



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BM-1.054.2.2024
Warszawa, 04 kwietnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 255 Posła na Sejm RP pana Jarosława Wałęsy w sprawie przeprowadzenia audytu i najbliższych planów Ministra Infrastruktury, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Ad 1. Czy Pan Minister planuje przeprowadzić audyt w swoim resorcie? Jeśli tak, kiedy możemy spodziewać się wyników kontroli?

Aktualnie w Ministerstwie Infrastruktury i jednostkach podległych trwa audyt i po zakończeniu, zostaną podjęte wszelkie możliwe czynności w obszarze stwierdzonych nieprawidłowości, zaniedbań i opóźnień. Resort skupia się na działaniach naprawczych, jednakże w sytuacji potwierdzonych nieprawidłowości będzie formułował dalsze wnioski nie wyłączając zgłoszeń do prokuratury, ale ostateczne wnioski nie zostały jeszcze finalnie opracowane.

Ad 2. Jakie są Pana priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury?

I. W zakresie lotnictwa cywilnego.

Zadania i kompetencje ministra właściwego do spraw transportu wynikające z obowiązujących przepisów z obszaru lotnictwa cywilnego nie obejmują kwestii rozwoju infrastruktury.

Inwestycje w zakresie lotnisk użytku publicznego są realizowane przez zakładających lotniska i zarządzających lotniskami, funkcjonujących w formie spółek prawa handlowego, na których działalność minister właściwy do spraw transportu nie ma bezpośredniego wpływu.

Minister właściwy do spraw transportu podejmuje natomiast działania mające na celu zapewnienie podmiotom funkcjonującym na rynku lotniczym otoczenia prawnego umożliwiającego rozwój prowadzonej przez nich działalności gospodarczej, w tym podejmowanie inwestycji w zakresie infrastruktury lotniczej.

W powyższym zakresie w szczególności należy wskazać na prowadzone przez resort infrastruktury prace legislacyjne w zakresie zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i aktów wykonawczych do tej ustawy oraz ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, a także prace nad poszerzeniem bazy traktatowej w zakresie dwustronnych

i wielostronnych umów lotniczych umożliwiającą zwiększenie liczby połączeń lotniczych wykonywanych z i do RP.

II. W zakresie transportu kolejowego.

1. Poprawa jakości przewozów poprzez wzrost prędkości maksymalnych oraz zwiększenie zdolności przepustowej poszczególnych szlaków i stacji.
2. Wzrost bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez działania legislacyjne w zakresie wydania rozporządzeń w sprawie:
 - warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,
 - warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie,
 - ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
3. Opracowanie Krajowego Planu Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności dla podsystemu „Sterowanie” (w zakresie wdrażania systemu ERTMS na polskiej sieci kolejowej).
4. Kontynuacja wieloletnich programów rozwoju kolei, w tym m.in.:
 - *Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032),*
 - *Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku,*
 - *Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025,*
 - *Rządowego programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku;*
5. Wzmocnienie efektywności prowadzonych inwestycji oraz coroczne zapewnienie niezbędnych środków publicznych na realizację zadań kolejowych objętych ww. programami rozwoju kolei.
6. Prowadzenie prac legislacyjnych w zakresie przepisów kolejowych, m.in. w sprawie udzielania pomocy publicznej w zakresie wyposażenia pojazdów kolejowych oraz transportu intermodalnego.
7. Wspieranie i monitoring realizacji programów własnych spółek kolejowych w zakresie infrastruktury dworcowej i taboru kolejowego.
8. Realizacja postanowień dokumentu pn. *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.*, którego celem jest podniesienie konkurencyjności transportu intermodalnego w Polsce.
9. Wspieranie działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury, taboru, bezpieczeństwa oraz transportu intermodalnego z wykorzystaniem środków dostępnych w ramach KPO.
10. Współpraca międzynarodowa, w tym m.in.:
 - ze stroną czeską w zakresie połączeń kolei dużych prędkości (nowe przejście graniczne na linii KDP Katowice – Ostrawa),
 - ze stroną niemiecką (modernizacja linii Szczecin - granica państwa – Berlin, elektryfikacja linii na stacji Görlitz napięciem 3 kV, ustalenie nowej linii KDP Poznań – Berlin),
 - ze stroną ukraińską (wsparcie rozwoju infrastruktury kolejowej na granicy),

- działania w ramach inicjatywy KDP V4 dotyczące modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości szlakowej 250 km/h,
- realizacja projektu Rail Baltica na terytorium Polski.

