwo zastanawiacie, jak to się stało, że wydaliśmy tyle środków i dalej nie ma dróg. To podajmy bardzo konkretny przykład: ponad 10-kilometrowy fragment obwodnicy Warszawy pomiędzy Powązkami a węzłem autostradowym Konotopa, trasa S8 bardzo dobrze państwu, Wysokiej Izbie znana. Kilometr tej oto drogi kosztował, uwaga, 200 mln zł. To bardzo ciekawe, bo ceny autostrad na niemieckich równinach wynoszą 40 mln zł za kilometr, w Alpach Niemcy budują drogi za 100 mln zł, czyli o połowę mniej niż w Polsce, a nawet okazuje się, że droga na Florydzie, która biegła przez bagno, które trzeba było osuszać i utwardzać... Ile kosztowała? O połowę mniej niż w Polsce.

Należy zadać uzasadnione pytanie: Czy procedury przetargowe są właściwie nadzorowane, czy jesteście państwo z tego dumni, że obwodnica Warszawy była dwa razy droższa niż budowa drogi na Florydzie przez bagna, które trzeba było utwardzać?

(Głos z sali: Inny klimat.)

Widać, że państwo nie panujecie nad tymi procesami. I takich przykładów można by było podawać więcej. Mam przypomnieć ten stenogram dotyczący wypowiedzi polskich prezesów: kupimy sobie porsche i dom w Barcelonie za oszustwo, które zafundowaliśmy polskiemu państwu? Tak pilnowaliście tych inwestycji. Jednocześnie tygodnik „Forbes” opisał niedawno, że w Polsce dochodziło do gigantycznych nadużyć właśnie przy budowie dróg. Mam nadzieję, że ta sprawa będzie jeszcze wielokrotnie przypomniana w Wysokiej Izbie, bo – jak państwo wiecie – jest dopiero badana. Jestem przekonany, że jest to wierzchołek góry lodowej.

Jesteśmy przy drogach. Proszę bardzo: obwodnice lokalne. Najpierw państwo.

Panie Premierze! Panie Ministrze! Wysoka Izbo! Platformo Obywatelska! Obiecywaliście wielu miastom w latach 2007, 2008, 2009 budowę lokalnych dróg, obwodnic. W związku z tym powstawały dokumentacje techniczne, studia wykonalności. Jakby to wszystko przeliczyć, te koszty przygotowania tych projektów, to są miliardy złotych. Pan jako fachowiec bardzo dobrze wie o tym, że tego typu dokumentacje mają czas swojej ważności. Po jego upływie środki te w znacznej mierze przepadają.

I co się okazało? Co się odbywa w chwilę po wygraniu wyborów w 2011 r.? Noc długich noży dla polskich obwodnic. Noc długich noży. Okazuje się, że obwodnice niemalże we wszystkich miastach, przepraszam, oczywiście nie w Gdańsku, ale prawie we wszystkich miastach zostają wycięte. Można by tu podawać wiele przykładów. Ja jeden znam bardzo dobrze, przykład województwa opolskiego, bo tam wycięliście wszystko. Osobiście pan premier przed wyborami odwiedzał województwo opolskie, obiecywał budowę obwodnicy Nysy, Niemodlina, Kędzierzyna-Koźła, których dokumentacje są już gotowe, tylko rozpocząć proces budowy. Skończyły się wybory. Noc długich noży, wszystkie powycinane. To samo stało się z częścią S5 w Bydgoszczy. Zresztą siedzący tu pan rzecznik z Platformy, Paweł Olszewski, powiedział, że jeżeli ta droga nie zostanie teraz wykonana, to da sobie uciąć rękę. Widzę, że wszystko jest na razie OK, panie pośle, a drogi nie ma. *(Oklaski)*

Takich rzeczy jest wiele. Można by podać wiele przykładów, można by podać przykład Koszalina, w którym nie ma nic, ani S11, ani obiecywanej S6, tam nie ma kompletnie nic. Nie ma prostej obwodnicy Olsztyna, Białegostoku. Te drogi można by bardzo długo wymieniać. To, jak skrzywdziliście te miasta, jak skrzywdziliście polskie samorządy, zostanie wam zapamiętane, jestem o tym przekonany. Ale co jest najważniejsze? To jest marnotrawstwo środków publicznych. Te dokumentacje zapewne wylądują w śmietniku, tak jak wiele waszych projektów i obietnic.

A teraz największe i najważniejsze oskarżenie wobec pana ministra i całego rządu Platformy Obywatelskiej, coś, co nie ma precedensu w historii, coś, co nie mieści się w głowie, coś, za co Trybunał Stanu wydaje się być scenariuszem kreskówki, mianowicie upadek polskiego sektora budowlanego, setek małych i średnich firm stanowiących siłę polskiej gospodarki. Dotknęło to nie tylko małych i średnich firm, byliśmy również świadkami upadków największych polskich rekinów giełdowych. Podam tylko kilka tytułów z prasy, aby państwu uświadomić, co stało się w czasach, kiedy te firmy powinny przeżywać największy rozkwit, w czasach, kiedy otrzymały najwięcej środków, w czasach, kiedy sektor budowlany powinien być dumą i motorem napędowym całej polskiej gospodarki. Oto te tytuły artykułów prasowych, tylko kilka z nich. Po pierwsze, „Rekordowa liczba upadłości firm z branży budowlanej”; po drugie, „Budownictwo liderem upadłości”; po trzecie, „Budownictwo wiezie prym w smutnej statystyce”.

Panie Premierze! Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Największy zastrzyk środków na drogi w historii Polski w rękach pana ministra i pana premiera okazał się strzykawką z arsenikiem.

Oskarżenie numer dwa: po polskich drogach polska kolej. Zanim jednak do tego przejdę, chciałbym przekazać panu ministrowi prezent, który podarowali mi pasażerowie polskich kolei, pasażerowie pociągu relacji Olsztyn – Wrocław. Prosimi, aby przekazać panu pasażera, który zajął ich miejsce, gdy wsiadali do pociągu. Uwaga, to jest pluskwa. To jest pluskwa i obiecałem, że ją panu podaruję. Proszę bardzo. *(Wesołość na sali, oklaski)*

(Posel Patryk Jaki podchodzi do ław rządowych i stawia przed ministrem stoik)

Panie ministrze, to jest pasażer bez biletu. Możecie na ten temat teraz porozmawiać. *(Gwar na sali)*

W każdym razie przejdźmy teraz...

(Posel Stefan Niesiołowski podchodzi do ław rządowych i ogląda zawartość stoika)

(Posel Stefan Niesiołowski: Pokaż tę pluskwę, ja to sprawdzę.)

O, mamy specjalistę. Proszę bardzo, mamy specjalistę. *(Wesołość na sali)*

Wysoka Izbo, jeżeli można, przejdę dalej. Panie premierze...

(Posel Stefan Niesiołowski: To jest karaluch. Ty nieuku, to jest karaluch.)

(Wesołość na sali)

Specjalista, panie premierze.

Poproszę pasażerów linii... *(Gwar na sali)* Czy można?

(Posel Stefan Niesiołowski: Naucz się entomologii.)

Panie marszałku Niesiołowski, poproszę pasażerów pociągu relacji Olsztyn – Wrocław, aby również panu przekazali takiego pasażera, bo często zajmuje ich miejsca w pociągu. Może pan też porozmawiać z tym osobnikiem, bo jechał bez biletu.

Panie Premierze! Panie Ministrze! Wysoka Izbo! Kolej to sfera, w której pan minister ma widoczne sukcesy. Zobaczmy grafikę. Porozmawiajmy o faktach, porozmawiajmy teraz o twardych danych, porozmawiajmy o liczbach, które po raz kolejny obnażają uprawianą przez państwa propagandę. Proszę bardzo, proszę spojrzeć na ten obrazek. Tak wyglądała sieć linii, to jest zestawienie linii kolejowych, aktywnych trakcji kolejowych 25 lat temu. To jest zestawienie, to jest obraz, na którym widać, jak wyglądała kolej w czasach PRL-u. A zobaczymy, jak wygląda teraz. *(Gwar na sali)* Wysoka Izbo, proszę o chwilę uwagi. Zobaczmy, jak kolej wygląda dzisiaj, za ministra Nowaka. 10 tys. km aktywnych trakcji kolejowych mniej. Pan, panie ministrze, cofnął nas cywilizacyjnie o dekadę. To jest pana gigantyczny sukces. Musimy panu pogratulować.

Zobaczmy kolejny obrazek. Po lewej stronie pokazane są aktywne linie kolejowe 25 lat temu, po prawej – obecnie. Jest różnica, tu 24, tu 14. Złożmy je teraz razem. Na czarno wyświetlają się linie, trakcje kolejowe, które za państwa rządów zostały zlikwidowane. To jest kolejny państwa sukces, to jest kolejny element propagandy sukcesu. To są twarde dane, fakty, z którymi trudno dyskutować. Jednocześnie chciałbym po raz kolejny przedstawić kilka liczb. Ale zaczniemy od rankingu. Światowe Forum Ekonomiczne oceniało jakość światowych kolei i tutaj mamy również sukcesy. Nasze państwo znajduje się za takimi potęgami jak: Bangladesz, Ruanda, Mongolia, Pakistan. Tylko pogratulować, panie ministrze. Ponadto, jak widzicie, sieć kolejowa jest mniejsza niż w PRL, ale – co bardzo ciekawe, Wysoka Izba – pociągi dzisiaj jeżdżą wolniej niż w II Rzeczypospolitej. Żeby nie być gołosłownym, podam kilka przykładów. 1934 r. – podróż z Rzeszowa do Krakowa trwała 2 godz., dzisiaj, kiedy ta kolej jest taka wspaniała, zresztą wielokrotnie pan o tym mówił, panie ministrze, trwa 4 godz. Drugi przykład: 1939 r. – podróż z Katowic do Krakowa trwała 1 godz. i 15 min, dzisiaj, kiedy ta kolej jest taka wspaniała, rządzona twardą ręką pana ministra, trwa 2 godz. i 9 min. Zresztą z Warszawy do Opola jedzie się dzisiaj o godzinę dłużej niż w 1936 r. Gratulujemy, chapeau bas. Tak właśnie wyglądają rządy Platformy Obywatelskiej.

(Głos z sali: I PSL-u.)

Ponadto twierdzą państwo, że Polska jest liderem w wykorzystywaniu środków europejskich. Tymczasem, jak się okazuje, rok temu sam pan minister Nowak przyznał, że administracja, którą zarządzał, nie była w stanie wydać środków europejskich, które zostały przeznaczone na remont kolei, zostały wykorzystane zaledwie w około 1%. Sama pani minister Bieńkowska zwróciła się wtedy do Komisji Europejskiej z prośbą, aby te środki przesunąć, bo ta administracja, którą państwo się tak chwalcie, która podobno jest taka doskonała, nie była w stanie wykorzystać większości środków na kolej, tej cywilizacyjnej szansy, którą Polska otrzymała.

Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Dane Urzędu Transportu Kolejowego są alarmujące. Troszeczkę liczb, bo państwo lubicie liczby, suche fakty, statystyki. W lutym tego roku przewoźnicy pasażerscy w Polsce przewieźli 21 458 tys. pasażerów, o prawie 2% mniej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. W ciągu dwóch miesięcy roku bieżącego z usług kolei skorzystało łącznie 43 800 tys. pasażerów. W roku 2012 było ich w tym czasie o ponad 1200 tys. więcej, oznacza to kolejny spadek – o 3% – w porównaniu z rokiem ubiegłym. Jeszcze gorzej wygląda porównanie pracy przewozowej wykonanej przez przewoźników pasażerskich w styczniu i lutym roku 2012 i 2013. W tym roku wykonali oni łącznie 2575 mln km, czyli o 7% mniej niż rok wcześniej. W najkrótszym miesiącu tego roku przewoźnicy wykonali około 1272 mln pasażerokilometrów wobec 1339 mln kilometrów w lutym 2012 r., czyli kolejny spadek, tym razem o 5%. Tymczasem w styczniu tego roku praca przewozowa ukształtowała się na poziomie 1303 mln km i była o 8,91% mniejsza niż w styczniu ubiegłego roku, kiedy przewoźnicy wykonali pracę na poziomie około 1370 mln km.

Ostatni pomysł Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na poprawę sytuacji transportu kolejowego – uwaga – to wyłączenie z eksploatacji prawie 2 tys. km linii kolejowych. Zarządca infrastruktury kolejowej mówi o wariacie łagodnym. To w praktyce oznacza zamknięcie 1/10 dzisiejszej, liczącej 19 tys. km, sieci kolejowej, która jeszcze w 1990 r. liczyła 26 200 km, a w roku 2000 – 22 600 km. To najlepiej pokazuje, że obecne kierownictwo resortu oraz spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nie ma pojęcia o sieci kolejowej, której jest właścicielem i którą zarządza. Zasadniczą sprawą jest kwestia, czy dokument wewnętrzny spółki, jakim jest statut PKP Polskich Linii Kolejowych – trzeba sobie zadać pytanie – jest wystarczającą podstawą prawną do pozbawienia przewoźników możliwości jazdy po 2 tys. km linii kolejowych. Według PKP PLK – tak, mimo iż ustawa o transporcie kolejowym dokładnie opisuje procedurę, w jakiej taki proces powinien przebiegać.

Przedstawiciele Grupy PKP jak ognia unikają nazwania zapowiedzianego skrócenia sieci kolejowej w Polsce o 2 tys. km „likwidacją linii”, określając ten proces – uwaga – jako „czasowe wyłączenie linii kolejowych”. Wydaje się, że jest ku temu istotny powód. Skutek owego „czasowego wyłączenia” będzie dokładnie taki, jak likwidacja linii kolejowych opisana w ustawie o transporcie kolejowym. Najpierw jednak zatrzymamy się chwilę przy pojęciu „czasowego wyłączenia linii kolejowych”. Procedura ta jest stosowana wyłącznie w odniesieniu do linii bądź odcinków linii kolejowych, na których odbywają się prace modernizacyjno-remontowe i jest ściśle powiązana z tymi pracami, to znaczy, po ich ustaniu linia ma być znów dostępna. PLK mówi jednak, że na liniach w zasadzie nie będą odbywać się żadne prace, a jedynie będzie możliwość ponownego ich otwarcia. Ponadto czasowość zawarta w nazwie: czasowe wyłączenie sugeruje, że rozwiązanie takie zostało zastosowane na dany okres, a jego koniec jest dokładnie wyznaczony lub przynajmniej przewidziany. PKP PLK widzą to inaczej – czasowe wyłączenie nie będzie ograniczone w czasie. Tymczasem prawo nie mówi nic o trwałym wyłączeniu linii kolejowych.

Wysoka Izbo! Ustawa o transporcie kolejowym nazywa taki proces likwidacją linii kolejowych lub odcinka linii kolejowej i ściśle go reguluje. Zgodnie z nią zarządca infrastruktury kolejowej może zlikwidować linię, jeśli po przyznaniu tras pociągów stwierdzi, że wpływy za udostępnienie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępnienia infrastruktury kolejowej. Podobnym argumentem Zarząd PKP PLK posługuje się, uzasadniając potrzebę ograniczenia sieci kolejowych. Ma to przynieść zarządcy narodowej sieci infrastruktury kolejowej w Polsce od 60 do 80 mln rocznie oszczędności.

Wynika z tego, że jeżeli mówimy o czasowym wyłączeniu z eksploatacji linii kolejowych ze względu na ich skutek, na ich niedochodowość, co będzie miało w praktyce trwałe efekty, to trudno znaleźć różnicę między tym procesem a likwidacją linii kolejowych w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, która to dokładnie określa tryb, w jakim ten proces powinien przebiegać. Dodam, że likwidacja linii w rozumieniu tej ustawy nie oznacza jej fizycznej likwidacji.

Jak więc powinna przebiegać likwidacja linii kolejowej lub jej odcinka w myśl ustawy o transporcie kolejowym? Zgodnie z nią zarządca infrastruktury kolejowej jest zobowiązany w pierwszej kolejności do powiadomienia zainteresowanych przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w następnym rozkładzie jazdy pociągów, jeżeli rezultaty analizy wniosków o przyznanie tras pociągów, które zostaną zgłoszone, potwierdzają deficytowość tej linii kolejowej lub tego odcinka kolejowego. Taki jest stan prawny.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że w przypadku procesu prowadzonego właśnie przez PKP PLK działanie takie jest przewidziane, a wydaje się nieco spóźnione. Zanim zarząd spółki ogłosił listę linii do czasowego wyłączenia, zdążył porozmawiać na ten temat tylko z jednym przewoźnikiem i to spoza grupy PKP – Arrivą RP. Dopiero 13 marca bieżącego roku podczas rady przewoźników niektórzy z operatorów mieli możliwość zapoznać się i wypowiedzieć się na temat planów PKP PLK co do zamknięcia aż 2 tys. linii kolejowych. W takiej sytuacji znalazł się największy w Polsce pod względem liczby przewożonych pasażerów przewoźnik – Przewozy Regionalne.

Kolejnym obowiązkiem zarządcy infrastruktury w procesie likwidacji linii kolejowych jest poinformowanie właściwych jednostek organów samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest dana linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej, o zamiarze ich likwidacji. PKP Linie Kolejowe widzą taką potrzebę także w odniesieniu do czasowego wyłączenia linii kolejowych.

Ale tu niestety zarządca narodowej sieci infrastruktury kolejowej w Polsce również się nie popisał. Konsultacje z większością urzędów marszałkowskich w sprawie zamykania linii kolejowych rozpoczęły się dopiero po ogłoszeniu linii odcinków do wycięcia, których wyłączenie z eksploatacji jest planowane. Niektórzy z marszałków województw nie kryli zaskoczenia, że taki proces w ogóle się odbywa, gdyż oni nie byli w żaden sposób o tym wcześniej informowani. PKP Polskie Linie Kolejowe zapewniły, iż propozycje optymalizacji sieci konsultowane są z władzami wojewódzkimi. Według informacji podanych przez PKP PLK w połowie lutego takie konsultacje odbyły się w grudniu w województwie mazowieckim czy w styczniu w województwie opolskim. Przedstawiciele samorządów tych województw o żadnych konsultacjach jednak nie słyszeli.

Są zaniebdania w kolejnictwie, bardzo szczegółowe, o których mówię, w sferze prawa, bo pan, panie ministrze, i zarządcy polskiej kolei bezczelnie łamięcie prawo, statuty polskiej kolei, próbując na siłę wyłączyć 2 tys. km kolejnych linii kolejowych po zlikwidowaniu tych około 10 tys., o których wspominałem wcześniej. Jednocześnie to wspaniałe zarządzanie na granicy prawa jest wynagradzane gigantycznymi środkami. Jak podają niektóre gazety, szefowie PKP zarabiają miesięcznie, jeżeli wliczyć nagrody, nawet około 80 tys. zł. To jest nagroda za tak wspaniałe wykonaną pracę. Chyba że zadaniem tych tzw. menadżerów jest właśnie likwidowanie linii kolejowych. Jeżeli tak, to, przyznaję, spisują się fantastycznie, są naprawdę rewelacyjni w tej robocie. Gorzej jeżeli sprawdzimy bilans finansowy spółki PKP, bo naprawdę nie wygląda to różowo.

Oczywiście można byłoby na ten temat mówić bardzo dużo. Jest jeszcze jedna taka obietnica, wydaje się, mała w skali tych problemów, o których mówię, jeżeli chodzi o kolej, ale jednak istotna, bo odnosi się do państwa wyborców, do wyborców Platformy Obywatelskiej.

(Głos z sali: I PSL-u.)

Trzykrotnie obiecywaliście państwo, wydaje się, małą, wyjątkowo banalną rzecz, to znaczy zapewnienie bezprzewodowego Internetu w pociągach. Trzy zapowiedzi. Pierwsza zapowiedź była w 2011 r., druga w 2012 r. Rzecznik PKP obiecywała, że na pewno będzie na Euro. Po Euro obiecywano, że do końca 2012 r. na pewno Wi-Fi będzie dostępne. Do tej pory oczywiście o żadnym Internecie nikt nie słyszał, chociaż wydaje się, że jest to wyjątkowo proste – kupić skrzynkę, router, wybrać dostawcę Internetu, podłączyć, okablować i wszystko powinno działać. To jest wyjątkowo proste, a jednak mimo to sprawia to panu takie trudności. W 2011 r. się nie udało, w 2012 r. się nie udało. Mamy rok 2013 i, to najlepszy numer, i mamy

zamiast wykonanych prac nowe obietnice. Tylko że tym razem obiecujecie w rządzie coś innego, już nie tylko Wi-Fi. To są obietnice składane z gigantycznym rozmachem. Tym razem obiecujecie, że w PKP będzie można oglądać filmy, że udostępnicie państwo videotekę. Gdzieś miałem cytat, który jest wyjątkowo wymowny. O, jest. „PKP Intercity chce w swoich pociągach uruchomić system rozrywki pokładowej podobny do tego z samolotów. Pasażer będzie miał dostęp do internetu, filmów, muzyki czy gier”. To będzie specjalny system, który opracowujecie.

(Głos z sali: To dobrze.)

Muszę powiedzieć, że to jest rewelacyjna obietnica. Mnie jeszcze brakuje tylko darmowych tabletów w pociągach i latających dywanów dla każdego pasażera. Myślę, że to byłaby naprawdę rewelacyjna obietnica.

Dążąc już do podsumowania tego drugiego oskarżenia...

(Głos z sali: Już dość.)

...powiem, iż jestem przekonany, że do historii pan minister Sławomir Nowak przejdzie jako grabarz polskiej kolei.

Oskarżenie nr 3 – budownictwo.

Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Polskie państwo ma obowiązek zadbać o mieszkania dla teraźniejszych i przyszłych pokoleń. Zmiana czynników demograficznych to najważniejsze wyzwanie dla Rzeczypospolitej. Jak pokazują badania, czynnik tzw. stabilizacji finansowej jest jednym z głównych elementów, które decydują o posiadaniu dziecka. A z kolei w tej stabilizacji finansowej najważniejszą rzeczą jest mieszkanie. To spełnienie tego warunku należy do głównych przyczyn odwrócenia tego negatywnego dla Polski trendu, tej negatywnej dla Polski tendencji. To jest prawdziwa racja stanu. Na nieszczęście Polacy tę niezwykle istotną sferę odpowiedzialności powierzyli panu ministrowi Nowakowi. Litera B, B jak beczynność. To ten termin jest lustrzanym odbiciem pana pracy w tej sferze. Bezczynność przez duże B. I co pewnie pana zaskoczy, to nie jest moja ocena, tylko moja ocena. To diagnoza obiektywnej instytucji, czyli Najwyższej Izby Kontroli. 7 marca 2012 r. Najwyższa Izba Kontroli napisała w swoim raporcie na ten temat: „W Polsce brakuje 1,5 mln mieszkań, a kolejne 200 tys. zostanie w najbliższym czasie wycofane z użytku. 6,5 mln Polaków z kolei mieszka w warunkach poniżej przyjętych norm i standardów”. Dlaczego tak jest? Mamy kolejną odpowiedź tej instytucji. To brak odpowiednich środków na inwestycje, brak planów zagospodarowania przestrzennego, brak projektów, brak konsekwentnie realizowanej polityki mieszkaniowej, która zdaniem Najwyższej Izby Kontroli praktycznie nie istnieje. Zawieszane są kolejne programy wspomagające budownictwo, nawet jeżeli cieszyły się dużym zainteresowaniem inwestorów i obywateli. Przy tej okazji warto podkreślić, że dwa lata temu zlikwidowany został Krajowy Fundusz Mieszkaniowy. Zapoczątkowało to proces wycofywania się państwa ze wspierania społecznego budownictwa czynszowego i tzw. budownictwa lokatorskiego na wynajem. Środki funduszu wspomagały głównie preferencyjne kredyty dla towarzystw budownictwa społecznego – to są te tzw. TBS, które państwo znacie w swoich samorządach – i spółdzielni mieszkaniowych. Od początku wybudowano w ten sposób 87,5 tys. spółdzielczych mieszkań lokatorskich oraz lokali o umiarkowanym czynszu na wynajem. Mimo to finalne działania zostały zawieszane. Ze złożonych jeszcze w 2009 r. 234 wniosków pozytywnie rozpatrzono jedynie 9. Od 2010 r. TBS i spółdzielnie mieszkaniowe nie mogą składać wniosków kredytowych, ponieważ, panie ministrze, wciąż brakuje odpowiednich aktów wykonawczych. To jest pana odpowiedzialność.

Kolejny istotny element – „Rodzina na swoim”. To był naprawdę fantastyczny program. To był program, z którego korzystał nie tylko niezwykle istotny dla polskiej gospodarki sektor, budownictwo, deweloperzy. Przede wszystkim z tego programu korzystały polskie rodziny. To nie ja, ale pan zapewniał, że zamiast „Rodziny na swoim” będzie nowy program. Wymyślaliście nazwę tego programu. Teraz jest MDM. Nie ma to żadnego znaczenia. W każdym razie z rokiem 2013 zakończył się jeden program, a pan nie zdążył przygotować alternatywy, mimo wyraźnych obietnic. Ba, mamy I kwartał 2013 r. i co? I dalej proces legislacyjny w tym zakresie nie został rozpoczęty. Czyja to jest odpowiedzialność? Czyja to jest wina? Albo to jest wyraz niekompetencji, wyjątkowej niekompetencji, albo jest to próba oszczędzania, ale tym razem oszczędzania na polskiej rodzinie. A to polska rodzina rzekomo miała być tym priorytetem, panie premierze, pana priorytetem, w 2013 r. I mamy projekt, za który, wydawałoby się, należą się panu największe brawa – pomysł był fantastyczny – projekt Kodeksu budowlanego. To była koncepcja, panie ministrze, która miała połączyć tony nowelizacji Prawa budowlanego, ze sto nowelizacji, z których można byłoby już ulepić cały mur chiński, w jedną ustawę. Bardzo dobry pomysł. Obiecywał pan, że zostanie zrealizowany. Kiedy? No akurat właśnie mniej więcej teraz. Zamiast tego mamy kolejne obietnice, kolejne przesuwane daty przygotowania tego projektu. Ostatnia data to koniec 2014 r. Widząc zresztą inne pana

działania, mam bardzo duże wątpliwości, czy to nie będzie kolejna czcza obietnica, czy to nie jest kolejny element propagandy, z której nic nie powstanie.

Oskarżenie nr 4 – fotoradary. Panie ministrze, wiem, że przyzwyczajenia do fotografii zostają. Tylko nie sądziłem, że role agencji fotograficznych powierzy pan głównej Inspekcji Transportu Drogowego, która, jak widać, szuka nowych twarzy na widokówki w całej Polsce. Ludzie, panie ministrze, mają różnych idoli. Podobno w Stanach Zjednoczonych największym idolem młodzieży jest wynalazca iPada Steve Jobs. Z przykrością stwierdzam, że pana idolem jest ten pan.

(Poseł Patryk Jaki pokazuje zdjęcie)

To jest wynalazca fotoradaru. Chciałbym panu powierzyć ten obrazek. Jest pan w niego zapatrzony, niemalże jak w religię. Może pan dzisiaj sobie go powiesić w domu i codziennie na niego spoglądać: to jest mój idol. Pana idol, twórca fotoradaru. Chciałbym panu go powierzyć.

(Poseł Patryk Jaki podchodzi do ław rządowych i kładzie zdjęcie)

(Oklaski, poruszenie na sali)

(Głos z sali: Brawo!)

(Poseł Stefan Niesiołowski: Znów się nie pomył.)

Ten pan nazywa się Maurice Gatsonides. Zresztą pan pewnie to wie, ale chciałem to przybliżyć Wysokiej Izbie. Chociaż część z państwa jest też tak zapatrzona w te fotoradary, że również mogą państwu zapewnić taki obrazek, jeżeli Wysoka Izba będzie chciała. Ale fakty są niestety takie: Panie ministrze, na przestrzeni lat liczba fotoradarów wzrosła ze 127 w 2008 r. do prawie połowy tysiąca dzisiaj. Co ważne, większość fotoradarów jest zlokalizowana właśnie nie w miejscach, które gwarantują poprawę bezpieczeństwa, ale w miejscach, gdzie w sposób łatwy, szybki można złupić obywateli, gdzie w sposób łatwy można złapać kierowcę. I to również, zaskoczę pana ministra, nie jest moja teza. To jest teza Najwyższej Izby Kontroli. Raport z 2011 r. – był pan już wtedy ministrem – przeczytam fragment: Bezprawne nakładanie mandatów karnych na kierowców za przekroczenie prędkości po upływie ustawowego terminu od chwili ujawnienia wykroczenia – to jest jedna z części informacji o badaniu fotoradarów, stawiania tych fotoradarów w poszczególnych miejscach – bezpodstawne karanie właścicieli samochodów za niewskazanie osoby, której powierzyli pojazd, oraz pozyskiwanie przez samorzady z tego tytułu dochodów, które powinny zasilić budżet państwa. To tylko niektóre z uchybień, jakie stwierdzili kontrolerzy NIK w działaniu właśnie w tym zakresie. Z raportu NIK wynika również, że nie zawsze miejsca kontroli fotoradarowej były wybierane na podstawie analizy wypadków, kolizji i zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu kierowców i pieszych. Część miejsc była typowana w oparciu o samorządowe wpływy do budżetu. To fatalny zwyczaj, owocujący fotoradarami ustawionymi bez związku ze stanem zagrożenia wypadkami i kolizjami.

Pani Marszałek! Panie Premierze! Wysoka Izbo! Ten cały cyrk propagandowo-fotoradarowy w żadnym miejscu nie trzyma się kupy. A dlaczego? Podam państwu fakty, dane. Otóż raport Policji z 2011 r. co pokazuje? Że w województwach o największej ilości fotoradarów, w województwach mazowieckim i śląskim, dochodzi do największej ilości wypadków. Wydawałoby się, że fotoradary mają poprawiać bezpieczeństwo. Tymczasem fakty i liczby, dane Policji pokazują coś dokładnie odwrotnego. Fotoradary mają być ustawione w najmniejbezpiecznych miejscach, aby ograniczyć liczbę wypadków. Jednak, jak wynika z danych, kierowcy na ogół zwalniają przed fotoradarem, aby uniknąć mandatu, ale tuż po ominięciu fotoradaru gwałtownie przyspieszają. Ryzyko wypadku nie maleje, a wręcz rośnie. Zachwiana zostaje płynność jazdy, co jest przyczyną zagrożeń na drodze. Biorąc pod uwagę, że ma stanąć 300 nowych fotoradarów, to jest równoznaczne ze zwiększeniem liczby miejsc, w których dynamika jazdy zostanie zaburzona. Co tak naprawdę powoduje wypadki? Bo tutaj trzeba też sobie zadać to pytanie. I znów odwołam się do raportu, tym razem nie Policji, ale Najwyższej Izby Kontroli. Cytuję: W Polsce śmiertelnych ofiar wypadków drogowych jest dwa razy więcej niż w Unii Europejskiej. Powodem jest tragiczny stan techniczny dróg, zła organizacja ruchu, niedouczenie kierowcy i zły stan pojazdów.

Proszę mi wytłumaczyć, panie ministrze: Kwestię którego z wymienionych wyżej powodów wypadków rozwiązuje fotoradar? To jest chyba pytanie tylko i wyłącznie o charakterze retorycznym. Prawdziwą intencję stawiania fotoradarów wskazały inne dane, otóż projekt budżetu. Państwo zaplanowaliście w tym budżecie, że wpływy z fotoradarów będą 30 razy wyższe niż w roku ubiegłym, czyli o 300 mld większe, jeżeli zestawimy ze sobą założenia budżetowe. I gdyby było tak, że przewidujecie – bo to jest jeszcze logika – że w związku z postawieniem nowych fotoradarów liczba wypadków zmaleje i spadnie zagrożenie na drogach, to przecież mandatów powinno być mniej, a nie więcej. A jednak budżet pokazuje coś znacząco innego.

Ponadto, Wysoka Izbo, polskie państwo nie może oszukiwać. Jeżeli chcemy zachować choć część estymy dla tej instytucji, nie możemy pozwolić na bezczelne kłamanie. Jednego dnia mówi się jedno, a drugiego dnia zaprzecza się temu. I tutaj oddaję głos panu ministrowi. 24 stycznia br.: „Zakończyliśmy prace nad

zmianą ustawy o Krajowym Funduszu Drogowym, tak aby wszystkie dochody z budowanego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem, czyli z fotoradarów, zasiliły budowę dróg. Liczę na to, że to zamknięcie pustą dyskusję nad tym, iż celem budowania systemu fotoradarowego był cel zasilenia budżetu”. Te pieniądze według pana w 100% miały zostać przeznaczone na budowę nowych dróg. Tyle powiedział pan minister, po czym w Sejmie mamy projekt ustawy, który zawiera coś dokładnie odwrotnego. Okazuje się, że pieniądze z fotoradarów zamiast na nowe drogi zostaną przeznaczone na co? Nie na drogi, a na nowe fotoradary i na nagrody dla urzędników, którzy stawiają te fotoradary. Czy możemy pozwolić na to, aby tak bezczelnie oszukiwać, aby tak bezczelnie kłamać? Jednego dnia mówi się: na drogi, drugiego dnia: nie, jednak na fotoradary. Nie można tak postępować, Wysoka Izbo!

A już prawdziwą wisienką na torcie, czymś, co obnażyło całą hipokryzję w tym zakresie, jest postępowanie prawej ręki pana ministra Nowaka, osoby, która jest odpowiedzialna za politykę fotoradarową, to znaczy szefa generalnej Inspekcji Transportu Drogowego Tomasza Polcia, który razem z panem przekonywał nas, że osoby, które przekraczają prędkość, to są mordercy na drogach, po czym sam pan dyrektor wszedł do samochodu i dwukrotnie został przyłapany na piractwie drogowym. Zresztą to nie koniec kabaretu – po tej kompromitacji osoba odpowiedzialna za fotoradary w Polsce zaczęła kwestionować wiarygodność fotoradaru użytego przez dziennikarzy, którzy ją przyłapali. I to jest bardzo ciekawe, bo broniąc się, pan dyrektor napisał, że pomiar tym urządzeniem, to znaczy Iskra-1d, nie jest żadnym dowodem, ponieważ należy tu dopilnować szeregu warunków, które wymienił w oświadczeniu. I tak, po pierwsze, podczas dokonywania pomiaru dynamicznego należy używać statywu oraz mieć wyłączoną klimatyzację, po drugie, w bezpośrednim sąsiedztwie radaru nie mogą znajdować się urządzenia GSM ani nadajniki radiowe bądź telewizyjne, po trzecie, prędkość pojazdu, z którego dokonuje się pomiaru, musi zostać przed jego rozpoczęciem odpowiednio wyrównana. I dopisał jeszcze rzecz kuriozalną: urządzenie dokonuje pomiaru prędkości wszystkich pojazdów znajdujących się w promieniu 800 m, a wyświetlony wynik niekoniecznie odnosi się do obiektu, który badamy, lecz pokazuje prędkość najszybciej poruszającego się obiektu. I wszystko byłoby w porządku, gdyby pan dyrektor nie opisywał nam urządzenia Iskra-1d, które, uwaga, jest najczęściej używanym przez polską drogówkę. Jest to fotoradar, którego używa większość policjantów, a którego wiarygodność sam pan dyrektor zakwestionował. Coś niezwykle absurdalnego.

I żeby zobaczyć, sprawdzić, jak istotna jest polityka fotoradarowa dla rządu Platformy Obywatelskiej, sięgnijmy do liczb, bo liczby nie kłamią. Otóż okazuje się, że kiedy brakuje pieniędzy na wszystko i kiedy na wszystkim oszczędzamy, nie brakuje środków na jedną rzecz, na nowych urzędników odpowiedzialnych za fotoradary. Liczba urzędników generalnej Inspekcji Transportu Drogowego za czasów ministra Nowaka wzrosła o 200 osób, a budżet tej instytucji za panów rządów wzrósł o marne 700%, czyli o blisko 150 mln. Można by było zapytać, skąd taka determinacja. No, to jest determinacja właśnie, aby zamiast polskiej Doliny Krzemowej zorganizować polską Dolinę Fotograficzną.

(Posel Rafał Grupiński: Ile godzin jeszcze będziesz mówił?)

Oskarżenie nr 5 – zmiernam już do końca, spokojnie – transport lotniczy, Modlin, który stał się symbolem niekompetencji. Raptem po pół roku funkcjonowania lotniska wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego nakazał zamknięcie pasa startowego, 22 grudnia 2012 r. Decyzja ta zapadła po tym, jak okazało się, że pas startowy po prostu się wykrusza. Zamknięte lotnisko, konieczność zderzenia istniejącej tylko pół roku nawierzchni i położenie zupełnie nowej. Zdaniem ekspertów dziennie z tego tytułu lotnisko traci od 150 tys. do 180 tys. zł. Jeżeli by to policzyć, to dziś daje to kwotę około 18 mln zł. Zgodnie z literą prawa minister transportu sprawuje nadzór nad Urzędem Lotnictwa Cywilnego, a Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin to spółka, w której pakiet kontrolny sprawuje, w proporcji 2/3, Skarb Państwa. To minister właściwy dla transportu lotniczego ponosi za to odpowiedzialność.

Można tutaj wymienić oczywiście przypadek LOT-u: doprowadzenie do upadku, a teraz sprzedaż, fatalne zarządzanie, setki milionów długów, tą instytucją. I w końcu przy tej okazji trzeba powiedzieć, że Polska to duże państwo w środku Europy, z aspiracjami, i aby miało znaczenie, musi mieć zaplecze w postaci transportu lotniczego. Rząd Platformy Obywatelskiej dąży zaś do tego, aby Polskie Linie Lotnicze LOT zamienić w Turkish Airlines. Nie wiem, czy jest to powód do dumy dla tak dużej grupy Polaków i dla Rzeczypospolitej.

Zmierzając do konstatacji – stare powiedzenie, znane na całym świecie: transport jest najważniejszą częścią każdej gospodarki, zyskuje dziś wielce na znaczeniu. Znajdujemy się w czasach kryzysu gospodarczego i zagrożenia długą recesją. Bezrobocie rośnie, dotyka coraz większych grup obywateli. Gdyby jednocześnie do statystyk GUS dołączyć statystyki emigracyjne, to termometr polskiego bezrobocia niemalże by pękł, wskaźnik zrównałby się z najwyższymi tego typu wskaźnikami niektórych państw Unii Europejskiej. PKB znacznie niższy niż prognozowany, rekordowe spadki w ważnych sektorach gospodarczych, w produkcji, przemyśle, budownictwie. Można by tak długo wymieniać. Sytuację tę może

zmienić tylko silna gospodarka. Silna nie w wyniku starannie wyselekcjonowanych statystyk, ale silna jej sercem, jej najważniejszą częścią, to jest transportem. Niestety, jestem dzisiaj przekonany, że z tym ministrem nie da się tego zrobić.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Na koniec...

(Posel Iwona Śledzińska-Katarasińska: Pani marszałek.)

Przepraszam.

Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Na koniec chciałbym zaznaczyć, że rozliczając wszystkie obszary działalności w ramach poszczególnych części odpowiedzialności pana ministra Nowaka, nie użyłem żadnego z argumentów, żadnej z obietnic, żadnej z liczb, które nie byłyby podawane przez pana, panie ministrze. Jako opozycja zrobiliśmy tylko jedno: zebraliśmy pana obietnice i zestawiliśmy je z wykonaniem. I co wychodzi? Okazało się, że wychodzą bajdy, bajki, legendy na resorach. Co najważniejsze, świstak zawiął te wszystkie legendy i chce odlecieć. Niestety nie może, bo znajduje się w Modlinie. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Marszałek:

Dziękuję panu posłowi.

Proszę o zabranie głosu pana posła Zbigniewa Rynasiewicza w celu przedstawienia opinii komisji.

Posel Zbigniew Rynasiewicz:

Pani Marszałek! Panie Premierze! Panie Ministrze! Wysoki Sejmie! Mam zaszczyt w imieniu Komisji Infrastruktury przedstawić stanowisko komisji w sprawie wniosku o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej pana Sławomira Nowaka, druk nr 1169. Powiem szczerze, że mam pewien problem, dlatego że moje wystąpienie powinno, oczywiście, relacjonować przebieg posiedzenia komisji pod jednym warunkiem: że wystąpienie posła wnioskodawcy jest zbieżne z treścią, która została wygłoszona podczas tegoż posiedzenia, a niestety tego stwierdzić nie możemy. Dlatego też powiem tak: przede wszystkim postaram się odpowiadać na te wszystkie zarzuty, które są zawarte we wniosku, w miarę precyzyjnie, a jednocześnie chcę stwierdzić fakt, który część z posłów pamięta, iż nie jest to pierwszy wniosek dotyczący wotum nieufności wobec ministra transportu. W zasadzie podczas wygłaszania uzasadnień do tychże wniosków posłowie, którzy to czynili w ostatnich 5 latach, zawsze posługiwali się jakimiś gadżetami. Dzisiaj było podobnie. Powiem tak: żaden z posłów, który wygłaszał te wnioski, jak również posługiwał się tymi gadżetami, dobrze nie skończył. Myślę, że podobnie jest w tym wypadku. Otóż jest taka bajka: „Inspektor Gadżet”, myślę, że państwu znana.

(Posel Andrzej Dera: Czy to było omawiane na posiedzeniu komisji?)

Tenże inspektor Gadżet, mimo że dysponuje wieloma gadżetami, nigdy nie potrafi doprowadzić sprawy do końca. Ma dwóch pomocników, którzy robią to za niego. Podobnie jest w tej sytuacji. Jeżeli chodzi o uzasadnienie, które zostało przedstawione komisji i przekazane nam na piśmie, to w zasadzie większość argumentów, którymi posługuje się poseł wnioskodawca, odwołuje się do przekazów prasowych, radiowych i informacji typowo medialnych. Dotyczy to kwestii drogowych, kwestii związanych z koleją, z budownictwem, jak również sprawy fotoradarów. Proszę to sprawdzić – a to „Gazeta Wyborcza”, a to RMF, a to „Dziennik Gazeta Prawna” itd., czyli wiedza oparta tylko i wyłącznie na argumentach bardzo wątpliwych, ponieważ niezwiązanych bezpośrednio ze źródłem, które powinno być użyte do argumentowania tychże zarzutów, jest to tylko wiedza pośrednia. Wobec tego wniosek ten – i taka jest relacja z posiedzenia komisji – nie mógł uzyskać pozytywnej oceny, akceptacji Komisji Infrastruktury, ponieważ argumenty, które były wykorzystane podczas wystąpień nie tylko posła wnioskodawcy, ale również pozostałych posłów, którzy podobnie odnosili się do informacji przede wszystkim prasowych, nie uzyskały akceptacji zdecydowanej większości komisji. Stąd komisja wydała negatywną opinię na temat wniosku zawartego w druku nr 1178.

I kilka informacji, bo mówimy na przykład o kwestiach związanych z inwestycjami drogowymi, które były tutaj przedstawione, jak również z poważnymi zarzutami w sensie, oczywiście, przekazu, który tutaj usłyszeliśmy. Te elementy, które są, myślę, istotne dla państwa, są ważne, nie są absolutnie zauważone. Oczywiście można posługiwać się danymi statystycznymi, i pan poseł to czyni, ale danymi statystycznymi należy posługiwać się w taki sposób, aby było zrozumiałe, o czym mówimy i co było za nami, skąd wzięły się te dane. Mówiono tu o 24 tys. linii kolejowych. I poprzedni rząd, i ten rząd zawsze mówił konkretnie, i to potwierdzają fachowcy, o 19 tys. linii kolejowych. Nie można w ten sposób kłamać. To, że ktoś pamięta czy wyciąga ze statystyki pewne informacje, nie znaczy, że są one prawdziwe. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że jeśli chodzi o prace, które należało wykonać, jeżeli chodzi o sytuację na polskich drogach, trzeba wiedzieć, jaka była sytuacja wyjściowa tamtego rządu, który rozpoczął działalność w 2007 r., jak również jaka była sytuacja w momencie, w którym rozpoczął działalność pan minister Sławomir Nowak, i jaka była też pozycja generalnej dyrekcji.

