

(projekt prezentacji na posiedzenie Sejmu RP)

(slajd 1 – str. tyt.)

PANIE MARSZAŁKU!

WYSOKI SEJMIE!

Pragnę serdecznie podziękować Panu Marszałkowi i Wysokiej Izbie za umożliwienie przedstawienia mi na dzisiejszym posiedzeniu Sejmu wyników kontroli dotyczących:

- funkcjonowania transportu lądowego w Polsce,
- stanu jego infrastruktury
- oraz działalności organów odpowiedzialnych za określenie strategii państwa w tym sektorze gospodarki.

Wyniki te wiążą się z wnioskami Najwyższej Izby Kontroli o przeprowadzenie debaty sejmowej w sprawie rozpatrzenia problemów związanych z rozwojem transportu w naszym kraju.

Przypomnę, że pierwszy taki wniosek został złożony przez mojego poprzednika, Pana Janusza Wojciechowskiego w 1999 roku łącznie z uchwałą Kolegium Najwyższej Izby Kontroli w tej sprawie. Identyczny wniosek Kolegium NIK został przedłożony Marszałkowi Sejmu w 2002 roku. Od tego czasu Izba zwracała się do kolejnych Marszałków Sejmu w sprawie rozpatrzenia problemów związanych z rozwojem transportu. Tym bardziej dziękuję obecnemu Marszałkowi Sejmu za umożliwienie przeprowadzenia dzisiejszej debaty sejmowej we wnioskowanym przez Najwyższą Izbę Kontroli zakresie.

PANIE MARSZAŁKU!

WYSOKI SEJMIE!

Przedłożona Informacja Najwyższej Izby Kontroli stanowi podsumowanie wyników kontroli 45 szczegółowych informacji dotyczących różnych aspektów funkcjonowania transportu lądowego w Polsce w okresie ostatnich piętnastu lat polskiej transformacji gospodarczej, tj. od 1990 do 2004 roku.

Najpierw pragnę podkreślić to, co według mnie jest najważniejsze, a mianowicie, że zły stan infrastruktury transportu ogranicza rozwój gospodarczy i społeczny. Osłabia, a nawet niweczy działania rozwojowe podejmowane w innych dziedzinach gospodarki, oraz przyczynia się do braku spójności przestrzeni gospodarczej naszego kraju z gospodarkami innych państw.

Niestety, zależność ta nie jest doceniana.

Polska ze słabo rozwiniętą i przestarzałą infrastrukturą transportu staje się, a właściwie już jest, korkiem komunikacyjnym Europy. Główne szlaki transportowe, nowo budowane autostrady i drogi szybkiego ruchu zaczynają omijać nasz kraj (slajd 2).

Przypomnę prawdę znaną od wieków, iż rozwój gospodarczy odbywa się wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Tak było zawsze i tak jest teraz. Jeżeli analizujemy rozmieszczenie największych inwestycji, to zauważamy, że są one lokalizowane wzdłuż sprawnych ciągów komunikacyjnych.

Jeżeli popatrzymy na mapę Europy, to widzimy, że coraz więcej szlaków transportowych zaczyna przebiegać na południe od Polski, a zapowiedziana i rozpoczęta budowa drogi ekspresowej z Rostoku na południe poprzez Czechy do krajów Europy Południowej i Morza Śródziemnego może w znaczącym stopniu przejąć obsługę ruchu na Bałtyku i tym samym zmniejszyć szanse rozwojowe naszych portów.

Tak więc, mimo sprzyjającego położenia geograficznego Polski, jako kraju tranzytowego, pierścień europejskich dróg zamyka się z pominięciem Polski.

W okresie ostatnich 15 lat, stosunkowo bezpieczny transport kolejowy był systematycznie wypierany przez transport samochodowy (slajd 3). W konsekwencji tego procesu następowało nie tylko pogorszenie stanu technicznego dróg, ale również znaczne obniżenie poziomu bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz zbędne zwiększenie kosztów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych transportu.

Polskie drogi należą do najgorszych i najbardziej niebezpiecznych w Europie. Nie spełniają one bowiem standardów UE zarówno pod względem parametrów technologicznych, ich struktury, jak i stanu technicznego.

I tak:

✓ Na koniec 2004 r. tylko 0,25% dróg publicznych spełniało standardy naciskowe UE, a mianowicie 115 kN/oś. Jeżeli przyjrzymy się drogom krajowym, których łączna długość wynosi ok. 17 tys. km, to jest trochę lepiej, bo ok. 8% tych dróg spełniała standardy europejskie.

