

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 211)
z dnia 26 lutego 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 211)

26 lutego 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Sucho-
nia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Stanisława Lamczyka (KO)**,
zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

**– informacja na temat planów poprawy efektywności działania regionalnych
dyrekcji ochrony środowiska w zakresie wydania decyzji środowiskowych
w kontekście inwestycji infrastrukturalnych.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu oraz **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mikołaj Dorożała** podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikiem, **Piotr Otawski** generalny dyrektor ochrony środowiska, **Daniel Kosiński** dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Maciej Kaczorek** członek zarządu, dyrektor ds. strategii i rozwoju PKP Polskich Linii Kolejowych SA wraz ze współpracownikiem, **Joanna Wójcik** dyrektor Departamentu Prawnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Krzysztof Kalinowski** dyrektor ds. przygotowania inwestycji Polskich Sieci Elektroenergetycznych SA, **Janusz Gajowiecki** prezes Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej wraz ze współpracownikiem, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS, **Włodzimierz Ehrenhalt** wiceprezes zarządu Stowarzyszenia Energii Odnawialnej wraz ze współpracownikami, **Karol Wójcik** przewodniczący Rady Programowej Izby Branży Komunalnej, **Arkadiusz Merchel** wiceprezes zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów wraz ze współpracownikiem, **Jan Styliński** prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, **Antoni Słomiany** prezes zarządu SFW Energia, **Janusz Zubrzycki** członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu, **Adrian Pokrywczyński** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek**, **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz z zespołem. Nie wiem, czy dotarł pan minister Piotr Malepszak. Nie widzę pana ministra jeszcze, ale witam cały zespół z Ministerstwa Infrastruktury. Zapowiedzeni zostali: pan Przemysław Sierpień, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa, pani Magdalena Fitak-Grzybowska, zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych i pan Karol Klima, główny specjalista w Departamencie Dróg Publicznych. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Nie wiem, czy dotarł pan minister Mikołaj Dorożała. Jeszcze nie widzę pana ministra, ale witam bardzo serdecznie awansem wraz z zespołem: panem Piotrem Kropińskim, zastępcą dyrektora Departamentu Ochrony Przyrody oraz panem Arturem Pytlińskim, administratorem w Biurze Ministra. Witam bardzo serdecznie generalnego dyrektora ochrony środowiska pana Piotra Otawskiego wraz z zespołem. Jest z nami naczelnik Wydziału Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach pani Ewa Urbaniak. Witam przedstawicieli instytucji oraz różnych spółek, które funkcjonują w obszarze inwestycji infrastrukturalnych. Jest z nami m.in. pan Tomasz Kwieciński, radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz z zespołem: panem Łukaszem Kacalą, kierującym Zespołem Środowiska w centrali, panem Danielem Kosińskim, dyrektorem generalnym, i panią Anną Gołębiowską, zastępcą dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji.

Są z nami przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych, w tym pan Maciej Kaczorek, członek zarządu, dyrektor ds. strategii i rozwoju. Witam bardzo serdecznie pana dyrektora,

pana prezesa, wraz z zespołem. Jest z nami pani Ewa Makosz, dyrektor Biura Ochrony Środowiska w PKP PLK.

Jeszcze raz witam pana ministra Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który jest z nami na posiedzeniu tej Komisji. Witam przedstawicieli naszych partnerów społecznych. Jest z nami pan Adrian Pokrywczyński, ekspert Związku Powiatów Polskich. Witam przedstawicieli Stowarzyszenia Energii Odnawialnej. Jest z nami delegacja w składzie: pan Włodzimierz Ehrenhalt, wiceprezes zarządu; pan Piotr Ciepela, ekspert oraz pani Paulina Szuliga-Piętka, przedstawiciel tego stowarzyszenia. Są z nami przedstawiciele Izby Branży Komunalnej, w szczególności witam pana przewodniczącego Rady Programowej, pana Karola Wójcika. Witam również przedstawicieli Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej, w szczególności pana prezesa Janusza Gajowieckiego oraz panią Weronikę Kupczyk, specjalistę ds. regulacji onshore tego stowarzyszenia. Witam pana Adama Małyszko, prezesa Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS. Witam przedstawicieli Związku Ogólnopolskich Projektantów i Inżynierów. Jest z nami wiceprezes zarządu, pan Arkadiusz Merchel oraz dyrektor ds. rozwoju pani Izabela Fortuniak. Witam przedstawicieli Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu. Dzisiaj stowarzyszenie reprezentuje pan Janusz Zubrzycki. Witam również serdecznie pana prezesa Adriana Furgalskiego z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, pana Jana Stylińskiego, prezesa Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa oraz reprezentującego Polskie Sieci Elektroenergetyczne SA pana Krzysztofa Kalinowskiego, dyrektora ds. przygotowania inwestycji. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. Jest z nami również pan dyrektor Piotr Otawski, którego też witałem, ale witam jeszcze raz.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie informacja na temat planów poprawy efektywności działania regionalnych dyrekcji ochrony środowiska w zakresie wydawania decyzji środowiskowych w kontekście inwestycji infrastrukturalnych. Przedstawiają: minister klimatu i środowiska, minister infrastruktury, generalny dyrektor ochrony środowiska, generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad oraz prezes PKP PLK SA.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę uwag. Przystępujemy do realizacji tego porządku.

Bardzo proszę o przedstawienie informacji. Teraz pytanie: Czy ja mam decydować, czy to resorty się umówiły, w jakiej kolejności i w jaki sposób? Bardzo proszę. Szanowni państwo, nasza informacja i nasza debata mają charakter pewnego rodzaju burzy mózgów, jest pochodną prac Komisji w naszych regionach. Przypomnę, jest tu wielu członków Komisji, którzy w ramach delegacji Komisji Infrastruktury prowadzili prace na terenie naszego całego kraju. Spotykaliśmy się z przedstawicielami inwestorów lokalnych, regionalnych, rozmawialiśmy z przedstawicielami samorządów, rozmawialiśmy z przedstawicielami różnych firm i instytucji, które prowadzą działalność w zakresie inwestycji infrastrukturalnych, tych publicznych inwestycji infrastrukturalnych. Jednym z efektów czy jedną z takich ważnych spraw poruszanych w trakcie tych spotkań była kwestia właśnie decyzji środowiskowych i wtedy zobowiązaliśmy się jako Komisja, że zaprosimy na nasze posiedzenie różne środowiska, zaprosimy przedstawicieli ministerstw, generalnej dyrekcji, po to, żeby porozmawiać, co my możemy jako parlament zrobić czy jak zmienić przepisy, w jaki sposób włączyć się w te działania, tak aby przy nadchodzącym boomie inwestycyjnym istniejąca formuła nie spowodowała jakiegoś zawału.

Przypomnę, że tylko w tym roku na inwestycje infrastrukturalne jest rekordowa kwota ok. 100 mld zł. To jest rekord w skali naszego państwa. W ciągu 10 lat ta perspektywa może sięgnąć ok. 1,5 bln zł na inwestycje. To oznacza, że jako państwo musimy również dysponować wydolną administracją, żeby ten proces przeszedł płynnie, bez problemu. Zastaliśmy stan, który zastaliśmy, natomiast musimy zastanowić się, co zrobić, żeby poprawić tę efektywność. To jest więc dyskusja absolutnie merytoryczna, żeby znaleźć formułę, uzyskać informacje, jak rzeczywiście można to sprawnie zrobić.

Bardzo serdecznie już teraz dziękuję za to, że państwo tak licznie zaszczycili nas obecnością. Mam informację, że pan minister Dorożala jest jeszcze na posiedzeniu Komitetu Stałego Rady Ministrów. To są rzeczy, których nie jesteśmy w stanie uniknąć. Dlatego pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi, sekretarzowi stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję bardzo. Przedstawię informacje na temat planów poprawy efektywności działań w zakresie wydania decyzji środowiskowych w przypadku inwestycji drogowych. Jest pan minister Piotr Malepszak, który uzupełni tę informację o część kolejową, jeśli chodzi o nasz resort.

Szanowni państwo, Ministerstwo Infrastruktury nadzoruje szereg wielomiliardowych inwestycji w Polsce kluczowych dla rozwoju transportu, gospodarki. Przedsięwzięcia te mają często znaczący wpływ na środowisko naturalne w zakresie krajobrazu, zanieczyszczenia powietrza czy fragmentację siedlisk przyrodniczych. Proces inwestycyjny wymaga więc współpracy wielu podmiotów rządowych, samorządowych i społecznych. W zakresie samych dróg od 1 grudnia 2023 r. do 31 grudnia 2025 r. na realizację nowych odcinków dróg ekspresowych, autostrad, obwodnic oraz modernizację istniejącej sieci drogowej przeznaczono ponad 38 mld zł. W tym czasie oddano do użytku 546 km nowych dróg krajowych. W 2026 r. planujemy oddać do użytku kolejne ok. 300 km dróg krajowych. Wartość obecnie realizowanych inwestycji drogowych wynosi ponad 58 mld zł. Na etapie przetargu są inwestycje o łącznej długości ponad 493 km. W przygotowaniu są kolejne zadania o łącznej długości 2500 km. Obecnie na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej jest 95 wniosków, a na etapie ponownej oceny 24 projekty.

Procedury uzyskiwania decyzji oraz postępowania odwoławcze często trwają zdecydowanie dłużej, niż zakładamy, i zwiększają koszty budowy inwestycji. Same postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowych dla inwestycji drogowych trwają średnio 18 miesięcy. W tym zakresie poproszę później pana dyrektora z GDDKiA o przedstawienie szczegółowej informacji.

Chciałbym w tym kontekście zwrócić uwagę na ostatni etap procedury, czyli decyzję ZRID wraz z ponowną oceną oddziaływania na środowisko. Generalna dykcja zakładała na podstawie doświadczeń, że cała procedura dotycząca decyzji ZRID, w której biorą również udział RDOŚ, zajmuje ok. 7 miesięcy. Takie zapisy też znalazły się w harmonogramach oraz zapisach kontraktowych. Jest to bardzo często okres niewystarczający. Należy podkreślić, że na tym etapie jest to ponowna ocena projektu przez organy środowiskowe, które już na etapie decyzji środowiskowej analizowały i uzgodniły ten projekt. Dodatkowe obciążenia Skarbu Państwa wynikające z przedłużającego się postępowania ponownej oceny są łatwe do uniknięcia w przypadku dochowywania określonych terminów. Terminowość we współpracy między organami publicznymi a inwestorami jest w tym przypadku kluczowa.

Mając na uwadze powyższe, GDDKiA w odniesieniu do inwestycji drogowych przeanalizowała kwestię możliwości wprowadzenia rozwiązań systemowych, pewnego rodzaju wytycznych, uzgodnionych procedur, które mogłyby usprawnić współpracę między nią a GDOŚ oraz regionalnymi dyrekcjami ochrony środowiska. Propozycja taka została już przedstawiona i przekazana do GDOŚ pod koniec tamtego roku. Prowadzimy dialog w tej sprawie z generalnym dyrektorem ochrony środowiska. Wiem, że na jutro jest zaplanowane spotkanie robocze w tej materii. Myślę, panie ministrze, że uda się wypracować dobre rozwiązania, które usprawnią proces i dokumentacja składana do organów będzie zgodna z wypracowanym standardem. Ustandaryzowanie dokumentacji środowiskowej zgodnie z wypracowanymi wymaganiami w zakresie m.in. inwentaryzacji przyrodniczej wykonywanej na potrzeby realizacji inwestycji drogowych oraz analizy akustycznej z pewnością ułatwi i przyspieszy ocenę tej dokumentacji w organach środowiskowych.

Chciałbym również w tym kontekście zwrócić uwagę na toczące się prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw, a więc projekcie UD224. Jedną z projektowanych zmian polega na możliwości wydłużenia przez właściwe organy do 60 dni prowadzenia udziału społeczeństwa. Inną ważną, o ile nie najważniejszą zmianą, jaka ma zostać wprowadzona w tym projekcie, jest zmiana w zakresie stosowania rygoru natychmiastowej wykonalności. Nie można wykluczyć, że wejście w życie proponowanej zmiany doprowadzić może do wydłużenia czasu na realizację i zaniechania stosowania najpopularniejszego obecnie modelu inwestycyjnego – projektuj i buduj. Natomiast w celu usprawnienia realizacji kolejnych projektów infrastrukturalnych w naszej opinii konieczne jest wprowadzenie do wyżej wymienionego projektu wiążącego terminu na wydanie lub zmianę przez organ decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dziękuję.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to pan dyrektor uzupełni moją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie dyrektorze, bardzo proszę o kontynuowanie.

Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Daniel Kosiński:

Dobrze. Dziękuję, panie ministrze. Zanim oddam głos naszemu przedstawicielowi, który przedstawi statystyki, jak wygląda to w terminach, chciałbym podziękować panu ministrowi Otawskiemu za dotychczasowe prace, które wspólnie są realizowane pomiędzy naszymi instytucjami. Wiemy, że jest bardzo dużo rzeczy, którymi możemy zarządzać. Wiemy, że ten proces jest bardzo skomplikowany, złożony i wymaga też dogłębnych analiz. Zdajemy sobie z tego sprawę, ale z drugiej strony też wiemy, jakie obowiązki, jakie zadania stoją przed nami, jeśli chodzi o realizację – ja się wypowiem w zakresie realizacji dróg, inwestycji drogowych. Wiemy, że jest też duże pole możliwości do naszej współpracy i wymiany wspólnych, nie wiem, jak to nazwać, być może procedur, uzgodnień, które usprawnią ten proces. Też w tym miejscu dostrzegam taką konieczność wprowadzenia modyfikacji pewnych rozwiązań, które są obecnie realizowane, ale z drugiej strony też się cieszymy, że jest ten dialog między nami i współpracujemy. W tym miejscu za to też chciałbym podziękować panu ministrowi.

Teraz oddam głos i tutaj panu Łukasz Kacała przedstawi szczegółowe dane w zakresie terminów, dni wydawania decyzji środowiskowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Bardzo proszę.

Kierujący Zespołem ds. Środowiska w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Łukasz Kacała:

Witam państwa bardzo serdecznie. Łukasz Kacała, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Szanowni państwo, teraz troszkę statystyki. Średni czas na uzyskanie decyzji środowiskowej obecnie szacujemy na 662 dni na podstawie ponad 100 dotychczas uzyskanych inwestycji z ostatniego pięciolecia. Średni czas...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam bardzo, mam wielką prośbę, żeby troszeczkę bliżej mikrofon przysunąć.

Kierujący zespołem w GDDKiA Łukasz Kacała:

Już. Szanowni państwo, do tego średni czas uzyskiwania decyzji ZRID to 374 dni, w tym średnio procedura ponownej oceny zajmuje 285 dni. Do tego dodam jeszcze, że w tym roku, w 2026 r., planowane jest uzyskanie 40 decyzji ZRID przez GDOŚ. W większości tych inwestycji rozpoczęły się lub zakończyły ponowne oceny oddziaływania na środowisko. Jeszcze dodam na zakończenie, że średni czas rozpatrywania odwołania od decyzji ZRID wynosi 466 dni. Dziękuję bardzo. To takie krótkie statystyki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo.

Teraz przejdziemy do komponentu kolejowego, jak rozumiem. Pan minister Piotr Malepszak. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Powiedziałbym, że nasza współpraca, szczególnie z panem ministrem Otawskim, układa się wzorowo. Procedujemy bardzo ważny temat dla nas, dla kolei. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące rozporządzenia o oddziaływaniu, to jest taka długa nazwa „rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących istotnie oddziaływać na środowisko”, dlatego że patrzymy na nasze inwestycje z perspektywy oczywiście tych bardzo dużych zadań, ale także tych mniejszych, punktowych, którymi chcielibyśmy uzupełniać sieć kolejową i poprawiać jej przepustowość.

Oddałbym głos w sprawach i tych mniejszych, i tych większych dyrektorowi, prezesowi Kaczorkowi, odpowiedzialnemu za strategię w PKP PLK, bo będziemy mieli szczegółową informację co do tych postępowań, podsumowania tych postępowań związanych z kwestiami środowiskowymi w ostatnich latach, szczególnie też te kwestie bardzo długich terminów oczekiwania

na wydanie decyzji środowiskowej, bo wiemy, że to generalnie jest problem, który dotyczy wielu, wielu miesięcy. Stąd to podejście, które wdramy, żeby zmienić rozporządzenie, które znacząco ułatwi nam procedowanie spraw mniejszych, na krótkich odcinkach, niepowodujących w naszej ocenie znaczącego oddziaływania albo wręcz znikome oddziaływanie. To często wiąże się z uzupełnianiem infrastruktury o drobne elementy, ale znaczące z punktu widzenia sieci kolejowej.

Jeśli można, oddałbym głos prezesowi Kaczorowski.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę.

Członek zarządu, dyrektor ds. strategii i rozwoju PKP Polskich Linii Kolejowych SA Maciej Kaczorek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję bardzo. Myślę, że nie będę powtarzał, bo wiele tych uwarunkowań, które poruszyła GDDKiA, są uwarunkowaniami, które podzielimy, więc nie będę państwu serwował tego samego jeszcze raz.