Zarzucać państwo w uzasadnieniu to, że generalna dyrekcja m.in. te środki, które zostały teraz odblokowane... Tego elementu poseł wnioskodawca już dzisiaj nie użył. We wniosku bardzo mocno podkreśla kwestię dotyczącą zatrzymania przez Komisję Europejską wypłat środków finansowych na budowę dróg, co oczywiście musiało być wyjaśnione, bo to polski rząd, to generalna dyrekcja stwierdziła te uchybienia, nie inne instytucje czy też firmy drogowe. To nasz rząd i generalna dyrekcja. Świadczy to więc o przejrzystym, sprawnym systemie. Świadczy to o tym, że te wszystkie elementy, które zostały zauważone i poprzez tę kilkuletnią pracę stwierdzone, funkcjonują prawidłowo, cały system funkcjonuje prawidłowo. Przed rokiem 2008 nie mieliśmy w Polsce właściwego systemu kontroli jakości w odniesieniu do dróg. Budowano drogi nawet w roku 2007 z gwarancją jednoroczną. Ten okres został wydłużony. Mamy gwarancję od 5 lat do 10 lat, po to żeby po roku nie wchodzić tam z remontami. Państwo o tym doskonale wiecie, ale o tym nie mówicie. To był potężny wysiłek. 100 mln zł zostało w ostatnich latach przeznaczone ze środków ministra, oczywiście bezpośrednio z generalnej dyrekcji, na ten cel, żeby dbać o jakość dróg, które budujemy.

Następna kwestia: często pojawiający się zarzut pracodawców dotyczący bezwzględnego egzekwowania zapisów umowy. To dobrze, że tak się teraz postępuje, bo minister transportu Sławomir Nowak za pomocą swoich służb musi dbać o środki publiczne, środki państwowe. I to czyni. To nie jest zarzut, tylko tak powinno być i tego oczekujemy od ministra: żeby dbał o wszystkie kwestie dotyczące właściwego wydatkowania środków publicznych, środków pomocowych, też europejskich.

Kolejny zarzut, dotyczący likwidacji firm, które funkcjonują w obszarze polskich dróg, które odpowiadają za budowę polskich dróg. Można powiedzieć tak: zarzut kompletnie chybiony, ponieważ kiedy generalna dyrekcja rozpoczynała działalność i stykała się z firmami, które w Polsce chciały budować drogi, tych firm było na początku, latach 2007 i 2008, konkretnie 28. W tej chwili generalna dyrekcja zawiera kontrakty z ponad 150 firmami. To świadczy o tym, że owszem, jest konkurencja – o to nam chodzi – i jest większa dbałość o środki publiczne. To jest najważniejsze w tej działalności.

Następny zarzut, który jest w uzasadnieniu, dotyczy tego, że minister Sławomir Nowak w ostatnim okresie, w zasadzie od początku swojej kadencji nie rozstrzygnął żadnego przetargu na budowę dróg. Zarzut kompletnie chybiony. Jeżeli czyta się gazety, oczywiście można dojść do takiego wniosku, ale trzeba bazować na konkretnych materiałach, które są do dyspozycji w instytucjach państwowych.

Dla przykładu – żeby daleko nie sięgać, jestem posłem z Podkarpacia – powiem tak: rozstrzygnięty przetarg na budowę odcinka autostrady A4 Świlcza – węzeł zachodni, firma Eurovia, wartość kosztorysowa tego przetargu to 176 mln zł, po przetargu umowa zawarta na kwotę 143 mln zł. To jest rozstrzygnięty przetarg, konkretnie 31 stycznia tego roku. Państwo piszecie w uzasadnieniu po prostu totalne bzdury. Podobnie odcinek Rzeszów Zachodni – Rzeszów Centralny. Przetarg rozstrzygnięty 1 lutego tego roku. Wartość w specyfikacji – 221 mln zł, po przetargu – 184 mln zł. Następny bardzo często przywoływany odcinek autostrady A4 Tarnów – Dębica: wartość kosztorysowa zadania – 1026 mln zł, po przetargu – 982 mln zł.

To też pokazuje, że jeśli chodzi o to, co państwo często krytykujecie: ustawę o zamówieniach publicznych, kwestię najniższej ceny itd., element dbałości o finanse publiczne cały czas tu występuje. Widać to nawet na przykładzie przetargów, które tutaj wymieniłem.

Kwestia też bardzo istotna i ważna z punktu widzenia realizacji inwestycji kolejowych to ocena samych pracodawców sposobu przeprowadzania przetargów przez generalną dyrekcję. Oczywiście są środowiska, które krytykują ten sposób i mają masę zarzutów, ale nawet Polski Związek Pracodawców Budownictwa pozytywnie wypowiada się o tym sposobie ustami wiceprezesa pana Zaleskiego.

Krytykujecie państwo ten sposób, ale jeżeli popatrzymy na to, co w tej chwili robią Niemcy...

(*Posel Andrzej Dera: To nie jest sprawozdanie komisji.*)

...co w tej chwili robią Austriacy, to zobaczymy, że też zbliżają się do tych rozwiązań, które my przyjęliśmy i które są...

Marszałek:

Panie posle, bardzo proszę zmierzać do konkluzji.

Posel Zbigniew Rynasiewicz:

Sprawozdanie to nie jest zrelacjonowanie wystąpienia posła wnioskodawcy, ale jest to również zrelacjonowanie wystąpień innych posłów, którzy nie zgadzali się z wnioskiem – proszę o tym pamiętać – również pana ministra, który przekazywał te informacje na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Marszałek:

Panie pośle, za chwilę będą wystąpienia klubowe. Bardzo proszę zmierzać do konkluzji dotyczącej wyników głosowania i debaty w komisji.

Posel Zbigniew Rynasiewicz:

Szanowni państwo, oczywiście że zbliżam się do konkluzji.

Podobnie inne zarzuty. Kwestia fotoradarów. Jeden z ostatnich elementów poruszanych tu przez posła wnioskodawcę. Wszyscy, szanowni państwo, cała Izba brała udział w dyskusji na temat stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. Zdecydowana większość posłów od prawej do lewej strony tejże sali przyjęła to rozwiązanie. Posłem sprawozdawcą akurat w przypadku tego projektu był poseł z klubu Prawo i Sprawiedliwość.

(Posel Anna Paluch: Proszę się nami nie podpierać.)

Był to projekt komisyjny. W roku 2006 to rząd Prawa i Sprawiedliwości wpisał tę możliwość sfinansowania całego projektu ze środków europejskich, zresztą były też takie oczekiwania i wymagania Komisji Europejskiej. Przyjmujemy rozwiązania, które obowiązują również w innych krajach, i te rozwiązania tam się sprawdzają. Nie wmawiamy ludziom, że trzeba uważać na drogach słowackich, czeskich, austriackich, niemieckich, a po polskich drogach możemy sobie jeździć jak chcemy. Nie wmawiamy, nie mówmy tego ludziom. *(Oklaski)* Nie wmawiajcie nam tego, że gdyby na nasze nieszczęście ugrupowanie posła wnioskodawcy sprawowało władzę, to wtedy byłoby tak, że fotoradarów by nie było, bo wie pan doskonale, że tak nie będzie i nigdy do tego nie doprowadzicie. Statystyki nie kłamią i mówią, że te działania idą we właściwym kierunku.

(Posel Andrzej Dera: A pan mówił wcześniej, że kłamią.)

Owszem, nikt nie chce, żeby ten system był restrykcyjny, nikt tego nie chce. Trzeba monitorować te rozwiązania, trzeba je analizować, zmieniać, tworzyć w taki sposób, aby były jak najbardziej zrozumiałe dla wszystkich, ale na pewno od tego systemu nie ma odwrotu i to trzeba przyjąć. Państwo też doskonale o tym wiecie, bo innych działań byście nie podejmowali.

Jeśli chodzi o kwestie budownictwa, to już w roku 2010 było doskonale wiadomo, kiedy wchodził program „Rodzina na swoim”, że...

Marszałek:

Panie pośle...

Posel Zbigniew Rynasiewicz:

Już kończę.

Marszałek:

Proszę tu podejść.

Posel Zbigniew Rynasiewicz:

Czas obowiązywania programu „Rodzina na swoim” miał się skończyć w roku 2011. Podjęliśmy decyzję o przedłużeniu obowiązywania tego programu, doskonale to państwo pamiętacie. Od dawna było wiadomo, że program „Mieszkanie dla młodych” wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2014 r. To nie jest zarzut skierowany do ministra Sławomira Nowaka, bo wszystkie działania, które podejmuje w tym zakresie, są jak najbardziej prawidłowe i jak najbardziej ściśle związane z kalendarzem, który został wcześniej przyjęty.

W imieniu Komisji Infrastruktury wnoszę o odrzucenie wniosku zawartego w druku nr 1178. *(Oklaski)*

(Posel Anna Paluch: Wyników głosowania nie podał.)

Marszałek:

Dziękuję bardzo.

(Posel Arkadiusz Mularczyk: Wniosek formalny, pani marszałek.)

Bardzo proszę. Rozumiem, że wniosek formalny, a nie kwestia formalna, panie pośle.

Posel Arkadiusz Mularczyk:

Pani Marszałek! Zgłaszam wniosek o przerwę i zwołanie Konwentu Seniorów celem pouczenia pana posła sprawozdawcy, że wystąpienia w imieniu komisji są referowaniem tego, co było na posiedzeniu komisji, a nie wygłaszaniem osobistych, personalnych, partyjnych stanowisk. *(Oklaski)* Bardzo proszę panią marszałek o zwrócenie uwagi panu posłowi, że wystąpienia klubowe odbędą się teraz, a pan poseł jako sprawozdawca komisji ma obowiązek zreferowania tego, co było na posiedzeniu komisji, a nie wygłaszania swoich własnych poglądów. Dziękuję bardzo.

Marszałek:

Dziękuję bardzo, panie pośle. Oczywiście będę rozmawiała z panem posłem, ale nie widzę powodu, żeby w tym celu zwoływać Konwent Seniorów.

Sejm ustalił, że w dyskusji nad tym punktem porządku dziennego wysłucha 10-minutowych oświadczeń w imieniu klubów.

Otwieram dyskusję. Proszę o zabranie głosu prezesa Rady Ministrów pana Donalda Tuska.

Prezes Rady Ministrów Donald Tusk:

Pani Marszałek! Panie Posłanki! Panowie Posłowie! Pozwolę sobie w bardzo krótkich słowach skomentować kolejny wniosek opozycji o wotum nieufności wobec ministra mojego rządu także po to, aby oszczędzić Wysokiej Izbie czasu. Pana ministra Nowaka bronią liczby. On sam za chwilę wystąpi i będzie nie przy pomocy nieudolnej retoryki, tylko przy pomocy faktów uświadamiał posłom opozycji, jak wygląda w Polsce działanie naszego rządu w dziedzinie, za którą minister Nowak odpowiada.

Chcę powiedzieć, szczególnie patrząc na frekwencję w ławach opozycji, że po raz kolejny mam wrażenie, że opozycja jest szczególnie przejęta pustymi spektaklami, bo takimi są wnioski o wotum nieufności bez cienia wiary w ich skuteczność, powodzenie, a nawet sens ich argumentacji. Państwo proponujecie Polakom po raz szósty spektakl pod tytułem wotum nieufności, w tym raz wobec całego rządu. Jesteście tak znużeni tym jałowym i irytującym każdego normalnego człowieka widowiskiem, że sami nawet nie chcecie w nim uczestniczyć w charakterze widzów. *(Oklaski)* Nie dziwię się zresztą, ponieważ powaga kolejnych wniosków o wotum nieufności maleje. Kilka tygodni temu, kiedy byliśmy świadkami niezwykle oryginalnej formy składania konstruktywnego wotum nieufności, wydawało się, że nic śmieszniejszego albo mniej poważnego nas nie spotka w kategorii przedstawień wotum nieufności, ale widać, że trudno utrzymać opozycji nawet ten poziom.

Dzisiaj jesteśmy świadkami wotum nieufności o dość wyrównanym poziomie spektaklu, wszystko jest tak samo poważne: frekwencja opozycji w ławach sejmowych, poziom argumentacji, partia, która zgłasza ten wniosek, i sam wnioskodawca. Chcę bardzo wyraźnie powtórzyć: to nie jest śmieszne, to jest bardzo przykre.

(Poseł Andrzej Dera: Myli się pan, śmieje się Platforma.)

To jest bardzo przykre, że angażujecie czy próbujecie angażować emocje i uwagę Polaków w tak mizernym stylu. Rzeczywiście jest tak, że Polska w ostatnich latach, w tym przez ten czas kadencji ministra Sławomira Nowaka, wykonuje gigantyczny wysiłek na rzecz modernizacji infrastruktury. Takiego okresu jak w ostatnich latach, dzięki różnym okolicznościom, Polska w swojej historii nie przeżywała. Wydaje się, że to jest główny powód, dla którego opozycja tak wściekle atakuje szczególnie tych ministrów i te fragmenty naszej rzeczywistości, które pokazują, jak pozytywnie czas rządów Platformy i PSL odróżnia się od czasu poprzedników, że wreszcie pojawili się ludzie, do takich należy również minister Nowak, którzy wtedy, kiedy mowa o autostradach...

(Poseł Jadwiga Wiśniewska: Ale fachowcy.)

...drogach, dworcach, stadionach budują, a nie gadają, nie specjalizują się w pustych komunałach i w typowych dla opozycji okrzykach bez argumentów, tylko naprawdę pracują. Kto pracuje, robi błędy. Nikt w Polsce nie ma wątpliwości, ja też nie mam wątpliwości, że przy tak szerokim froncie robót zawsze będą zdarzały się także złe przypadki. Do takich przypadków należy choćby bardzo precyzyjnie opisywany przypadek, który spowodował czasowe zawieszenie środków europejskich w związku z budową dróg. Chcę powiedzieć, że to jest także powód do satysfakcji. Wtedy, kiedy wiedzieliśmy, że w Polsce ruszy rzeczywiście budowa dróg i autostrad, równocześnie uruchomiliśmy tarczę antykorupcyjną po to, aby zabezpieczać, ze świadomością, że to może przynosić czasami przykre konsekwencje, przetargi i wykonanie tych dróg, tak aby uchronić Polskę przed groźbą realnej utraty środków europejskich. W związku z tym fakt, że kilka tygodni temu Polska mogła zapoznać się także z informacjami z materiałów operacyjnych dowodzi, że bardzo serio traktujemy obowiązki państwa wtedy, kiedy ruszają przetargi i wykonawstwo na tak wielką skalę, jak w przypadku dróg i autostrad. Natomiast jest rzeczą niedopuszczalną, aby ponad miarę, a znowu poseł wnioskodawca tego się dopuścił, podważać reputację polskich inwestycji, szczególnie w oczach opinii międzynarodowej.

Naszym zadaniem jest precyzyjnie, wszędzie tam, gdzie jest taka konieczność, wskazywać niedociągnięcia lub nadużycia po to, aby umieć je skutecznie zwalczyć i przekonywać także Unię Europejską, Brukselę, że skutecznie eliminujemy tego typu zagrożenia. Każdy kto z tej mównicy, między innymi jak poseł Jaki, który jest wnioskodawcą tego wniosku, właśnie tak postępuje, każdy kto przesadza, każdy kto chce stworzyć wrażenie w oczach opinii międzynarodowej, w tym także w oczach urzędników Brukseli, że w Polsce budowa dróg i autostrad to jest jedna wielka korupcja, robi wielką, wielką szkodę Polsce i Polakom, bo każda tego typu potwarz rzucana między innymi z mównicy sejmowej oznacza podważanie zaufania do polskiego państwa, a ono jest niezbędne, żeby skutecznie pozyskiwać i wykorzystywać środki europejskie.

Nie trzeba nam pomocy patriotów, dla których największym wyzwaniem jest tak dokopać polskiemu rządowi, że nawet jeśli Polska ma się z tego powodu zawalić, to oni i tak mają satysfakcję. *(Oklaski)*

Chcę także przypomnieć, minister Nowak na ten temat powie więcej, ostatnie wotum nieufności wobec całego rządu. Pojawił się tam także cały passus dotyczący między innymi infrastruktury. Wtedy odpowiedzieliśmy błyskawicznie, w ciągu kilkadziesiąt godzin, na wszystkie kłamstwa i przekłamania zawarte w tym wniosku. Niestety nie otrzymaliśmy do dzisiaj, mimo szumnych zapowiedzi, żadnych sprostowań, przeprosin ani potwierdzeń materiałów, które w swoim materiale zawarł poprzedni wnioskodawca. Z tym większą przykrością usłyszałem dzisiaj wiele kłamstw i bzdur powtórzonych po Jarosławie Kaczyńskim przez pana posła Jakiego. Ten klasyczny przypadek to między innymi chęć udowodnienia wszystkim, że w Polsce buduje się autostrady najdrożej na świecie czy najdrożej w Europie. Już wtedy prostowaliśmy to w sposób jednoznaczny. Jeszcze raz przypomnę tylko te liczby, pozostawię więcej argumentów do wykorzystania panu ministrowi Nowakowi, ale przypomnę, że średnio kilometr autostrady w Polsce to 9,6 mln euro, średnia w całej Unii Europejskiej wynosi 10 mln euro. Są kraje, które są wyraźnie droższe, ale mówimy o średniej, bo tylko średnia daje nam obraz i prawdziwą informację, gdzie się buduje tanio, a gdzie drogo, biorąc pod uwagę różnorodność okoliczności dla każdego kilometra.

(Poseł Arkadiusz Mularczyk: A zapłaciliście podwykonawcom?)

Drożej jest m.in. w Irlandii, na Węgrzech jest blisko 2 mln euro za kilometr drożej, a w Austrii za kilometr drogi blisko 3 mln euro. W Norwegii 18 mln euro średnio za kilometr, a w Holandii 50 mln euro za kilometr. Dane dotyczące Polski są średnie, nie budzą jakiegось szczególnego entuzjazmu, ale na pewno nie powinny być obiektem jakichś szczególnych kontrowersji czy niepokojów. Koszty związane z budową autostrad i dróg w Polsce bywają w niektórych miejscach wyższe także dlatego, że uruchomiono tak gigantyczne przedsięwzięcia drogowe i autostradowe. W Polsce w latach 2011–2012 mieliśmy rozpoczętych budów dróg i autostrad więcej niż w całej Europie razem wziętej, więc trudno się dziwić, że rynek czasami na to reaguje, ponieważ potrzeby są tak wielkie. Oczywiście regułą rynkową jest to, że kiedy podaż usług maleje w związku z ogromem zamówień, to ceny mogą być wysokie, ale w Polsce udało się te ceny utrzymać na naprawdę przyzwoitym europejskim poziomie. Nie rozumiem, dlaczego te kłamstwa, najpierw wymyślone przez PiS, a później powtórzone przez partię pana posła Jakiego, nadal funkcjonują w głowach i wystąpieniach posłów opozycji.

Mam nadzieję, że kolejna spektakularna porażka takiego wotum, przede wszystkim jeśli chodzi o poziom argumentacji, zniechęci posłów opozycji do powtarzania tego nikomu niepotrzebnego i de facto kosztownego spektaklu. Chcę też na zakończenie, zanim oddam głos panu ministrowi Nowakowi, o jednej rzeczy powiedzieć wyjątkowo dobitnie.

(Głos z sali: Pani marszałek odda głos obecnemu ministrowi.)

Tak, pani marszałek odda głos, w tym sensie, że zejść z mównicy i ustąpię miejsca panu ministrowi.

(Głos z sali: Waszemu ministrowi.)

Chcę odnieść się do jednej sprawy, która budziła szczególnie dużo kontrowersji i która ma także swój wymiar głęboko etyczny. Być może nie czułbym się zmuszony do podania tych świeżych bardzo statystyk, gdyby nie nadzwyczajna zaciekłość i gorliwość pana posła Jakiego, wtedy kiedy mówił o fotoradarach i o wypadkach. Miałem okazję o tym już mówić publicznie, kiedy tłumaczyłem intencje i zamierzone skutki naszych działań w ostatnich miesiącach, broniąc przed zmasowanym atakiem opozycji, a także niektórych osób publicznych, akcję na rzecz bezpieczeństwa na drogach związaną m.in. z instalacją fotoradarów. Mówiliśmy, że jedynym uzasadnieniem dla tego dokuczliwego dla polskich kierowców przedsięwzięcia jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach poprzez skuteczną egzekucję przepisów ograniczających prędkość.

(Poseł Marek Matuszewski: O budżet chodziło.)

I powiedziałem wtedy, że wystarczy uratować życie jednego dziecka, żeby znaleźć sens i uzasadnienie dla takiej akcji. Chcę przedstawić państwu statystyki za pierwszy kwartał, za pierwsze trzy miesiące tego roku, roku poprzedniego i pierwszy kwartał roku 2007. W roku 2007 w miesiącach styczeń, luty i marzec ofiar śmiertelnych wskutek wypadków samochodowych – 1176.

(Głos z sali: Jaki ruch był wtedy?)

W pierwszym kwartale roku 2012 ofiar śmiertelnych wypadków samochodowych – 746. W pierwszym kwartale roku 2013 – ofiar śmiertelnych 541. Ja powtórzę jeszcze kilka razy dzisiaj te dwie wartości. Pierwszy kwartał 2007 r....

Panu jest do śmiechu, panie pośle, kiedy mówimy o różnicy kilkuset istnień ludzkich?

(Poseł Andrzej Dera: Zima jest.)

Potrafiacie robić afery na skalę międzynarodową z powodów naprawdę zdecydowanie bliższych niż śmierć kilkuset osób.

Chcę jeszcze raz powtórzyć te liczby: pierwszy kwartał 2007 r. – 1176, pierwszy kwartał roku 2013 r. – 541. W ciągu trzech miesięcy ponad 500 osób mniej zginęło w Polsce, w tym wiele dzieci.

(Głos z sali: Nam chodzi o coś innego.)

To oznacza, że w roku 2013 najprawdopodobniej będziemy mieli mniej ofiar śmiertelnych o około 2000 Polaków. Warto było? Na pewno warto było. Warto dzisiaj krzyczeć z tej mównicy bez żadnej wiedzy i bez żadnego poziomu etycznego...

(Poseł Andrzej Dera: To zima, czy fotoradary?)

...warto naprawdę wykrzykiwać tak niemądre argumenty? Ja chcę państwu... *(Oklaski)*

Powinniście się wstydzić nie tylko tego wniosku, ale szczególnie tego fragmentu wniosku autorstwa pana posła Jakiego. Mogę powiedzieć z wielką satysfakcją, że dziś i w przyszłości będę współpracował z ministrem Nowakiem w tej roli, do której został kilkanaście miesięcy temu powołany i jestem przekonany, że wypełni swoją misję z takim skutkiem, który m.in. przynosi te efekty najważniejsze, jakimi są bezpieczeństwo i życie ludzkie na polskich drogach. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Marszałek:

Dziękuję bardzo, panie premierze.

Pan poseł w jakim trybie, przepraszam?

Tylko sprostowanie.

2 minuty, przypominam, zgodnie z regulaminem.

Poseł Patryk Jaki:

Dziękuję.