Z powodu niedostosowania dróg publicznych do wymaganych standardów naciskowych, nasze drogi są rozjeżdżane przez pojazdy samochodowe. Przypomnę, że w latach 1990 – 2004 wzrosła liczba zarejestrowanych samochodów o prawie 85%, a ciężarówek aż o 129%. (slajd 4).

Ten wzrost natężenia ruchu ciężkich, a często przeciążonych pojazdów samochodowych skutkował przyspieszonym procesem niszczenia dróg. Przejawiało się to głównie w tworzeniu i zwiększaniu się głębokości kolein.

W rezultacie, na co drugim kilometrze polskich dróg publicznych powstały głębokie koleiny. W tak zwanych starych krajach członkowskich UE, takie drogi są wyłączane z użytkowania. Gdyby stosować tego rodzaju kryteria w Polsce, to należałoby wyłączyć z ruchu połowę sieci drogowej.

Biorąc pod uwagę wszystkie czynniki wpływające na jakość nawierzchni dróg publicznych musimy stwierdzić, że 60% tych dróg było w niezadowalającym lub złym stanie technicznym i wymagało pilnych zabiegów remontowych (slajd 5).

W niewiele lepszym stanie była także jakość nawierzchni dróg krajowych.

Według stanu na rok 2004 (slajd 6):

- na prawie 37% tych dróg występowały koleiny,
 - ok. 16% miało nierówną nawierzchnię i w takiej samej skali występowały pęknięcia nawierzchni, a ponad 21% miało złe właściwości przeciwpoślizgowe.
 - jednocześnie, na drogach krajowych co czwarty most był w złym stanie technicznym.
- ✓ O niedorozwoju infrastruktury drogowej w Polsce świadczy również znikomy udział dróg o najwyższej jakości, a mianowicie autostrad oraz dróg ekspresowych (slajd 7).

I tak, na koniec 2004 r. autostrady, o łącznej długości 552 km, stanowiły tylko 0,21% ogólnej długości dróg publicznych o twardej nawierzchni. Ich udział był więc dziesięciokrotnie mniejszy niż średnio w 15 krajach UE.

Jeszcze gorzej przedstawia się sytuacja w odniesieniu do dróg ekspresowych, których łączna długość na koniec 2004 r. wynosiła tylko 224 km. Drogi te stanowiły zaledwie 0,1% dróg publicznych.

Chciałbym przy tym nadmienić, że praktyczne znaczenie dróg ekspresowych i autostrad dodatkowo ogranicza fakt, iż nie tworzą one zwartych ciągów komunikacyjnych.

Chciałbym również zwrócić uwagę na fakt, że jednym ze skutków niezadowalającego stanu infrastruktury drogowej jest niski poziom bezpieczeństwa w ruchu samochodowym. Świadczą o tym informacje o liczbie wypadków i kolizji drogowych oraz liczbie osób rannych i zabitych w tych wypadkach (slajd 8).

W związku z tym należy podkreślić, iż poziom bezpieczeństwa na drogach w Polsce kształtuje się znacznie poniżej średniego poziomu europejskiego (slajd 9), ponieważ na 100 wypadków drogowych ginie w Polsce prawie 4 razy więcej osób niż przeciętnie w krajach UE.

Skutki wypadków stanowią zaś poważne obciążenie dla gospodarki. Szacuje się, że koszt jaki ponosi społeczeństwo w związku z wypadkami komunikacyjnymi stanowi ok. 2,5% PKB.

Przechodząc do infrastruktury kolejowej chciałbym podkreślić, że układ i parametry techniczne dróg kolejowych w Polsce również nie spełniają standardów UE.

Przypomnę, że 54% kolejowych obiektów inżynierskich ma ponad 91 lat (slajd 10) a zaledwie 2,3% tych obiektów ma poniżej 16 lat. Czyli tak naprawdę, z całą odpowiedzialnością możemy powiedzieć, że nasza kolej jest z początku XX, a w pewnej części z XIX wieku.

Ponadto, na skutek dekapitalizacji w minionym piętnastoleciu, następowała systematyczna degradacja infrastruktury kolejowej. W rezultacie, w okresie tym trzykrotnie zmniejszyła się długość torów kolejowych spełniających standardy unijne, czyli dostosowanych do ruchu pociągów z prędkością powyżej 120 km/h.