Natomiast jeżeli chodzi o inwestycje kolejowe, one jedną rzeczą często się różnią od tych inwestycji, które w większości realizuje GDDKiA, mianowicie u nas często mamy do czynienia z inwestycjami, które są realizowane na infrastrukturze istniejącej, więc na takiej infrastrukturze, której istnienie już w przestrzeni, w środowisku jest od wielu dziesięcioleci czy od ponad setek lat utrwalone. Natomiast oczywiście wszelkie nasze działania też zmierzają do tego, czy powodują to, że te oddziaływania się zmieniają.

Co do statystyk, jeżeli chodzi o czas wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, to my zrobiliśmy też takie zestawienie po naszej stronie, żeby być tutaj w zgodzie z jakąś rzeczywistością i faktami, odliczając te czasy, kiedy postępowania są zawieszone, kiedy pileczka jest po naszej stronie i przygotowujemy na przykład raport po tym, jak dostaliśmy obowiązek wykonania raportu itd., nie wliczając takich okresów, kiedy działanie jest po naszej stronie i akurat bardzo ciekawie wyszło, dlatego że z naszej statystyki też wynika, że decyzje środowiskowe, w których jest przygotowywany raport oddziaływania na środowisko, też średnio za ten okres od 2018 r., trwają nam 660 dni. Koledzy powiedzieli 662 dni, więc myślę, że to jest bardzo podobnie. Oczywiście to jest materia dosyć złożona, zwłaszcza w takich inwestycjach, gdzie mamy do czynienia z raportem oddziaływania na środowisko i nie można tego zbagatelizować.

Natomiast, tak jak już powiedział minister Malepszak, pracujemy nad tym, żeby razem z GDOŚ złapać jakiś poziom istotności, jeżeli chodzi o nasze w szczególności takie najmniejsze działania na istniejącej sieci kolejowej, tak żeby gdzieś zrównoważyć to potencjalne oddziaływanie bądź też jego niską zmienność wskutek naszej inwestycji też z zaangażowaniem i inwestora, i z zaangażowaniem organów faktycznie w realizację tych działań. Wiemy, że dzisiaj przygotowanie dokumentacji środowiskowej i jej ocena przez organ pierwszej czy drugiej instancji jest procesem dość żmudnym, bo ta dokumentacja jest często bardzo, bardzo bogata, często też w ramach dojrzewania projektu inwestycyjnego, jego charakteru i zakresu ulega różnym zmianom, w związku z czym są pewne uzupełnienia, aneksy do raportów i zdecydowanie to zagadnienie powoduje, że staje się ono bardziej skomplikowane.

Natomiast też zaobserwowaliśmy na przestrzeni takiej 10-, 15-, 20-letniej funkcjonowania oceny oddziaływania na środowisko, czyli instytucji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, taką tendencję dosyć istotną do tego, żeby te dokumentacje środowiskowe ulegały bardzo dużemu uszczegółowieniu. Tak jak 10 lat temu często zdarzało nam się uzyskiwać decyzje środowiskowe na podstawie dokumentacji koncepcyjnej ze studium wykonalności, dzisiaj już wiemy, że nie jest to częstokroć możliwe z tego względu, że jesteśmy przez organy pytani o bardzo szczegółowe dane dotyczące właśnie wielkości czy ilości odprowadzonych wód itd., o takie szczegóły, które w normalnym toku przygotowania inwestycji pojawiają się dopiero przy projekcie budowlanym. Tutaj więc wydaje się, że są dwie kwestie tego gdzieś wypośrodkowania, na pewno szczegółowości i wnikliwości tego postępowania środowiskowego z istotnością tych uwarunkowań i możliwości takimi administracyjnymi zarówno po stronie inwestora, jak i po stronie organu. Stąd właśnie poszukujemy takiego złotego środka, żeby też nie poświęcać tych zasobów, które każda organizacja ma skończone i ograniczone na bardzo szczegółowe rozważanie kwestii, które nie mają istotnego faktycznie wpływu.

Też muszę powiedzieć w imieniu Polskich Linii Kolejowych i tej części kolejowej resortu, że mamy dobrą i aktywną współpracę z GDOŚ i jesteśmy w bieżącym kontakcie, tak żeby te procesy spróbować ułożyć. Na koniec też chcę powiedzieć, że w takich przypadkach, w których to współdziałanie jest szczególnie intensywne i szczególnie dobre między inwestorem a organem, to też zdarza się tak, że i decyzje bez oceny oddziaływania na środowisko są ok. w 7 miesięcy, a z oceną w 13 miesięcy. To są czasy dobre, które pewnie bardziej chcielibyśmy, żeby były standardem niż wyjątkiem, ale jak na wszystko trzeba mieć przestrzeń. Dostrzegamy też to, że organ czy pierwszej, czy drugiej instancji musi mieć na to przestrzeń taką organizacyjną. Przynajmniej z perspektywy inwestora tak to postrzegamy. Jeżeli o mnie chodzi, to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Teraz poproszę pana ministra Mikołaja Dorożalę o informację ze strony ministerstwa. Jak rozumiem, w kolejności głos zabierze pan minister Mikołaj Dorożala, a później pan minister Otawski. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Mikołaj Dorożala:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, postaram się krótko. Poproszę później pana dyrektora generalnego z GDOŚ o szczegółowe informacje. Natomiast, szanowni państwo, w kontekście takiego tła organizacyjno-formalnego czy formalnoprawnego jest kilka istotnych elementów. Po pierwsze, współudział w realizacji polityki ochrony środowiska w zakresie ochrony przyrody i kontroli procesu inwestycyjnego stanowi jedno z ustawowych zadań przypisanych do GDOŚ. To jest oczywista sprawa, ale też wymieniamy te elementy w tym ogólnym materiale informacyjnym.

Teraz kilka elementów dotyczących samej podległości, czyli tej struktury organizacyjnej. Myślę, że też warto o tym powiedzieć, czyli regionalne dyrekcje ochrony środowiska, które bezpośrednio podlegają pod GDOŚ. GDOŚ jest zatem uprawniony do formułowania wytycznych w zakresie wszystkich działania w celu ujednolicania, praktyki i zapewniania spójnego stosowania prawa przez wszystkie regionalne dyrekcje ochrony środowiska. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska pełni też funkcję takiego organu wyższego stopnia w kontekście wszystkich regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. To tytułem podziału.

Natomiast w obszarze podejmowanych działań, począwszy od 2025 r., zainicjowany został proces systemowego zwiększania zatrudnienia. To jest oczywiście zawsze największe wyzwanie i w kontekście tych potrzeb, czy to przy zmianach legislacyjnych, rozporządzeniach, ustawach, czy projektach energetycznych na przykład, także infrastrukturalnych, te potrzeby zawsze się pojawiają. Zawsze oczywiście jest to jakieś wyzwanie. Natomiast my ten proces zainicjowaliśmy. Proces ten został rozłożony na 5 lat i on tak naprawdę zakłada konieczność utworzenia nowych etatów. To wynika bezpośrednio m.in. z potrzeby wzmocnienia kadrowego w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska. Tam to wyzwanie jest zdecydowanie największe, zwłaszcza w zakresie pracowników niezbędnych do udziału w postępowaniach z zakresu ocen oddziaływania na środowisko.

W 2025 r. udało się obsadzić łącznie 40 etatów w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska. Ta etatyzacja objęła m.in. wydziały ocen oddziaływania na środowisko, tak że te kierunki zostały podjęte w celu pewnej optymalizacji. Warto też wspomnieć, szanowni państwo, kwestię jednak tych decyzji rządu z 2024 r. jeszcze odnośnie do tych 20% podwyżek również dla kadry, zwłaszcza pracującej w tych regionach, a także tej perspektywy jednak wzmocnienia kadry menadżerskiej regionalnych dyrekcji ochrony środowiska w obszarze widełek płacowych, gdzie też zależało nam bardzo, żeby te najbardziej kompetentne osoby... Były takie sytuacje, że ktoś pracował – a miał 20-letnie doświadczenie – w tak odpowiedzialnej przestrzeni z pensją znacznie poniżej tego, czy kilkukrotnie mniejszej od tego, co mógłby zarobić w każdej chwili na tzw. wolnym rynku. Niezwykle ważne jest to, żebyśmy mieli kompetentną kadrę menadżerską w tych 16 placówkach.

Dodatkowo, szanowni państwo, GDOŚ na podstawie upoważnienia Ministerstwa Klimatu i Środowiska proceduje w tej chwili zmianę ustawy o OOS, to jest UD224. Zakończył się etap uzgodnień i konsultacji. GDOŚ jest na etapie analizy zgłoszonych uwag. Zgodnie z tymi założeniami projektowane zmiany w ustawie mają sprzyjać usprawnianiu, ułatwianiu i przyspieszaniu procesu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, poprawić kwestię dookreślenia pojęć, którymi posługuje się ustawa, zapewnić większą zgodność polskiego porządku

prawnego z prawem unijnym – to też był niezwykle ważny element – często przepisów nakładających się czy wykluczających się.

Planowane zmiany wynikają również ze zgłaszanych problemów interpretacyjnych, które pojawiły się w praktyce stosowania prawa, w szczególności przez organizacje ekologiczne, inwestorów, projektantów, jak i branżę na pograniczu przyrodniczo-budowlanym. Do kwestii ewentualnych planów poprawy efektywności działania regionalnych dyrekcji ochrony środowiska w zakresie wydawania decyzji w kontekście inwestycji infrastrukturalnych poproszę pana dyrektora Piotra Otawskiego o szczegółowe odniesienie się w kontekście tych pytań, które padły ze strony Wysokiej Komisji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę, generalny dyrektor ochrony środowiska, pan Piotr Otawski.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, oczywiście kwestie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach to są decyzje o bardzo wysokim stopniu skomplikowania, jeśli chodzi o całe procedury, całość postępowań administracyjnych. Prawdopodobnie są to jedne z najbardziej długotrwałych ze względu na sam kontent, na samą zawartość tych postępowań. Niemniej jednak, niezależnie od samego skomplikowania merytorycznej treści tych decyzji i dokumentacji, która musi być rozpatrywana, trzeba powiedzieć, że na sam proces wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wpływają co najmniej trzy uwarunkowania bezpośrednie i czwarte o charakterze pośrednim.

Kwestie kadrowe zostawię na koniec, natomiast pamiętajmy o dwóch bardzo istotnych rzeczach, na które regionalne dyrekcje ochrony środowiska mają stosunkowo niewielki wpływ, jak również generalny dyrektor. Po pierwsze, postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach prowadzone jest w oparciu o dokumentację przedkładaną przez inwestora, co oznacza, że jednym z podstawowych elementów, które dokonuje regionalna dyrekcja ochrony środowiska, to jest weryfikacja pod względem formalnym i pod względem merytorycznym dokumentacji, która jest przedkładana. Oczywiście na to, jaką jakość ma dokumentacja przedkładana przez inwestorów, regionalne dyrekcje ochrony środowiska nie mają wpływu, to znaczy mają wpływ na to, że muszą doprowadzić dokumentację do stanu, która będzie pozwalała na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ale to, co jest przedkładane w pierwszym dniu złożenia wniosku, to jest oczywiście wyłącznie kwestia inwestora.

Mamy 20-letnią praktykę jako państwo w wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, więc wydawałoby się, że wszyscy powinni być w jakiś sposób nauczeni, jak te wnioski powinny wyglądać, ale ta praktyka jest daleka od oczekiwań. Jakość wniosków, które są przedkładane, delikatnie mówiąc, jest bardzo różna. Zaczyna się przede wszystkim od analizy formalnej i bardzo często nie są spełnione nawet wymogi formalne, a więc w pierwszym tygodniu trzeba wezwać inwestora do przedłożenia uzupełnienia, które pozwoliłoby w ogóle wszcząć postępowanie administracyjne. Następnie jest kwestia merytorycznej analizy tej dokumentacji, w której brakuje często bardzo podstawowych rzeczy dotyczących nawet tak podstawowych dla realizacji inwestycji informacji jak zakres przestrzenny realizacji, czyli nie ma podanych nawet terenów, w których ta inwestycja będzie realizowana. Nie są wykonane właściwe inwentaryzacje przyrodnicze. Niewłaściwie są przeprowadzone analizy hałasowe. Tak można byłoby wymieniać dosyć długo.

Wezwania regionalnych dyrekcji ochrony środowiska nie wynikają z tego, że ktoś po prostu chce wezwać i przedłużyć sobie termin realizacji pracy, tylko wynikają z rzeczywistych braków i błędów w dokumentacji. To, co podkreślę – zarówno PKP PLK, jak i GDDKiA podała dane i chciałbym też, żebyśmy mieli świadomość, że to są mimo wszystko dane oparte na tym, co było w poprzednich latach. Czyli mówimy o danych statystycznych, jak wyglądało to w latach poprzednich, a niekoniecznie o stanie obecnym. Natomiast również podkreślam, że w związku z tym odnośię się do statystycznych danych, nieco już archiwalnych, ale dotyczących tego, jak wyglądały czasami te daty, o których mówimy.

Padają tutaj informacje – średnio 630 dni procedowanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ale na przykład na tę średnią składają się takie inwestycje, w których regionalny dyrektor ochrony środowiska od pierwszego wezwania po przedłożeniu dokumentacji oczekiwał 1650 dni na przedłożenie uzupełnienia. Na pierwsze wezwanie – 1650 dni. Nie będę podawał,

ale oczywiście, jeżeli Komisja życzy sobie, mogę podać konkretną drogę, konkretny odcinek, więc jeżeli mówimy o statystykach, to miejmy świadomość, że w te 650 dni, o których powiedział przedstawiciele infrastruktury, wchodzi również tego typu sytuacje. W zasadzie każde tego typu postępowanie oznacza wezwania, wielokrotne czasami wezwania do uzupełnienia dokumentacji i wielokrotne oczekiwanie na uzupełnienie tej dokumentacji.

Inny przykład – 7 wezwań do uzupełnienia dokumentacji przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska, 550 dni na uzupełnianie dokumentacji. Kolejne – 8 wezwań do uzupełnienia dokumentacji, oczekiwanie 557 dni. Bardzo często również występują sytuacje, w których inwestorzy po wezwaniu sami wielokrotnie przedkładają prośbę o wydłużenie czasu na przedłożenie dokumentacji. To samo dotyczy postępowań drugoinstancyjnych. W tej chwili mam postępowanie w GDOŚ dużej inwestycji infrastrukturalnej, gdzie oczekiwaliśmy na przedłożenie uzupełnienia do wezwania w toku drugiej instancji blisko 2 lata. Blisko 2 lata od czasu wezwania do przedłożenia kompletnej odpowiedzi. Inwestor przedkładał co kilka miesięcy pewne odpowiedzi, zaznaczając, że to jest odpowiedź częściowa, będą kolejne. Trwało to blisko 2 lata, więc oczywiście statystyki fajnie wyglądają od strony tego, że robią wrażenie, jak popatrzymy, ile to trwa dni, ale prosiłbym o tym, żeby pamiętać, że to jest całość czasu postępowania od momentu złożenia wniosku, nieuwzględniająca okresów, w których dyrekcje oczekują na wezwania i odpowiedzi na wezwania. Oczywiście jest tu więc olbrzymia praca do wykonania również po stronie inwestorów.

Druga sytuacja, co do której regionalni dyrektorzy ochrony środowiska nie mają wpływu, to są organy współdziałające. Jak państwo wiedzą, w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach występuje kilka organów współdziałających. Prawie zawsze, to znaczy zawsze w sytuacji, kiedy jest nałożony obowiązek raportu o oddziaływaniu na środowisko, jedną z instytucji współdziałających są Wody Polskie. Mam tutaj z jednego województwa na przykład w tej chwili wykaz inwestycji, w których regionalny dyrektor ochrony środowiska czeka na uzgodnienie przez Wody Polskie. I to kolejno: od października 2021 r., od 29 lipca 2025 r., od 9 września 2025 r., od 27 listopada 2025 r., od 3 września 2025 r. To są akurat wszystko inwestycje albo drogowe, albo inwestycje związane z wydobywaniem kopalin. Czyli mamy średnio po pół roku oczekiwania. To są wszystko inwestycje, o których powiedziałem, na których regionalny dyrektor nie uzyskał jeszcze stanowiska dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej, co oczywiście oznacza brak możliwości wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach bez uzyskania stanowiska Wód Polskich. To są oczywiście te elementy, na które regionalni dyrektorzy ochrony środowiska nie mają wpływu i de facto oczywiście w istotny sposób wpływa to na jakość i tempo działania instytucji.

Jest jeszcze kwestia, która leży po stronie samych regionalnych dyrekcji ochrony środowiska i tu mamy dwa elementy. Po pierwsze, sama jakość procedury i jakość postępowania. Druga sprawa to jest kwestia kadr. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące jakości procedur, jakości kadr, to oczywiście od 2024 r. podjęliśmy cały szereg działań związanych zarówno ze szkoleniem, wspólnianiem orzecznictwa regionalnych dyrekcji ochrony środowiska, po to, aby te orzeczenia były spójne na terenie kraju, aby nie dochodziło do sytuacji, w których w różnych regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska zapadają różne rozstrzygnięcia. W zasadzie te szkolenia dla naczelników i pracowników regionalnych dyrekcji ochrony środowiska odbywają się w trybie ciągłym. Spotykamy się co najmniej raz na kwartał po to, aby poprawić jakość tego orzecznictwa.