Pani Marszałek! Panie Premierze! Wysoka Izbo! Kilka słów sprostowania, bardzo szybko. Ale coś, co mnie razi najbardziej, panie premierze, to pan mówi, że każda krytyka pana rządu to jest krytyka państwa polskiego. Ja tę retorykę znam, bo dobrze się uczyłem historii. Wie pan, kto tak mówił? Stanisław Gomulka. On za każdym razem utożsamiał swoją krytykę z krytyką państwa. *(Oklaski)*

(Prezes Rady Ministrów Donald Tusk: Władysław Gomulka.)

Władysław Gomulka.

(Prezes Rady Ministrów Donald Tusk: Kiepsko się uczyłeś historii.)

I dobrze, ale... *(Poruszenie na sali)*

(Głos z sali: Do szkoły!)

...ja nie wiem, czy... *(Poruszenie na sali)*

...ja, w każdym razie, w każdym razie standardy PRL-u...

Czy można, pani marszałek?

Marszałek:

Proszę bardzo. Nikt panu nie przeszkadza.

Poseł Patryk Jaki:

W każdym razie standardy PRL-u są aż nadto widoczne. Ponadto jeżeli pan, panie premierze, podważa dzisiaj to...

(Głos z sali: Zejdź z tej mównicy.)

...że opozycja składa wnioski o wotum nieufności, mówi pan, że to jest bez sensu, to ja chciałbym zadać panu pytanie, panie premierze, to jak pan składał dokładnie takie same wnioski w dwa tysiące...

(Prezes Rady Ministrów Donald Tusk: To miały sens.)

...to miały sens, tak, ja wiem, czyli pana wnioski miały sens, a opozycji wnioski o wotum nie mają sensu.

Ponadto nie odniósł, i co najważniejsze... *(Gwar na sali)*

I co najważniejsze...

Pani marszałek...

Marszałek:

Proszę o umożliwienie wystąpienia panu posłowi.

Bardzo proszę, panie pośle. Proszę kontynuować.

Poseł Patryk Jaki:

Próbuję, próbuję powiedzieć. Dyskutujemy, dyskutujemy, Wysoka Izbo.

(Głos z sali: Miało być sprostowanie, nie dyskusja.)

Pani marszałek... Dlatego chciałbym przejść do dyskusji.

(Poseł Urszula Augustyn: Sprostowanie miało być.)

Pan premier mówił... *(Gwar na sali)*

Pan premier mówił dość długo na temat dróg... *(Gwar na sali)* ...ale dalej nam nie wytłumaczył, dlaczego Platforma Obywatelska wykonała tylko 25% planu, który sama przedstawiła. To jest najważniejsze, panie

premierze. A pan zdążył obrazić wnioskodawcę, opozycję, Solidarną Polskę, rewelacyjny poziom argumentacji. Gratuluje. Ręce same składają się do braw, ale dlaczego tylko 25% wykonania dróg?

(Głos z sali: Budujemy, czy nie budujemy?)

Co się stało, co się stało z 15 mld dolarów na polskie drogi?

(Głos z sali: Zdecyduj się wreszcie.)

To jest najważniejsze pytanie, panie ministrze..., panie premierze. I jeżeli pan mówi o fotoradarach, to oczywiście statystyki będą lepsze, bo jednak i samorządy budują drogi (*Dzwonek*), i pan bardzo dobrze wie, Najwyższa Izba Kontroli na to wskazuje, że te statystyki poprawiają lepsze drogi... (*Gwar na sali*) ... a nie fotoradary...

Marszałek:

Dziękuję bardzo, panie pośle, czas minął.

Posel Patryk Jaki:

...bo Policja wskazuje na dokładnie coś odwrotnego, niż pan powiedział. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Marszałek:

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o zabranie głosu ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej pana ministra Sławomira Nowaka. (*Oklaski*)

Bardzo proszę, panie ministrze. (*Gwar na sali*)

Panów posłów proszę o nieprowadzenie w tej chwili głośnej rozmowy.

Pana ministra proszę o zabranie głosu.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Pani Marszałek! Panie Premierze! Panie Posłanki, Panowie Posłowie! Zaczę przewrotnie.

(Głos z sali: Jak zawsze.)

Dziękuję wnioskodawcom za okazję do odniesienia się do tych, nazwijmy to delikatnie, zarzutów. Wyrażę dosyć naiwny apel i nadzieję, że możemy liczyć na jakąś merytoryczną dyskusję w tej sali.

(Głos z sali: Oczywiście.)

To wiemy. Choć warto odnotować, że generalnie znakomita część wnioskodawców, którzy podpisali się pod wnioskiem o wotum nieufności dla mnie, to zaplecze rządów, które miały już w Polsce okazję pokazać, co potrafią zrobić w dziedzinie infrastruktury. Generalnie można skonstatować, iż były bardzo wierne zasadzie budowania w stylu trzech „N”: najwolniej, najdrożej i najopieszalej.

(Posel Beata Kempa: Ale nie kradły, panie Nowak.)

Dodałbym jeszcze czwarte „N”, zwłaszcza dla pani Beaty Kempy. Czwarte „N”: nie da się.

(Posel Beata Kempa: Nie kradły.) (Oklaski)

Polska od 2007 r. to stale największy plac budowy w Europie. Nadganiamy nie tylko stracone lata PRL-u, ale też nieudolność rządów naszych poprzedników.

W zasadzie pełniąc funkcję ministra odpowiedzialnego za infrastrukturę, transport i budownictwo, prędzej czy później trzeba spodziewać się wniosku o wotum nieufności. Wobec mojego poprzednika wyrażono trzy takie wnioski, a pierwszy z nich otrzymał po 19 miesiącach urzędowania. To w zasadzie prawie w tym samym czasie, co ja. Czekałem na ten wniosek. Przyznam szczerze, że pierwsze głosy pojawiły się w bardzo smutnych dla nas wszystkich okolicznościach – w kontekście katastrofy pod Szczekocinami. Na dobrą sprawę nie zdążyłem jeszcze wyjść ze szpitala od rannych kolejarzy, kiedy usłyszałem: Dymisja! Dymisja!

Ci, którzy przez wiele lat byli również odpowiedzialni za stan kolei, chętnie ustawili się w kolejce do krytyki. Dzisiaj, przynajmniej we wniosku na piśmie, bo w uzasadnieniu znanego eksperta od infrastruktury z Solidarnej Polski tego nie słyszeliśmy, ale we wniosku pytacie, co z bezpieczeństwem na kolei. Pytacie, co z programem Nowaka. Muszę powiedzieć, przyznać, że jest postęp, bo przynajmniej odnotowaliście ten fakt, że my jako pierwsi taki program przygotowaliśmy. Jest 10-punktowy program przygotowany wspólnie przez zespół do spraw bezpieczeństwa na kolei i związki zawodowe. Obejmuje on bardzo konkretne punkty do realizacji.

Podstawowa, zasadnicza sprawa – projekt ustawy o szkoleniu maszynistów został skierowany do Komisji Infrastruktury, jest już po pierwszym czytaniu. Założenia do projektu ustawy o czasie pracy na kolei to absolutna rewolucja, jeśli chodzi o czas pracy na kolei. To konstytucja dla maszynistów, dyżurnych ruchu, pracowników kolei. Jest to przygotowywane, uzgadniane również z partnerami społecznymi. Niedługo trafi pod obrady Rady Ministrów. Wymienię kolejne bardzo konkretne działania, bo staram się maksymalnie, jak tylko się da, wycisnąć z tego wniosku merytorykę, odnieść się do tych zarzutów, na ile tylko zasługują one na odniesienie się do nich. Traktujemy Wysoką Izbę bardzo poważnie, zwłaszcza opinię publiczną, dlatego chcemy bardzo konsekwentnie rozliczać się ze wszystkich przyjętych na siebie zobowiązań. W

programie na rzecz bezpieczeństwa mówimy o poprawie bezpieczeństwa również na przejazdach kolejowych. Do 2015 r. przebudujemy 1400 przejazdów kolejowych, na których również śmierć zbiera swoje żniwo wskutek potrąceń. Aż 4148 nowoczesnych rozjazdów na polskich torach jest zabudowywanych w ramach projektów inwestycyjnych – również do 2015 r. Mówicie tak głośno i ochoczo, że kolej jest w złym stanie. A w jakim ma być stanie, skoro wasze rządy nie zrobiły prawie nic, aby poprawić tę jakość? (*Oklaski*)

(*Głos z sali: Właśnie.*)

Kiedy rok temu obejmowałem urząd ministra transportu, na spotkaniu z kolejarzami powiedziałem: To będzie kadencja poświęcona sprawom kolei. To będzie kadencja kolejowa. I tak też robimy. Staramy się szybko osiągać szybkie zwycięstwa, aby poprawić jakość usług świadczonych na rzecz naszych pasażerów. Postawiliśmy wreszcie w centrum uwagi pasażera. Wielu to się nie podoba, ale pasażer jest wreszcie podmiotem zainteresowania, a nie tylko przedmiotem przewozu. Wdrożyliśmy nowe standardy utrzymania linii kolejowych, zwłaszcza w czasie zimy. Wprowadziliśmy rozkład jazdy, zrobiliśmy to lepiej, niż miało to miejsce do tej pory. Poprawiliśmy serwis usług wobec klienta. Wprowadziliśmy w końcu rewolucyjny program „Twoja kolej” i bardzo konsekwentnie go realizujemy. Doszliśmy również do wniosku, że trzeba bardzo gruntownych zmian, również w obszarze kadr, dlatego wymieniliśmy kadry w Grupie PKP. Tak przez was wyśmiewani i zniechęceni managerowie zajęli się wreszcie zmianą PKP. Wiem, że to się nie podoba, zwłaszcza gdy porównacie swoje pseudoosiągnięcia z przeszłości...

(*Posel Anna Paluch: Dość tego, pan pociągami nie jeździ.*)

...ale naprawdę zaczynamy zmieniać polską kolej. Przecież nie od razu będą nowoczesne i wygodne pociągi, skoro średni wiek wagonu PKP to 28 lat, ale to nasz rząd i jeszcze poprzedni rząd premiera Tuska z ministrem Grabarczykiem na czele resortu zakontraktował zakup nowoczesnych pociągów Pendolino. To wczoraj otwarto oferty na zakup 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych przystosowanych do prędkości 160km/h o wartości 1,5 mld zł. To do 2015 r. w ramach tego wielkiego programu modernizacyjnego na kolei, o którym również mówił premier w czasie swojego drugiego exposé, PKP InterCity będzie dysponowało 1000 wyremontowanych i nowoczesnych wagonów oraz nowymi elektrycznymi zespołami trakcyjnymi, zwłaszcza do obsługi dalekich połączeń, które tak upodobał sobie pan poseł Jaki. Do 2015 r. na ten cel wydamy dodatkowo ok. 4 mld zł. Powoli, powoli, tak jak pociąg się rozpędza, tak powoli rusza z tym pociągiem lokomotywa do zmian i wjeżdża na lepsze tory. Takie, żeby w 2014 r. na święta Bożego Narodzenia móc pojechać polskim pociągiem Pendolino na E65 między Gdańskiem a Warszawą w 2 h 45 min, a między Warszawą a Krakowem w 2 h 15 min. Po zbudowaniu w całości ETCS – dla pana posła wnioskodawcy, to elektroniczny system sterowania ruchem – na CMK i E65 od Gdańska do Warszawy jeszcze skrócimy ten czas przejazdu w 2015 r.

Zmieniliśmy strategię, zmieniliśmy strategię prywatyzacji PKP Cargo...

(*Posel Arkadiusz Mularczyk: Sprzedaliście, sprzedaliście.*)

...z inwestora strategicznego na debiut giełdowy. W tym roku będzie gotowy projekt emisyjny.

Wprowadziliśmy pełną rezerwację miejsc w pociągach TLK, żeby już nie było dantejskich scen wsiadania przez okno, żeby każdy wiedział, że, jak kupuje bilet, to ma miejsce w TLK. Wprowadzono elastyczną siatkę cenową, czego wcześniej nie było. Trudno to sobie wyobrazić, ale wcześniej nie było elastycznej siatki cenowej za bilety – im wcześniej, tym taniej, i na pewno z gwarancją miejsca. Prowadzimy trudną i bolesną restrukturyzację w Polskich Liniach Kolejowych. Trzeba ograniczyć koszty funkcjonowania naszego zarządcy infrastruktury, bo bez tego nigdy nie obniżymy stawki dostępu. A to jest nasz cel.

(*Posel Beata Kempa: Pięćdziesiątka dyrektorów, setka.*)

Potrzebne są zmiany restrukturyzacyjne, ale takie, które w najmniejszym stopniu będą dotykały kolejarzy i pracujących tam ludzi.

Optymalizujemy linie, i polemizuję z tego miejsca z tym niepotrzebnym, nazwę to najdelikatniej, pomówieniem, o likwidację linii. Pańskie wystąpienie, panie pośle, roiło się od nieprawd i nieścisłości, ale to już zostawmy, nie będziemy się znęcać nad wnioskodawcą. Optymalizacja linii oznacza czasowe wyłączenia linii, a nie likwidację. Zawsze tam, gdzie samorząd zechce przejąć linię kolejową, będzie mógł ją przejąć.

Zmniejszamy dług PKP SA z 4,3 mld w roku 2011 do 3,3 mld w 2013 r. – o cały 1 mld zł. Wynegocjowane zmiany w ulgach dla kolejarzy dały spółkom z Grupy PKP oszczędności na poziomie 200 mln zł. O tym warto pamiętać.

Jedna uwaga, bo to się też pojawiało jako zarzut do ministerstwa transportu. Nie uchylam się od odpowiedzialności i potrzeby wypracowania dobrych rozwiązań i takiej też naprawy systemu związanej z Przewozami Regionalnymi. Ale elementarna rzetelność wymaga, żeby pamiętać, że PKP podlegające ministrowi transportu odpowiada za przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe, a za Przewozy

Regionalne odpowiadają marszałkowie. Jestem w stałym kontakcie z marszałkami województw. Chcę im pomóc w restrukturyzacji Przewozów Regionalnych, bo w tym kształcie ta spółka się nie utrzyma. Wszyscy już dzisiaj wiedzą, że generuje gigantyczne straty.

Wbrew oczywistym faktom – co też czasami na tej sali słyszeliśmy – wyznawcy klęski, ci herosi, którzy podpisali się pod wnioskiem o wotum nieufności, powtarzają, że zagrożone są środki z Unii Europejskiej na kolej, a powiem też delikatnie – to nieprawda. Z ostatnich tygodni naszym wspólnym sukcesem z panią minister Bieńkowską jest zwiększenie przez Unię Europejską dofinansowania do projektów kolejowych. Wiem, że niechętnie słucha się takich rzeczy, ale to są oczywiste fakty.

(Poseł Marek Matuszewski: O czym ty mówisz, chłopie?)

Nie ma żadnego ryzyka niewykorzystania środków unijnych na kolej. Albo nie wiecie, to nie zabierajcie głosu w dyskusji, albo wiecie i celowo tego nie mówicie, co świadczy o waszym cynizmie, że ponad 60% całej alokacji unijnej jest w podpisanych umowach. W podpisanych umowach PLK ma już rozdysponowanych 25 mld zł. Certyfikacja zwiększyła się czterokrotnie, jeżeli chodzi o środki unijne dla PKP PLK, a wiele jeszcze projektów czeka na decyzje o dofinansowaniu, jak chociażby dosłownie z ostatnich dni decyzja o dofinansowanie Rembertów – Sadowne na linii E75, czyli początek Rail Baltica, za 1600 mln zł.

Kolej w Polsce będzie się rozwijać, bo to jest kadencja na rzecz polskiej kolei. Żeby mieć cały, prawdziwy obraz rzeczywistości, to spójrzmy – jeżeli chodzi o tych, którzy tak ochoczo podpisują się pod tym wnioskiem o wotum nieufności – jakie ci tytani polskiej budowy mają osiągnięcia z czasów swoich rządów. SLD, które podpisało się pod wnioskiem o wotum – niecałe, ale do tego jeszcze wrócę – wydało w czasie swoich rządów na modernizację kolei 8 mld zł. PiS, którego fragmentem była Solidarna Polska, wydało 6700 mln zł. Platforma i PSL – 26 mld zł. *(Oklaski)*

(Poseł Anna Paluch: Bo tyle żeście dostali.)

Dobrze, zobaczymy, jak wygląda długość wyremontowanych torów, jeżeli chodzi o tych naszych bohaterów od budowania polskiej infrastruktury. Za SLD – 829 km wyremontowanych torów.

(Poseł Jacek Kwiatkowski: Procentowo, panie ministrze.)

Za PiS – 1079 km wyremontowanych torów. Za Platformy i PSL – 3721 km, plus nowe przetargi otwierane. *(Gwar na sali)*

Rozjazdy kolejowe, bo one związane są z bezpieczeństwem, o którym tak głośno mówicie, na którym tak wam zależy. SLD – 529 zabudowanych nowych rozjazdów. PiS – 683 nowe rozjazdy. Rząd Platformy i PSL-u – 2100 nowych rozjazdów.

Dobrze, komfort i jakość świadczonych usług na rzecz pasażera. O tym przecież tyle głośno mówicie. Pan pokazywał mi pasażera na gapę, specjalista od robali. SLD wydało 550 mln zł na remont taboru, PiS – 382 mln zł, Platforma Obywatelska i PSL – 2173 mln zł plus nowe przetargi, o których powiedziałem.

Dobrze, mówicie o bezpieczeństwie. To może porównamy budżet UTK za poprzednich i za naszych rządów. Urząd Transportu Kolejowego to jest władza bezpieczeństwa na kolei. Na końcówce rządów SLD budżet UTK wynosił 12,7 mln zł, w 2007 r., na końcówce rządów PiS-u – 14 mln zł, w 2013 r. – 26,6 mln zł, a więc dwa razy więcej niż to, co wydawał poprzedni rząd, Jarosława Kaczyńskiego, na bezpieczeństwo związane z funkcjonowaniem Urzędu Transportu Kolejowego.

Dobrze, Fundusz Kolejowy, czyli to, z czego finansujemy remonty i utrzymanie linii kolejowych. 2006 r., pierwszy rok rządów PiS-u – 209 mln zł, w 2007 r. już był budżet, za który w pełni odpowiedzialście – 396 mln zł, w 2013 r., rząd koalicji PO-PSL – 1231 mln zł.

(Poseł Anna Paluch: Dostaliście środki europejskie do dyspozycji.)

Cztery razy więcej. *(Oklaski)* Powinniście się wstydzić, gdy dzisiaj mówicie o tym, jaki jest stan kolei. *(Gwar na sali)*

Nawet nie dziwi mnie, że pan mówi o perspektywie finansowej. Powinien pan wiedzieć, że Fundusz Kolejowy to są środki wprost z budżetu państwa, a nie z funduszy unijnych, więc proszę nie mówić takich rzeczy. Ale to rozumiem.

Druga okazja, kiedy msza w intencji klęski Polski przetaczała się przez Polskę w wykonaniu posłów opozycji, to było Euro 2012, to wasze guru, które tak często się pojawia, że niczego nie będzie, że się nie uda. Wtedy też to mówiliście. Kibice wyjadą zawiedzeni, nie będzie jak dojechać.

(Głos z sali: Wyjechali.)

Mimo potężnych problemów, o których wszyscy doskonale wiemy, na autostradzie A2 między Strykowem a Konotopą udało się skończyć ten odcinek na czas. I powiem zupełnie szczerze, na podstawie osobistego doświadczenia...

(Poseł Czesław Hoc: A jelen wyszedł na drogę i zginął człowiek na tym odcinku.)

Nie jeleń, tylko łoś, i nie na tym, tylko na innych odcinku. Coś panu dzwoni, nie do końca pan wie co, ale to... (Oklaski)

(Poseł Czesław Hoc: Ale było, tak?)

Powiem szczerze, że kiedy spotykałem się z tymi ludźmi, kiedy jeździłem do tych, którzy naprawdę dzień i noc pracowali przy kładzeniu kolejnych warstw asfaltu, kiedy z nimi rozmawiałem, oni pytali mnie wprost: Dlaczego tak nas ludzie atakują i dlaczego mówią, że się nie uda? Przecież my tu ciężko pracujemy. Dlaczego próbują deprecjonować to, co tak ciężko, z mozołem próbujemy zrobić? Co miałem im powiedzieć? Że po prostu źle życzyście Polsce i im, życzyście, żeby się nie udało, żeby Euro się nie udało? Nie, mówiłem: dacie radę. I dali radę, za co im serdecznie z tego miejsca po raz kolejny będę dziękował. (Oklaski)

(Głos z sali: Zapłać.)

Mówiliście: pociągi na Euro nie dadzą rady. Kolejarze perfekcyjnie przywieźli wszystkich kibiców na mecze i rozwieźli po meczach. Mówiliście: lotniska nie dadzą rady. Nowe porty lotnicze w Gdańsku, we Wrocławiu, w Poznaniu, w Warszawie obsłużyły natłok samolotów i profesjonalnie obsłużyły cały ruch lotniczy. I tylko przez zwykłą rzetelność i uczciwość zwłaszcza ta część sali powinna w tej sprawie siedzieć cicho, bo kiedy oddawaliście nam rządy w 2007 r., UEFA wszystkie wskaźniki infrastrukturalne pokazywała na czerwono. Polsce w 2007 r. groziło odebranie turnieju Euro, a w 2012 r. wszystkie obszary związane z infrastrukturą były na zielono.

(Głos z sali: Euro to dzięki PiS-owi było.)

(Głos z sali: Nie doszłoby do skutku.)

Piszecie we wniosku: katastrofa w przypadku budowy dróg.

(Głos z sali: Dokładnie.)

Wiem, zwłaszcza jak się porównacie do tego, co zrobił rząd PO–PSL od 2007 r. Przede wszystkim zacznijmy od jednej bardzo prostej rzeczy – dróg lokalnych, bo rząd jest odpowiedzialny za budowanie, remonty i utrzymanie dróg krajowych, ale są też przecież w Polsce drogi lokalne. Jak mówi Janusz Piechociński: Polska czy ten kraj za wielkim miastem. Dobrze, wydatki na budowę i modernizację dróg lokalnych. Za czasów SLD – 1400 mln zł, za czasów PiS – tylko 609 mln zł, za czasów PO–PSL, razem z programem dróg lokalnych – 5,7 mld zł.

(Głos z sali: Plany.)

Wykonanie, a nie plany.