III. W zakresie dróg publicznych.

1. Realizowane będą programy drogowe, w których zapisane są nowe, duże inwestycje na sieci dróg krajowych tj. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) o wartości 302,1 mld zł oraz Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 o wartości 28,1 mld.
Na podstawie pierwszego Programu zapewnione zostały środki KFD na budowę głównie autostrad i dróg ekspresowych. Jest to też w dużej mierze sieć europejska, tak więc celem jest m.in. ukończenie do 2030 r. sieci bazowej TEN-T. Na podstawie drugiego Programu realizowane są inwestycje polegające na budowie obejść miejscowości w ciągach dróg krajowych innych niż drogi ekspresowe i autostrady.
2. Oprócz budowy nowych odcinków wśród priorytetów w sektorze drogowym należy wymienić zadania na istniejącej sieci drogowej. Zadania o charakterze infrastrukturalnym związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego będą do końca 2024 roku realizowane w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024. Po jego zakończeniu od początku 2025 roku zakres rzeczowy prac będzie w całości realizowany w ramach docelowego, kompleksowego programu wieloletniego pn. Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, obejmującego wszystkie pozostałe rodzaje zadań. Priorytety związaną z istniejącą siecią drogową mają zapewnić kompleksową obsługę wszelkich prac na krajowej sieci drogowej pozostającej w zarządzie GDDKiA.
3. W wymiarze europejskim priorytetami jest sprawna absorpcja środków europejskich. Dotyczy to zarówno środków z programu poświęconemu infrastrukturze, głównie w postaci programu FENIKS, ale także aplikować będziemy o środki CEF. Istotną kwestią jest również odblokowanie istotnych środków UE z KPO.
4. Ważne jest wsparcie dla inwestycji na drogach samorządowych, w tym w pierwszej kolejności zadania polegające na dofinansowaniu budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych w ramach rozstrzygniętego naboru wniosków na rok 2024 oraz realizacja nowego naboru na rok 2025. Będziemy również wspierać działania polegające na realizacji:
 - zadań obwodnicowych,
 - zadań miejskich, tj. zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa,
 - zadań wojewódzkich,
 - zadań mostowych, oraz
 - zadań obronnych.
5. Z punktu widzenia działań prawnych istotne jest:
 - przyjęcie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych – wdrażającego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 z dnia 24 lutego 2022 r. w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie

niektórych typów infrastruktury przez pojazdy. Konieczność wprowadzenia nowej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, która ma służyć odzyskaniu kosztów związanych m.in. z emisjami CO₂ spowodowanymi ruchem drogowym,

- wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków – na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- zapewnienie stabilnego finansowania ww. budowy nowych dróg poprzez rozszerzenie sieci objętej opłatami dla pojazdów ciężkich. W pierwszej kolejności istotne jest rozszerzenie stanowiące wypełnienie kamienia milowego KPO, niezbędnego do pozyskania środków z tego Programu i ustanowionego na etapie opracowywania zasad KPO.

IV. W zakresie transportu drogowego.

Głównym celem rozwoju szeroko rozumianej infrastruktury jest zwiększenie dostępności transportowej kraju i efektywności sektora transportowego. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju. Priorytetem w tym obszarze dla resortu infrastruktury jest zapewnienie uczciwej konkurencji w transporcie drogowym, poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, warunków pracy kierowców oraz ochrony środowiska.