Dodatkowo, o czym wspomniał minister Dorożała, podjęliśmy rozmowy z Ministerstwem Finansów w celu wzmocnienia kadrowego regionalnych dyrekcji ochrony środowiska i trzeba jasno powiedzieć, próbuję to też powiedzieć wszystkim od co najmniej początku 2024 r., że inwestycja w regionalnej dyrekcji ochrony środowiska to nie jest tylko inwestycja w środowisko, tylko jest to inwestycja w rozwój. Brak kadr w tych instytucjach, niewłaściwe opłacanie kadr w tych instytucjach wprost wpływają na możliwości rozwojowe kraju.

Niestety również szereg rozwiązań ustawowych, które były podejmowane w poprzednich latach, które nakładały nowe obowiązki albo zwiększały skalę obowiązków regionalnych dyrekcji ochrony środowiska, dramatycznie wpływają na to, co się w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska wydarza aktualnie w tej chwili. Wspomnę tylko o jednym kluczowym przypadku, czyli ustawie o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która, jak państwo wiedzą, weszła w życie w 2023 r. i spowodowała konieczność... Oczywiście nie kwestionuję samej zmiany i to, że była ona potrzebna, czyli wprowadzenie planów ogólnych. Natomiast to wprowadzenie planów ogólnych spowodowało konieczność przyjęcia tych planów i uzgodnienia

ich z regionalnymi dyrekcjami ochrony środowiska. Nie jest normalną sytuacją, w której w ciągu 1,5 roku te same organy, które do tej pory oczywiście uzgadniały studia i uzgadniały zmiany planów czy przyjmowanie nowych planów, nagle mają uzgodnić i zaopiniować 2500 planów w Polsce, nie uzyskawszy na to jednego etatu w związku z tymi obowiązkami.

Dodatkowo ustawodawca powinien przewidzieć to, że w momencie wprowadzenia tej ustawy doprowadzi do sytuacji zwiększonej liczby wniosków o wydanie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu. Aktualnie w tym roku notujemy, że ilość wniosków o warunki zabudowy i zagospodarowania terenu w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska w stosunku do wniosków, które były w 2022 r., to jest ok. 1000% więcej. Również na te działania regionalne dyrekcje ochrony środowiska nie dostały ani jednego etatu. Czyli mamy sytuację, w której mamy dramatyczną kumulację obowiązków przy niezapewnieniu jakichkolwiek dodatkowych zasobów kadrowych czy finansowych na realizację zadań.

Tak jak minister Dorożala wspominał, od 2024 r. podjęliśmy rozmowy z Ministerstwem Finansów na temat konieczności systemowego zwiększenia kadr w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska. Ustalenia wskazywały na 193 etaty w ciągu 5 lat. Faktycznie w 2025 r. nastąpiło zwiększenie na poziomie 43 etatów w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska. Niestety na ten rok miało być przewidzianych 46 etatów, ale do tej pory jeszcze tych etatów nie uzyskaliśmy, co nie zmienia faktu, że podejmujemy starania, aby te etaty w końcu w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska się znalazły, bo de facto mają one wspierać te obowiązki, o których powiedziałem, zarówno związane z wydawaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i tych obowiązków, które zostały nałożone w międzyczasie na regionalne dyrekcje ochrony środowiska.

Żeby też dać państwu skalę nie tylko w odniesieniu do tych dodatkowych obowiązków, o których mówiłem, czyli dotyczących ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym... Skala obciążenia w niektórych regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska ilością postępowań... To powinno cieszyć, bo to wskazuje również na zwiększenie skali inwestycji, ale mamy województwa, w których liczba postępowań w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przypadająca na jedną osobę w wydziałach zajmujących się ocenami oddziaływania na środowisko sięga 50 rocznie. Każdy, kto miał do czynienia z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, gdzie dokumentacja rzadko kończy się na 200 stronach, rozumie, co to oznacza. To znaczy, jeżeli pracownik ma 50 decyzji, 50 postępowań do zrobienia w ciągu roku, średnio w ciągu roku pracuje 50 tygodni, zgodnie z k.p.a. powinien mieć przy skomplikowanej sprawie 60 dni na rozpatrzenie takiej sprawy, nie mówiąc o kwestiach związanych z udziałem społeczeństwa, wezwaniem do uzupełnień, oczekiwaniem na uzupełnienia, a z tej statystyki wynika, że ma tydzień. To jest skala obciążenia, o której mówimy w tej chwili w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska. To są decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie mówię o uzgodnieniu planów, uzgodnieniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu. Stąd oczywiście kluczowe tak na dobrą sprawę jest zadbanie o to, aby te instytucje z punktu widzenia rozwoju tego kraju były wyposażone w odpowiedni zestaw kadr i finansów dla tych kadr.

Natomiast oczywiście podejmiemy również rozwiązania legislacyjne, które mają wspomóc proces związany z wydawaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Minister Dorożala wspominał o procedowanym UD224, czyli o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku. Minister Bukowiec również wspominał o pewnych elementach, które wydają się zagrożeniem, przynajmniej w oczach Ministerstwa Infrastruktury. Chciałbym wspomnieć, że akurat oba te przykłady dotyczą miejsc, w których mamy zarzuty Komisji Europejskiej w zakresie niezgodności polskiego prawa z prawem wspólnotowym, więc to nie jest tylko kwestia jakiejś chęci zmian w tym obszarze przez GDOŚ czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska, ale odpowiedzi na konkretne zarzuty w toku postępowań naruszeniowych.

Natomiast to, co jest ważne w samej ustawie o udostępnianiu – ona zakłada elektroniczną postępowania od 1 stycznia 2028 r., a więc możliwość prowadzenia całości procedury zarówno przez inwestorów, jak i przez organy, a także udziału społeczeństwa na dedykowanej platformie cyfrowej, co w naszej ocenie pozwoli, po pierwsze, na usprawnienie tego procesu poprzez chociażby kwestie dotyczące skrócenia czasu na przesyłanie pomiędzy organami, dostarczenia dokumentacji. Dodatkowo spowoduje to również sprofilowanie informacji, które mają być dostarczane w toku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z wymaganiami systemu informatycznego, co w naszej ocenie oczywiście ma ułatwić proces zarówno dla inwestora, jak i dla społeczeństwa, jak i oczywiście przyspieszyć to po stronie organów. Dodatkowo

jest tam szereg innych drobniejszych rozwiązań, które mają również wpłynąć na jakość tego postępowania, ale także zmiany związane z organami wydającymi decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach i przesunięcie ich na poziom starostów. W przypadku mniejszych przedsięwzięć, czyli przedsięwzięć głównie z drugiej grupy. To nie są przedsięwzięcia, o których mówiło PKP PLK czy GDDKiA, ale z punktu widzenia rozwoju lokalnego one są równie istotne.

Równocześnie, o czym wspominał również minister Malepszak, rozpoczęliśmy pracę nad zmianą rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w celu weryfikacji tych sytuacji, w których bez uszczerbku dla środowiska i bez narażenia się na niezgodność z prawem wspólnotowym jesteśmy w stanie zmniejszyć konieczność uzyskiwania, to znaczy odciążyć od konieczności uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Już zadeklarowałem na innej komisji sejmowej, że chcemy, aby do końca tego półrocza zmiana tego rozporządzenia stała na Radzie Ministrów. Programujemy tam zmiany zarówno w odniesieniu do dróg, jak i do kolei, ale jest tam również szereg drobniejszych zmian dotyczących infrastruktury przesyłowej czy infrastruktury związanej z tramwajami. Dokonujemy w miarę całościowego przeglądu tego rozporządzenia pod kątem szukania tych miejsc, w których można spowodować, żeby pewne elementy infrastruktury, które nie niosą istotnej wagi środowiskowej, mogły być usunięte z listy przedsięwzięć wymagających uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ze strony resortu jest szereg działań związanych zarówno z rozwiązaniami legislacyjnymi, jak i dotyczącymi wzmocnienia kadr oraz wzmocnienia jakości prowadzonego postępowania mających na celu poprawić jakość tego procesu.

Jeszcze raz podkreślę – nie wszystko zależy od regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. Jest również duża część do odrobienia zarówno w odniesieniu do jakości dokumentacji, jak i do działania organów współdziałających w toku wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Czy ktoś jeszcze właśnie z instytucji państwowych chciałby zabrać głos? Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK SA Maciej Kaczorek:

To jeszcze gwoli porządku, bo to powiedziałem, ale może umknęło. Te statystyki, które my liczymy, to oczywiście wyłącznie ten czas, kiedy jest działanie po stronie organu. Ten czas, kiedy organ oczekuje na uzupełnienie, jakieś wyjaśnienia czy coś takiego, to tego w tej statystyce nie bierzemy pod uwagę, bo ten czas potrafi trwać długo, tak jak słusznie pan minister Otawski zauważył. Natomiast też często to wynika z tego, że szczegółowość decyzji czy też szczegółowość tego postępowania jest z roku na rok coraz głębsza, w związku z czym też nie zawsze faktycznie na podstawie dokumentacji koncepcyjnej, na przykład koncepcji programowo-przestrzennej, jesteśmy w stanie odpowiedzieć na te wezwanie w sposób prawidłowy. W związku z tym w tym czasie, kiedy się nie odzywamy na przykład przez 100 dni, to po prostu robimy dokumentację w tym czasie po to, żebyśmy mieli co rzetelnie odpowiedzieć w tym postępowaniu. Tak że to tylko takie drobne uzupełnienie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś z państwa? Rozpoczynamy dyskusję. Czy z państwa posłów ktoś chce zabrać głos? Tak. Poseł Marek Sowa.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, poprosiłem o ten głos, bo przyznam szczerze, że z decyzjami środowiskowymi jest zawsze problem. Jak słyszymy tę statystykę, ona jest porażająca i jest to istotny czynnik, który blokuje rozwój gospodarczy Polski i trzeba to uczciwie powiedzieć. To, co mnie najbardziej boli, to to, że wydaje mi się, że instytucje odpowiedzialne za to nie mają poczucia odpowiedzialności za całokształt tej sprawy. Widzą raczej, że gdzieś są błędy, a u nich nie ma.

Panie dyrektorze, przytoczę więc panu dwie decyzje, które pan zapewne zna, które pokazują pewien obraz, że również w instytucji, którą pan kieruje, nie jest najlepiej. Decyzja środowiskowa procedowana dla drogi startowej dla lotniska w Krakowie przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Kielcach. Pierwsza decyzja procedowana 2 lata. Posłowie PiS, życzę wam... to znaczy radzę wam, żebyście zapoznali się z wyrokiem administracyjnego sądu okręgowego, bo on jest po prostu dramatyczny. Tam jest konkluzja mniej więcej dotycząca tego,

co się dzieje, jeśli się wpływa decyzjami politycznymi i wymusza decyzję. Trwała 2 lata. Nie została obroniona, ale później nie było, panie dyrektorze, lepiej. 3 lata RDOŚ w Kielcach zajmował się nową decyzją. Nikt na nich nie wpływał, nikt od nich nie wymuszał decyzji i w przededniu wydania tej decyzji przekazaliście wydanie decyzji do Krakowa. To jest kompromitacja, to jest sabotaż w stosunku do swojej organizacji. Pan tę decyzję podpisał. Nawet jeśli ta decyzja będzie wydana za 2 tygodnie, za miesiąc... Lepiej niech będzie wydana, bo czasami lepiej mieć po prostu decyzję niż jej nie mieć. To jednak pokazuje, że macie jakiś paraliż instytucjonalny w stosunku do procedowania.

Nie ma takiej możliwości, żeby zgodnie z prawem, jeżeli się proceduje należycie, tak długo tolerować postępowanie, przewlekłość postępowania. Mówię to jako człowiek, który 17 lat był zatrudniony w administracji publicznej, samorządowej. Nie wyobrażam sobie takiej sytuacji, żeby tak tolerować przewlekłość postępowania. Drugi przykład to jest decyzja środowiskowa na DK75, Sądcezanke. Chyba był złożony wniosek w 2020 r. albo w 2021 r. Nie – w 2021 r. Decyzja wydana w grudniu 2024 r. Oczywiście odwołania. Rok trwało odwołanie.

Jeśli chcemy realizować strategiczne inwestycje w państwie, potrzebna nam jest współpraca i potrzebne nam jest racjonalne do tego podejście. Nie może być lęku przed wydawaniem decyzji. Czasami lepsza jest decyzja nawet odmowna, żeby można uruchomić ten proces odwołania niż po prostu lęk przed jej wydaniem. Ja tego nie akceptuję i mówię tutaj otwarcie. Tak było prawie zawsze. To nie jest uwaga wyłącznie do tych 2 lat. To samo było 5 lat temu. To to się w ogóle nie zmienia. Stworzyliście jakieś państwo w państwie, nie ma mowy o ingerencji, a jak jest, to wiadomo, jak się kończy, ale sami też za bardzo nie pomagacie. Naprawdę nie pomagacie. W takich terenach – ja jestem z Małopolski – gdzie tych spraw konfliktowych jest dużo więcej, gdzie mamy urbanizację terenów, masę terenów chronionych, zdaję sobie sprawę, że te postępowania są po prostu pewnie trudniejsze do zrealizowania, ale one nie mogą trwać bez przerwy latami.

Na koniec, bo tu też jesteśmy torpedowani, wiem, że pan dyrektor, pan minister też zna tę sprawę, nie mogę pojąć, dlaczego można było 10 lat temu wybudować stację narciarską z wyciągiem, a dziś nie można na zlikwidowanym terenie, praktycznie bez wycinki drzew wybudować tam gondoli. Tego nie mogę pojąć, panie ministrze. Nie mogę. To znaczy, co się zmieniło? 10 lat temu dokładnie to samo prawo obowiązywało, bo mówimy o prawie z 2008 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Pan dyrektor zaraz odpowie, tak? Prosił o głos.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję również, panie pośle, za podjęcie tych tematów. Natomiast pozwolę sobie nie zgodzić się w całej rozciągłości. Oczywiście jestem...

Posel Marek Sowa (KO):

Ja wiem. To jest problem, że pan wie...

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Panie pośle, ale proszę pozwolić mi odpowiedzieć, bo akurat tak się składa, że co najmniej te dwie pierwsze inwestycje, o których pan wspomniał, znam doskonale. Po pierwsze, tak jak pan poseł również zauważył, są to inwestycje, które odziedziczyłem – pozwolę sobie tak nazwać – albo regionalne dyrekcje ochrony środowiska pod moim kierownictwem je odziedziczyły. Jak pan wspomniał, w 2017 r. została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach i została wydana tak, jak została wydana. To znaczy, sąd, jak pan poseł wskazał, nie zostawił suchej nitki na tej decyzji i została ona uchylona.

Decyzja dla Balic była procedowana w Kielcach z uwagi na to, że regionalny dyrektor ochrony środowiska – była tam przesłanka wyłączająca – nie mógł prowadzić tego postępowania. W sytuacji, w której zmienił się regionalny dyrektor ochrony środowiska, nie można było pozostawić tej sprawy w Kielcach z uwagi na to, że doszłoby do naruszenia właściwości miejscowej w tym konkretnym postępowaniu.

Zwróćę jeszcze też uwagę na to, że ostatnie wezwanie do uzupełnienia czy ostatnia odpowiedź na wezwanie do uzupełnienia była bodajże z października 2025 r., a więc organ merytorycznie nie mógł wydać tej decyzji wcześniej niż w tym czasie. Chcę również zapewnić, że ta decyzja zostanie wydana w najbliższych dniach przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Krakowie,

bo ta inwestycja jest... To znaczy monitoruję przebieg tego postępowania po to, żeby wiedzieć, że nie dochodzi tam do jakichkolwiek niepotrzebnych zawirowań w wydaniu tej decyzji i zapewniam, że ta decyzja lada chwila zostanie wydana.

Co do inwestycji w tzw. Sądcezanke, to jest kolejny przykład decyzji, która była wydawana dokładnie w taki sam sposób w pierwszej instancji, ponieważ w grudniu 2025 r. generalny dyrektor ochrony środowiska wydał decyzję drugoinstancyjną, utrzymując tę decyzję regionalnego dyrektora ochrony środowiska. Natomiast proszę zwrócić uwagę na zakres zmian, jakie zostały przeprowadzone przez generalnego dyrektora ochrony środowiska. Inwestycja ta... ta decyzja środowiskowa wydana parę lat wcześniej nie zawierała nawet wskazania właściwego miejsca realizacji przedsięwzięcia, podstawowej rzeczy, kluczowej, gdzie nie powinno się w ogóle wydać decyzji. Nie było tam sprecyzowanego miejsca realizacji przedsięwzięcia. To jest tylko jeden z błędów, który mógłbym pokazać, wskazując na to, jak ta decyzja była przygotowana i wydana. Niestety... to znaczy na szczęście nie ja odpowiadam za to, jak to było procedowane i jak to było wydawane. Natomiast dzięki pracy pracowników GDOŚ udało się doprowadzić tę decyzję do stanu, w którym można było ją skutecznie wydać i mam nadzieję obronić również w sądach administracyjnych. Stąd naprawdę to nie jest tak, że my robimy coś przeciwko komuś.