Weźmy pod uwagę tylko autostrady i drogi ekspresowe. Za czasów SLD – 194 km wybudowanych dróg, za czasów PiS – 149 km wybudowanych dróg, za czasów PO–PSL – 1500 km wybudowanych autostrad i dróg ekspresowych. Natomiast jeśli chodzi o wszystkie drogi lokalne, wielkie przebudowy, obwodnice, nowe ekspresówki, autostrady, to jest ponad 2,5 tys. km wybudowanych nowych dróg. W tym czasie wyremontowano 5 tys. km dróg krajowych, a w ramach programu dotyczącego dróg lokalnych – 10 tys. km dróg lokalnych.

(Poseł Witold Czarnecki: A jak krajowe, panie ministrze?)

Przed chwilą powiedziałem. (Dzwonek)

(Przewodnictwo w obradach obejmuje wicemarszałek Sejmu Cezary Grabarczyk)

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Panie pośle, panu zaszkodzi, jak będzie pan... (Wesołość na sali)

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Wiem, że to się wielu nie podoba, ale Polska w budowie trwa.

(Głos z sali: Jaki poziom, taki dowcip.)

Chcę Wysoką Izbę poinformować, że skierowaliśmy właśnie do rządu dokument dotyczący nowego pakietu przetargów drogowych do ogłoszenia w ciągu najbliższych kilku tygodni. To jest ponad 50 nowych przetargów na ponad 700 km nowych dróg ekspresowych za 31 mld zł.

Mimo waszej propagandy kłęski, tej modlitwy o to, żeby się nie udało, modlitwy o kłeskę, udało się wynegocjować duże pieniądze z Funduszu Spójności dla Polski na lata 2014–2020. W związku z tym, żeby móc szybko użyć tych środków, już teraz ogłaszamy przetargi na budowy do uruchomienia w 2014 r. To ponad 50 przetargów, ponad 700 km nowych ekspresówek, ponad 31 mld zł. Dotyczy to dróg: S3 na odcinku Sulechów – Lubawka; S5 w całym przebiegu od Poznania do Wrocławia i od Gniezna do Mielna, a w ciągu następnych lat aż do Bydgoszczy; S7 na odcinkach Olsztynek – Miłomłyn, Nidzica – Napierki, Radom – Skarżysko-Kamienna, wraz z obwodnicą Radomia, Chęciny – granica województwa świętokrzyskiego, czy tak potrzebny w Krakowie odcinek Igołomska – Christo Botewa, czyli ten fragment S7, o który tak bardzo zabiegali posłowie Platformy i PSL z Małopolski jest, będzie robiony (Oklaski); S8 na odcinkach Radziejowice – Paszków, granica województwa mazowieckiego – Zambrów, czyli w kierunku

Białegostoku, czy brakujący odcinek Wiśniewo – Jeżewo; S17 na odcinku Zakręt – Kurów; S19, czyli obwodnica Lublina, zachodni fragment, odcinki węzeł Sokołów Małopolski Północ – Stobierna, węzeł Świlcza – węzeł Rzeszów Południe; S51, czyli połączenie Olsztyna z S7, odcinek Olsztyn – Olsztynek.

Od 2013 r., o czym powiedziałem, rozpoczynamy nową perspektywę budżetu unijnego i do 2020 r. Polska domknie sieć autostrad i dróg ekspresowych. Główne ciągi dróg ekspresowych i autostradowych zostaną ukończone. Polska stanie się wreszcie nowoczesnym, dobrze skomunikowanym drogowo krajem Unii Europejskiej. Połączymy ze sobą główne miasta w Polsce: Rzeszów z Lublinem przez S19 i dalej z Warszawą przez S17; Wrocław z Poznaniem przez S5, o czym mówiłem; Szczecin z A2 i dalej aż do granicy z Czechami przez S3. Zbudujemy zakopiankę do Rabki, S7 na całym przebiegu od Gdańska do Krakowa i S8 aż do Białegostoku, S61 od S8 do Budziska z obwodnicą Suwałk. Bydgoszcz połączy się z Toruniem i A1 przez S10 i z A2 przez S5 itd., itd., itd.

Stawiacie absurdalny zarzut – wspominał o tym prezes Rady Ministrów – absurdalny, nieprzyzwoity zarzut o najdroższych drogach autostradowych w Polsce. Z tego miejsca prezes Jarosław Kaczyński powtarzał te nieprawdziwe brednie. Podam kilka przykładów cen: Austria – 13 mln euro, Irlandia – 10 mln, Węgry, taki wasz przykład – 12 mln euro. Premier już o tym mówił, więc nie będę dalej tej listy wymieniał. Jest jednak jedno bardzo proste ćwiczenie, które obala, czy pokazuje cały wasz faryzeizm w tej kwestii. Tak naprawdę zadajmy sobie pytanie, kto budował drogę, pani poseł. Założmy 3-procentową inflację roczną. Wyjdzie nam, że SLD budowało za 11,2 mln euro za kilometr, PiS za prawie 14 mln euro za kilometr, a rząd Platformy za 9,6 mln euro za kilometr. Kto budował drożej? Kto?

Krzyczycie o drodze S8, o odcinku Konotopa – Powązkowska.

(*Głos z sali: 200.*)

Tak, to prawda, tu w Warszawie to było 200 mln za kilometr. Tylko jak zaczynacie powtarzać te brednie, to najpierw sprawdźcie podstawowe fakty. Projekt i przetarg ogłosił w tej sprawie rząd Jarosława Kaczyńskiego i pan minister Polaczek, a minister Grabarczyk dostał to tylko do podpisu. (*Oklaski*) Na posiedzeniu Komisji Infrastruktury poseł PiS, niczym genialny adwokat firmy wykonawczej budującej obiekt mostowy MA 532 w Mszanie na odcinku Świerklany – Gorzyczki, to fragment autostrady A1, twierdził, że projekt mostu ma błędy projektowe. Już abstrahuję od tego, jak powiedziałem, że zachowywał się jak adwokat firmy budowlanej, z którą strona publiczna, rząd jest w sporze, ale gdyby sprawdził podstawowe fakty – a może to wiedział i celowo tego nie powiedział, to tym gorzej – to wiedziałby, że projekt zlecił i odebrał kto? Pan minister Polaczek. Ale my twierdzimy w oparciu o opinie ekspertów, że projekt jest wykonalny, i liczę, że wykonawca dokończy zadanie zgodnie z wytycznymi Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego i nie będzie przedłużał czasu na realizację tego zadania. Ma czas do lipca 2013 r.

Kolejny zarzut, który tutaj padał, jest wyjątkowo nierzetelny. Tabloidy, celebryci i w tym pochodzie politycy opozycji. O co chodzi? O fotoradary. Również dzisiaj zabierają głos ci, którzy byli na tyle nieprzyzwoici, nazwę to delikatnie, że na drodze zasłaniają się immunitetem – prawda, panie pośle Szmit, prawda...

(*Głos z sali: A wy limuzynami.*)

...czy ci, którzy...

(*Posel Anna Paluch: Przyganiał kocioł garnkowi...*)

...świadomie nie chodzą na pocztę, żeby odebrać wezwanie do zapłacenia mandatu, panie pośle Palikot.

(*Głos z sali: Poucza pan...*)

Ale żeby sprawę uporządkować, pierwszy fakt. 9 kwietnia 2005 r., rząd SLD. Przyjęto program na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego Gambit 2005–2013 i w celu drugim przyjęto kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, w domyśle również poprzez walkę z prędkością. To pierwszy fakt. (*Gwar na sali*)

Nie, w dokumentach.

Drugi fakt. W 2006 r. rząd PiS, wówczas jeszcze z Solidarną Polską w środku, i minister Polaczek zapisuje 54 mln euro na budowę systemu fotoradarowego w Polsce. Teraz mam do tych bohaterów walki z fotoradarami pytanie, mam zagadkę. Kto to powiedział: bezpieczeństwo albo śmierć. Trzeciej możliwości nie ma. Będę bezkompromisowo walczyć o życie i zdrowie na polskich drogach. I miał rację. Mówił dalej: mamy cel nadrzędny, jakim jest ochrona ludzkiego życia, który uświęcać będzie zastosowane środki. Nawet fotoradary chciał uświęcać. To chyba podpowiedź jest oczywista, kto tak powiedział.

(*Głos z sali: Ziobro.*)

To jeszcze trzecie zadanie. Kto jeszcze to powiedział, kto zapowiedział, że na drodze krajowej nr 8 od Kudowy-Zdroju aż do Budziska, ok. 700 km, postawi 100 fotoradarów? 700 km – 100 fotoradarów. Co 7 km fotoradar. Minister transportu w rządzie Jarosława Kaczyńskiego, minister Jerzy Polaczek. A przypomnijcie sobie państwo, jak wówczas wyglądała sieć drogową. Polaczek miał taką zasadę, że nie budował dróg, tylko chciał stawiać fotoradary. My tę logikę złamaliśmy, odwróciliśmy kolejność.

Trzeci fakt. 8 października 2010 r. z inicjatywy poselskiej przyjęto nowelizację Prawa o ruchu drogowym, która przekazuje system fotoradarowy z Policji do głównego inspektora transportu drogowego, czyli pod nadzór ministra transportu. Kto prowadził ustawę? Poseł PiS, pan poseł Krzysztof Tchórzewski. Sprawdźmy, jak głosowała Wysoka Izba. Jarosław Kaczyński za ustawą fotoradarową, Mariusz Błaszczak za, Joachim Brudziński za, pani poseł Beata Kempa – dzisiaj Solidarna Polska – za, pan Arkadiusz Mularczyk – dzisiaj Solidarna Polska – za. (*Gwar na sali*)

(*Głos z sali: Wstyd.*)

(*Głos z sali: Wszystkich pan przeczyta?*)

Pan poseł Dera – nie wiem, Solidarna Polska czy PiS, bo ja już teraz nie pamiętam, w każdym razie za. (*Gwar na sali*) Nawet Antonii Macierewicz był za.

(*Głos z sali: Ale on się pomylił.*)

Całe SLD za. (*Gwar na sali*) Janusz Palikot był zajęty budowaniem ruchu swojego imienia i nazwiska i nie brał udziału w głosowaniu, ale dwóch posłów Ruchu Palikota było wówczas w Sejmie. Pan Łukasz Gibała za, pan poseł Kopyciński za.

(*Głos z sali: Omamiliście ich.*)

Nie wykluczam.

(*Głos z sali: Ale to jest szczyt manipulacji, proszę zapisać: szczyt manipulacji.*)

Cieszę się, że w Sejmie jest inicjatywa poselska, pod którą podpisałem się również jako minister transportu, aby uchylić immunitety tym, którzy unikają płacenia mandatów na drogach za wykroczenia drogowe. Najwyższy czas i liczę, że Wysoka Izba, niezależnie od barw partyjnych, wyzbędzie się tego wstydu, bo tak jak zapowiedziałem, tak robię. Główny inspektor transportu drogowego wysyła mandaty do prokuratora generalnego, a potem do marszałka Sejmu z wnioskiem o uchylenie immunitetu, jeżeli są na tyle bezczelni, że nie chcą płacić mandatu za wykroczenie potwierdzone przez fotoradar. (*Oklaski*)

Od początku swojej kadencji, bo to się często pojawia, mówiłem o bezpieczeństwie na drodze, że jest to jeden z moich kluczowych projektów. Zadanie to postawił mi zresztą premier, powierzając mi urząd ministra transportu. Bezpieczeństwo ruchu drogowego: po raz pierwszy przygotowaliśmy całościowy, kompleksowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego, po raz pierwszy w oparciu o znaną i szanowaną w całym świecie eksperckim zasadę cztery razy „e”: engineering, czyli po polsku inżynieria, enforcement, czyli nadzór, emergency, czyli ratownictwo, i czwarte „e” – edukacja. Po raz pierwszy w tych czterech obszarach prowadzimy zintegrowane działania, żeby poprawić bezpieczeństwo na polskich drogach. W inżynierii budujemy drogi, remontujemy i przebudowujemy ronda, lewoskręty, stosujemy nowe technologie, żeby było bezpiecznie. W ramach nadzoru fragmentem jest właśnie system fotoradarowy i konsekwentnie, twardo będziemy egzekwowali prawo również w tym obszarze, nawet jeśli dotyczy to posłów PiS.

Ratownictwo to w ciągu ostatnich 5 lat nowe helikoptery dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, nowe lądowiska przy drogach, lepszy sprzęt ratowniczy i edukacja, nowe kampanie społeczne, które również w bardzo niedługim czasie wystartują, promujące pozytywne postawy.

Warto w tym miejscu, kiedy mówimy o bezpieczeństwie ruchu drogowego, uświadomić sobie jedną bardzo smutną rzecz, i to już naprawdę nie jest ani ping-pong polityczny, ani przeciąganie liny w którąkolwiek stronę. Wszyscy, jak tutaj siedzimy, uchwalając polskie prawo, uchwalając również ustawę o automatycznym nadzorze nad ruchem, i dobrze, jesteśmy odpowiedzialni za walkę o mniejszą liczbę ofiar na drogach; przed chwilą mówił o tym premier. Ale uświadomcie sobie państwo jedną bardzo bolesną prawdę. W roku 2012, w którym była rekordowo niska liczba zabitych na drogach, jeden wypadek zdarzał się co 14 minut, jedna osoba ranna w takim wypadku – co 11 minut, a jedna ofiara śmiertelna – co 2 godziny. Śmierć na polskich drogach zbiera zbyt duże żniwo i nie jest to ani powód do żartów, ani powód do uprawiania politycznej propagandy. Liczę na to, że niezależnie od strony sali sejmowej przyjdzie otrzeźwienie i akurat w tej sprawie, gdy chodzi o ludzkie życie, nie będziemy uprawiali taniej propagandy. (*Oklaski*)

(*Posel Anna Paluch: Co pan powie? Wy i nieuprawianie taniej propagandy. Żarty pan sobie robi.*)

Jeśli chodzi o porządkowanie spraw, bo bardzo często w ramach konsultacji społecznych w sprawie fotoradarów, programu bezpieczeństwa ruchu drogowego pojawiały się te zarzuty, to niedawno podpisałem, co zresztą obiecywałem, rozporządzenie, które pozwala na weryfikację zasadności stawiania gminnych fotoradarów. Te, za które odpowiedzialny jest minister transportu, to są fotoradary stawiane przez generalnego inspektora transportu drogowego, ale są też fotoradary gminne i o tym państwo doskonale wiecie. Wiem, że trzeba zasadność ich stawiania zweryfikować, dlatego przygotowałem stosowne narzędzie prawne, podpisałem i audyt zasadności stawiania fotoradarów przez gminy właśnie rusza.

Po raz pierwszy zarządziliśmy również audyt oznakowania na wszystkich drogach krajowych, w zasadzie na wszystkich drogach, bo na drogach krajowych prowadzi to generalna dyrekcja, a na drogach woje-

wódkich, powiatowych i gminnych – Policja. Dziękuję im za tę ciężką pracę. Wprowadziliśmy nowe reguły oznakowania drogowego.

(Poseł Jerzy Materna: Kiedy?)

Po raz pierwszy stworzyliśmy narzędzie internetowe, za pomocą którego ludzie mogą się wypowiedzieć na temat programu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ludzie mogą powiedzieć, że ich zdaniem fotoradar jest źle postawiony albo też, a jest tego naprawdę bardzo, bardzo dużo...

(Poseł Marek Matuszewski: Każdy?)

Każdy, panie pośle. Także pan, gdy pan wklepie, wystuka na klawiaturze www.ocenoprogrambrd.pl, może napisać prośbę o ustawienie fotoradaru pod szkołą pana dziecka czy pod pańskim domem. Takich zgłoszeń jest coraz więcej.

I ostatnia rzecz, ostatnia w tej sprawie, bo często tu o tym mówicie. Mówicie, że chodzi o kasę do budżetu. Zamknęliśmy temat wspólnie z ministrem finansów, wszystkie środki z mandatów nałożonych w związku z fotoradarami trafią do Krajowego Funduszu Drogowego, z którego budujemy drogi i przeznaczamy środki na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Sprawa jest w Sejmie, w Komisji Infrastruktury, za co również dziękuję Komisji Infrastruktury. Po fotoradarach... Tu niejako ucinam, żeby zamknąć temat. Nie ma tu żadnego kuglarstwa, nie ma tu tego, co zarzucał poseł wnioskodawca – były to wyjątkowo nieprzystojne zarzuty – że ktoś kogoś chce oszukać. Bzdury. Trzeba czytać ze zrozumieniem, panie pośle.

(Głos z sali: Bzdury to ty gadasz.)

Wiedziałem, że moment, w którym znowu trzeba się będzie skonfrontować, przyjdzie, kiedy zobaczyłem uśmiechniętą twarz pana posła Ziobry, 50 m stąd, w sali konferencji prasowych, kiedy – zresztą jak zawsze w czasie obrad Parlamentu Europejskiego – organizował tu konferencję prasową i modlił się o to, żeby Komisja Europejska nie odblokowała nam środków na budowę dróg. Warto by było przy okazji zapytać pana posła Ziobrę, co on zrobił...

(Poseł Andrzej Dera: Czemu kłamiesz?) (Gwar na sali, dzwonek)

...w tej sprawie, żeby pomóc odblokować te środki w Komisji Europejskiej, bo z tego, co pamiętam, pan poseł Ziobro szedł do wyborów z hasłem „więcej dla Polski”. Jak na razie świetnie mu idzie z tym „więcej”, ale dla siebie, dla Polski średnio.

(Poseł Andrzej Dera: To jest właśnie bezczelność.)

Komisja Europejska rekordowo szybko odblokowała nam środki na budowę dróg, uznała, że wyjaśnienia złożone przez polski rząd są wystarczające.

(Głos z sali: To sukces!)

Inaczej niż polska opozycja. Komisja Europejska uznała je za wystarczające. Nie chcieliście słuchać, kiedy mówiliśmy o tym z tej mównicy z minister

Bieńkowską, kiedy składaliśmy Wysokiej Izbie wyjaśnienia w sprawie zablokowanych środków, nie chcieliście słuchać, kiedy mówiłem o tym na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, w końcu nie słuchaliście tego, co mówiliśmy wspólnie z komisarzem Hahnem w Brukseli.

(Głos z sali: Ale zablokowano...)

W zasadzie na śmieszność zakrawa to, kiedy jeden z posłów z PiS mówi tak: Bardzo dobrze się stało, że Komisja Europejska odblokowała pieniądze na drogi, ale nie traktujmy tego w kategoriach sukcesu ministra Nowaka, tylko po prostu klęski. *(Wesołość na sali)* Ta logika jest rzeczywiście, mówiąc waszym dawnym językiem, porażająca.

(Głos z sali: Sukces byłby wtedy, gdyby nie zablokowała.)

Leszek Miller powiedział tak: Przecież nie chodzi o to, że fundusze zostały odblokowane, tylko o to, że w ogóle zostały zablokowane.

Panie premierze, zbyt długo pana znamy, żeby nie wiedzieć, że sam w duchu pan się śmiał z tych słów, które pan wypowiadał. Swoją drogą, i to akurat bez fałszu, dziękuję panu premierowi Millerowi za to, że wycofał swój podpis spod wniosku o wotum nieufności, prawdopodobnie wtedy, kiedy przeczytał uzasadnienie albo kiedy dowiedział się, że jednak została zdjęta blokada środków unijnych na nasze drogi. Pozostaje tylko męska decyzja, panie premierze, jak jutro głosować, ale to już zostawiam sumieniu.

Wiem też, że jeden z posłów Ruchu Palikota zbuntował się przeciwko temu politycznemu i nieuczciwemu wnioskowi i nie podpisał się pod nim, pan poseł Bodio *(Oklaski)*, któremu serdecznie dziękuję za tę deklarację, za niepodpisanie się pod tym wnioskiem. Widać, że jeszcze można być opozycją i podejmować merytoryczną dyskusję. On jest przynajmniej członkiem Komisji Infrastruktury w odróżnieniu od wnioskodawcy.

(Głos z sali: Kto?)

Mówicie: mieszkalnictwo – fiasko, w budownictwie – fiasko. To zobaczymy jeszcze jeden obrazek z przeszłości, budownictwo socjalne, które powinno być tak bliskie lewicy: SLD – 21 mln zł w 2005 r., PiS – 63 mln zł w 2007 r., Platforma – PSL – 120 mln zł w 2012 r. na samo budownictwo socjalne. *(Oklaski)*
(Głos z sali: Unijne pieniądze.)

A teraz zła informacja dla tych kapłanów modlących się o klęskę, o niepowodzenie.

(Poseł Edward Siarka: Za dużo tej religii.)

Tak, żebyście zrozumieli: płakaliście, że kończy się program „Rodzina na swoim”, a tutaj fiasko, premier w drugim exposé ogłosił przygotowywanie programu „Mieszkanie dla młodych”, nowego programu mieszkaniowego skierowanego do młodych rodzin i singli do 35. roku życia.

(Głos z sali: Kiedy?)

I dwie zasadnicze nowości, które są też dowodem takiej skutecznej i przemyślanej polityki prorodzinnej w odniesieniu do młodych małżeństw *(Dzwonek)*, młodych Polaków.

(Poseł Anna Paluch: Proszę nie pleść, tylko mówić o przyszłości.)

Po pierwsze, co do kredytu będzie jednorazowa pomoc na wejściu, co bardzo wyraźnie poprawi zdolność kredytową.

(Głos z sali: Kiedy?)

Po drugie, ta pomoc wynosi na wejściu 10% wartości kredytu. Jeżeli rodzina ma jedno dziecko lub więcej, to jest plus 5%, czyli w sumie 15%.

(Poseł Anna Paluch: Od kiedy?)

Rozumiem, że was to boli...

(Poseł Anna Paluch: Od kiedy, panie ministrze? Proszę nie kłamać.)

...bo nie potraficie sobie tego... *(Poruszenie na sali)*

Proszę bardzo, panie marszałku, chętnie udostępnię miejsce pani poseł, bo nie dają rady.

(Poseł Anna Paluch: To proszę nie kłamać.)

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Pani poseł też nie da rady. Bardzo proszę kontynuować.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Jeżeli rodzina nie ma dzieci, dostaje 10% wartości kredytu. Jeśli je ma – jedno dziecko lub więcej – dostaje jeszcze 5%, czyli to jest już 15% wartości kredytu. I jeśli w ciągu 5 lat w tym mieszkaniu pojawi się trzecie lub następne dziecko, to dostanie jeszcze 5%, czyli w sumie daliśmy bardzo istotny impuls ekonomiczny dla młodych polskich rodzin, żeby chciały mieć dzieci, bo to też jest dzisiaj wielkim problemem, nie tylko jeśli chodzi o budownictwo mieszkaniowe, ale w ogóle jest to problem demograficzny naszego kraju.