(slajd 11), Podczas gdy w 1990 r. warunek ten spełniało 15% torów kolejowych, to na koniec 2004 r. jedynie 5% torów dostosowanych było do ruchu z taką prędkością (slajd 12). Oznacza to, że w minionym piętnastoleciu nastąpiło trzykrotne zmniejszenie długości najlepszych torów.

W 2004 r. (slajd 13) ok. 30% torów na liniach kolejowych kwalifikowało się do wymiany, a 80% urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach było podatnych na awarie. Pogarszający się stan techniczny infrastruktury kolejowej wymusza - ze względu na bezpieczeństwo - wprowadzanie ograniczeń prędkości rozkładowych.

Na przykład, 1 stycznia 2004 r. na sieci kolejowej PKP PLK S.A. były wprowadzone 6.492 ograniczenia prędkości. Dodatkowo, duża liczba niestrzeżonych przejazdów zmusza do ograniczania na tych odcinkach prędkości nawet do 20 km/h. W konsekwencji, polska kolej jest zbyt powolna, a przez to mniej konkurencyjna w stosunku do transportu samochodowego.

PANIE MARSZAŁKU!

WYSOKI SEJMIE!

Wyniki przeprowadzonych kontroli dają podstawę do stwierdzenia, iż zły stan istniejącej infrastruktury transportu lądowego w Polsce jest – w ocenie NIK – skutkiem trzech grup przyczyn, do których można zaliczyć (slajd 14) :

- **po pierwsze** - uwarunkowania historyczne, sprowadzające się m.in. do :
 - konieczności jednoczesnego przeprowadzenia transformacji politycznej i gospodarczej;
 - zastanego, złego stanu technicznego dróg publicznych, których okres zużycia projektowano przed 1990 r. na ok. 20 lat oraz
 - złej sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstwa państwowego PKP.
- **po drugie** – spośród istotnych przyczyn złego stanu infrastruktury transportu należy wymienić ograniczone możliwości sfinansowania ze środków publicznych utrzymania, modernizacji i budowy tej infrastruktury.

Chciałbym w tym miejscu dodać, że wydatki na finansowanie transportu w naszym kraju były kilkakrotnie mniejsze niż przeciętnie w UE (slajd 15). Większość krajów UE przeznaczają na modernizację i rozwój krajowej infrastruktury transportu od 0,5% do 1,5% PKB.

My, z ogromnymi zapóźnieniami i przy mniejszym PKB, przeznaczamy na ten cel tylko 0,3% PKB (slajd 16). Jesteśmy pod tym względem na szarym końcu UE.

- **po trzecie i naszym zdaniem najważniejsze** - zły stan infrastruktury transportu lądowego oraz negatywne z tego powodu skutki dla gospodarki są przede wszystkim konsekwencją niewystarczającej skuteczności, bądź zaniedbań w działalności administracji publicznej właściwej do spraw transportu.

Do przyczyn negatywnej oceny działalności tej administracji należy – w ocenie NIK – m.in. zaliczyć (slajd 17):

- zbyt małą aktywność w zakresie dostosowywania infrastruktury transportu do standardów UE,
- nieskuteczne przeciwdziałanie postępującej degradacji infrastruktury transportu oraz brak reakcji na proces zniekształcania struktury gałęziowej transportu,
- niezrealizowanie programów budowy autostrad,
- oraz brak spójnego i racjonalnego systemu finansowania infrastruktury transportu i brak współpracy administracji rządowej oraz samorządowej.

Następną przyczyną naszej negatywnej oceny było:

- dokonywanie merytorycznie nieuzasadnionych zmian w programach rozwoju infrastruktury transportu, bądź tworzenie nowych programów, które nie były w pełni lub w ogóle nie były realizowane,

- o oraz stworzenie niewłaściwych warunków dla skutecznej restrukturyzacji PKP.

Teraz, odwołując się do wyników naszych dotychczasowych kontroli, szerzej powiem o niektórych z wymienionych przyczyn.

I tak,

wciąż aktualnym i nierozwiązanym problemem dla administracji właściwej do spraw transportu pozostaje budowa autostrad. Po 1989 r. wybudowano w naszym kraju zaledwie 340 km odcinków autostrad. Jak już wcześniej wspomniałem, mamy ich łącznie niewiele ponad 550 km, które ponadto nie tworzą zwartych ciągów komunikacyjnych. Tymczasem, w krótszym czasie, bo w latach 1990 – 2002, wybudowano np.:

- w Hiszpanii – 5.217 km autostrad,
- we Francji – 3.399 km,
- w Portugalii – 1.919 km,
- w Niemczech – 1.228 km.