Dziękuję również za słowa zarówno GDDKiA, jak i PKP PLK. Ja w zasadzie z kierownictwem jednej i drugiej instytucji spotykam się prawie co miesiąc. Z GDDKiA co miesiąc się spotykam po to, żeby monitorować i wskazywać, gdzie są problemy i jak je rozwiązywać, więc mówienie o tym, że jest to jakieś państwo w państwie, wydaje mi się jednak dalece krzywdzące wobec pracowników zarówno regionalnych dyrekcji ochrony środowiska, jak i GDOŚ.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Pani poseł Magda Kołodziejczak.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie ministrze, poruszył pan tutaj wiele istotnych kwestii. Między innymi mówił pan też o konieczności uzgadniania planów zagospodarowania przestrzennego i wiemy o tym doskonale, borykamy się z tym tematem wszyscy, a szczególnie samorządy. Stąd też moje pytanie: Czy państwa zdaniem wydawanie decyzji przy planie zagospodarowania albo przy uchwałach lokalizujących inwestycje mieszkaniowe czy towarzyszące jest koniecznością? Czy nie widzicie państwo przestrzeni, żeby przenieść to na etap pozwolenia na budowę? Dlatego że plany są ogólne, tak jak zresztą nazwa sama wskazuje, i dopiero w pozwoleniach na budowę, czyli w dokumentacjach, pojawia się cały szereg wymogów czy ważnych elementów, które pokazują wielkość tej inwestycji i wpływ na środowisko itd. Jeśli tak, to czy widzicie państwo przestrzeń w zmianie przepisów? Bo my mamy takie przygotowane, ale też nie wiem, jak dalece się tutaj państwo na to zapatrujecie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Może pan dyrektor odpowie. Tak?

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Pani poseł, nie wiem, czy dobrze zrozumiałem pytanie. Czy chodzi tylko o uchwały mieszkaniowe, czy w ogóle o uchwały dotyczące planów miejscowych?

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Nie, plany ogólne, bo sam pan powiedział, że spływa na państwa teraz ok. 2500 planów.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Tak.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Tak jest. Czy nie warto przenieść tych uzgodnień na etap pozwolenia na budowę już?

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Pani poseł, ale to są dwa zupełnie różne procesy. W przypadku planów ogólnych uzgadniane są i opiniowane plany w toku strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Nie w toku konkretnego przedsięwzięcia, tylko w toku strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz

uzgadnianie w odniesieniu do form ochrony przyrody. Tam, gdzie nie ma form ochrony przyrody, one nie są uzgadniane, więc to jest zupełnie inny proces wynikający zarówno z dyrektywy o strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko, jak i z dyrektywy ptasiej i z dyrektywy siedliskowej.

Natomiast decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach są faktycznie wydawane jako pierwsza decyzja w toku procesu inwestycyjnego, poprzedzająca... To zależy, dlatego że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach musi obejmować również lokalizację przedsięwzięcia. Jeżeli przedsięwzięcie jest realizowane na gruncie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wtedy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest przed pozwoleniem na budowę. W przypadku kiedy miejscowego planu nie ma, to oczywiście decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach musi poprzedzać wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu czy decyzji o inwestycji lokalizacji celu publicznego.

Natomiast w odniesieniu do specjalnych trybów, czyli chociażby wspomianej tu dzisiaj decyzji ZRID, to decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest przed decyzją ZRID, bo tu nie mamy konieczności powiązania z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, ponieważ wszystkie specustawy wyłączyły konieczność badania zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego inwestycji realizowanych na podstawie specustaw. W związku z tym te decyzje środowiskowe są wydawane przed decyzjami inwestycyjnymi. Stąd nie ma tutaj możliwości rezygnacji ze strategicznej oceny oddziaływania środowisko, bo jest to zupełnie inny reżim prawny wynikający z innych uwarunkowań prawnych prawa wspólnotowego.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Który z państwa posłów jeszcze? Jeśli nie, to proszę stronę społeczną. Zgłaszał się pan Janusz Gajowiecki, pan prezes.

Prezes Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej Janusz Gajowiecki:

Dziękuję, panie przewodniczący, za oddanie głosu. Szanowni państwo posłowie, szanowni państwo ministrowie, my mamy ten temat też infrastrukturalny dzisiaj na tej Komisji, który chcieliśmy przedstawić, czyli rozwój tej energetyki, która stanowi podstawę realizacji miksu energetycznego w kolejnych latach wyznaczonych przez polski rząd. Tu też rzeczywiście te procedury, o których wspominali koledzy, czy z dróg, czy z kolei, też dotyczą nas bardzo dotkliwie. Nie sposób nie zgodzić się z panem ministrem Otawskim w całej rozciągłości o ilości wniosków, jakie są w regionalnych dyrekcjach i wniosków, które chociażby m.in. właśnie farmy wiatrowe czy te fotowoltaiczne w ostatnim okresie składają i współpracują z regionalnymi dyrekcjami.

Natomiast statystyki, bo tym się tutaj posługiwaliśmy, są też nieubłagane. Mija dekada od wprowadzenia zasady 10H w Sejmie. Natomiast rozwój energetyki wiatrowej się nie zmienił. Te brutalne statystyki za rok 2025 pokazują praktycznie zero wydanych pozwoleń na budowę, na realizację lądowych farm wiatrowych, mimo że mamy ustawę dzisiaj, która umożliwia realizację tych inwestycji w odległości 700 m od gospodarstw domowych, co w pełni popieramy i wydaje mi się, że jest ponad podziałami politycznymi.

Natomiast jesteśmy w pułapce administracyjnej dzisiaj i niestety, ale z perspektywy realizowanych inwestycji, to dzisiaj właśnie decyzje i ograniczenia środowiskowe stanowią dla nas główny problem w rozwoju tego sektora energetyki. Po pierwsze, tutaj mówiliśmy o tych przeciągających się postępowaniach i skutek jest wydłużeniem całego harmonogramu już od samego początku, kiedy nawet mamy przykłady, że nawet rok się określa przez daną dyrekcję, jaka jest skala oddziaływania tej inwestycji na środowisko. Zawsze się kończy tak samo, tu wiatraki są jako te technologie znacząco oddziałujące na środowisko, więc ten rok praktycznie jest na początku stracony. Oczywiście są też okresy inne, ale niestety takie karygodne przykłady mamy.

Po drugie, wielokrotne wzywanie do uzupełnienia raportu, który de facto stał się już takim trochę ping-pongiem ze strony regionalnych dyrekcji środowiskowych. Rzeczywiście tutaj należałoby wprowadzić jasne zasady, aby do przewlekania tych procedur nie dochodziło. Po trzecie, systemowe przekraczanie terminów k.p.a. i automatyczne przedłużanie spraw jako szczególnie skomplikowanych. To jest taki element, który też chcieliśmy jako branża naświetlić. Po czwarte, niejednolite standardy postępowania i treści decyzji, nawet w ramach jednego RDOŚ, więc tu tych przykładów takich konkretnych farm mamy bardzo sporo z ostatniego roku.

Liczymy na taką dobrą współpracę z administracją, bo tak jak powiedział pan poseł, zawsze było trudno, ale można jasno dzisiaj powiedzieć, że ustawa 10H dalej obowiązuje w naszym

kraju i niestety ona ma wymiar środowiskowy. Jeżeli państwu zależy na utrzymaniu dobrej pozycji w Unii Europejskiej, rozwoju gospodarczego, dzisiaj podstawą jest dostęp do energii taniej, czystej, którą rząd jasno sformułował w planie działań, musi być przynajmniej zwiększona trzykrotnie w kolejnych latach, a my, proszę państwa, od 2 lat nie budujemy w ogóle tych wiatraków, mimo że są wszystkie potrzebne ustawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Tak, dziękuję bardzo, panie prezesie.

Proszę, pan Adam Małyszko.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, panowie ministrowie, chciałem zapytać o jedną kwestię bardzo ważną w tej chwili przy uchwalaniu planów ogólnych w poszczególnych gminach. Otóż chciałem zapytać, czy przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, takie jak stacja demontażu pojazdów, którą reprezentują, zakłady przerobu złomu czy inne zakłady przerobu odpadów niebezpiecznych, zakłady zużytego sprzętu, te z tej listy, są instalacjami, które się zalicza do infrastruktury technicznej. Dlaczego jest to ważne? Dlatego, że w niektórych gminach te tereny, na których są zlokalizowane już te instalacje, są kwalifikowane jako infrastruktura, czyli SI. W innych miejscach są kwalifikowane jako strefa gospodarcza lub strefa usługowa. Jeżeli taka instalacja jest zakwalifikowana do tej infrastruktury technicznej, to wówczas są ograniczenia w rozporządzeniu ministra, pod „trójką”, gdzie nie może być ona większa niż 5000 m². W związku z tym, jeżeli będą uchwalone te plany ogólne i później będzie wydawana ewentualnie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach czy pozwolenie na gospodarkę odpadami, sektorowe przedłużenie, one muszą być zgodne z planami ogólnymi, a później z planami miejscowymi.

Dlatego też wystąpiliśmy do pana dyrektora Gila z Departamentu Planowania Przestrzennego z takim pytaniem i już oczekujemy 2 tygodnie, obiecano nam w ubiegły piątek, że dostaniemy, nie mamy tej odpowiedzi. W niektórych gminach radni odwołali sesje zatwierdzające ten plan, ponieważ urbaniści nabrali wątpliwości. Ten przypis „trójka” powoduje, że przy planach miejscowych te instalacje, które od 30 lat istnieją, nie mogłyby się znaleźć już w planach miejscowych, bo przepis by tego zabraniał.

Dlatego bardzo proszę, szanowni państwo, nie wiem, czy pan minister, czy ktoś nam tu pomoże, ponieważ uważam, że jest to sprawa bardzo ważna, choćby dlatego, że w różnych gminach w tej chwili różnie te plany są przyjmowane.

Odnosnie do przewlekłości to tylko dodam, że to jest pierwszy etap, jeżeli chodzi o środowiskowe uwarunkowania. Drugim etapem jest uzyskanie pozwolenia na gospodarowanie odpadami w przypadku przetwarzania odpadów. Na to czekamy 5–6 lat, są rekordziści rzecz ujmując siódmy rok. To jest po prostu skandal, że jak chcą firmy inwestować, żeby procedury trwały tak długo. To odnośnie do tego tematu. Natomiast ten pierwszy jest dla nas bardzo ważny i jeżeli potrzeba, zostawimy takie pismo, które było skierowane do przewodniczącej podkomisji w tej sprawie 2 tygodnie temu i liczymy na pomoc, bo jest to bardzo ważna i gardłowa sprawa w tej chwili. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy państwo chcą odpowiedzieć może teraz?

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. To znaczy, myślę, że tu właściwe jest Ministerstwo Rozwoju i Technologii do odpowiedzenia na to, dlatego że to oni tak naprawdę są władni do wykładni, jak należy poszczególne strefy w odniesieniu do miejscowych planów ogólnych interpretować, więc wolałbym nie zabierać tutaj głosu.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Mogę dopytać? Pytanie: Czy te instalacje z tego wykazu instalacji, które znacząco zawsze oddziałują na środowisko, typu spalarnia, typu zakład przetwarzania odpadów niebezpiecznych, akumulatorów, są infrastrukturą techniczną, czy nie? Proste pytanie, bo jeżeli pan odpowie na to pytanie, to departament również odpowie, że bardzo prosto należy to czytać, co jest zapisane.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Tak, dziękuję bardzo.

Teraz może wiceprezes, Merchel Arkadiusz, Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów.

Wiceprezes zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów Arkadiusz Merchel:

Dzień dobry państwu. Szanowni państwo, chciałem zabrać głos w takiej sprawie, o której państwo mówicie, odnośnie do decyzji środowiskowych. Mnie się wydaje, że my jako związek właśnie tych osób, tych inżynierów, tych projektantów, którzy wykonują te opracowania, najlepiej wiemy, jak to długo trwa i dlaczego tak to trwa i co można usprawnić. Szanowni państwo, pozwoliłem sobie takie zrobić króciutkie zestawienie tylko z jednej firmy, która uzyskiwała akurat pozwolenia, decyzje środowiskowe też m.in. dla dróg krajowych. To akurat był plan, niektóre z nich są w planie 100 obwodnic. Pokusiłem się o takie może trochę bardziej skrajne przypadki, ale jest ich trochę. Zrobiłem taką analizę od 2019 r. i przykład: Myszyniec – Kadzidło, decyzja wydawana 2 lata; obwodnica Ostrołęki, decyzja środowiskowa wydawana prawie 4 lata. Mamy w tej chwili taki dosyć kluczowy projekt dla Polski S5 Sobótka – Bolków. Złożenie wniosku było na końcu 2024 r., konkretnie w listopadzie. Do tej pory trwa postępowanie. Obwodnica Międzyborza – ponad 2 lata. Obwodnica Zwoleń – prawie 3 lata. Z takich trochę lepszych: obwodnica Wschowy – niecały rok; Kostrzyn nad Odrą, oddziaływanie transgraniczne – prawie 4 lata; obwodnica Nowego Targu, która jest obecnie realizowana też w planie 100 obwodnic – 13 kwietnia 2003 r. złożony wniosek, trwa postępowanie.

W związku z powyższym tak to wygląda fizycznie. Jeżeli mówimy teraz, tak usłyszałem od państwa, że dokumenty są złe, że inwestorzy itd., chyba nie mogę się z tym zgodzić. Przede wszystkim nie ma spójności, nie ma jasnych wytycznych, jak te materiały mają być przygotowane. Dodam tylko, to już było tutaj poruszane przez państwa, że my przygotowujemy materiały w chwili obecnej na etapie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Trochę pewnie państwo wiecie, na czym to polega, ale to nawet jeszcze nie jest etap koncepcji. My na tym etapie musimy określić parametry tej inwestycji, która będzie. Ona będzie dopiero realizowana, dopiero będzie projektowana, dopiero będzie projekt budowlany i wykonawczy robiony za parę lat, prawdopodobnie za 5 lat. W związku z powyższym nie może organ żądać jakichś szczegółowych informacji, czyli dla porównania, to jakbym chciał uzyskać pozwolenie na budowę domu i ktoś by mnie pytał „jaki będziesz miał płytki w kuchni, jaki kolor, jakiej wielkości”. To jest mniej więcej ten rząd zapytań w decyzji środowiskowej do projektantów, do inwestycji. Myślę więc, że to przede wszystkim jest do zmiany.

Przypomnę tylko, że pewnie ze 20 lat temu mieliśmy już trochę inne rozwiązania, mianowicie, że ta decyzja w sposób bardziej ogólny określała, czyli skąd, dokąd robimy, ile ma węzłów, jakie mają być zabezpieczenia i to się powinno zmienić, a nie pytanie o szczegóły, o jakieś bezsensowne rozwiązania, które być może będą jeszcze zmieniane parokrotnie. Przypominam, że jeżeli później te inwestycje idą w programie – zaprojektuj i zbuduj, to się dokonuje różnych optymalizacji. W związku z powyższym te rozwiązania się kilkakrotnie zmieniają, więc te zapisy nie mogą być bardzo szczegółowe. One powinny być w dużym stopniu ogólne, ale oczywiście takie, które powinny chronić zarówno środowisko, także i ludzi. Też przypominam, że człowiek jest elementem tego środowiska, gdzie niejednokrotnie bardziej się chroni środowisko w cudzysłowie zwierzęce, faunę, florę niż tego człowieka. To też są rzeczy dosyć istotne.

Dodam tylko jeszcze taką rzecz, że w tym samym urzędzie potrafimy mieć odrębne interpretacje na złożony wniosek, czyli składamy u jednej pani, czy tam u dwóch różnych urzędników w tym samym urzędzie i dostajemy dwie różne opinie, co my mamy zrobić albo co my mamy poprawić. W związku z powyższym myślę, że tutaj trzeba naprawdę dosyć dużo pracy wprowadzić i zastanowić się nad tym, jak to ustandaryzować. To są takie elementy, które wpływają na wydłużenie inwestycji. Jeżeli państwo jeszcze później dodacie do tego, że średnio – ja policzyłem średnią – według mnie wydawanie decyzji środowiskowych to jest ok. 3 lata. Jeżeli do tego dołożymy proces wydawania decyzji ZRID, skrajnie, na przykład S19 wydawana 2,5 roku decyzja ZRID, to jeżeli teraz popatrzymy, ile projektant ma czasu na zaprojektowanie, to dosyć śmiesznie to wygląda, że więcej to leży, nazwijmy to, w okowach urzędniczych, niż projektant ma to projektować. Później się troszeczkę dziwimy, że nie mamy młodych ludzi, którzy chcą chętnie przyjść do tej branży, a przypominam, że jest brak rąk do pracy zarówno w branży drogowej, kolejowej, więc ten proces będzie się pogłębiał.

Jeżeli te rozwiązania nie będą w miarę proste, w miarę spójne i jeżeli dołożymy jeszcze do tego całego procesu sprawę związaną z uzyskaniem pozwoleń wodnoprawnych, jeżeli będziemy sobie wydawać pozwolenia wodnoprawne na rowie drogowym, który jest zaliczany do urządzenia, nazwijmy to, wodnego, to moje gratulacje. Przypominam, że już kilka lat temu też tego nie było. Zostało to wprowadzone. Nie wiem, dlaczego i nie wiem, kto wpadł na taki genialny pomysł.