(Poseł Anna Paluch: Kiedy to będzie?)

Tak jak premier zapowiedział...

(Głos z sali: Kiedy?)

...program ruszy 1 stycznia 2014 r. *(Oklaski, gwar na sali)*

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Nikt nie jest idealny. Nie popełnia błędów tylko ten, kto nic nie robi.

(Poseł Anna Paluch: To jak to się dzieje, że pan je popełnia?)

Staramy się na tyle, na ile potrafimy, ciężko pracując, wspólnie z moimi współpracownikami realizować program „Polska w budowie”. Wiem, że opozycji się to nie podoba, bo ich dokonania w tym zakresie pokazałem tutaj bezlitośnie, przyznając. Popelniamy błędy, ale je też naprawiamy, tak jak w przypadku zaświadczeń ADR. Po latach nieudolności infrastrukturalnej, nie bez kłopotów, z problemami tak jak w życiu, jak w życiu każdego z nas, ale krok po kroku budujemy drogi, budujemy linie kolejowe, kupujemy nowe pociągi, remontujemy stare dworce...

(Głos z sali: I nie płacimy.)

...i za wszystko rzetelnie płacimy...

(Głos z sali: Nie płacicie.)

...żeby ludziom z roku na roku coraz lepiej w Polsce się żyło.

Wiem, że to jest bardzo niewygodna prawda dla opozycji, ale nie możecie zupełnie zamykać oczu na tak elementarne fakty, które tutaj przedstawiłem. Nie trzeba lubić Platformy, nie trzeba lubić Nowaka, ale nie zamykajcie oczu i uszu na podstawowe fakty. I przynajmniej tam, gdzie się Polsce coś udaje, jak w sprawie Euro, w przypadku dociągnięcia A2 do Warszawy, domykania kolejnych ciągów dróg w Polsce *(Gwar na sali)*, remontów dworców itd., trzymajcie kciuki – nie za rząd, ale za Polskę, powtarzam: za Polskę. *(Oklaski)*

(Poseł Anna Paluch: Kiedy dworzec kolejowy w Krakowie przestanie być pustynią?)

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! By realizować te piekielnie trudne zadania związane z tą wielką budową w naszym kraju, która trwa, potrzeba wsparcia Sejmu, większości sejmowej, o co proszę, rządu i jego szefa, za co dziękuję, krytyki mediów, czasami bolesnej i bezlitosnej, ale potrzebnej...

(Poseł Anna Paluch: Jak autostrady jednorazowe.)

(Głos z sali: Tak, autostrady jednorazowo przejezdne.)

...i przede wszystkim wsparcia ludzi, za co serdecznie dziękuję.

Mamy wizję, wiemy, co chcemy robić, wiemy, jak trzeba to robić – oszczędnie i mądrze – z punktu widzenia interesu podatnika, dlatego chcę to robić dalej. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

(Poseł Anna Paluch: Pustosłowie.)

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Dziękuję panu ministrowi.

Przypominam, że zgodnie z art. 116 ust. 1a Regulaminu Sejmu RP po wyczerpaniu listy mówców głos może zabrać tylko prezes Rady Ministrów oraz minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Nie są dopuszczalne pytania jako odrębny element debaty.

(Poseł Patryk Jaki: Mogę zabrać głos?)

Bardzo proszę, 2 minuty, w trybie sprostowania.

Poseł Patryk Jaki:

Króciutko, dziękuję.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Kilka rzeczy. Rozumiem, że pan minister uważa, że na kolei generalnie jest nieźle, a jeśli coś jest źle, to winne są samorządy – to rewelacyjna teza – ale przyjrzyjmy się chwilę tym danym, które pan minister przedstawił. Otóż pan minister powiedział, że poprzednie rządy przeznaczyły na kolej 8 mld zł, tak? A pański rząd, rząd Platformy Obywatelskiej – 26 mld zł. Podzielmy teraz te 8 mld przez 1,5 roku rządzenia, niech będzie. Ile wychodzi? Sześć. 26 mld podzielić przez 6 lat rządzenia, ile wychodzi? 4,3. Gratulacje, rewelacyjna matematyka, panie ministrze. Ponadto, panie ministrze, porównywał pan wszystko, ale szkoda, że nie porównał pan pensji dyrektorów PKP. Gwarantuję panu, że tutaj liczby byłyby drastycznie inne.

Chwali się pan ponadto, panie ministrze, nowymi dyrektorami w PKP. A i owszem, to jest pana wielki sukces, zatrudnił pan 80 nowych dyrektorów i sami pracownicy PKP przyznają, że nigdy w życiu nie widzieli tylu dyrektorów i nie wiedzą, od czego oni są. Wymyślacie im specjalne nazwy. Przytoczę kilka z nich: dyrektor do spraw projektu ochrony przed hałasem, dyrektor do spraw projektu zarządzania komunikacją wewnętrzną, dyrektor do spraw projektu koordynacji procesu wymiany, dyrektor do spraw platformy analitycznej, dyrektor do spraw wdrażania obiegu, dyrektor do spraw archiwizacji dokumentów, dyrektor do spraw projektu hurtowni danych, dyrektor do spraw systemu zasilania, dyrektor do spraw pozyskiwania. Takich dyrektorów zatrudnił pan 80, zresztą z Gdańska, z pana okolic. Widać, dużo miał pan kolegów w klasie, być może. *(Wesołość na sali)*

(Głos z sali: Dyrektor do spraw Platformy.)

W każdym razie jeżeli pan uważa to za swój sukces, to naprawdę gratuluję. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Głos ma pan poseł Stanisław Żmijan, Platforma Obywatelska.

Poseł Stanisław Żmijan:

Dziękuję.

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Na początek taka ogólna refleksja. Po wystąpieniu pana posła Jakiego w imieniu wnioskodawców w tej Wysokiej Izbie powiało smutkiem.

(Poseł Jerzy Materna: Jest sukces.)

Oto jeden z najmłodszych parlamentarzystów, najdelikatniej rzecz ujmując, bardzo oszczędnie gospodaruje prawdą. Używając faktów medialnych, a nie wiedzy merytorycznej, stawia tezy, które nijak mają się do rzeczywistości. Pewnie przejdzie pan, panie pośle, do historii polskiego parlamentaryzmu, ale tej niechlubnej. Jednak do rzeczy.

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Panie i Panowie Posłowie! Wniosek o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej pana Sławomira Nowaka...

(Poseł Jerzy Materna: Najlepszego.)

...w ocenie mojego klubu, Klubu Parlamentarnego Platformy Obywatelskiej, w imieniu którego przedstawiam stanowisko, jest bezzasadny, ma charakter czysto polityczny. Sygnowany jest przez posłów, którzy nigdy nie pracowali w sejmowej Komisji Infrastruktury albo nielicznych, którzy pracowali bardzo krótko.

(Głos z sali: Wszystkie wnioski mają taki charakter.)

(Poseł Jerzy Materna: A minister był kiedyś w komisji?)

Tak.

Stawiane zarzuty, w szczególności uzasadnienia do tych zarzutów, są w większości absurdalne, nieoparte merytoryczną wiedzą, rozmiijające się z faktami. Wszystko wskazuje na to, że w najbliższym czasie w tutejszej Izbie będzie miał miejsce festiwal kolejnych wniosków o wyrażenie wotum nieufności wobec ministrów rządu PO-PSL. Pytanie tylko, kto będzie następny w tej kolejce po totalnej porażce wniosku klubu Prawa i Sprawiedliwości o wyrażenie konstruktywnego wotum nieufności wobec całego rządu PO-PSL.

(Poseł Jerzy Materna: Najwyższy czas.)

Kontestowanie i negowanie wszystkiego, nawet oczywistych sukcesów, jest niczym innym jak próbą obniżania zaufania społecznego do poszczególnych ministrów koalicyjnego rządu i rozpaczliwego wymuszenia zmiany po sześciu kolejnych wygranych przez nas wyborach.

Panie i Panowie Posłowie! Pan poseł Patryk Jaki w imieniu wnioskodawców rozpoczął od zarzutów dotyczących szeroko rozumianej infrastruktury transportowej, w pierwszej kolejności dotyczących dróg, ignorując zupełnie fakty. Zarzucił opóźnienia w realizacji „Programu budowy dróg krajowych w latach 2007–2013”, a fakty były następujące.

Panie pośle, bardzo proszę, niech pan się wsłucha.

To rząd Platformy i PSL, powstały po zwycięskich wyborach w 2007 r., urealnił tenże program drogowy przyjęty przez rząd PiS, Samoobrony i Ligi Polskich Rodzin, dostosowując zakres rzeczowy do wielkości środków finansowych, z uwzględnieniem środków z budżetu krajowego i unijnego, bowiem resort infrastruktury kierowany przez ministra Jerzego Polaczka do kwoty limitu finansowego 121 mld przypisał zakres rzeczowy, przepraszam, z sufitu. Z obiektywnych więc przesłanek powstała lista podstawowa inwestycji drogowych i lista rezerwowa. Minister Cezary Grabarczyk z marszu przystąpił do realizacji tego programu. Ale żeby tak się stało, trzeba było usunąć bariery w zakresie przygotowania inwestycji.

Rząd PiS zamiast przygotowywać stosowne regulacje prawne, wolał, tak jak w przypadku inwestycji drogowych w dolinie Rospudy, doprowadzić nawet do referendum, ponieść dodatkowe koszty i stracić także bardzo cenny czas. Natomiast Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w tym czasie zamiast realizować zadania inwestycyjne, odnawiała nawierzchnię na istniejących drogach krajowych, osiągając, owszem, niezłe wyniki – blisko 10% istniejącej sieci dróg krajowych rocznie. Niestety nie modernizowała tej sieci, tak aby dostosować konstrukcję dróg do przenoszenia obciążeń pojazdów 11,5 t na oś, do czego zobowiązaliśmy się, wchodząc do Unii Europejskiej. Niedostosowanie sieci do tych parametrów było obłożone poważnymi sankcjami finansowymi. Dopiero nasza szybka ofensywa legislacyjna polegająca na nowelizacji ustaw: o ochronie środowiska, o ochronie przyrody – chodziło o domknięcie kwestii obszarów Natura 2000 – o zamówieniach publicznych, o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji na drogach publicznych, a w szczególności przygotowanie nowej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko usunęła bariery w zakresie przygotowywania inwestycji. To w tym momencie tak naprawdę Polska stała się wielkim placem budowy. To od tego momentu zaczęliśmy budować autostrady i drogi szybkiego ruchu, skutecznie absorbując środki unijne. Minister Sławomir Nowak bardzo konsekwentnie kontynuuje realizację tego programu. Jeszcze w bieżącym roku zostaną rozpisane 54 przetargi na kwotę 32 mld zł. Mówił o tym przed chwilą osobiście.

Pan poseł Jaki i posłowie wnioskodawcy nie pamiętają, że na przesunięcie terminu realizacji inwestycji miała wpływ dwukrotna powódź w 2009 r., powodująca poważne szkody na budowach, w szczególności w asortymencie robót ziemnych. Zniszczenia skutkowały przesunięciem terminów nawet o 9 miesięcy. Tej sprawie poświęcone było specjalne posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Gdyby posłowie w nim uczestniczyli, zapewne o tym by wiedzieli.

Po raz kolejny podnoszona jest kwestia nadzoru nad jakością wykonywanych inwestycji, i to w jakim kontekście, Wysoka Izbo? Otóż w kontekście umocowania prawnego generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad pana Lecha Witeckiego jako pełniącego obowiązki.

Panie pośle Mularczyk, zwracam się do pana jako prawnika, a także tego, który sygnował wniosek o wyrażenie wotum nieufności, przecież to nie rodzaj umowy o pracę, lecz odpowiedzialność wynikająca z zakresu czynności determinuje skuteczność nadzoru nad kierowaną jednostką, w tym nad jakością realizowanych zadań inwestycyjnych. Ale okazja do niewybrednego ataku na ministra Nowaka jest. Jednakże nie jest to osobniony przypadek. Pozwolę sobie przypomnieć...

(Poseł Anna Paluch: Odosobniony.)

Odosobniony przypadek. Dziękuję, pani poseł.

Pozwolę sobie przypomnieć, z jak dużą dozą ekspresji pani kolega, pani poseł, pan poseł Andrzej Adamczyk wręczył w tej sali próbkę gruntu premierowi Donaldowi Tuskowi, gruntu wbudowywanego w

nasypy na autostradzie A-4, jednocześnie donosząc do prokuratury o podejrzeniu popełnienia przestępstwa. Postępowanie wyjaśniające prokuratury ostatecznie wykazało, jak bardzo się mylił. Taka jest wiarygodność stawianych przez wnioskodawców zarzutów.

Rozmija się z prawdą zarzut o braku strategii dla polskiej kolei. Mówił bardzo szczegółowo o tym pan minister Nowak. Rzecz w tym, warto o tym także przypomnieć, że strategia dla kolei powinna być realizowana od 2001 r., po wejściu w życie ustawy o restrukturyzacji i komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, a fakty są takie, że po prostu realizowana nie była. Kiedy obejmowaliśmy władzę po rządach PiS-u PKP były zadłużone na kwotę ponad 6 mld zł.

(Głos z sali: A teraz jest?)

Strategia dla PKP jest priorytetem dla ministra Sławomira Nowaka zarówno w kontekście realizacji inwestycji do 2015 r. i wykorzystania środków unijnych na ten cel, jak i dalszej restrukturyzacji i odciążania PKP. Dzisiaj jest to jeszcze około 4 mld zł.

Zamiast czynić zarzuty, należy docenić osobiste zaangażowanie ministra Nowaka (*Dzwonek*) na rzecz likwidacji zatorów płatniczych między wykonawcami i podwykonawcami. W oparciu o ustawę o spłacie niektórych niezaspokojonych należności Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wypłaciła już ponad 100 mln zł podwykonawcom i dostawcom towarów i usług.

Pominę sprawę fotoradarów, ponieważ pan minister omówił to w szczegółach, ale przypominam, że wskaźniki w tym zakresie, wskaźniki odzwierciedlające stan bezpieczeństwa na polskich drogach, są najgorsze w Europie. Mamy jeszcze około 4 tys. zabitych, dziesięć razy tyle rannych, a straty ekonomiczne szacuje na od 2,5 do 3% PKB.

(Posel Anna Paluch: Proszę, jak można zdanie zmienić.)

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Proszę kończyć.

Posel Stanisław Żmijan:

Na zakończenie zwracam się do posłów wnioskodawców. Zaniechajcie destrukcji, porzućcie podziały, porzućcie propagandę kłęski. Zachęcam do współpracy. Infrastruktura nie miała i nie ma barwy politycznej. Dotychczasowe dokonania jednoznacznie wskazują, że w Polsce może być normalnie...

(Posel Anna Paluch: Ale nie za waszych rządów.)

...że infrastruktura transportu może być na miarę oczekiwań Polaków, że możemy mieć autostrady, że możemy mieć drogi szybkiego ruchu.

(Głos z sali: Nie przy was.)

Gdyby jednak moja propozycja trafiła w próżnię, to proszę, dajcie szansę nam, a przede wszystkim ministrowi Nowakowi i po prostu nie przeszkadzajcie.

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Wobec przedstawionych przeze mnie argumentów jak w soczewce tu widać, że absurdalność wniosku Solidarnej Polski jest oczywista. Składam więc wniosek o odrzucenie wniosku o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej pana Sławomira Nowaka. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Dziękuję.

Głos ma pan poseł Krzysztof Tchórzewski, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Krzysztof Tchórzewski:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Pan minister Sławomir Nowak, podobnie jak jego szef premier Donald Tusk, próbuje być sprawnym, ale jedynie w marketingu politycznym. Jednak coraz częściej te zagrywki są rozpoznawane przez Polaków. To już szósty rok, a nie drugi, waszych rządów. Niewiarygodne jest zwalanie sześciolletniej nieudolności na poprzedników. Dostaliście olbrzymią okazję, by dużymi środkami Unii Europejskiej dźwignąć Polskę. Jeśli możliwych do wykonania planów nie realizujecie, to jest to już poważny problem.

W rządzie Platformy i PSL według badań opinii publicznej pan minister Nowak znajduje się w grupie najgorszych ministrów. *(Oklaski)* Jest źle oceniany nie tylko przez polityków opozycyjnych, ale i przez ogół Polaków. Na wielu konferencjach prasowych wspólnie z posłem Andrzejem Adamczykiem przedstawialiśmy szczegółowo zarzuty Prawa i Sprawiedliwości wobec ministra. Niestety większość z nich nie została przekazana opinii publicznej. Takie są już mankamenty coraz słabszej demokracji w Polsce. Ze względu na krótki czas dany na oświadczenia klubowe przez panią marszałek przypominę tylko kilka z tych zarzutów. Odniosę się do ogłoszonych na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury przed rokiem, 1 marca 2012 r., obietnic i celów, które przedstawił pan minister Nowak.

Korzystam z pańskich wypowiedzi, panie ministrze: Cele, które sobie postawiłem na 100 dni w tym krótkim horyzoncie, to uniknięcie chaosu na dworcach, zasadniczy cel to wdrożenie nowego rozkładu, przygotowanie do zimy itd.

Można postawić tezę i pytanie o to, czy rzeczywiście w XXI w. osobistym celem i wyzwaniem strategicznym szefa tak ważnego resortu jest wdrażanie nowego rozkładu na kolei i przygotowanie do walki z zimą. Jednak i to nie wyszło. To, co się stało na Śląsku...

(Głos z sali: I jeszcze pan...)

...bezprecedensowy chaos i totalny paraliż ruchu kolejowego, duże straty przedsiębiorstw z tytułu nieobecności i spóźnień pracowników w dojeździe do pracy, odwołane pociągi, zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów i życia pasażerów, bo zatrudnieni maszyniści nie byli często zapoznani wcześniej, zgodnie z przepisami, z trasami, którymi mają prowadzić pociągi. A pan minister Nowak, cóż, udawał w wywiadach telewizyjnych, że nie jest to jego sprawa, nieprawdy głosił z uśmiechem na twarzy. Tymczasem, ze względu na duży wpływ na gospodarkę i funkcjonowanie społeczeństwa, jest to działalność regulowana przez ministerstwo i rząd, który przygotowuje i wdraża przepisy regulujące tę sferę naszego życia gospodarczego, i to z częścią samorządową włącznie, i nadzoruje ich realizację. Tak to jest, panie ministrze. Czy to nie w pana pionie funkcjonuje Urząd Transportu Kolejowego, regulator ruchu kolejowego i dopuszczający pociągi do eksploatacji? W pana pionie. A pan udawał, że Śląsk to nie pańska sprawa. W takim razie czy prawdą jest, że prawdopodobnie prezes UTK został zmuszony różnymi naciskami do rozszerzenia licencji Kolejom Śląskim, mimo że ta spółka nie przedstawiła wystarczających gwarancji, że jest przygotowana do zrealizowania zakładanego rozkładu jazdy, i nie była, bo nie zrealizowała?

I dalej, inne sprawy: To wszystko jest w toku, na bieżąco wszystkie spółki kolejowe, generalna dyrekcja itd. dobrze współpracują, i to wszystko odnośnie do przygotowań turnieju Euro.

Jak to było z Euro, to było widać gołym okiem. Niedokończone autostrady, basen narodowy za 2 mld zł, wstrzymane inwestycje kolejowe poprzez niedorzeczne wystąpienie do Komisji Europejskiej o przesunięcie 1,2 mld euro środków Unii Europejskiej z kolei na drogi. Od początku było to realnie niemożliwe do uzyskania, ponieważ Komisja Europejska oczekuje od państw członkowskich relacji wydatkowania środków ogółem w stosunku 60% na drogi, 40% na kolej. Tymczasem już z trudem zatwierdzona została przez Komisję Europejską relacja 25% na koleje, 75% na drogi. Dlatego zgoda Komisji Europejskiej na dalsze zmniejszanie do poniżej 20% środków na koleje była niemożliwa. Pan minister robił wrażenie przez cały rok, że sprawa jest w toku, a przesunięcie jest prawie pewne. I co? Otóż przed świętami, 29 marca, Siim Kallas, komisarz Unii Europejskiej do spraw transportu, mówi: nie, zgody nie ma. Polska może stracić w związku z tym tak bardzo potrzebne pieniądze, 5–7 mld zł ze środków Unii Europejskiej, bo prawdopodobnie Polskie Linie Kolejowe w tak krótkim czasie nie będą w stanie ich wykorzystać. Ta jedna sprawa i buta z nią związana, którą demonstrował pan minister, kiedy dementował moje prawdziwe informacje sprzed prawie roku o tym, że Komisja Europejska przygotowuje odmowną decyzję, już dają wystarczającą podstawę do odwołania pana ministra. Bo miałem wcześniejsze informacje i ostrzegałem rząd, że nie będzie tej zgody.

(Posel Jerzy Materna: Może nie rozumie?)

Może pan minister rzeczywiście nie zrozumiał.

(Posel Anna Paluch: Co pod ładną czuprynką?)

I dalej cytaty z pana ministra: Dlatego podjąłem działania, po pierwsze, polegające na organizowaniu specjalnych odpraw weryfikacyjnych itd.

Troszeczkę wody.

(Posel Krzysztof Tchórzewski nalewa wody do szklanki)

(Głos z sali: Szkoda czasu.)

Szkoda, ale potrzeba.

No i co mamy? W efekcie mamy sytuację, w której padają setki firm budowlanych. Tysiący pracowników firm budowlanych dotyka bezrobocie. Pomimo przyjęcia specjalnej ustawy prawo, które miało pozwolić na wypłacenie zaległych pieniędzy budowlancom, którzy wcześniej powinni byli je otrzymać, jednak nie działa. Skala roszczeń zawartych w 768 wnioskach zgłoszonych przez podwykonawców opiewa na kwotę 339 mln zł. Należy tutaj też dodać, panie ministrze, że jednak według informacji, która została na piśmie przekazana europarlamentarzystom, część tych środków, o których pan mówił, że już są odblokowane, jest nadal zablokowana. I ta ustawa to nie jest jedyny bubel prawny, bo co do prolongaty ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, w oparciu o analizę BAS-u nie ma wątpliwości, że jeżeli na podstawie powyższej ustawy zostały wydane decyzje administracyjne, należy stwierdzić ich nieważność, a środki wydatkowane na cele związane z realizacją

ustawy zmieniającej powinny zostać uznane za wydane z naruszeniem zasad dyscypliny finansów publicznych. Czekamy zatem kolejny wstyd i ośmieszenie.