W okresie minionych 15 lat, kolejne rządy i ministrowie odpowiedzialni za transport zamiast budować autostrady, układali nowe, bądź modyfikowali już istniejące plany i programy oraz powoływali do ich realizacji odpowiednie, ciągle nowe urzędy (slajd 18). Według nas plany te często były nierealne. Ocena ta dotyczy chyba w równym stopniu wszystkich dotychczasowych rządów.

W rezultacie, administracja drogowa, która była odpowiedzialna za budowę autostrad, nie miała niezbędnej stabilności oraz ciągłości organizacyjnej i nieustannie była narażana na powtarzające się wstrząsy reorganizacyjne i kadrowe.

Nierozwiązaną dotychczas kwestią, pozostającą w ścisłym związku z bardzo wolnym tempem powstawania polskich autostrad, pozostaje sposób i źródła finansowania ich budowy.

Według naszej oceny całkowicie nieskuteczną okazała się koncepcja budowy autostrad na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych. Przypomnę, że najwięcej zbudowano autostrad na tych odcinkach, które nie podlegały tzw. koncesjom.

Z ustaleń naszych kontroli, dotyczących budowy autostrad w systemie koncesyjnym wynika m.in., że **(slajd 19)**:

- ✓ **po pierwsze**, nierealną okazała się koncepcja budowy autostrad bez angażowania środków publicznych,
- ✓ **po drugie**, w niedostatecznym stopniu zabezpieczono interes Skarbu Państwa w umowach zawieranych na podstawie koncesji,
- ✓ **po trzecie**, występowały opóźnienia i zaniechania w podejmowaniu decyzji o realizacji postanowień umów,
- ✓ **po czwarte**, dokonywano niekorzystnych dla interesu publicznego zmian w umowach,
- ✓ **oraz po piąte**, brakowało skutecznego nadzoru nad realizacją postanowień umów.

Przedstawiamy takich pięć zarzutów co do dotychczasowej koncepcji budowy autostrad.

Wyniki przeprowadzonych kontroli wskazywały również na nieprawidłowości w zakresie wywiązywania się organów administracji drogowej z ustawowych obowiązków utrzymania, remontów i budowy pozostałych rodzajów dróg publicznych. W toku naszych kontroli stwierdziliśmy bowiem, że większość zarządów dróg publicznych m.in.: **(slajd 20)**:

- w ogóle nie prowadziła, bądź dysponowała niepełną ewidencją dróg, będących w ich zarządzie;

- nie dokonywała corocznych przeglądów stanu technicznego nawierzchni drogowych i obiektów mostowych;
- tylko sporadycznie przeprowadzała kontrole ruchu drogowego w zakresie sprawdzania wymiarów, masy i nacisków osi w pojazdach ciężarowych znajdujących się na drogach publicznych;
- nie opracowywała projektów planów rozwoju sieci drogowej;
- podejmowała realizację zadań inwestycyjnych często bez właściwego ich przygotowania;
- oraz nie dokonywała kontroli jakości wykonywanych robót drogowych.

PANIE MARSZAŁKU!

WYSOKI SEJMIE!

Ustalenia naszych kontroli wykazały także brak zadowalających efektów działań zmierzających do restrukturyzacji transportu kolejowego.

Restrukturyzacja PKP, rozpoczęta w listopadzie 2000 r., okazała się przedsięwzięciem nieskutecznym, ponieważ nie zdołano osiągnąć zasadniczego celu, jakim było uzyskanie płynności finansowej przez wszystkie spółki powstałe w wyniku skomercjalizowania kolei (slajd 21).

Ustaliliśmy ponadto, że wskutek braku spójności przepisów prawnych, nie został uregulowany status ponad połowy gruntów użytkowanych przez PKP (slajd 22). Dlatego nie wyposażono spółek kolejowych w niezbędny do funkcjonowania majątek. Jest im trudniej zaciągać kredyty, albowiem nie mają „właścicielskiego umocowania” do zarządzania infrastrukturą kolejową.

