

Oświadczenie złożone przez senatora Jerzego Wcisłę na 11. posiedzeniu Senatu w dniu 3 czerwca 2020 r.

Oświadczenie skierowane do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka

Szanowny Panie Ministrze!

26 maja oskarżył pan kandydata na prezydenta Polski Rafała Trzaskowskiego o wspieranie działań Federacji Rosyjskiej mających na celu zablokowanie budowy kanału przez Mierzeję. Dowodem na to, według Pana, jest poparcie przez Rafała Trzaskowskiego 21 zielonych postulatów Partii Zieloni.

Przypomnę więc, że Partia Zieloni jest polską partią, mającą swoich posłów, zatem utożsamianie jej z Rosją jest pozbawione sensu. Proszę zatem o wskazanie innych dowodów na słuszność tego oskarżenia. Jeśli posiada Pan taką wiedzę, to ma też Pan obowiązek poinformowania o tym polskich służb bezpieczeństwa. Czy dopełnił Pan tego obowiązku?

Przypomnę też, że nie jest to pierwsza Pana insynuacja, że Polacy mający zastrzeżenia do sposobu realizacji tej inwestycji pracują na rzecz Rosjan. 12 października 2016 r. podobne oskarżenia wysunął Pan w stosunku do polskich organizacji ekologicznych. Wówczas także domagałem się dowodów, ale nie odpowiedział Pan na moje zarzuty. Mam nadzieję, że tym razem nie będzie Pan unikał odpowiedzialności za własne słowa, a jeżeli nie posiada Pan dowodów, to proszę o przeproszenie za bezpodstawne oskarżenie.

Jednocześnie chcę Panu przypomnieć o tym, że budowa kanału przez Mierzeję realizowana jest przy wsparciu niemal wszystkich sił politycznych w Polsce, zarówno w Sejmie, jak i w Senacie. Inwestycję poparli m.in. wszyscy posłowie i senatorowie Platformy Obywatelskiej. Przypomnę też, że rząd PO-PSL sporządził kompletną dokumentację, przekazał ją Komisji Europejskiej i przygotował w 2014 r. harmonogram zakładający zbudowanie kanału w 2020 r. Rząd PiS przesunął tę datę na 2022 r., ale również ona zdaje się nierealna, gdyż do tej pory nie przeprowadzono nawet przetargów na dwa z trzech etapów realizacji tej inwestycji. Co gorsza, obecnie realizowany projekt bardzo odbiega od tego, który był przygotowany w latach 2007–2015 przez rządy PO-PSL.

Do dzisiaj np. organizacje, instytucje i osoby składające wnioski i zastrzeżenia, głównie środowiskowe, nie otrzymały żadnej odpowiedzi. Wydano kilka sprzecznych ze sobą orzeczeń środowiskowych. Nie wiadomo więc, czy kanał jest budowany zgodnie z wymogami środowiskowymi. Takie wątpliwości ma także Komisja Europejska. Najpierw, Panie Ministrze, trzeba wyjaśnić wszelkie wątpliwości, a dopiero później przystępować do realizacji projektu. Tego wymaga prawo i poczucie odpowiedzialności za wydawanie publicznych pieniędzy.

Jeszcze większe zastrzeżenia budzi uzasadnienie ekonomiczne, a właściwie jego brak. W projekcie z czasów rządów PO-PSL głównym celem budowy kanału przez Mierzeję było zwiększenie przewozów towarowych do portu morskiego w Elblągu. Obecny rząd zmienił ten priorytet, a projekt budowy kanału nie przewiduje nawet doprowadzenia inwestycji do portu w Elblągu. Deklaracjom medialnym, że jest inaczej, przeczą dokumenty, w tym odpowiedzi Pana ministerstwa na wiele moich zapytań w tej sprawie. Ostatnia pochodzi z 12 marca tego roku. Kanał będzie zatem autostradą bez zjazdu. W obecnej postaci kanał przez Mierzeję nie ma więc uzasadnienia ekonomicznego, gdyż nie prowadzi do żadnego portu.

Panie Ministrze, kanałem przez Mierzeję zajmuję się od 25 lat i jestem zdeklarowanym zwolennikiem jego budowy jako szansy na aktywizację Elbląga i subregionu Zalewu Wiślanego. Ale nie apróbuję działań, które mogą zagrozić środowisku przyrodniczemu, ani budowy kanału donikąd, w przypadku którego cel ekonomiczny zastąpiono jakimś oderwanym od rzeczywistości celem militarnym. Wiem, że podobne wątpliwości ma także kandydat na prezydenta Rafał Trzaskowski.

Chłodna analiza tych informacji nakazuje więc pytać: dla kogo i w jakim celu ten kanał jest budowany? Takie też pytanie Panu zadaję.

1. Na jakiej podstawie oskarża Pan kandydata na prezydenta o to, że jego działania realizują rosyjskie zamiary zablokowania budowy kanału przez Mierzeję? Czy posiadając taką wiedzę, poinformował Pan o tym polskie służby bezpieczeństwa?

2. Jakie konkretne działania na rzecz zablokowania budowy kanału przez Mierzeję podjęła Federacja Rosyjska? Czy te działania zatrzymały tę inwestycję? A jeżeli tak, to kiedy i na jaki czas?

3. Kiedy zostaną rozpatrzone wnioski, skargi i uwagi do pierwszego etapu budowy kanału przez Mierzeję?

Kto poniesie odpowiedzialność, jeśli wśród nich będą takie, które mogą podważyć wykonane już prace inwestycyjne?

4. Na jakich dokumentach opiera się uzasadnienie ekonomiczne budowy kanału przez Mierzeję, skoro nie kończy się on w żadnym porcie? Proszę o wskazanie tych dokumentów.

5. Czy tor wodny w porcie morskim w Elblągu zostanie dostosowany do parametrów kanału? A jeżeli nie, to czy uzasadnienie ekonomiczne bierze pod uwagę taki wariant?

6. Czy warunkiem przedłużenia kanału do portu morskiego w Elblągu jest przejęcie tych akwenów przez urząd morski? To sugeruje ostatnia odpowiedź na jedno z pytań dotyczących budowy tego kanału.

Jerzy Wcisła