I dalej: „Jeśli chodzi o obszar dróg, celem ministerstwa jest dalsza rozbudowa infrastruktury” itd. i „co też szalenie istotne, »Narodowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego«”, o którym przed chwilą też pan minister mówił. I tu też w odniesieniu do pana wypowiedzi: to tylko teoria, panie ministrze, bo w praktyce pan minister zamiast skupić się na budowie dróg, zapragnął jednak łupić kierowców i zaplanował, ile i za ile wlepi im mandatów, aby załatać dziurę w państwowym budżecie, na kwotę 1,2 mld zł. Takie zadanie dostał pan do wykonania. Nie taki był i jest cel ustawy fotoradarowej, panie ministrze. Rzeczywiście prowadziłem tę ustawę i tu wszyscy, także cała opozycja, głosowali za tą ustawą. Ona właśnie miała zmienić mentalność Polaków, którzy traktują nieprzestrzeganie przepisów drogowych jak honorową sprawę nieprzestrzegania niedobrego prawa. To prawo jest przez Polaków traktowane jako prawo, którego wolno nie przestrzegać, nikt tego nie traktuje jako przewinienia. Myśmy w Komisji Infrastruktury chcieli to zmienić, wszyscy. Panie ministrze, te polowania winny być zakończone. Zgodnie z naszą intencją, intencją członków sejmowej komisji, czynne fotoradary miały być oznakowane i stać tylko w miejscach szczególnie niebezpiecznych wytypowanych przez specjalną komisję. Samochody z fotoradarami mogły się zatrzymywać też tylko w miejscach szczególnie niebezpiecznych i wystawiać tam przenośne znaki informacyjne. I co? Zepsuł pan cywilizowanie i poprawianie przestrzegania przez Polaków naszego prawa. Jeśli do tego dodamy wieloletnie już kłopoty z wdrażaniem bubała prawnego, jakim jest ustawa o kierujących pojazdami, udrękę i podwojenie kosztów osób starających się obecnie o prawo jazdy, z jednoczesnym brakiem kontroli resortu nad pytaniami egzaminacyjnymi, to czyż trzeba czegoś więcej do odwołania pana ministra? (*Dzwonek*)

Dodajmy jeszcze sprawę, jednak należy o tym wspomnieć, lotniska w Modlinie, bo to pan powiedział, że w obszarze transportu lotniczego jest to ważna rzecz. I co widać, jeśli chodzi o lotnictwo? W mediach głosi się, że to marszałek województwa jest winny, jeśli chodzi o lotnisko w Modlinie. Tymczasem to pan, panie ministrze, w imieniu rządu odpowiada za tę potężną kompromitację – prowadzenie budowy tego lotniska. Przecież rządowe instytucje dysponują tu prawie 65% udziałów, pańska instytucja ma 35% w tym przedsięwzięciu, a marszałek tylko 30%. Co pan robi od trzech miesięcy, żeby uporządkować sprawę tej wpadki? Nic.

Dlatego też, panie ministrze, klub Prawa i Sprawiedliwości poprze wniosek o udzielenie panu wotum nieufności. Dziękuję. (*Oklaski*)

Mam tu jeszcze wiele innych rzeczy, niestety czas nie pozwala, żeby o nich powiedzieć. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Dziękuję.

Głos ma pan poseł Witold Klepacz, Ruch Palikota.

Poseł Witold Klepacz:

Szanowny Panie Marszałku! Panie Premierze! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! Na początku chciałbym się odnieść do słów pana premiera, które dotyczą nieobecności posłów podczas tej debaty. Sprawdziłem: zostało zwołanych pięć posiedzeń komisji, o podkomisjach nie wspominając, a więc to nie sprawa niesubordynacji posłów, tylko organizacji pracy Sejmu.

Szanowni Państwo! Podobnie jak pan minister, będę mówił w wielu kwestiach bardzo przewrotnie. Podczas gdy poseł wnioskodawca i mój szanowny przedmówca nie zostawili suchej nitki na biednym ministrze Nowaku i kiedy zapewne po moim wystąpieniu również padnie tutaj niejedno gorzkie słowo na temat jego pracy, ja pragnę wyrazić swoją głęboką wdzięczność. Jestem wdzięczny, panu, panie ministrze, za to, że pańskie działania regularnie przypominają nam, dlaczego tak ważne jest odsunięcie Platformy od władzy. Jestem wdzięczny, gdyż pańskie poczynania pokazują prawdę o gabinecie Donalda Tuska, gabinecie nieobywatelskim. Jestem wdzięczny, bo wiem, że każda pańska kolejna wpadka i zła decyzja powoduje, że wyborcy uświadamiają sobie, iż czas na zmianę.

Dziękuję również panu premierowi za to, że myśli o rynku pracy w dobie gwałtownie rosnącego bezrobocia. Szkoda tylko, że troska ta ogranicza się do wyszukiwania posad dla politologów nieradzających sobie na rynku pracy. I szkoda, że jeden z nich musiał zostać ministrem transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Panie ministrze, może trzeba było jednak posłuchać sugestii swojego przełożonego i pomyśleć o przekwalifikowaniu się na spawacza. Przykład ministra Nowaka wyraźnie pokazuje, jak krótką ławkę ma Platforma, skoro nie znalazł się nikt kompetentny, żeby piastować jedno z najważniejszych stanowisk w rządzie, odpowiedzialne za wydawanie miliardów złotych.

Po prawie półtora roku piastowania przez pana tego ważnego stanowiska naprawdę jest za co dziękować. Zatem dziękuję, że przynajmniej za czasów pana urzędowania ludzie nie muszą wsiadać do pociągów przez okna, ale za to w efekcie wprowadzenia nowego rozkładu jazdy na najbardziej obleganych trasach stoją

nawet w pierwszej klasie. Z kolei w imieniu wszystkich mieszkańców konurbacji śląsko-dąbrowskiej dziękuję za połączenie kolejowe z lotniskiem w Pyrzowicach. Wybudowanie tego połączenia o znaczeniu strategicznym dla prawie 5 mln ludzi powinno być inwestycją centralną, a nadal pozostaje tylko mrzonką w sytuacji, gdy z kwoty 6,8 mld euro na inwestycje kolejowe do końca 2012 r. wykorzystano zaledwie 400 mln euro.

Trzeba panu również podziękować za to, że nie doszło do kolejnej tragedii kolejowej, mimo że, według relacji kolejarzy, pociągi na przykład z Gdyni wyjeżdżają na trasy bez hamulców. Dziękuję, że urzędy odpowiedzialne za kontrole stanu bezpieczeństwa na kolei bardzo dokładnie kontrolują wszystkie dokumenty, zupełnie nie weryfikując, czy zgadzają się ze stanem faktycznym. Po co wychylać nos z biura, skoro papier może wszystko przyjąć? Mój kolega klubowy poseł Jerzy Borkowski ośmielił się zapytać pana, dlaczego EuroCity „Chopin” nie zatrzymuje się w Zawierciu. Otrzymał skandaliczną i obraźliwą odpowiedź, że tam kradną. Z tego jasno wynika, że rząd czuje się dobrze, pan minister czuje się dobrze, a to społeczeństwo trzeba wymienić.

Jednak nie tylko kolejarze i podróżujący pociągami mają za co panu dziękować. Również przedstawiciele polskich firm budowlanych, gdyby byli obecni w tej sali, z całą pewnością wyraziliby swoją wdzięczność. Z całą pewnością podziękowaliby za ustawione przetargi, za udawane wsparcie dla masowo oszukiwanych podwykonawców. W imieniu wszystkich nieudolnych i niekompetentnych pracowników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dziękuję za specustawę, która służy im jako parasol ochronny, a miała być ratunkiem dla bankrutujących podwykonawców. Okazała się kołem ratunkowym dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, co zresztą podczas debaty przewidywaliśmy, że tak to się skończy.

Z kolei w imieniu zagranicznej konkurencji muszę podziękować za totalne rozłożenie polskich firm, za masowe bankructwa i zwolnienia w sektorze budownictwa. Dziękuję w imieniu firm z Hiszpanii, z Irlandii czy z Chin za to, że zarobiły grube miliony złotych, doprowadzając jednocześnie krajowych wykonawców i podwykonawców na skraj nędzy.

W pańskim imieniu, panie ministrze, dziękuję Angeli Merkel za to, że nie poskapiła grosza na budowę polskich autostrad. Trzeba powiedzieć otwarcie, że to nie rząd Platformy wybudował nasze autostrady, to Unia Europejska tego dokonała. PO musiała tylko i wyłącznie sprawnie wydać miliardy płynące szerokim strumieniem z Brukseli. Jak nieudolnie to zrobiono, wszyscy doskonale wiemy – najdrożej budowane autostrady, punkty poboru opłat, ekrany akustyczne w lasach i w polach. Czy to nie pachnie niegospodarnością, a nawet celowym działaniem, aby zarobili ci, którzy powinni?

A jaką ofertę mieszkaniową ma ministerstwo pod pana rządami dla ludzi młodych? Żadnej. Tysiące młodych ludzi dziękują panu za brak narodowego programu rozwoju budownictwa mieszkaniowego i likwidację dobrego programu „Rodzina na swoim”. Termin oczekiwania na własne mieszkanie wynosi nieskończoność. Można tu podziękować panu ministrowi za to, że uczy nowe pokolenia Polaków, na czym polega humor z filmów Barei, bo właśnie w taki groteskowy sposób realizowane są pod pana rządami inwestycje infrastrukturalne.

W imieniu wszystkich podróżujących dziękuję za paraliż na autostradach w czasie ostatnich świąt wielkanocnych. Na odcinku Kraków – Katowice można było poruszać się tylko jednym pasem z prędkością 60 km/h, oczywiście po zapłaceniu 18 zł. Dziękuję również, że dzięki limuzynie pana ministra pędzącej przez ulice śródmieścia Warszawy budżet państwa został wsparty kolejną wpłatą. Oczywiście, o ile została uregulowana, tak jak muszą to robić miliony Polaków prześladowanych przez sieć fotoradarów. Prześladowanych, ponieważ Inspekcja Transportu Drogowego pod pana kierownictwem ustawia fotoradary w miejscach, które gwarantują największe zyski, a nie poprawę bezpieczeństwa.

W imieniu Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina dziękuję za totalne niepowodzenie inwestycji: port lotniczy w Modlinie. Mniejsza konkurencja sprzyja temu warszawskiemu lotnisku, jednak szkoda, bardzo szkoda, tych milionów wyrzuconych w dziurawy pas startowy. Przykro myśleć o tym, że wydaliśmy ponad 450 mln zł na lotnisko, które nie może obsługiwać lotów. Wypada również – już na zakończenie – podziękować panu za każdy dzień pańskiego urlopu, bo kiedy pan nie działa, wtedy prawdopodobieństwo, że pan znowu coś zepsuje, znacząco się zmniejsza.

Na koniec czas też podziękować panu za bycie ministrem. Już wystarczająco ośmieszył pan ten ważny resort. Niestety, ze względu na poczynania pana ministra tylko taka forma wystąpienia była odpowiednia, żeby opisać pana dokonania, ponieważ jako obywatel, ale i wieloletni członek Komisji Infrastruktury życzyłbym sobie chociaż jednego kompetentnego ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Głos ma pan poseł Józef Racki, Polskie Stronnictwo Ludowe.

(Poseł Bartłomiej Bodio: Panie marszałku, wniosek formalny.)

Wniosek formalny?

(*Posel Bartłomiej Bodio*: Tak.)

Bardzo proszę.

Ale proszę trzymać się regulaminu.

Posel Bartłomiej Bodio:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! Uważam tę dyskusję za populistyczną i niemerytoryczną. Jako szef zespołu infrastruktury Ruchu Palikota tylko ja nie podpisałem się pod tym wnioskiem. Nie zgadzam się z nim. Ta debata nic nie wnosi. Polityczne, merytoryczne ślepaki, trochę dymu i obrazki w ramach. Polska infrastruktura potrzebuje dialogu, LOT, drogi, koleje nie potrzebują wojny politycznej, tylko konsensusu. Dlatego nie mogę poprzeć tego wniosku, nie mogę również głosować wbrew mojemu klubowi.

(*Głos z sali*: Nie chrzań.)

Niniejszym rezygnuję z członkostwa w Klubie Poselskim Ruch Palikota. (*Oklaski*)

(*Głos z sali*: Brawo!)

Mandat w imieniu moich wyborców będę wykonywał jako poseł niezrzeszony. (*Gwar na sali*)

(*Głos z sali*: Bodio na szefa PKP!)

Na podstawie art. 184 regulaminu Sejmu składam wniosek formalny o zmianę sposobu prowadzenia debaty. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

(*Głos z sali*: Co to było, panie marszałku?)

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Dziękuję.

Tryb prowadzenia debaty został ustalony. Stwierdzam, że trochę nadużył pan trybu wniosku formalnego. To było ciekawe oświadczenie, ale powinien pan wykorzystać czas po wyczerpaniu porządku obrad.

Kolejnym mówcą będzie pan poseł Tomasz Kamiński, Sojusz Lewicy Demokratycznej.

(*Posel Józef Racki*: A Józef Racki?)

Przepraszam.

Głos ma oczywiście pan poseł Józef Racki, Polskie Stronictwo Ludowe.

(*Głos z sali*: Też wychodzi z klubu?)

(*Głos z sali*: Może zrezygnuje z członkostwa w klubie?) (*Wesołość na sali*)

(*Przewodnictwo w obradach obejmuje wicemarszałek Sejmu Wanda Nowicka*)

Posel Józef Racki:

Poczekam, żeby zobaczyć, kogoś przywitać.

Pani Marszałek! Wysoki Sejmie! W imieniu Klubu Parlamentarnego Polskiego Stronictwa Ludowego odniosę się do wniosku o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka.

Już na początku oświadczam, że Klub Parlamentarny Polskiego Stronictwa Ludowego będzie głosował za odrzuceniem przedłożonego wniosku.

(*Głos z sali*: Niesamowite.)

Nie będę się znecał nad dokładnym cytowaniem przez pana posła sprawozdawcę ze względu na jego wiek i zbyt małe doświadczenie w kierowaniu jednostkami wykonującymi zadania podobne do zadań z zakresu działania pana ministra.

Wniosek o odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie, ponieważ znajdujące się tam zapisy nie mają pokrycia w faktach. Gdyby samorządy odwoływały swoje władze za sprawy podobne do tych opisanych we wniosku, to co roku mielibyśmy wybory w każdej gminie, powiecie i województwie. Moje ugrupowanie, Polskie Stronictwo Ludowe, nie będzie występowało o odwołanie ministrów, ponieważ z doświadczenia wie, jak wygląda praca kierownika na każdym poziomie władzy i za co i jak należy go rozliczać.

Gwóźdź pierwszy – autostrad, przyzwoitych dróg jest skandalicznie za mało. Wszyscy na pewno powiedzielibyśmy, że jest za mało, tylko każdy z nas zadaje sobie pytanie, co przez te lata robiliśmy. Można i należy powiedzieć, że mój rząd zbyt optymistycznie podszedł do planu budowy autostrad, dróg szybkiego ruchu i dróg krajowych opracowanego przez poprzedni rząd, przyjmując ten plan jako swój. Już na samym początku okazało się, że plan jest nie do zrealizowania i nie ma przygotowanych terenów pod budowę. Pośpiesznie opracowaliśmy tzw. specustawę. Ustawa ta dała możliwość z chwilą wydania decyzji lokalizacyjnej wejścia na grunt. Musimy jeszcze raz rozpatrzyć sprawę wypłat odszkodowań za grunty objęte tą decyzją. Wypłaty na terenach, które są objęte tymi decyzjami lokalizacyjnymi, nie do końca, jak mi donoszą rolnicy, są realizowane.

Rząd z różnych przyczyn dokonywał też zmian przyjętego wcześniej planu. Najczęściej były to przyczyny finansowe – kryzys – oraz trwające miesiącami przetargi. Od 2007 r. do dziś oddano do użytku 2378 km dróg krajowych, w tym 700 km autostrad, 772 km dróg ekspresowych, 210 km obwodnic.

Mam rzeczywiście taki niedosyt związany z wystąpieniem pana ministra, bo wymieniał tyle dróg, które rząd zamierza niedługo budować, a nie wymienił słynnej jedenastki – padało tu z sali sformułowanie dotyczące jedenastki – w przypadku której mieszkańcy, samorządowcy domagają się budowy na niej obwodnic.

Tak na marginesie chcę powiedzieć, że na mapie przedstawionej nam tutaj przez wnioskodawcę pokazano również drogę S5, wschodnią obwodnicę Poznania, 35 km, którą ja już jeżdżę od ubiegłego roku, a tu jest pokazana jako droga niezrealizowana. Jest to 35 km. Wiem dokładnie, ile kosztowała i ile wydano m.in. na ochronę.

Gwóźdź drugi – wstrzymane miliardy na drogi, podejrzenie o korupcję. 27 marca Komisja Europejska bezwarunkowo odblokowała wypłaty funduszu Unii Europejskiej na polskie drogi. 1 lutego minister Nowak oraz minister Bieńkowska poinformowali Komisję Europejską o działaniach podjętych przez te ministerstwa. To dobrze, że ministrowie sprawy podejrzeń o zмовach cenowych czy korupcji kierują do powołanych do tego organów, a nie robią konferencji prasowej, na której pokazują, jak wspólnie z CBA arestują podejrzanych.

Jeżeli chodzi o ustawę o tzw. przejazdach, to chcę przypomnieć, że w ustawie Prawo budowlane ten zapis już istniał od lat. Pojawił się on świadomie tylko w celu budowania autostrad, żeby umożliwić bezpieczne i odpowiedzialne przejazdy na niedokończonych autostradach. Ktoś musiał odpowiadać za wypadki na tych drogach, w związku z czym rząd przyjął tę ustawę, ustalając winnych na wypadek jakiegoś wydarzenia.

Gwóźdź trzeci – bankrutują firmy budowlane, podwykonawcy nadal nie otrzymali należnych środków. Zadaję sam sobie pytanie retoryczne: Czy na wolnym rynku za usługę wykonaną przez firmę geodezyjną, za którą zleceniodawca nie zapłacił należnej kwoty, winien jest rząd, czy wykonawca, który źle zredagował i podpisał umowę? Trzeba zaznaczyć, że w „Programie budowy dróg krajowych na lata 2011–2015” są zabezpieczone środki finansowe na realizację zadań z listy podstawowej. To prawda, że może budzić sprzeciw wybór najtańszych ofert na budowę dróg, co często oznacza, że nie najlepszych. Co by było, gdyby została wybrana oferta firmy droższej, która również by zbankrutowała? Jestem przekonany, że wszyscy tu siedzący rozjechalibyśmy Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Byłem i jestem zwolennikiem zapłaty dopiero po dobrze wykonanej robocie i jej odbiorze. Takie postępowanie Generalnej Dyрекcji Dróg Krajowych i Autostrad zasługuje na pochwałę. W sierpniu 2012 r. uchwaliliśmy ustawę o spłacie niektórych niezaspokojonych należności, ale za roboty wykonane dobrze, a nie za to, że mówi się, że się robotę wykonało.

Gwóźdź czwarty – Sławomir Nowak to pierwszy minister transportu, który nie zakończył umową żadnego znaczącego przetargu drogowego. Cytuję dalej: Obecnie minister transportu słynie z organizowania dużej liczby konferencji prasowych. Znam lepszych, którzy przy każdej nadarzającej się okazji robili i robią konferencje, których społeczeństwo ma już dość. Przyznam się, że nie widziałem ministra Nowaka na konferencji w Sejmie. Może powinien czasami poinformować obecnych tu dziennikarzy o pracy resortu. Ten, kto chce się dowiedzieć, co resort robi, znajdzie to na stronie internetowej ministerstwa.

(Posel Jerzy Szmít: Panie pośle, niech pan nie broni ministra.)

Gwóźdź piąty – w Polsce są najdroższe autostrady. Po zapoznaniu się z materiałami z Generalnej Dyрекcji Dróg Krajowych i Autostrad należy stwierdzić, że średni koszt budowy jednego kilometra wynosi około 40 mln zł. Potwierdza to również przykład drogi niewykazanej na tej mapie, czyli wschodniej obwodnicy Poznania, 35 km – 1,4 mld zł. Koszty te są różne i zależne od wielu czynników, np. ukształtowanie terenu, bagna, gęstość zabudowy, budowa wielu obiektów inżynierskich itp. Średnie koszty w Polsce nie odbiegają od kosztów w innych krajach.

Gwóźdź szósty – kolej. Kolejną pełną zaniedbań dziedziną są polskie koleje. Prawdą jest, że w 2008 r. powołano spółkę Przewozy Regionalne, która została przekazana marszałkom województw. Niektóre samorządy województw powołują też swoje odrębne spółki do obsługi pasażerów. Z autopsji wiem, że praca na kolei to nie praca na drodze. Modernizacja dróg kolejowych odbywa się często przy ruchu pociągów na sąsiednim torze. Tych modernizacji czy rewitalizacji jest wiele, a będzie ich, jestem przekonany, jeszcze więcej, tylko trzeba się przyjrzeć, gdy przejeżdżamy pociągami po drogach.

(Głos z sali: Po drogach?)

Po torach, przepraszam.

Gwóźdź siódmy – „Rodzina na swoim”, budownictwo w kryzysie. Prawdą jest, że kończy się program „Rodzina na swoim”. Prawdą też jest, że powstaje w rządzie nowy projekt ustawy o pomocy państwa w nabyciu pierwszego mieszkania przez ludzi młodych.

Gwoźdź ósmy – fotoradary, które powstały na zapotrzebowanie społeczne. Dopóki fotoradary miały kolor szary, nie było takiego odzewu medialnego. Z chwilą pojawienia się fotoradarów pomarańczowych – jakże ładny kolor – w liczbie 315 zaczęły się nagonki, że jest ich za dużo. *(Dzwonek)*

Już kończę.

Proszę szanownych posłów i posłanki o przyjęcie do wiadomości faktu, że co roku Polska traci w wyniku wypadków drogowych od 17 do 30 mld zł. Tylko Narodowy Fundusz Zdrowia wydaje rocznie ok. 2 mld zł w związku z wypadkami, a my mówimy i ciągle przegadujemy się, kto jest mądrzejszy, i że zaplanowano 1,5 mld zł wpływu. Kto budował budżet, ten wie, że wszystko, co wpływa do budżetu, musi mieć swoją szufladkę i musi mieć właściwy zapis.