Podkreślenia wymaga przy tym fakt, iż jedną z przyczyn niedoinwestowania i dekapitalizacji majątku PKP było tylko częściowe wypełnianie obowiązku finansowania ze środków budżetu państwa infrastruktury kolejowej oraz

krajowych przewozów pasażerskich. W latach 2001 – 2003 potrzeby zgłoszone w tym zakresie zostały zaspokojone jedynie w 41 %.

Jak już wcześniej podkreśliłem, polityka transportowa, realizowana od roku 1990 do 2004 przez kolejne rządy cechowała się niestabilnością i małą skutecznością. Opracowane w tym okresie założenia polityki państwa, strategie, bądź programy rozwoju poszczególnych elementów krajowego systemu transportowego nie były realizowane, albo – naszym zdaniem – realizowano je nieudolnie.

W konsekwencji nadal utrzymują się długotrwałe zagrożenia dla funkcjonowania transportu w Polsce. Do tych zagrożeń należy m.in. zaliczyć (slajd 23):

Po pierwsze, niedostateczny udział w PKB nakładów na inwestycje modernizacyjne i rozwojowe w transporcie, w tym niewywiązywanie się rządu z ustawowych obowiązków w zakresie utrzymania linii kolejowych o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania państwa oraz finansowania, organizowania i wykonywania publicznych usług w transporcie pasażerskim;

Po drugie, zwracamy uwagę na wysoki poziom transportochłonności gospodarki, który jest prawie ośmiokrotnie wyższy niż w krajach UE (slajd 24).

Równie istotne jest niedostosowanie sieci drogowej do obecnej liczby pojazdów i natężenia ruchu, co m.in. skutkuje dużym obciążeniem gospodarki narodowej kosztami zewnętrznymi transportu, w tym wysokim poziomem zagrożenia wypadkami komunikacyjnymi;

Istotnym zagrożeniem dla sprawnego funkcjonowania transportu w Polsce jest znikomy udział dróg najwyższej jakości zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym, a mianowicie autostrad i dróg ekspresowych w krajowej sieci dróg publicznych oraz linii kolejowych dostosowanych do ruchu pociągów z szybkością powyżej 120 km/h.

Zagrożenia dla sprawnego funkcjonowania transportu wynikają także:

- ✓ **z braku** racjonalnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury transportu,
- ✓ **z opóźnień we wdrażaniu** nowoczesnych, światowych technologii transportowych, tzw. transportu intermodalnego, oraz
- ✓ **z niedostosowania** pod względem organizacyjnym i finansowym niektórych spółek kolejowych do aktualnych potrzeb transportowych gospodarki.

Na zakończenie pragnę jeszcze raz zwrócić państwa uwagę, że zły stan infrastruktury transportowej, zły stan dróg samochodowych i kolejowych w Polsce skutkuje wzrostem kosztów i strat w różnych innych dziedzinach gospodarki, stając się barierą ich dalszego rozwoju.

Pewne straty mogą być już trudne do odrobienia.

Mam tu na myśli szkody wynikające m.in.:

- **z gospodarczego osłabienia regionów trudnodostępnych,**
- **wysokiego bezrobocia,**
- **z obniżenia konkurencyjności naszych portów morskich, pozbawionych łatwego dostępu od strony lądu,**
- **czy też ze zmniejszenia atrakcyjności Polski dla inwestorów zagranicznych.**

Nie bez znaczenia są również skutki opóźnień, bądź utrudnień w procesie integracji europejskiej.

Jeżeli nie nadrobimy zaniedbań w transporcie, to europejskie szlaki transportowe, stanowiące czynnik rozwoju Europy, nadal wytyczane będą z pominięciem Polski.

PANIE MARSZAŁKU!

WYSOKI SEJMIE!

Co w takim razie należy robić?, Co Najwyższa Izba Kontroli uważa za konieczne do zrobienia?

Na pierwszym miejscu chciałbym zdecydowanie wskazać potrzebę wypracowania programu rozwoju transportu, ale nie na 2 czy 4 lata, ale na lat 15 lub 20 i to takiego, co do którego byłyby zgodne wszystkie, albo prawie wszystkie opcje polityczne, żeby w najbliższych latach uniknąć ciągłych zmian koncepcji, ciągłego powoływania i rozwiązywania instytucji odpowiedzialnych za budowę infrastruktury i ciągłej karuzeli instytucjonalnej i stanowiskowej. To uważamy za najważniejsze.