Czyli mówiąc krótko, budujemy rów drogowy i na niego musimy pozwolenie wodnoprawne uzyskać. Po prostu naprawę to trzeba być geniuszem, żeby na coś takiego wpaść. A co się dzieje? Niejednokrotnie, tak jak powiedziałem, jeżeli w tym operacie wodnoprawnym są uszczegółowienia, bo urzędnicy żądają rzędnej wlotu, rzędnej wylotu, to nie daj Boże, jak się zmieni lokalizacja zjazdu, jak się zmieni geometria drogi równoległej chociażby, to teoretycznie ta decyzja jest do poprawy. W związku z powyższym nie powinno być takich elementów.

Oczywiście nie mówię, że to ma być wszystko z partyzanta robione, bo zdaję sobie z tego sprawę, że jeżeli mamy rzeki, jeżeli mamy rowy melioracyjne, które widnieją w ewidencji, jak najbardziej my możemy te wszystkie elementy uwzględniać, ale nie możemy robić czegoś takiego, że rów drogowy będzie tutaj podlegał takim samym prawom, bo to do czego innego służy. To jest troszeczkę wypaczenie ideologii całego prawa itd.

W związku z powyższym to są rzeczy, które wpływają, a mało tego, jeżeli my wygrywamy przetarg, jeżeli ten przetarg jest realizowany nie w 2 lata, tylko w 3, w 5, czy w 7 lat, to tylko przypominam, że nasz związek walczy od dłuższego czasu, żebyśmy mieli takie same prawa jak chociażby wykonawcy w waloryzacji rozwiązań naszych wynagrodzeń, a my mamy w tej chwili 5% albo może 10%, a wykonawcy w tej chwili mają 15%, tudzież walczą o 20%. W związku z tym trochę to słabo wygląda, jak popatrzymy w zakresie jedności całej branży. Później, jeżeli taki proces się wydłuża, to my też jesteśmy narażeni na straty, generalnie na straty finansowe. Są to firmy prywatne, są to firmy z kapitałem polskim czy zagranicznym i przy procesie projektowym, który się wyciąga na tyle lat i przedłuża, naprawę jest to dosyć kłopotliwe.

W związku z powyższym te działania naprawę są potrzebne i to nie za chwilę, bo za chwilę to, jak mówię, nie będziemy mieli tak de facto co projektować i jak projektować. W związku z tym mówię, mój apel jest taki i to jest chyba apel całej branży, żebyśmy tutaj troszeczkę podeszli do tego w sposób bardziej wyważony i taki zrównoważony, o którym się dosyć często mówi, tak że prosiłbym, bo tutaj jeszcze padło takie stwierdzenie, że państwo nie macie ludzi w urzędach. Rozumiem to. Tylko że jeżeli ja jako, założmy, osoba, która prowadzę firmę, nie mam ludzi, to albo ich zatrudniam, albo zlecam to komuś na zewnątrz, więc takie formy też pewnie są możliwe do realizacji. W związku z powyższym też prosiłbym o podejsie do tego w taki sposób, nazwijmy to, bardziej racjonalny.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Proszę do konkluzji.

Wiceprezes zarządu ZOPI Arkadiusz Merchel:

Tak. Dlatego mówię, zwróćcie państwo uwagę, że to zbyt długo trwa i środowisko projektowe czy doradcze, czy nadzorowe naprawę już jest zmęczone takim utyskiwaniem i użalaniem się nad tym wszystkim. Natomiast trzeba konkretne działania wprowadzić. Jeżeli państwo chcecie... My w tej chwili akurat prowadzimy dialog z generalną dyrekcją na zasadzie forum inwestycyjnego, żeby pewne rzeczy wyłuszczyć i spróbować wprowadzić wspólnie, razem, bo to chodzi o to, żeby to wspólnie, razem robić. Myślę, że takie ogólnopolskie – nie wiem, jak to nazwać – ale takie wspólne działanie, bo to nie chodzi o to...

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Wiceprezes zarządu ZOPI Arkadiusz Merchel:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Jeszcze dwie osoby i może pan dyrektor odpowie, bo są problemy. Tak? Tutaj pan się zgłaszał.

Wiceprezes zarządu Stowarzyszenia Energii Odnawialnej Włodzimierz Ehrenhalt:

Dzień dobry. Włodzimierz Ehrenhalt, Stowarzyszenie Energii Odnawialnej.

Proszę państwa, chyba dzisiaj nikt nie kwestionuje faktu, że energetyka wiatrowa na lądzie jest najtańszym źródłem energii i dzisiaj właściwie się nie rozwija. Czyli to, co mieliśmy mieć, tę tanią energię, to nie robi się nowych projektów i jest największą ofiarą czasu wydawania decyzji środowiskowych, ale również uznaniowości. W związku z tym ta uznaniowość jest tym, co nas najbardziej boli, bo wydaje się miliony na projekt, a później tych uzupełnień jest tyle, że jest to właściwie hamulec inwestycyjny.

Może dam pomysł, może ten pomysł się do czegoś przyda, żeby decyzja środowiskowa odnośnie do farm wiatrowych przecież może być wydawana warunkowo, pod warunkiem uzupełnienia, które RDOŚ wyda, a jeżeli inwestor tego nie dostarczy, to wygasa decyzja środowiskowa i nie dostanie pozwolenia na użytkowanie. Czyli wydajemy decyzję środowiskową stosunkowo szybko, żeby inwestor mógł dostać pozwolenie na budowę, bo potrzebujemy tej energii, bo na razie zafundujemy bardzo drogą, zresztą to wystarczy na aukcjach zobaczyć, po ile można zakontraktować energię z lądowych farm wiatrowych i jeżeli nie ma pozwolenia na użytkowanie, to szybko dostarczy, ale czas trwania, przecież ta procedura uzyskiwania wszystkich zezwoleń to jest 7 lat dzisiaj. Proszę coś z tym zrobić, bo nie będzie żadnych inwestycji w najtańsze źródło energii, jakie dzisiaj jest na rynku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze został pan Karol Wójcik, przewodniczący Rady Programowej. Proszę bardzo. Pan Karol Wójcik.

Przewodniczący Rady Programowej Izby Branży Komunalnej Karol Wójcik:

Tak, tak, jestem.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

To proszę bardzo.

Przewodniczący Rady Programowej IBK Karol Wójcik:

Działła. Już mamy. Dzień dobry państwu. Karol Wójcik, przewodniczący Rady Programowej Izby Branży Komunalnej – to przede wszystkim przedsiębiorcy zbierający i przetwarzający odpady w Polsce, rodzinni i rodzimi przedsiębiorcy.

Proszę państwa, chciałbym zwrócić uwagę na problem związany z wydawaniem decyzji środowiskowych w naszej branży. Rozumiejąc też to, o czym mówi pan minister Otawski i tu też bijąc się w pierś, że nieraz te wnioski wymagają uzupełnień, to wszystko rozumiemy. Natomiast rzeczywiście czas, w jakim działa RDOŚ, to już nawiązując do tego, o czym mówił pan Adam Małyszko, trzeba być, proszę państwa, niezwykle wizjonerem w branży gospodarki odpadami, by przewidzieć trendy i technologie, które będą przydatne za lat 7 albo 10 i takie przykłady mogą państwu podawać z naszej branży. Jesteśmy z jednej strony w zdiagnozowanej przez Instytut Ochrony Środowiska luki inwestycyjnej w gospodarkę odpadami. Potrzebujemy pilnie instalacji. One w Polsce powstają, ale są potrzebne instalacje do przetwarzania odpadów. To wprost przełoży się na koszty ponoszone dzisiaj przez mieszkańców za gospodarowanie ich odpadami, jeżeli większa podaż tych instalacji będzie w Polsce.

Dzisiaj, proszę państwa, nie tyle środki finansowe są problemem w zakopaniu tej luki inwestycyjnej, a właśnie ta długotrwałość postępowań. Chciałem tylko przypomnieć, że we wrześniu 2019 r. wobec włożenia wszystkich do jednej szuflady, przepraszam, użyję tego określenia, to nie ja je wymyśliłem – mafia śmieciowa, zmienione zostało rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko i dzisiaj wszystko praktycznie, proszę państwa, co ma w nazwie odpady bądź w merytoryce odpady, jest obarczone procedurą uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. OK. Rozumiemy, ustawodawca zdecydował, że ta branża ma być pod szczególnym nadzorem, ale to się wiąże właśnie z tymi konsekwencjami, że dzisiaj regionalne dyrekcje są przeładowane pracą i my czekamy bardzo długo, często na jedną krótką informację, że postępowanie jest przedłużone o kolejne pół roku. Naprawdę mam mnóstwo przykładów.

Czym chcę skończyć? Krótką konkluzją i apelem do państwa posłów o to, by rzeczywiście RDOŚ był wyposażony w dodatkowe etaty. To jest niemożliwe, żeby w 38-milionowym państwie polskim był problem z kilkudziesięcioma etatami. My wiemy, my spotykamy się z urzędnikami i my nie mamy do nich żadnych pretensji o to, że rzeczywiście te postępowania tak długo trwają, bo oni ich szybciej, rzetelnie przeprowadzić bardzo często nie mogą. To jest, proszę państwa, sprawa, którą należy załatwić w Polsce bardzo szybko, bo ona nam odblokowuje potencjał inwestycyjny. Tu nie chodzi, jak powiadam, o środki finansowe. Tu chodzi przede wszystkim o sprawność działania administracji. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Teraz pan Adrian Pokrywczyński, Związek Powiatów Polskich.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Adrian Pokrywczyński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, niejako przy okazji dzisiejszego tematu poruszę dwa tematy. Chciałbym zwrócić uwagę na kwestie współpracy z RDOŚ w kontekście inwestycji drogowych, ale kłopotliwych dla samorządów, a często konkretnie dla zarządców dróg lokalnych. Może w kontekście obciążenia pracą RDOŚ będę mieć tu propozycję. Mowa tu o art. 83a ustawy o ochronie przyrody, a więc uzgodnienie wycinki drzewa w pasie drogowym drogi publicznej właśnie z RDOŚ. Przepis w obecnym brzmieniu w naszej ocenie, po pierwsze, przedłuża znacznie termin realizacji inwestycji drogowych. Po drugie, prowadzi do sytuacji, w których w zasadzie nie jest możliwa realizacja inwestycji w sposób zapewniający jej zgodność z wymogami technicznymi i budowlanymi dotyczącymi właśnie dróg publicznych. To ma oczywiście bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Regionalna dyrekcja ochrony środowiska przy uzgadnianiu zezwolenia nie ma obowiązku brać pod uwagę tych przepisów, tylko patrzy, czy jest drzewo. Nie musi brać pod uwagę kwestii zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, niezależnie jaki stan tego drzewa jest. Nie będę przytaczać oczywiście statystyk wypadków drogowych, bo nie o tym jest dzisiaj Komisja, ale generalnie 15% mniej więcej to są wypadki na drzewach i w takich właśnie sytuacjach zarządcy dróg często występują o wycinkę.

Natomiast w czym jest tutaj problem? Usytuowanie drzew nie zawsze pozwala nam na montowanie barier ochronnych czy drobnego przeprojektowania inwestycji i mamy sygnały z zarządów dróg czy z samorządów lokalnych, że RDOŚ nie bierze takich rzeczy pod uwagę i tylko ze względu na to, że jest drzewo, to nie pozwala na jego wycinkę, a w dodatku czeka z tym uzgodnieniem właśnie do końca terminu albo go wydłuża, więc my znacząco nie wiemy, co mamy robić, czy mamy czekać. Musimy czekać, bo musimy mieć uzgodnienie. Szkodzi to nie samorządom, tylko potencjalnie użytkownikom dróg, więc my, proszę państwa, proponujemy po prostu rezygnację z procedury uzgadniania wydania zezwolenia na usunięcie drzewa w pasie drogowym z drogi publicznej z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska. Propozycję próbowaliśmy przedłożyć w ramach konsultacji ustawy o milczącym załatwianiu sprawy, bo tam jest termin niby na brak uzgodnienia, który miałby być pozwoleniem, natomiast propozycja została odrzucona. Natomiast mam odpowiedni projekt przepisu ze sobą, jeśli posłowie by się ewentualnie zainteresowali. Może to w jakiś drobny chociaż sposób w kontekście tego, o czym dzisiaj mówimy, odciążałoby RDOŚ, bo w skali kraju jednak ważniejsze są decyzje środowiskowe, a nie usunięcie pojedynczego drzewa w pasie drogi publicznej.

Natomiast tutaj drugi wątek. Dodam, że cieszę się, że padło stwierdzenie ze strony pana dyrektora, że decyzje środowiskowe są procedurą skomplikowaną i długotrwałą. Będziemy to wykorzystywać jako Związek Powiatów Polskich w dyskusji nad przeniesieniem domniemania tego zadania na starostów, bo to faktycznie jest jeden z ważniejszych elementów planowanej reformy, o której pan dyrektor tutaj wspomniał, UD224. Tylko że pragnę zwrócić uwagę, że projekt przewiduje, że starostowie wezmą to zadanie już w przyszłym roku od wójtów, a projektowany system informatyczny ma być jeszcze później, więc zwracamy uwagę, ponieważ nasza organizacja w ramach konsultacji publicznych wysłała stanowisko, jest ono na naszej stronie, jeżeli ktoś jest zainteresowany, że trzeba te reformy przygotować. My nie jesteśmy co do zasady jej przeciwni, natomiast ona musi być przygotowana także organizacyjnie, bo zaraz takie problemy, jak są w RDOŚ, będą się pojawiać w starostwach, więc zwracamy uwagę, że trzeba tę reformę przygotować finansowo i organizacyjnie, prawdopodobnie wydłużyć czas jej wejścia w życie.

Natomiast tutaj zwrócę uwagę właśnie, że nasza organizacja w tym zakresie wypowiedziała swoje stanowisko, tak że czekamy na dalsze kroki legislacyjne po to, by administracja publiczna w ramach ochrony środowiska i wydawania decyzji środowiskowych działała sprawniej niż tak, jak dzisiaj jest mówione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze zostały dwie osoby: pan Piotr Ciepiela i pan Janusz Zubrzycki.

Ekspert Stowarzyszenia Energii Odnawialnej Piotr Ciepiela:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Piotr Ciepiela, Stowarzyszenie Energii Odnawialnej, więc sektor OZE.

Naturalnie chyba nie ma wątpliwości, że branża OZE wspiera wzmocnienie organizacyjne zarówno generalnej dyrekcji, jak i regionalnych dyrekcji. Silna, doposażona, kompetentna i odpowiednio wynagradzana – co ważne, administracja rządowa jest warunkiem postępu i postępowania transformacji energetycznej w naszym kraju. Co do tych przykładów, które pan minister powoływał w zakresie tego, że organy często bardzo długo czekają na uzupełnienia dokumentów od inwestorów, to nasze doświadczenie wskazuje, że to nie dotyczy raczej poważnych inwestorów z naszej branży. Tutaj te decyzje są wydawane standardowo na przestrzeni mniej więcej 2–3 lat. To i tak jest za długo oczywiście, żeby nasza transformacja energetyczna postępowała tak, jakbyśmy wszyscy sobie życzyli.

Rozumiem, że elementem poprawy tego procesu wydawania decyzji środowiskowych mają być wytyczne w zakresie wpływu lądowych farm wiatrowych na awifaunę i pewnie nadchodzące wytyczne nietoperzowe. Rozumiemy, że to ma być pewne ułatwienie dla urzędników, które przyspieszy czas rozpatrywania spraw i wprowadzi pewną jednolitość orzekania. Naturalnie co do kierunków wspieramy takie cele. Co do idei, jesteśmy również za takimi instrumentami, jak na przykład zwiększenie opłat za wydanie decyzji środowiskowej, które jest obecne już w projekcie UD224.

Natomiast ten dokument, nad którym państwo pracują, te wytyczne, nie boimy się tego powiedzieć, że on zaważy na możliwości realizacji inwestycji infrastrukturalnych, jaką są lądowe farmy wiatrowe. To jest dokument o charakterze w teorii wewnętrznym, natomiast on będzie miał dla urzędników moc ustawy. To będzie biblia, na bazie której urzędnicy będą podejmować decyzje w sprawie wydania albo odmowy wydania decyzji środowiskowych.

To, co nas boli bardzo, to jest brak transparentności w tym całym procesie, bo czy jest taką transparentnością brak udostępnienia dokumentów wytycznych od 3 miesięcy, mimo wyraźnych próśb branży, po tym, jak zostały one zrewidowane po pierwotnym procesie konsultacji na jesieni zeszłego roku. Albo czy jest zapewnieniem odpowiedniego poziomu transparentności ograniczenie możliwości konsultacji do dwóch spotkań, na których wyświetlali państwo na ekranie pewne wyrwane z kontekstu fragmenty wytycznych, oczekując odniesienia się ad hoc przez grupę, która reprezentowała branżę? Przekładając to więc na gorący temat ostatnich dni, czyli ustawę przyłączeniową, czy ktoś wyobraża sobie, żeby Ministerstwo Energii utajniło projekt i na ograniczonych spotkaniach dla wybranej grupy pokazało może 5% jego zawartości i uspokajało, że wszystko będzie dla branży pomyślnie i dobrze się skończy? Czasu prawa powielaczowego należą do epoki słusznie minionej.

Apelujemy więc ponownie, kolejny raz o to, żeby usprawnić proces konsultacji, żeby zapewnić tutaj transparentność i żebyśmy przeprowadzili wspólnie dialog w otwartej formule, żeby nie pogarszać procesu wydawania decyzji środowiskowych względem tego, co już jest, bo liczymy, że cały proces pójdzie w drugą stronę i po prostu wszystko się poprawi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze został pan Janusz Zubrzycki.

Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu Janusz Zubrzycki:

Dzień dobry. Janusz Zubrzycki, Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu.

Chciałbym państwu opowiedzieć trochę historię, jak się zmieniało wydawanie decyzji środowiskowej na przestrzeni lat, ponieważ z infrastrukturą kolejową jestem związany od 21 lat. W 2005 r., kiedy robiłem pierwsze studium wykonalności Siedlce – Terespol dla linii kolejowej i dokumentację przygotowawczą, temat problematyki środowiska nie istniał w kontekście terminu wydania tej decyzji. Ona po prostu została jakoś szybko wydana, nikt tego w ogóle nie zauważył. W roku 2011, kiedy prowadziliśmy bardzo głęboki audyt projektów infrastrukturalnych Polskich Linii Kolejowych pod kątem realności realizacji harmonogramów do roku 2014, ponieważ wtedy było ryzyko, że dużo projektów wyjedzie poza harmonogram inwestycyjny i Unia Europejska zabierze nam pieniądze, wtedy nam wyszło, że średni czas wydawania decyzji środowiskowej wychodzi ok. 320 dni. W 2016 r. przeprowadziliśmy analogiczny audyt przy zmianie ówczesnie władzy w Polsce, gdzie też nałożyliśmy średnie terminy trwania wydawania tych decyzji i to już było 700 dni. Obecnie z naszych takich jeszcze niepełnych danych, nieoficjalnych danych wynika, że dzisiaj procedowanie decyzji średnio przez Polskie Linie Kolejowe trwa około 1000 dni i ten postęp biurokratyzacji... My rozumiemy też natłok różnych dyrektyw,

nowych ustaw, nowych regulacji, ale dochodzimy do poziomu absurdu, już nie mówiąc o tych wszystkich elementach, które przede mną wymieniał kolega reprezentujący ZOPI.

My nie widzimy żadnego obecnie światełka w tunelu, żeby ten proces postępującej biurokratyzacji uregulować, szczególnie że przed wszystkimi zarzutami, które dzisiaj padają, jedyna obrona to jest taka, że dokumentacja jest zła, mamy za mało etatów, a dookoła cały świat jest przeciwko nam. Tym sposobem, tą silosowością, która nie tylko u państwa występuje... ta silosowość w biurokracji jest zjawiskiem bardzo normalnym i zazwyczaj departamenty, urzędy, zaczynają się bronić w taki sam sposób... W związku z tym pomyślmy, jak możemy ten proces udrożyć, bo dzisiaj na przykład to, co irytuje rynek projektowy, to jest to, że instytucje RDOŚ czy GDOŚ cały czas przedłużają sobie terminy na podanie odpowiedzi. Mamy niektóre tematy, gdzie po 2 lata czekamy, żeby ktoś się ustosunkował do jakiegoś protestu, który ktoś wniósł i 2 lata, co 3 miesiące otrzymujemy na kolejne 3 miesiące odsunięcie terminu podania tamtej decyzji, więc system się paraliżuje.

Do czego to prowadzi? To prowadzi do tego, że te inwestycje planowane, że na przykład coś będzie oddane w 2030 r., to dzisiaj nie wiadomo, czy będzie oddane w 2033 r. My tracimy w ten sposób pieniądze. Tego jeszcze nie widać, ponieważ mamy dużo projektów infrastrukturalnych, dużo się realizuje i jakoś i „GDAKA”, i PLK jest w stanie przerzucać...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie „GDAKA” – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Członek Komisji Rewizyjnej SET Janusz Zubrzycki:

Panie ministrze, dziękuję za uwagę. Będę się stosował. Mam nadzieję, że nie tylko to wylał pan z mojej wypowiedzi.

Natomiast wracając do meritum, GDDKiA oraz Polskie Linie Kolejowe SA mają bardzo duży problem z tym, żeby dotrzymywać harmonogramów realizacyjnych i jest to pochodną utknięcia w biurokratycznych procesach po stronie państwa, czyli że spółki podległe państwu w ministerstwach podległych państwu nie są w stanie przeprowadzić fundamentalnych dokumentów, które spowodują zwiększenie wydatków w Polsce na inwestycje, których pochodną jest później PKB. Jeżeli więc my nie rozwiążemy tego supła gordyjskiego biurokratycznego, ciężącego nad inwestycjami, który sobie nabudowaliśmy przez ostatnie 20 lat, będziemy mieli coraz gorsze wyniki gospodarcze. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Weber. Proszę bardzo, panie pośle.

Posel Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, państwo ministrowie, przedstawiciele strony społecznej, z dużą uwagą wysłuchałem tych wypowiedzi, które padają szczególnie z ust tych, którzy w procesie inwestycyjnym uczestniczą w sposób bezpośredni i dziękuję za te wszystkie uwagi, szczególnie jeżeli chodzi o inwestycje liniowe, drogowe i kolejowe.

Zanim przejdę do szczegółów, mam pytanie natury ogólnej do przedstawicieli rządu. Dlaczego państwo nie korzystają z przepisów ustawy z 13 lipca 2023 r., na mocy której polski rząd, a dokładniej minister obrony narodowej, może w ramach rozporządzenia wyznaczyć inwestycje o strategicznym znaczeniu, czyli inwestycje, dla których nie stosujemy wielu procedur związanych z pracami przygotowawczymi? Między innymi ta ustawa wyłącza stosowanie dyrektywy środowiskowej czy dyrektywy wodnej. Po pierwsze, to rozwiązanie prawne jest zgodne z przepisami Unii Europejskiej. Wiele państw korzysta z tych przepisów. Wolalbym, żebyśmy się wzorowali na Niemcach i robili to, co oni robią w tym zakresie, aniżeli kupowali od nich 50-letnie wagony, a tutaj Niemcy bardzo mocno, bardzo sprytnie i bardzo obszernie wykorzystali te przepisy do tego, żeby zbudować niezbędną u siebie infrastrukturę energetyczną.

Pytanie: Dlaczego my tego nie robimy? Dlaczego przepisy, które są, które są obowiązującym prawem, nie są wykorzystywane przez stronę rządową do tego, żeby, po pierwsze, inwestycje strategiczne były realizowane szybciej, z pominięciem tych długotrwałych procedur przygotowawczych, a po drugie, tym samym zwolniły RDOŚ i generalnego dyrektora ochrony środowiska właśnie z niektórych zadań, co zwiększyłoby moce przepustowe? To pierwsze pytanie do strony rządowej. Dlaczego nie korzystacie z dobrych prawnych rozwiązań, które istnieją w polskim systemie prawnym?

Drugie pytanie, tutaj padło ze strony przedstawiciela ZOPI, związane z wymogami, które są określane w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska, jeżeli chodzi o wydanie decyzji środowiskowych, bo faktycznie RDOŚ w ramach uzupełnień wniosków o wydanie decyzji środowiskowej wnoszą o tak absurdalne informacje, że głowa mała. Jeżeli inwestor jest proszony o to, żeby podać skład soli, która będzie służyła do odśnieżania drogi, na który został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, to pytanie, szanowni państwo, czy to jest rozsądne. Czy to jest rozsądne, żeby inwestor wskazywał we wniosku o decyzję środowiskową, jaką mieszaną soli będzie wykorzystywał za kilka lat do tego, żeby tę trasę, tę drogę odśnieżyć? Takich przykładów, szanowni państwo, jest wiele. To są doświadczenia, z którymi spotykają się inwestorzy.

Jeżeli nadal będą nakładane takie warunki, takie rygory, to to do niczego nie doprowadzi, jeżeli chodzi o przyspieszenie procesu inwestycyjnego. Wręcz przeciwnie, to jest ewidentne wydłużenie tego procesu, szukanie sposobów, powodów, aby utrudniać inwestorom inwestycje liniowe. To jest kolejne pytanie. To drugie pytanie do generalnego dyrektora ochrony środowiska.

Pytanie teraz do Ministerstwa Infrastruktury. Panie ministrze, ile w ciągu ostatnich 2 lat uchylono decyzji środowiskowych na inwestycje wskazane w „Rządowym programie budowy dróg krajowych” albo w „Programie budowy 100 obwodnic”? O jednej było głośno. To uchylona decyzja środowiskowa dla S11, bodajże odcinek Szczecinek – Piła. Czyli tracimy czas, tracimy kilka lat przez decyzję głównego dyrektora ochrony środowiska. Ile takich sytuacji było w ciągu ostatnich lat? Proszę o podanie czy pana ministra, czy panów z GDDKiA dokładnej informacji w tym zakresie. Ile decyzji środowiskowych wydanych przez regionalnych dyrektorów ochrony środowiska nie posiadało klauzuli natychmiastowej wykonalności? Mówiliśmy tutaj o Sądeczance. Decyzja środowiskowa w pierwszej instancji została wydana w grudniu 2024 r. Powtarzam – w grudniu 2024 r., a dopiero kolejnego grudnia, czyli w grudniu 2025 r., decyzją GDOŚ uzyskała klauzulę natychmiastowej wykonalności, co pozwoliło inwestorowi przejść do dalszego etapu procesu inwestycyjnego. Z tego, co wiemy, niepełnego, bo część z tej decyzji niestety nie zostanie wykorzystana, a wiemy, że to jest coś, co nie powinno mieć miejsca. Skoro jest decyzja środowiskowa, która pozwala na prowadzenie kolejnych etapów inwestycji, to te etapy trzeba uruchomić.

Zadałem, szanowni państwo, konkretne pytania, prosząc o odpowiedź. Myślę, że nie są to pytania, które wymagają odpowiedzi pisemnej. Państwo ministrowie, państwo dyrektorzy są tak doskonale przygotowani do tego posiedzenia, że możemy te informacje uzyskać w tej chwili. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

O wagonach to wczoraj rozmawialiśmy na naszej Komisji, tak że proszę nie przenosić tej Komisji wczorajszej.

Proszę o zabranie głosu pana ministra Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, odebrał mi pan mikrofon. Właśnie. Panie przewodniczący Lamczyk, skutecznie pozbawił mnie pan możliwości zabrania głosu, ale nic nie poradzimy.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Niestety nie mamy wyłączone.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję panu ministrowi Rafałowi Weberowi. Szanowni państwo, panie przewodniczący, panowie przewodniczący, państwo ministrowie, panie panowie posłowie, szanowni państwo, otóż pozwolę sobie rozpocząć to wystąpienie od takiej refleksji, od pytania, które od bardzo dawna mnie nurtuje, od wielu lat, kiedy to z inicjatywy wielu środowisk prowadzono w Sejmie postępowania związane ze skróceniem procesu inwestycyjnego, tych mozołnych prac, wysiłków, dzięki którym można było, czy można przyspieszyć proces inwestycyjny o 10 dni, 20 dni. Pamiętam wielką satysfakcję bodaj ministra Nowaka albo już później minister Bieńkowskiej, którzy cieszyli się z tego, że proces inwestycyjny skrócono o 60 dni. Zastanawiam się, jak to ocenia każdy z pracowników GDOŚ, który zajmuje się pośrednim lub bezpośrednim wydawaniem decyzji środowiskowej. Jak wy państwo na to patrzycie, na ten wysiłek tutaj w Sejmie, kiedy w pewnym momencie lekką ręką podpisujecie dokument, który przesuwa wydanie decyzji środowiskowej o pół roku, albo ze skutkiem o rok? Czyli z jednej strony wysiłek rządu, wysiłek

parlamentarzystów, wielkie nadzieje inwestorów, projektantów, wykonawców, że oto będzie łatwiej, będzie krócej, przekreślone są decyzją jednego urzędnika. Decyzją jednego urzędnika.

Rzadko zgadzam się z panem posłem Markiem Sową czy panem marszałkiem województwa małopolskiego do 2019 r.

Posel Rafał Weber (PiS):

2015 r.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

2015 r., przepraszam i odnoszę to do jego doświadczenia administracyjnego, ale tutaj trudno mi się jest nie zgodzić, że mamy do czynienia z mechanizmem, który bez względu na to, kto odpowiada politycznie za proces inwestycyjny, działa sobie spokojnie, niezależnie. Odnoszę wrażenie, że czasami z torbą popcornu w lewej ręce, w lewej dłoni obserwujecie państwo to, co dzieje się na scenie politycznej. Często są wnioski o wotum nieufności dla ministrów odpowiedzialnych za inwestycje, czy takie bezpośrednie ataki i żądania, tłumaczenia, dlaczego jeszcze te inwestycje nie są wykonane, dlaczego są tak duże opóźnienia.

Oczywiście nikt nie przyjmuje do wiadomości, że powodem wielu tych opóźnień są przedłużające się procesy z wydawaniem decyzji środowiskowych. Proszę nie odbierać tego, że ja się tutaj skarżę. Nie mam powodów, żeby się skarżyć, a kiedy mówię o procesach, to znaczy inicjatywach skracania procesów inwestycyjnych, to biorę udział w tych debatach sejmowych od ponad 20 lat.

Wracając do wydających czy prowadzących projekt decyzji środowiskowej, mam takie pytanie, panie ministrze: Jakie konsekwencje dotknęły regionalnego dyrektora ochrony środowiska, który wyłączył się z procesu wydawania decyzji środowiskowej na wschodnią obwodnicę Warszawy? Przeniesiono proces do miasta...

Posel Rafał Weber (PiS):

Do Białegostoku.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Do Białegostoku, przepraszam. Tam wydano decyzję środowiskową i okazało się, że została ona wydana nieprawnie, bo ten pracownik regionalnej dyirekcji ochrony środowiska wyłączył się nieprawidłowo i nie mamy wschodniej obwodnicy Warszawy. Teraz możecie powiedzieć, że to z winy PiS, a ja mówię, że z winy Platformy albo PSL, albo Lewicy. Jeszcze Centrum na razie, póki co, jest bezpieczne, chociaż przewodniczący ma taki kapitał ze sobą, że łatwo dowiedzieć, że jednak jest współodpowiedzialny za to, co się stało. Przepraszam, nie trywializuję.

Posel Mirosław Suchoń (Centrum):

Za same dobre rzeczy.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie trywializuję, szanowni państwo, bo zastanawiam się, panie ministrze, i proszę o odpowiedź, jaka niedogodność spotkała tego dyrektora i tych pracowników regionalnej dyirekcji ochrony środowiska, którzy doprowadzili do tego, że dzisiaj miliony samochodów nie są w stanie płynnie poruszać się we wschodniej części Warszawy. To jest przykład. To jest przykład, który można namnażać, tak jak tutaj pan prezes odczytał listę, tak jak pan prezes odczytał. Panie ministrze, to nie jest śmieszne.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Zgadza się.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Wie pan, to nie jest śmieszne, panie ministrze, bo to jest wyliczalne.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Zgadza się.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Te wszystkie opóźnienia i skutki są wyliczalne katastrofalnymi efektami gospodarczymi i wie pan, gdyby tak się tutaj do tego ktoś absolutnie dołożył, a przecież pan jest i był pan sędzią, ma pan doświadczenie prawnicze, to pan wie, że można postawić zarzut spowodowania szkody wielkich rozmiarów.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Zgadza się.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W przypadku konkretnych inwestycji, w przypadku konkretnych zaniedbań i zaniechań. Podałem przykład wschodniej obwodnicy Warszawy, ale można też mówić o tym, co dotyczy lotniska w Balicach, bo jest mi ta inwestycja bliska. Nie tylko mnie, ale tym, którzy korzystają z tego lotniska i widzą, jakie tam panują warunki, jakie ograniczenia i jakie to niesie zagrożenia w przypadku zwiększenia aktywności militarnej za naszą wschodnią granicą i jakie są nasze nadzieje i do czego potrzebny jest nam port lotniczy, ale przede wszystkim do czego nam jest potrzebna droga startowa w Balicach. Tak można by mnożyć obwodnice wielu miast, których nie ma, gdzie giną ludzie, za co nikt nie ponosi żadnej odpowiedzialności, przesuwając w nieskończoność albo wydłużając proces wydawania decyzji środowiskowych.

Trudno mi się jest nie zgodzić z faktem, że można interpretować takie działania jako swoistą dywersję wobec działań gospodarczych państwa polskiego. Ta dywersja, szanowni państwo, nie ma barwy politycznej, ona ma barwę ideologiczną. Wspólnym mianownikiem tych wszystkich nieprawidłowych działań jest złe pojęta polityka starań o środowisko naturalne. To nie może być tak, że ci, którzy prowadzą działania w tym zakresie, są wyjęci spoza odpowiedzialności za skutki swojej decyzji. Nie twierdzę, że to jest kwestia ostatnich kilku lat. Przypomnę te procesy, które miały miejsce i działa się dużo, dużo wcześniej, procesy inwestycyjne dotyczące szczególnie korytarzy transportowych, drogowych, także i działań w obszarze portów morskich. Jest wiele, wiele przykładów, które można by było namnażać.