Panie ministrze, wymieniał panu tych osiem gwoździ do trumny, które sprawozdawca tutaj tak hojnie wymieniał. Przypomniało mi się, że tu, na tej sali, był ktoś, kto już o takich gwoździach mówił. Myślę, że ten klasyk już tutaj o tym nie będzie mówił. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Wanda Nowicka:

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Głos zabierze pan poseł Tomasz Kamiński z Klubu Poselskiego Sojusz Lewicy Demokratycznej.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tomasz Kamiński:

Dziękuję.

Szanowna Pani Marszałek! Wysoki Sejmie! Panie ministrze, czy zechciałby pan posłuchać? Najpierw odniosę się do tego, że pan minister wprowadził Wysoką Izbę w błąd. Otóż pan przewodniczący Leszek Miller nie wycofał swego podpisu, bo nigdy nie podpisał się pod tym wnioskiem, ale nie z powodu, iż nie podziela argumentów, które są w tym wniosku zawarte. Przeważało to, iż pan Leszek Miller nie chce być na jednej liście z parlamentarzystami pana Zbigniewa Ziobry. *(Oklaski)* Zna pan relacje między oboma politykami.

(Głos z sali: Jak zagłosuje poseł Miller?)

Po drugie, uspokajam pana ministra, pan Leszek Miller zagłosuje zgodnie ze stanowiskiem Klubu Poselskiego Sojusz Lewicy Demokratycznej, a Klub Poselski SLD zagłosuje za przyjęciem wniosku o udzielenie wotum nieufności.

Po trzecie, panie ministrze, nie jest pan świetnym statystykiem, tak jak nie jest pan świetnym ministrem. Otóż w swoich badaniach statystycznych wziął pan złą próbę i nie uwzględnił czynników obiektywnych. Otóż Sojusz Lewicy Demokratycznej rządził 4 lata, wy rządzie już 6 lat. To pierwszy poważny błąd. Drugi poważny błąd dotyczy tego, że Sojusz Lewicy Demokratycznej, kiedy rządził, nie miał dostępnych tak ogromnych, tak wielkich, jak ma pan, środków z Unii Europejskiej. Nie potrafi pan ich wykorzystać, nie potrafi pan za nie budować. Zrobilibyśmy to lepiej.

Panie Ministrze! Mówił pan, obejmując resort, że Polacy mają prawo realizować swoje marzenia komunikacyjne. I co pan zafundował? Tysiące fotoradarów na niedokończonych drogach, upadający LOT i kolej, która kursuje wolniej niż przed wojną. Mówił pan o wielkiej restrukturyzacji i mamy wielką restrukturyzację, ale w podległych panu spółkach. Kumpli Grabarczyka wymienili kumple Nowaka.

Oczywiście dostrzegamy nowe inwestycje, widoczne są nowe drogi. Widzimy je, ale co w tym takiego nadzwyczajnego, że buduje się drogi, mając na nie środki zewnętrzne, środki europejskie? To nic nadzwyczajnego. Jednak pamiętamy również obietnice i zapewnienia, że tych dróg i autostrad będzie kilkakrotnie więcej, że będą one zrealizowane terminowo. Pamiętamy pana zapewnienia, że po torach będą jeździły koleje dużych prędkości. Nie wiem, czy pan wie, ale na wielu odcinkach parowozy po wojnie jeździły szybciej niż obecnie lokomotywy elektryczne.

Wysoka Izbo! Mówicie o setkach kilometrów autostrad, jednak nie mówicie, że żadna inwestycja w obszarze drogowym nie została zakończona w zakładanym terminie i że żadna z tych inwestycji nie jest wykonana w 100%, po prostu nie jest ukończona. Wszyscy doskonale wiemy, jak jest z przejezdnością tych autostrad i dróg, bo po nich jeździmy. To wszystko pokazuje, iż do chwili obecnej żadna z tych inwestycji nie przynosi wartości dodanej i nie umacnia naszej pozycji w europejskiej sieci transportowej, bo nie jest przejezdna od jednej granicy do drugiej, z zachodu na wschód i z północy na południe. Za to właśnie, za te zaniechania i nieudolność odpowiedzialność ponosi rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego oraz pan, panie ministrze Nowak. To jest właśnie ten wasz profesjonalizm i nowoczesność. Komisja Europejska, panie ministrze, już od 7 lat ma do nas pretensje i wskazuje, że nie posiadamy wizji zrównoważonego rozwoju transportu. Ma pretensje o to, że nie mamy wizji i programu. Nie ma polityki multimodalnej w obszarze infrastruktury transportowej, szczególnie jeśli chodzi o połączenie transportu morskiego z transportem lądowym, co w konsekwencji oznacza, iż nie mamy dostępu do polskich portów. Wszystko to pokazuje, że minister i podlegli mu ludzie nie mają jakiegokolwiek całości-

wej i kompleksowej wizji zrównoważonego rozwoju transportu, a jedyną wizją jest wizja trwania na stanowiskach.

Zacznijmy od autostrad, bo to jest to, czym tak chętnie się chwalicie. Tylko w tym roku krajowy fundusz autostrad musi zapłacić 2 mld zł z tytułu obsługi kredytów i obligacji zaciągniętych na ich budowę. Z drugiej strony 6 mld zł, a może 8 mld zł to zaległości wobec wykonawców i podwykonawców. Zbankrutowało ponad 200 firm, a ponad 10 tys. ludzi straciło pracę. To są fakty, panie ministrze.

Tak wiele i tak często mówiliśmy na tej sali o sposobie ogłaszania przetargów i o kryteriach ich dotychczasowych. I co? Nic się nie zmieniło. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nadal ogłasza przetargi w taki sam sposób. Jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad może dobrze funkcjonować, skoro zarządza nią pan Lech Witecki, który przyszedł w 2008 r. do tej instytucji, nie mając żadnego doświadczenia w budowie dróg i autostrad? Trzykrotnie startował w konkursie i trzykrotnie nie spełniał wymogów konkursowych. To pokazuje bałagan w tej instytucji, więc nie może być dobrze.

Fotoradary. Panie ministrze, nie możemy o tym nie mówić. Otóż masowo na polskich drogach pojawiają się nowoczesne urządzenia zwane fotoradarami, choć niektórzy nazywają je karmnikami dla sępów. Tak, tutaj osiągnęliście bezapelacyjny sukces. Sojusz Lewicy Demokratycznej zawsze mówił, że fotoradary powinny być, ale w miejscach, w których jest niebezpieczeństwo, przy szkołach, przy szpitalach, w miejscach, gdzie jest duże prawdopodobieństwo wypadków. Co mamy dzisiaj? Poukrywane i stawiane masowo fotoradary.

Działania ministra Nowaka i podległych mu służb sprawiają wrażenie, iż minister robi wszystko, aby zaszkodzić polskim przewoźnikom i kierowcom. Z każdym dniem coraz więcej odcinków dróg objętych jest systemem viaTOLL, na który wydaliśmy 5 mld zł. Ten system dalej zawodzi. Jak widać, panie ministrze, te działania nie mają służyć poprawie bezpieczeństwa na drogach, ale mają ściągać coraz to większy haracz od kierowców, który zasili rosnącą dziurę budżetową. Wysoki Sejmie, to jest skandal. Niech pan wreszcie oderwie się od tych wirtualnych map, panie ministrze, niech pan wysiądzie z samolotu i zobaczy, jak wygląda dola polskiego kierowcy.

Wysoka Izbo! W Polsce w ostatnich latach z sukcesami rozwijała się branża przewoźników międzynarodowych. Branża zatrudniająca tysiące osób. Pan robi wszystko, aby przez dodatkowe opłaty, utrudnienia formalne i wrogo nastawioną inspekcję transportu drogowego tym polskim firmom zaszkodzić. Pan i pana ludzie, na przykład w sprawach karnetów TIR czy też w relacjach z Rosją, Ukrainą lub Białorusią, nie reprezentujecie żadną miarą naszych przewoźników. Odkąd został pan ministrem, nie ma w Polsce choćby jednej zawodowej grupy transportowej, która uważałaby, że ma w rządzie wsparcie, że ma w rządzie swoich sprzymierzeńców, którzy dbaliby o nich i chronili ich interesy, interesy polskich firm.

Wreszcie kolej. Na całym świecie jest to jedna z najważniejszych gałęzi transportu. Na całym świecie, ale nie w Polsce. Dla przykładu koleje niemieckie zatrudniają 234 tys. pracowników i chcą jeszcze zwiększyć zatrudnienia o 7 tys. W Polsce na kolei pracuje 90 tys. osób, a chcecie zwolnić jeszcze 5 tys. i zamknąć 2 tys. linii kolejowych. W Niemczech jest 34 tys. linii kolejowych i ciągle są dobudowywane nowe, a te obecne są remontowane. W Niemczech koleją przewozi się 2,5 mld pasażerów, a w Polsce ta liczba wynosi 250 tys., a przecież Niemcy są tylko dwukrotnie ludniejszym krajem od Polski. Porównajmy te dane.

(Głos z sali: Tam więcej się jeździ.)

Ale w Niemczech na kolej wydaje się 5, 6 mld euro rocznie, a pan i pana poprzednicy nie jesteście w stanie wydać 4 mld euro w ciągu 7 lat. Ciągłe pan mówi, że polską kolej należy zreformować, ale, panie ministrze reforma to nie zmniejszanie i zwalnianie, reforma to stwarzanie warunków do ekspansji i rozwoju, ale tego też pan nie potrafi. To kolejny dowód, że powinien pan odejść z zajmowanego stanowiska.

W gospodarce morskiej również nie jest lepiej, LOT chyli się ku upadkowi, a pan zwała odpowiedzialność na ministra skarbu, a to przecież pan odpowiada za lotnictwo cywilne. Zrzuca pan z siebie odpowiedzialność za upadek setek firm budujących drogi, mosty, linie kolejowe, a przecież bez tych firm nie da się prowadzić polityki infrastrukturalnej. Nie czuje się pan odpowiedzialny za przewozy pasażerskie, mówiąc, że jest to wina bądź PKP, bądź marszałków województw, bądź wreszcie kolejarzy. Nie opowiada pan za administrację drogową, a przecież Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad to jednostka podległa panu, panie ministrze. Administracja lotnicza skompromitowała się, przykładem jest chociażby lotnisko w Modlinie, ale również OLT Express. Administracja morska funkcjonuje jedynie siłą rozpędu, nie czując zainteresowanie za strony swojego szefa, którym jest pan, panie ministrze. Budownictwo mieszkaniowe leży. *(Dzwonek)*

Już kończę, pani marszałek.

Skończył się jeden program, drugi ma się rozpocząć w kolejnym roku, ale co z rokiem 2013 – jest dziura. Trzeba było pomyśleć wcześniej, że ten program dobiega końca z końcem minionego roku.

Można by tak bez końca wyliczać te wszystkie zajechania, przykłady niekompetencji czy też rażące błędy. Jak sam pan widzi, jest tego sporo i brakuje czasu, by je wszystkie wymienić. Są to argumenty, panie ministrze, proszę zwrócić uwagę, merytoryczne, a nie polityczne. Nie ma pana premiera, a szkoda...

(Głos z sali: Jest wicepremier Rostowski.)

...bo pan premier często mówi, pan premier Donald Tusk często mówi, że minister Nowak haruje jak wół. Apeluję do pana premiera Donalda Tuska, niech pan zwolni to biedaczysko z tej harówki dla dobra Polski i Polaków. Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Wanda Nowicka:

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Głos teraz zabierze pan poseł Jarosław Żaczek z Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jarosław Żaczek:

Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Minister Sławomir Nowak udowodnił w ciągu minionych niespełna kilkunastu miesięcy urzędowania w resorcie transportu, że jest najgorszym jego szefem w ciągu ostatnich kilku lat. Taka jest również opinia większości społeczeństwa. Nikt inny nie może poszczycić się tak wątpliwymi sukcesami osiągniętymi w tak krótkim czasie jak pan. Oczywiście pańska samoocena jest zupełnie inna, ale pańskie słowa nie zmieniają rzeczywistości. W ciągu tych kilkunastu miesięcy nieudolność, brak fachowego przygotowania, bo przecież politolog inżynierem nie jest, przyczynił się do wielu szkód, do upadku wielu firm, podwykonawców budujących autostrady, ale budujących również linie kolejowe, spowodował wzrost bezrobocia, zubożenie polskich rodzin, miał wpływ na budżet państwa, na gospodarkę, która miała przecież rozwijać się dzięki inwestycjom i środkom z Unii Europejskiej, a niestety coraz bardziej spowalnia.

Jak widmo krąży nad Polską upadek kolei, wbrew temu, co pan minister mówi. Zadłużenie spółek kolejowych prowadzi je wprost na granicę bankructwa. A dlaczego tak jest? Dlatego że koleją zarządzają powołani przez pana ministra koledzy bankowcy, w większości uczniowie profesora Balcerowicza i absolwenci tej samej uczelni niebędący fachowcami i nie jest to atutem, jak pan często mówi, ale rażącą nieodpowiedzialnością i kolejnym przykładem nepotyzmu, za który my wszyscy zapłacimy. Dramat kolei trwa, protesty, apele nie przynoszą skutku. Likwiduje się połączenia kolejowe nie tylko te o znaczenia strategicznym, ale również te, które w ostatnim czasie zostały wyremontowane za pieniądze unijne. Poziom wydatkowania unijnych środków wbrew temu, co pan mówi, najlepiej pokazuje brak spójnej koncepcji rozwoju kolei. Chce pan przyspieszyć specustawą inwestycje kolejowe, ale prawnicy już ostrzegają, że nowe regulacje mogą doprowadzić do naruszenia praw konstytucyjnych właścicieli gruntów. Niesprawnego działania administracji, panie ministrze, nie można zastępować protezami prawnymi.

Wieszczonym i dzisiaj sukcesem miały być zakupione pociągi Pendolino. Komisja Europejska nie zaakceptowała planu warunków zakupu pojazdów, dofinansowanie również będzie niższe. W efekcie tej błyskotliwej decyzji zakupione zostały składy bardzo drogie, które nie mają po czym jeździć, nie w pełni wyposażone, a jeśli już wyruszą w trasę, będzie to bardzo nierentowne. A kto będzie pracował na tej kolei, skoro nie wydają się panu istotne odpowiednie szkolenie pracowników kolei. Powstaje luka pokoleniowa. Brak systemu edukacji sprawia, iż za kilka lat nie będzie miał kto prowadzić pociągów i nie będzie miał kto utrzymywać torów. Zanim jednak pociągi staną, brak wykwalifikowanej kadry, szkoleń, nowoczesnych systemów bezpieczeństwa może prowadzić do takich tragedii jak pod Szczekocinami czy jeszcze bardziej tragicznych, ale pan, panie ministrze, zdaje się nie dostrzegać tego problemu, chociaż dostrzega ten problem Europejska Agencja Kolejowa, która uważa polskie koleje za najbardziej niebezpieczne w Unii Europejskiej. To skutek wieloletnich zaniedbań, niedoinwestowania kolei, liberalizacji rynku, braku nowoczesnych systemów kierowania, nieudolności Urzędu Transportu Kolejowego. Za to wszystko pan minister przecież odpowiada. Pan minister ogłosił pakiet bezpieczeństwa na kolei, jednak plany naprawcze nie mogą polegać tylko na słowach i obietnicach. Panie ministrze, co z tego planu zostało do tej pory wykonane? Dzisiaj usłyszeliśmy, że niestety niewiele.

Kolejna sprawa. PKP sprzedało ponad rok temu za ogromną kwotę Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury spółce Budimex. To była największa prywatyzacja w PKP. Miał być wielki sukces, a wyszło jak zwykle. Upadłość. Pracę straciły setki osób. Dlaczego, panie ministrze, spółka, która w momencie prywatyzacji miała dobrą sytuację, po kilku miesiącach musiała upaść?

Nie potrafi pan również rozmawiać z kolejarzami. Napisał pan w liście do związkowców: „Chciałbym jasno i wyraźnie powiedzieć, że powód waszego protestu jest dla mnie całkowicie niezrozumiały”. Pytam, czy w dziedzinie, którą przyszło się panu zajmować, jest cokolwiek, co pan dobrze rozumie? Wnioskuje z pana wypowiedzi, często niestety butnych i aroganckich jak ta dzisiejsza, a przede wszystkim z braku niezbędnych działań, że niestety nie. Był pan uprzejmy napisać we wspomnianym liście: „Dziś jedyni,

którzy mają prawo strajkować, to pasażerowie. To oni cierpią na tym, że PKP przez lata omijał proces zmian”. Ale dlaczego PKP omija zmiany? Dlaczego kondycja finansowa spółki jest coraz bardziej tragiczna? Właśnie poprzez nieudolność, brak fachowej kadry zarządzającej. Przecież bankowcy, których pan powołał do zarządów, którzy siedzą w zarządach, nie mają kompetencji. Wiedzą o kolei to, że jest. Czasami może przejadą się pierwszą klasą i to w relacji międzynarodowej, bo tylko wtedy jest szansa na to, żeby nie dostrzegli konsekwencji swojej nieudolności prowadzącej kolej do ruiny.

Kolejna sprawa. Nie można zapomnieć o wynagrodzeniach. Maszynista zarabia 2,5–3 tys. zł, a kadra zarządzająca 30 tys. brutto – tych 80 dyrektorów, o których była mowa. Jakub Karnowski, prezes Grupy PKP, który zapowiadał przecież oszczędności, zarabia 59 tys. zł, do tego oczywiście ma premie. Czy wobec tego pan minister nadal nie rozumie powodów niezadowolenia na kolei?

Zaiste spektakularny jest sposób, w jaki kieruje pan resortem. Zmiany na kolei są rewolucyjne i najbardziej głębokie od kilkudziesięciu lat. Tak pan mówi. Ale, panie ministrze, takiej rewolucji polska kolej i wszystkie inne dziedziny pańskiej działalności w resorcie nie wytrzymają. Jest pan szkodnikiem, którego trzeba czym prędzej usunąć, by nie wyniszczył do końca polskiego transportu, by nie tracić więcej szans, by można było w przyszłości sprawnie budować infrastrukturę. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Wanda Nowicka:

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Głos zabierze pan poseł Piotr Szeliga z Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska.

Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Piotr Szeliga:

Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! W dniu dzisiejszym, kiedy posłowie opozycji pokazywali panu realny stan pańskich działań, pan beczelnie tutaj się śmiał. Śmiał się pan nie z posłów, nie z Wysokiej Izby, tylko z milionów Polaków, którzy cierpią i to cierpią każdego dnia, jeżdżąc po polskich drogach, korzystając z polskiej kolei. Pan jest temu winny i żadne szkolenia PR-owskie ani zakłamywanie rzeczywistości tego nie zmieniają. Dzisiejsze przedstawione przez pana statystyki są godne pożałowania. Jakie liczby pan poda? Czy tamte wcześniejsze rządy dysponowały miliardami środków z Unii Europejskiej? Nie dysponowały. Więc czym się pan chwali? Chwali się pan tylko i wyłącznie tym, że pomimo tak wielkiego napływu pieniędzy unijnych Polska dalej nie rozwija się należycie. Obiecywano 4,5 tys. km dróg ekspresowych, 1500 km autostrad – wybudowano 705 km autostrad, przepraszam, dróg ekspresowych, i 600 km autostrad. Kiedy będzie ta reszta? Tak jak ten program, o którym pan mówi, w przyszłym roku? A może w 2020 r.? A może jeszcze później? Na szczęście pan wtedy na pewno nie będzie już ministrem. Dzisiaj pozostała panu jedynie obrona ze strony posła Żmijana, który nie tak dawno w mediach nawoływał, żeby Polacy płacili za drogi krajowe. Nie wiem, czy to był pański pomysł, czy pańskiego ministerstwa. Później sprytnie szybko zaczął się z tego wycofywać. Być może powiedział coś, co zechcecie za kilka lat zrealizować.

Powiedziano tutaj dzisiaj i o tych pieniądzach zablokowanych przez Unię Europejską. Dzisiaj pan mówi, że to opozycja jest winna, bo mówi o faktach w Sejmie. A jak w Unii Europejskiej jest pan dzisiaj odbierany? Czy to był przypadek, że zablokowano te pieniądze? Czy to opozycja była winna, czy to jednak pańskie działania nie zapobiegły temu, że – czy to się panu podoba, czy nie – budujemy jedne z najdroższych dróg w Europie? Niech pan porówna koszty pracy w tych krajach, które pan wymieniał, gdzie rzekomo, według pańskich statystyk, budowa kilometra autostrady jest droższa o milion euro. Ale jakie tam są wynagrodzenia?

Zabrakło dzisiaj w pańskich statystykach właśnie informacji o wynagrodzeniach dla tych 80 dyrektorów i innych pańskich urzędników, których pan pozatrudnił w ramach restrukturyzacji. Panie ministrze...

(Głos z sali: Panie ministrze, proszę słuchać.)

(Głos z sali: Lekceważy pan posłów.)

Proszę kontynuować, panie pośle.

(Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak: Bardzo pilnie słucham...)

Posel Piotr Szeliga:

Widzę, że pan w ogóle się tym nie interesuje.

(Wiceprezes Rady Ministrów Minister Finansów Jan Vincent-Rostowski: ...z wielkim zainteresowaniem.)

Z wielkim zainteresowaniem panowie mogą porozmawiać gdzie indziej.

Panie ministrze, powiem panu szczerze. Niech pan przestanie się lansować, niech pan zacznie pracować. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Wanda Nowicka:

Dziękuję, panie pośle.

Zamykam dyskusję.

Do głosowania w tej sprawie przystąpimy w bloku głosowań.

A, pan minister.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Chciałbym doprecyzować moją wcześniejszą wypowiedź, to, co mówiłem w trakcie mojego wystąpienia. Pomiąłem istotny wkład rządu SLD w Świerklany – Gorzyczki, w most w Mszanie, czyli MA-532. Projekt został zamówiony i zrealizowany przez rząd SLD. Pan minister Polaczek podpisał umowę. Całość... Jeśli chodzi o pozwolenie na budowę, to również za jego czasów miało to miejsce. Chciałbym to więc doprecyzować, bo powiedziałem, że projekt został zlecony przez pana ministra Polaczka. Projekt został zlecony przez rząd SLD, natomiast pan minister Polaczek ten projekt drogowy rozpoczął, podpisał do realizacji i za jego czasów wojewoda śląski wydał pozwolenie na budowę. Dziękuję.

Wicemarszałek Wanda Nowicka:

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Tym razem naprawdę zamykam dyskusję.

Do głosowania w tej sprawie przystąpimy w bloku głosowań.