Uwzględniając wymienione przeze mnie ogólne warunki, które winien spełniać program rozwoju transportu oraz dotychczasowy brak istotnego postępu w rozwoju i funkcjonowaniu krajowego transportu, Najwyższa Izba Kontroli sformułowała następujące wnioski (slajd 25):

Po pierwsze - jak już powiedziałem – wniosek o opracowanie, przyjęcie i konsekwentną realizację wewnątrznie spójnego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportu lądowego oraz stworzenie odpowiedniego systemu finansowania tej infrastruktury. W konsekwencji powinno to spowodować:

- stopniowe przywracanie równowagi w strukturze gałęziowej transportu poprzez wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach ogółem oraz zmniejszanie obciążeń gospodarki narodowej kosztami transportu samochodowego, powodowanymi przez czynniki zewnętrzne, w tym z powodu wypadków komunikacyjnych,
- powinno to powodować zmniejszanie poziomu transportochłonności gospodarki, w tym poprzez poprawę stanu technicznego

infrastruktury umożliwiającej dostęp do portów morskich od strony lądu oraz wspieranie rozwoju transportu intermodalnego i nowoczesnych technik sterowania przewozem ładunków, a także

- **poprawę stanu technicznego sieci dróg publicznych oraz linii kolejowych, ale** taką poprawę, która doprowadziłaby w możliwie krótkim czasie do dostosowania parametrów tych sieci do standardów UE.

Drugi wniosek dotyczy potrzeby przyjęcia jednolitego i wewnętrznie spójnego systemu finansowania budowy i eksploatacji autostrad, z ewentualnym uwzględnieniem społeczno - ekonomicznej zasadności odstąpienia od koncesyjnego modelu autostrad płatnych, ze względu na dotychczasową nieskuteczność tego modelu w praktyce oraz publiczny charakter infrastruktury transportu.

Trzeci nasz wniosek dotyczy pilnej potrzeby zakończenia restrukturyzacji byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP, z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności uzyskania płynności finansowej przez wszystkie spółki, które utworzono na bazie majątku PKP S.A.

Czwarty wniosek związany jest z opracowaniem spójnego systemu finansowania ze środków publicznych zarówno infrastruktury kolejowej, jak i krajowych przewozów pasażerskich, wykonywanych przez przewoźników kolejowych;

Wnosimy również o usprawnienie zarządzania siecią dróg publicznych oraz linii kolejowych, a także o wprowadzenie systemowych rozwiązań w zakresie koordynacji transportowych zadań administracji rządowej z działaniami samorządów.

Dostrzegamy też potrzebę opracowania jednolitego, racjonalnego i skutecznego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury transportu, kompatybilnego, spójnego z systemem finansowania tej infrastruktury.

Poza tym wnosimy o maksymalne wyeliminowanie tych barier organizacyjno - prawnych, które będąc w gestii polskiej administracji publicznej, utrudniają wykorzystanie lub dostęp do funduszy unijnych, przeznaczonych na finansowanie rozwoju infrastruktury transportu.

PANIE MARSZAŁKU!

WYSOKI SEJMIE!

Jestem przekonany, że nadszedł czas na publiczną debatę w sprawie aktualnych problemów funkcjonowania transportu krajowego, o którą wnioskowaliśmy od 1999 roku. Myślę, że dzisiejsza debata sejmowa stanie się impulsem do ogólnospołecznej dyskusji i doprowadzi do konsensusu, do zgody w sprawie koncepcji poprawy stanu polskich dróg, zarówno tych przeznaczonych dla transportu samochodowego, jak i kolejowego.

Pragnę podkreślić, że nasza informacja nie zawiera wyników kontroli innych rodzajów transportu. Nie obejmuje ona bowiem wodnego transportu śródlądowego, transportu morskiego oraz transportu lotniczego.

Wszystkie rodzaje transportu są bardzo ważne ze względu na tworzenie szans rozwojowych i ze względu na umożliwienie naszej gospodarce szybkiego rozwoju.

Jeżeli nie będzie sprawnej infrastruktury transportu, to nawet inne działania zmierzające do rozwoju gospodarki będą osłabione, a nawet zniweczone.

PANIE MARSZAŁKU!

WYSOKI SEJMIE!

Pomimo złego i smutnego obrazu transportu lądowego, jaki przedstawiłem, jestem optymistą, bo najgorsze są problemy, o których się milczy. Problemy, o których się mówi, są do rozwiązania.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ.

(slajd 26)