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za to, że możemy dzisiaj o tym rozmawiać i wsłuchiwać się w te wypowiedzi, które sporo tutaj wnoszą do tej naszej dyskusji, ale mam nadzieję, że to nie jest jedyne nasze spotkanie w tej sprawie i będą kolejne, bo jeżeli my nie poradzimy sobie z tym problemem, to dalej Ministerstwo Klimatu i Środowiska będzie spokojnie, nie czując żadnej odpowiedzialności... Bo państwo nie czujecie żadnej odpowiedzialności, a jeżeli czujecie odpowiedzialność, to proszę powiedzieć, panie ministrze, ilu pracowników GDOŚ i regionalnych dyrekcji ochrony środowiska poniosło odpowiedzialność zawodową, poniosło odpowiedzialność w ramach nadzoru, który pan sprawuje, za przedłużające się procesy wydawania decyzji środowiskowych. Ilu pracowników zostało ukaranych, ilu pracowników zostało upomnianych, ilu pracownikom zabrano premie motywujące, ilu pracownikom zabrano nagrody roczne? Czy w ogóle miało miejsce takie zjawisko w związku z wydłużającym się procesem wydania decyzji środowiskowych? Czy to nie jest tak, panie ministrze, że pracownik w piątek przed weekendem zamyka swoje biuro i naprawdę nie wzbudza w sobie poczucia winy, że kolejne pół roku czy kolejny rok inwestor nie może rozpocząć inwestycji? Czy państwo w GDOŚ i w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska zmierzycie skalę tego zjawiska, przeliczyliście wydłużające się decyzje środowiskowe, zsumowaliście i policzyliście, o ile milionów dni zostały wydłużone procesy inwestycyjne? Oczywiście w tym przypadku łatwo jest – jeszcze raz wrócę do kwestii, którą poruszyłem – przenieść odpowiedzialność na właściwego ministra do spraw inwestycji, którego rzecz dotyczy, czy infrastruktury komunikacyjnej, czy infrastruktury energetycznej, czy ministra odpowiedzialnego za przemysł, w tym przypadku Ministerstwo Energii czy też rozwoju i gospodarki.

Już kończę, panie przewodniczący. Oto dotknęliśmy problemu, dzisiaj rozmawiamy o problemie, który jest wielką, absolutnie wielką przyczyną tego marazmu. Pan przewodniczący powiedział o 1,5 bln zł. Nie wiem, skąd pan wziął tę kwotę na najbliższe 10 lat. Myślę, że pan przybliżył o jakim źródle finansowania inwestycji tych infrastrukturalnych pan myślał. Boże daj, że się pan nie pomylił, ale jeżeli tak jest, to państwo polskie część z tego 1,5 bln zł utraci.

Panie ministrze, niech pan nie odbiera tej mojej wypowiedzi personalnie. Niech pan nie odbiera tej mojej wypowiedzi personalnie, bo mam doświadczenie w tym, że dużo zależy od ludzi. To jest problem autentycznie również czysto ludzki. To jest dokładnie tak, jak onegdaj zrobiliśmy taki eksperyment w ministerstwie i policzyliśmy, jak długo trwa wydawanie decyzji ZRID w zależności od województwa, w którym składane są te wnioski. Bardzo pouczające wyniki. Niezmiernie pouczające wyniki. Pytanie: Dlaczego w jednym województwie można wydać decyzję ZRID w przeciągu kwartału, a w drugim województwie trwa to rok i jest w pełni uzasadnione? Bo oczywiście ci, którzy odpowiadali za ten rok, w pełni uzasadnili, że absolutnie nie może być krócej, musi być rok, a w ogóle, że ktoś to robi w przeciągu kwartału, to zapewne łamie prawo

albo coś się akurat dzieje, prawda? To jest zależne wszystko od ludzi. Tylko od tych ludzi należy wymagać i oni muszą mieć poczucie takie, jak mają przedsiębiorcy, którzy tutaj są reprezentowani przez naszych partnerów społecznych, a mianowicie, jeżeli czegoś się nie zrobi, to się nie zarobi, a jak się nie zarobi, to nie ma pensji, nie ma nagrody, nie ma po prostu nic, co może człowieka motywować materialnie do dalszego działania i materialnie zapewnić normalne funkcjonowanie. Nic państwo nie robicie, aby motywować w ten sposób ludzi.

Jeżeli w GDDKiA nie zostanie zrealizowana część programu budowy dróg krajowych, to dyrektor i odpowiedzialni dyrektorzy – bo każdy projekt jest spersonalizowany, posiada imię i nazwisko – człowiek o tym imieniu i nazwisku może liczyć się z konsekwencjami służbowymi. U was, szanowni państwo, ja bardzo dużo zaryzykuję, a w zasadzie nic nie stracę i nie chcę pauperyzować tematu, dolary do orzechów stawiam, że nie znajdziecie żadnego przykładu z urzędnika w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska odpowiedzialnego za wydłużanie procesu wydania decyzji środowiskowej. To nie może być tak, że z miesiąca na miesiąc ten problem nam narasta, że z kwartału na kwartał opóźnienia sięgają już nie miesiące, a lat. Wy nie możecie państwo odpowiadać, a jeżeli odpowiadacie, to musicie się wytłumaczyć ze schładzania gospodarki. Prezes Rady Ministrów może jeszcze o tym nie wie, ale zrobimy wszystko, żeby się dowiedział. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Szanowni państwo, jeszcze właśnie zanim pan przewodniczący Suchoń będzie zabierał głos na zakończenie, pozwolę sobie sam udzielić głosu, bo jak właśnie widzimy, tutaj przejawiały się dzisiaj przede wszystkim takie sprawy jak długotrwałość inwestycji i tutaj przejawiały się w zasadzie w wypowiedzi każdego z przedstawicieli tej strony społecznej uznaniowość, odpowiedzialność instytucji i pułapka administracyjna. To się powtarzało właśnie kilkakrotnie, ale każdy tutaj z nas chciałby, żeby ta energia była jak najtańsza i jak w roku 2016 ustawa 10H obowiązywała, to od 2026 r., panie ministrze, się mówi, że właśnie ustawa, właśnie wytyczne są tutaj przeszkodą w tej właśnie inwestycji. Chciałbym, żeby pan tutaj to wyjaśnił.

Do pana dyrektora – tutaj pan mówił o braku właśnie w dokumentacji formalnej i merytorycznej, tych podstawowych danych we wniosku. Tak rozmawialiśmy tutaj i chcemy złożyć taki wniosek, myślę, że posłowie go zatwierdzą, aby właśnie wszędzie generalna dyrekcja przekazała do regionalnych dyrekcji instrukcje, żeby te wnioski były wypełnione w sposób jednoznaczny. Wiem, że jest tutaj ustawa, ale żeby to było jasne, może to by ułatwiło i wam życie, i wszystkim właśnie inwestorom. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Też my jako Komisja możemy złożyć do rządu dezyderat odnośnie do pracowników, przyspieszenia tego, bo tutaj pan mówi o tym, że właśnie jest problem z pracownikami, że w ubiegłym roku dostaliście etaty i nie było problemu, a w tym roku nie. Komisja ma taką możliwość złożenia dezyderatu do rządu i właśnie myślę, że tu wszyscy posłowie będą zgodni, że ten dezyderat w imieniu Komisji możemy złożyć. Dlatego w zasadzie dwa wnioski. Jeden to instrukcje do właśnie tych wniosków, jak mają go wypełniać regionalne dyrekcje ochrony środowiska, żeby właśnie tutaj pan jako dyrektor generalny z ludźmi sformułował tę instrukcję, jak wypełniać. Być może uniknie się właśnie dużo błędów. Wiem, że jest tutaj ustawa, ale zawsze taka instrukcja jest przydatna i będzie właśnie mniej tutaj jakichś niedomówień, bo ten czas jest bardzo istotny, żeby go wykorzystać, bo mamy środki przede wszystkim z KPO, żeby to wykorzystać, żeby właśnie ten czas przygotowania inwestycji skrócić. Dziękuję bardzo.

Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, oczywiście jeszcze raz powtórzę, jaka jest geneza naszej Komisji. Otóż rozmawiając od dłuższego czasu o realizacji inwestycji, prowadząc te rozmowy w ramach posiedzeń Komisji wyjazdowych, rzeczywiście zdiagnozowaliśmy, że to jest bardzo poważny problem w realizacji, sprawnej realizacji inwestycji, który oczywiście nie pojawił się dzisiaj, więc dzisiejsza Komisja to nie jest żaden sąd nad tą częścią czy dzisiejszą administracją, tylko jest to diagnoza stanu, który od dłuższego czasu powoduje, że inwestycje nie są realizowane tak sprawnie, jakbyśmy sobie tego życzyli.

Nie wiem, ale chyba nie było ze strony przedstawicieli, strony naszych partnerów społecznych takiej informacji, że te problemy zaczęły się wczoraj. Jeżeli zaczęły się wczoraj, w zeszłym

roku, to prosiłbym o potwierdzenie, ale nie widzę takiego potwierdzenia. To znaczy, że to jest pewnego rodzaju kłopot, z którym jako państwo mamy do czynienia od wielu, wielu lat, nie wchodząc w szczegóły ekipy tej czy tamtej, bo mamy świadomość, że to jest pewna ciągłość państwa. Najpierw były przepisy, później były specustawy, później nowelizowano specustawy, wprowadzając kolejne obostrzenia i generalnie cały ten proces inwestycyjny to jest dorobek wielu lat różnych rządów.

Jak więc mówię, ta Komisja nie jest sądem nad tą czy inną sprawą, nad tą czy inną decyzją, choć decyzje, jeżeli przyjrzymy się tej czy innej, mogą nam wskazać kierunek, który możemy przybrać, żeby sprawniej realizować inwestycje. Spotykamy się więc tutaj w ramach pewnego, pewnej burzy mózgów, pewnej troski i chcemy sobie wzajemnie opowiedzieć, co można zrobić, żeby troszeczkę ten łód roztopić i żeby inwestycje przebiegały sprawniej.

Ja wszystkie te głosy, które dzisiaj padają, traktuję jako ważne głosy w dyskusji, ale dyskusji naprzód, merytorycznej, bo chcemy – i tu się zgadzamy – bo mamy ponad polityczne porozumienie, że taka powinna być Komisja Infrastruktury, merytoryczna, do przodu, pokazująca, szukająca rozwiązań i tak staramy się funkcjonować. Stąd to dzisiejsze posiedzenie.

Oczywiście rozmawiamy w kontekście zapowiedzianych przez koalicję 15 października wielkich inwestycji infrastrukturalnych i już spieszę wyjaśnić. Mówiąc o wielkościach rzędu 1,5 bln zł, posługuję się m.in. szacunkami Banku Gospodarstwa Krajowego, który kilkanaście dni temu opublikował szacunek na inwestycje tylko w infrastrukturę krytyczną, energetykę w ciągu 10 kolejnych lat rzędu 1 bln zł. Do tego dochodzą transport, kolej, CPK, Port Polska. Oczywiście Port Polska to jest pewnie ok. stu trzydziestu kilku miliardów złotych. Inwestycje drogowe – tylko w latach 2025–2026, pula inwestycji, mam nadzieję, że sięgnie, a może nawet przekroczy 80 mld zł. Są inwestycje w sektorze obronnym, które zwiążą się również z inwestycjami w infrastrukturę. W związku z tym czeka nas... Oczywiście infrastruktura przeciwpowodziowa, różnego rodzaju inwestycje na poziomie lokalnym, regionalnym. Myślę, że 1,5 bln zł to jest dosyć ostrożny szacunek, jeżeli popatrzymy na skalę inwestycji, które nas czekają.

W związku z tym przed nami bardzo poważne zadanie, żeby te środki zaabsorbować skutecznie. Stąd też to posiedzenie, które ma niejako wskazać nam ścieżki, którymi możemy podążać, żeby ten proces był sprawny. I tutaj to, o czym mówił szanowny pan przewodniczący Stanisław Lamczyk, czyli koncepcja wystąpienia z dezyderatem dotyczącym finansowania generalnej dyrekcji, zwiększenia etatów. Jeżeli inwestowaliśmy w ostatnich latach, powiem spod grubego palca, rocznie 50 mld zł, ale to strzelam, żeby pokazać i mamy w kolejnych latach inwestować 150 mld zł, to znaczy, że administracja musi obsłużyć znacząco więcej procesów inwestycyjnych. Stąd to posiedzenie, więc mamy świadomość jako klasa polityczna, że tutaj trzeba zainterweniować. Dlatego pan przewodniczący już wspomniał o tym dezyderacie.

Bardzo serdecznie dziękuję za tę pracę, którą państwo i wasi współpracownicy w różnych obszarach w generalnych dyrekcjach, u inwestorów wykonujecie. To jest ciężka praca w ważnym obszarze, więc ona wymaga też kompetencji. Też dziękuję za te propozycje, które już tutaj padły, dotyczące upłynnienia niektórych procesów, troszeczkę zmiany tej warstwy biurokratycznej. Bardzo cenna inicjatywa pana przewodniczącego Lamczyka dotycząca jakiejś formy instruktarza, który powodowałby, że mniej byłoby takich wniosków, które wymagają uzupełnienia.

Tutaj oczywiście też ze zdziwieniem usłyszałem o takich inwestycjach, gdzie uzupełnianie trwa na raty i trwa 2 lata. Myślę, że to nie jest kwestia problemów w uzupełnieniu, tylko raczej mam przekonanie, że to jest przesuwanie decyzji inwestycyjnych na później. Tak uważam. Znając różne tu biurokratyczne mechanizmy od kilku lat, rozumiejąc, że są różne powody itd., jesteśmy jako Komisja bardzo chętni i otwarci do tego, żeby również brać aktywny udział w tym procesie.

Natomiast to, co wydaje się na pierwszy rzut oka, to oczywiście te zmiany, które już zostały zapowiedziane. Chcę powiedzieć, że też dziękuję Ministerstwu Klimatu i Środowiska za tę otwartość na debatę i też taki aktywny udział ze świadomością, że to ma wpływ na podejmowane działania także generalnej dyrekcji. Wydaje się, że te standardy, czyli uporządkowanie sytuacji na terenie całego kraju, tak żeby rzeczywiście nie było takiej sytuacji, że w jednej generalnej dyrekcji ta sama sytuacja jest oceniana w ten sposób, w innej generalnej dyrekcji w inny sposób, bo to powoduje, że nawet jeżeli ktoś jest ekspertem na rynku i prowadzi pracę, żeby przygotować materiały do takiej decyzji, to to jest oczywista trudność, żeby we właściwy to sposób zrobić... Na pewno czeka więc nas tu duże wyzwanie.

Jako Komisja jesteśmy gotowi, żeby pomagać, jeżeli trzeba wprowadzić zmiany w prawie, to jesteśmy gotowi, żeby o tym rozmawiać i oczywiście w sprawie tego finansowania nowych

etatów zarówno Ministerstwu Klimatu i Środowiska, jak i GDOŚ. Chcemy pomóc i też słuchamy tych głosów z uwagą. Tak że bardzo serdecznie dziękuję za te różne głosy, które tutaj padały. Myślę, że część z nich będzie też w formie takiego już bardzo pragmatycznego podejścia w naszych działaniach widoczna i na tym pozwolę sobie zakończyć swoją wypowiedź.

Posel Stanisław Lamezyk (KO):

Jeszcze pan...

Posel Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak, ale to pan przewodniczący prowadzi, tak że dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Tak, dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Jeszcze pan dyrektor, proszę bardzo.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pytań było dużo. Rozumiem, że na koniec mam się odnieść do szeregu pytań, które się pojawiły. Spróbuję od końca. Nie wiem, czy wszystkie się uda zaadresować, ale zaczynając od pytania pana ministra, posła Adamczyka, tam były dwie kwestie – kwestia dotycząca wschodniej obwodnicy Warszawy i może od tego zacznę, bo było pytanie, jakie konsekwencje poniosła osoba, która faktycznie w sposób nieuprawniony wyłączyła się z postępowania, powodując, że postępowanie zostało przeniesione gdzie indziej, a finalnie wojewódzki sąd administracyjny stwierdził, że zostało to zrobione z naruszeniem przepisów i całe przedsięwzięcie musiało wrócić ponownie do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. Chciałbym wskazać, że osobą, która wyłączyła się w sposób nieuprawniony z tego postępowania, był regionalny dyrektor ochrony środowiska Arkadiusz Siembida, który został powołany w grudniu 2015 r. przez pełniącego obowiązki generalnego dyrektora ochrony środowiska Jakuba Dziubeckiego, który został powołany na to stanowisko przez panią premier Beatę Szydło. Jaką konsekwencję poniósł pan Arkadiusz Siembida? Pełnił on swoje obowiązki od grudnia 2015 r. do 28 lutego 2024 r. 27 lutego 2024 r. zostałem powołany na generalnego dyrektora ochrony środowiska i następnego dnia odwołałem pana Arkadiusza Siembidę. To w kontekście konsekwencji, które poniosła osoba, która się wyłączyła w sposób nieuprawniony z tego postępowania.

Co do pozostałej wypowiedzi pana posła, pana ministra, też proszę nie brać tego osobiście, natomiast wydaje mi się, że te wypowiedzi były, delikatnie mówiąc, nie tylko nieuzasadnione, ale krzywdzące i szczerze powiedziawszy, wydaje mi się, że tak naprawdę wymagałyby przeproszenia pracowników regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. Jeżeli ktokolwiek uważa, że jakikolwiek pracownik ot tak, jak to było powiedziane, z popcornem w rękę podpisuje jakieś decyzje, które o pół roku przenoszą wydanie decyzji, to serdecznie zapraszam do pracy w regionalnej dyrekcji ochrony środowiska. Pana posła nie było w części, w której mówiłem, jakie jest obciążenie pracą w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska i ile średnio przypada w regionalnej dyrekcji ochrony środowiska postępowań w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rocznie. Naprawdę zapraszam. Wydaje mi się, że tak samo jak ja nie obrażam urzędników GDDKiA czy PKP PLK, to jakiś szacunek dla pracy ludzi, którzy ciężko pracują za pieniądze, które w biznesie się dostaje trzykrotnie większe, jednak się należy i mówienie o tym, że ci ludzie nic nie robią, tylko trzymając popcorn w rękę, podpisują decyzje opóźniające wydanie decyzji o pół roku, jest po prostu niesprawiedliwe i po prostu krzywdzące.

Odpowiadając na pytania pana posła Webera dotyczące stosowania przepisów w tzw. dziale 5a w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku, które pozwalają faktycznie na to z pominięciem wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i tak jak pan poseł wspomniał, również oceny wodnoprawnej i oceny siedliskowej, chciałbym zauważyć, że wkrótce po wejściu w życie tych przepisów zostały one objęte postępowaniem naruszeniowym przez Komisję Europejską z uwagi na to, że są niezgodne z dyrektywą siedliskową, dyrektywą ptasią i ramową dyrektywą wodną. Dlatego że o ile dyrektywa ocenowa daje podstawy do wyłączenia tych postępowań, które służą wyłącznie obronności lub zapewnieniu bezpieczeństwa cywilnego, wyłączenie postępowań ocenowych, przypominam, że takie przepisy są w art. 72 od ust. 8 do ust. 12 i korzystamy z nich na co dzień, zwalniając decyzje związane z realizacją inwestycji obronnych z konieczności przeprowadzenia oceny, to nie ma stosownych tego typu rozwiązań do przedsięwzięć o charakterze *dual-use*, a tym bardziej nie ma tego typu zwolnień w odniesieniu do ramowej dyrektywy

wodnej i dyrektywy siedliskowej. Nieprawdą jest, że jakiekolwiek inne państwa korzystają z tego typu przepisów, bo nie ma takich przepisów.

Pojawiały się również kwestie... kilka było kwestii dotyczących energetyki wiatrowej. Zwrócę również uwagę, że niezależnie od... Nie mówię, że nie ma żadnych problemów związanych z jakością postępowań. Sam powiedziałem o tym, że od 2 lat prowadzimy szkolenia, próbujemy faktycznie ujednolicić orzecznictwo, aby nie dochodziło do takich sytuacji, w których orzeczenia są wydawane w różny sposób w różnych częściach Polski. Natomiast, ponieważ pojawiały się również głosy, że w jednym urzędzie się zdarzają takie rzeczy, albo te informacje, które przedstawiali państwo wykonawcy inwestycji kolejowych czy inwestycji drogowych, przytaczając długości, to jednak prosiłbym, że jeżeli w ten sposób rozmawiamy, to żeby państwo dali szansę nam również odpowiedzieć, bo powoływali państwo konkretne przedsięwzięcia. Ja bardzo chętnie wezmę te przedsięwzięcia i sprawdzę, jak to wygląda z naszej strony – ile było wezwań, jakie były wezwania, ile oczekiwaliśmy na odpowiedzi, bo powiedzenie tylko w jedną stronę, bez dania możliwości ustosunkowania się drugiej strony, maluje fałszywy obraz tej sytuacji.

Została też w tym kontekście przywołana droga S19. Nie wiem, czy dokładnie o ten odcinek chodziło, ale było powiedziane, że na ponownej ocenie trwało to bodajże 2 lata. Chcę tylko przypomnieć akurat, że odcinek S19 Rzeszów – granica państwa, który za moich czasów sprawowania obowiązków w GDOŚ był już na etapie ponownej oceny, został przeprowadzony w taki sposób, iż nie została przeprowadzona transgraniczna ocena oddziaływania na środowisko na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, chociaż powinna być, co strona słowacka raczyła wykorzystać i na etapie ponownej oceny zażądała transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko tego przedsięwzięcia. Czyli de facto obowiązki, które zostały niewykonane na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zemściły się na długości tego procesu na etapie ponownej oceny.

Zwrócę również uwagę, bo akurat dobrze znam tę inwestycję, że wykonawca na etapie ponownej oceny przedstawił rozwiązania techniczne, które skracają o jedną trzecią istniejące estakady, które stanowiły równocześnie przejścia dla zwierząt w tym miejscu. W związku z tym de facto faktycznie rok trwała dyskusja, aby wykonawca przedłożył nowy raport o oddziaływaniu na przedsięwzięcie na środowisko zgodny z warunkami określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a nie prowadził do optymalizacji, która owszem, kosztowo spowodowała, że przedsięwzięcie byłoby tańsze, natomiast środowiskowo była zupełnie niezgodna z warunkami wynikającymi z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, więc takie rzeczy również wpływają na to, ile te procesy trwają.

Jeszcze mówiąc o kwestiach dotyczących energetyki wiatrowej, zwrócę uwagę, że to w GDOŚ, niezależnie od tego, co mówili państwo o wydawaniu decyzji i wytycznych, to zwrócę uwagę na to, że to w GDOŚ zostały przygotowane... Pojawiło się te 7 lat jako realizacja inwestycji. Doskonale wszyscy wiemy, że w tych 7 latach to tylko część jest postępowaniem w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Sami państwo wskazują na to, że w tej chwili tym pierwszym elementem, który państwo muszą mieć, to jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. To w generalnej dyrekcji zostały przygotowane rozwiązania, które pozwalają równolegle procedować miejscowe plany i decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.

To w GDOŚ zostały przygotowane rozwiązania wychodzące również naprzeciw państwa postulatowi, czyli możliwość składania – one są w UD224, czyli w aktualnie procedowanym projekcie rządowym – zarówno równoległe procedowanie, jak i sprawę, o której w tej chwili zacząłem mówić, czyli możliwość złożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięć drugiej grupy, czyli z pominięciem karty informacyjnej przedsięwzięcia, a więc również wychodzimy naprzeciw oczekiwaniom branży po to, żeby usprawnić te postępowania.

W GDOŚ również zostały przygotowane i mam nadzieję, że wkrótce trafią na Radę Ministrów, z GDOŚ wyszły już projekty tych przepisów, dotyczące *repoweringu*, więc niezależnie od tego naprawdę podejmowany jest szereg działań systemowych, które mają również wspomóc branżę energetyki odnawialnej w realizacji tych inwestycji.

W odniesieniu do wypowiedzi przedstawiciela Związku Powiatów Polskich dotyczących wycinki drzew w pasie drogowym, pozwolę sobie przypomnieć, że przed przepisy związane z uzgadnianiem wycinki drzew w pasie drogowym zostały wprowadzone w wyniku projektu poselskiego, bodajże to był 2010 r. lub 2011 r., w odpowiedzi na masową wycinkę drzew w związku z przebudową dróg lokalnych w Polsce. Była to wprost odpowiedź posłów na to, żeby wycinka drzew w pasach drogowych była racjonalna, a nie każdorazowo wycinać wszystko, co jest w pasie drogowym tylko dlatego, że się w tym pasie drogowym znalazło.

Natomiast jeśli chodzi o kwestie związane z ustawą, my oczywiście jak najbardziej... Zresztą staraliśmy się rzetelnie oddać kwestie dotyczące zarówno OSR, skutków i jesteśmy otwarci na dyskusję w zakresie tego, w jakim czasie i przy jakich osłonach techniczno-logistycznych ta zmiana w zakresie właściwości wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach miałaby się odbyć, więc wydaje mi się, że jesteśmy jeszcze przed KWRiST, jest pole do dyskusji i do wprowadzenia rozwiązań takich, które będą zabezpieczały, bo chodzi o to, żeby ten proces przyspieszyć. Jeżeli jesteśmy w stanie znaleźć takie rozwiązania, które według państwa są konieczne, a zabezpieczają, żeby ten proces był skuteczniejszy i szybszy, jesteśmy oczywiście gotowi i chętni do dyskusji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam. Panie ministrze, na jakiej podstawie pan sądzi, że byłem nieobecny w części pana wypowiedzi, podczas części pana wypowiedzi?

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Przepraszam, może się pomyliłem, ale wydawało mi się, że pan poseł wychodził na chwilę, a był taki moment, kiedy mówiłem o obciążeniach pracą regionalnych dyrekcji ochrony środowiska, ale być może błędnie zauważyłem. Jeżeli tak było, to przepraszam.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Pamiętam, jak pan o tym mówił.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, dziękuję wszystkim za przybycie, za szeroką dyskusję.

Posel Rafał Weber (PiS):

Chwileczkę. Były jeszcze pytania do Ministerstwa Infrastruktury w sprawie uchylonych decyzji środowiskowych i takich, które nie uzyskały klauzuli natychmiastowej wykonalności. Proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Pan minister może to jedynie pisemnie, ponieważ wyszedł i poszedł na inną Komisję.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ale są przedstawiciele GDDKiA.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Jak mają, to rzeczywiście mogą przedstawić, jak nie mają, to przedstawiają na piśmie.

Posel Rafał Weber (PiS):

Śmiało, szanowni państwo. Proszę też jeszcze o możliwość zabrania głosu po tym.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo wszystkim.

Dyrektor ds. przygotowania inwestycji Polskich Sieci Elektroenergetycznych SA Krzysztof Kalinowski:

Czy można jeszcze jedno słowo?

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Czy generalna dyrekcja jeszcze?

Dyrektor ds. przygotowania inwestycji PSE SA Krzysztof Kalinowski:

W ramach Polskich Sieci Elektroenergetycznych chciałbym...

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Już generalna dyrekcja zabiera głos w sprawie pytań pana...

Kierujący zespołem w GDDKiA Łukasz Kacała:

Szanowni państwo, te wnioskiwane przez pana posła informacje prześlemy na piśmie. Natomiast co do zasady we wszystkich inwestycjach wnioskujemy o rygor. Natomiast tam pan poseł

zwracał uwagę na Sądeczanę. Faktycznie Sądeczanka nie miała rygoru. Natomiast jest w tym momencie ostateczna decyzja GDOŚ.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ale tylko Sądeczanka, czy były też takie inwestycje?

Kierujący zespołem w GDDKiA Łukasz Kacała:

Przepraszam, ale nie słyszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Czy tylko Sądeczanka nie uzyskiwała rygoru w ciągu ostatnich 2 lat, czy były jeszcze takie?

Kierujący zespołem w GDDKiA Łukasz Kacała:

To znaczy, z tego co kojarzę mamy takie obligo dla wszystkich inwestycji. Ja to jeszcze sprawdzę. Na pewno Sądeczanka nie miała.

Poseł Rafał Weber (PiS):

To my wiemy. Pytanie, ile jeszcze tego typu inwestycji nie posiadało rygoru i dla ilu inwestycji została uchylona wcześniej wydana decyzja środowiskowa. Przykładem jest S11, odcinek Szczecinek – Piła.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Jeszcze pan dyrektor, tak?

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Tak, dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie pośle, ale ja tu zdementuję to pytanie, bo tam nie została uchylona decyzja. Jeśli mówimy o S11, odcinek Szczecinek – Piła, to został tam zmodyfikowany wniosek i została wydana decyzja dla dwóch trzecich pierwotnego przebiegu drogi. Natomiast w odniesieniu do tego odcinka jednej trzeciej, który został wyłączony z postępowania i w odniesieniu do niego został umorzony, tam była sytuacja przedstawienia braku rozwiązań alternatywnych w odniesieniu do przedsięwzięcia przebiegającego przez obszar Natura 2000 i zgodnie z dokumentacją przedłożoną przez inwestora wykazującego znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko.

Wspólnie z GDDKiA wypracowaliśmy rozwiązanie, które w najlepszym stopniu chroniło tę część inwestycji, którą można było wydać, a więc dla dwóch trzecich przedsięwzięcia udało się zmodyfikować tak wniosek, aby mogła być wydana decyzja i przedsięwzięcie mogło przejść do dalszej realizacji, a odnośnie do jednej trzeciej inwestycji oczywiście w tym obszarze musi zostać ponowiona procedura, z uwagi na to, że dokumentacja w tym obszarze nie spełniała wymogów związanych zarówno z ustawą, jak i prawem wspólnotowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Zdaniem poprzednich władz, generalnego dyrektora ochrony środowiska, spełniała, zmienił się główny dyrektor ochrony środowiska i już nie spełniała.

Szanowni państwo, konkludując tę dyskusję, panie ministrze, wiele stron procesu inwestycyjnego zwraca jednak uwagę na to, że w ostatnich 2 latach zmieniło się podejście. Zmieniło się podejście i głównego dyrektora ochrony środowiska, i w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska, jeżeli chodzi o wydawanie decyzji środowiskowych i jeżeli chodzi o wymagania, które są wskazane w uzupełnieniach kierowanych do inwestorów. Nie odniósł się pan do tego przykładu, który podałem – wyznaczenia mieszanek soli przez inwestora dla drogi, która ma być budowana w przyszłości, za kilka lat, a takie wymagania regionalny dyrektor ochrony środowiska nałożył na inwestora.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tylko, przepraszam, panie pośle...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Przedstawiciele ZOPI również o tym mówili...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam, panie pośle, bo...

Posel Rafał Weber (PiS):

...pokazując obrazowy przykład wymagania podania koloru kafelków...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle, panie pośle Weber...

Posel Rafał Weber (PiS):

...w łazience w sytuacji, kiedy staramy się o uzyskanie pozwolenia na budowę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

My naprawdę, panie pośle Weber...

Posel Rafał Weber (PiS):

Do takich sytuacji w tej chwili dochodzi. Prosimy o informację, dlaczego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie pośle Weber, bardzo cenię zaangażowanie wszystkich parlamentarzystów w różne inwestycje. Natomiast jeżeli podczas Komisji dotyczącej systemu będziemy rozmawiać o tym, dlaczego w gdzieś tam w konkretnym miejscu w Polsce konkretna sprawa została w konkretny sposób...

Posel Rafał Weber (PiS):

Bo tak teraz wygląda system.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...i oczekiwać odpowiedzi, to daleko nie zajedziemy. To znaczy apeluję i przyjmuję ten głos, ale apeluję do pana jedynie o to, żebyśmy rozmawiając o kwestiach systemowych, poruszali sprawy systemowe, a nie pokazywali absurdy, które wiemy, że są, bo one były, są...

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie było.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

...i mamy nadzieję, że w wyniku podjętych przez nas już działań zostaną wyeliminowane, czego nie udało się zrobić, już nie chcę wypominać komu, bo przecież to nie o to chodzi. Rozmawiamy dzisiaj o tym, co do przodu.

Bardzo proszę, główny dyrektor, panie ministrze.

Generalny dyrektor ochrony środowiska Piotr Otawski:

Dziękuję bardzo. Ja bardzo krótko. Bardzo chętnie dowiedziałbym się, w ramach jakiego to jest postępowania, bo przypuszczam, że jednak to nie jest decyzja wydana po 2024 r. i właśnie m. in. szkolenia i uspołnianie orzecznictwa, które wdrażam od 2 lat w generalnej i regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska, ma służyć temu, żeby tego typu decyzje, które się pojawiały przed 2024 r., już się więcej nie zdarzały. Dziękuję.

Posel Rafał Weber (PiS):

To są wnioski o uzupełnienie z 2025 r.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Przypominam, że nie udzielamy sobie głosu samodzielnie na posiedzeniu Komisji. Taką zasadę przyjęliśmy na początku.

Szanowni państwo, czy pan przewodniczący jeszcze?

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Nie, ja już dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, zamykam dyskusję.

Bardzo dziękuję za udział w dyskusji, za wszystkie głosy. Myślę, że to nam posłuży do sformułowania tych wystąpień, o których już mówiliśmy, o których wspominał pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Myślę, że jeżeli byłyby ze strony państwa jeszcze jakieś propozycje, które nasza Komisja mogłaby rozważyć w tych relacjach pomiędzy parlamentem a rządem w kontekście prowadzenia postępowań środowiskowych, to bardzo proszę o to, żeby w ciągu najbliższego tygodnia takie sugestie mogły trafić do naszego sekretariatu Komisji. Doskonale wszyscy państwo

wiedzą, w jaki sposób kontaktować się z sekretariatem. Natomiast w ciągu kolejnych kilkunastu dni, kilku tygodni przygotujemy zapowiadane dokumenty i będziemy w ramach uprawnień Komisji i parlamentu wnosić o te decyzje, które są w naszej ocenie niezbędne po to, żeby pomóc GDOŚ, Ministerstwu Klimatu i Środowiska, Ministerstwu Infrastruktury, GDDKiA, Polskim Liniom Kolejowym, a przede wszystkim naszym partnerom społecznym, przedsiębiorcom, firmom, które prowadzą działalność w obszarze inwestycji, tak ułożyć ten obszar, żeby te inwestycje były realizowane płynniej.

Bardzo serdecznie dziękuję za tę dyskusję, za wkład, za obecność.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu Stanisławowi Lamczykowi za to, że podjął się tego ważnego zadania i też tę dyskusję tutaj prowadził i moderował.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.

Życzę państwu dobrego popołudnia i przypominam członkom Komisji Infrastruktury, że za 26 minut rozpoczynamy posiedzenie dotyczące ustawy – Prawo lotnicze. Do zobaczenia.