Transport drogowy jest bowiem jedną z dziedzin gospodarki, która podlega stałemu postępowi technicznemu i która bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, życie i zdrowie ludzkie. Perspektywa rozwoju transportu drogowego powinna opierać się na następujących filarach:

- likwidacja niedoboru kierowców,
- podniesienie poziomu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym,
- usuwanie barier administracyjnych,
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i cyfryzacja procesów,
- zwiększenie konkurencyjności polskich przedsiębiorców,
- inwestowanie w innowacyjność transportu drogowego.

Realizacja zadań związanych z rozwojem transportu drogowego wymaga przeprowadzenia licznych projektów z zakresu legislacji, współpracy międzynarodowej i działań operacyjnych, w tym w zakresie zapewnienia właściwego nadzoru nad rynkiem i wzmocnienia egzekucji przepisów prawa. W celu zapewnienia skutecznej ochrony interesów kierowców i polskich przewoźników drogowych kluczowe jest również zapewnienie aktywnego udziału przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury w międzynarodowych gremiach, w tym w ramach prac legislacyjnych prowadzonych na forum Unii Europejskiej, EKG ONZ oraz efektywnej współpracy z partnerami zagranicznymi, w szczególności w ramach umów bilateralnych i wymiany kontyngentów zezwoleń zagranicznych. W tym względzie, w obecnej sytuacji szczególne znaczenie odgrywa współpraca z Ukrainą, Komisją Europejską i innymi państwami w celu rozwiązania pojawiających problemów w transporcie drogowym.

Wśród priorytetów rozwoju szeroko rozumianej infrastruktury należy także wymienić zwiększenie efektywności nadzoru nad rynkiem transportu drogowego

i efektywności kontroli właściwych służb kontrolnych w celu ochrony rodzimego rynku przewozów drogowych i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ponadto, kluczowe jest również bieżące reagowanie na dynamicznie zmieniającą się sytuację na rynku przewozów drogowych, pojawiające się wyzwania i usuwanie barier administracyjnych, w tym szeroko rozumianą digitalizację procesów w transporcie drogowym.

V. W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działania priorytetowe z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach rozwoju infrastruktury drogowej obejmują przede wszystkim osiągnięcie celów i priorytetów zawartych w przyjętym w 2021 r. Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030 (NPBRD 2021 – 2030). Program zakłada dwa główne priorytety do osiągnięcia w 2030 roku: ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, tj. nie więcej niż 1455 ofiar śmiertelnych, ograniczenie liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, tj. nie więcej niż 5317 osób ciężko rannych. W Programie określono pięć filarów (bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczny pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa oraz system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego). Dokumentami wykonawczymi do NPBRD 2021 – 2030 są Programy Realizacyjne.

Obecnie zakończyła się realizacja Programu Realizacyjnego na lata 2022 – 2023, który będzie podlegał ocenie stopnia realizacji wykonania zadań i ich efektów przez członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a wnioski zostaną zawarte w Raporcie rocznym KRBRD za rok 2023. Następnie przygotowany zostanie kolejny Program realizacyjny na okres dwóch lat.

VI. W zakresie Strategii Transportu.

1. Szybkie zakończenie rewizji rozporządzenia UE ws. sieci TEN-T oraz rozpoczęcie etapu wdrażania odnowionej sieci. Z punktu widzenia rozwoju polskiego systemu transportowego istotnym elementem jest włączenie do odnowionej sieci TEN-T nowego europejskiego korytarza transportowego Morze Bałtyckie - Morze Czarne - Morze Egejskie. Wypełni on lukę infrastrukturalną istniejącą wzdłuż zewnętrznej granicy UE i polepszy warunki transportowe na osi północ-południe.
2. Przegląd i weryfikacja systemu zarządzania rozwojem transportu w Polsce w ujęciu programowym, w tym realizacja kamienia milowego G28G Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności dotyczącego stworzenia Planu Działań dla zrównoważonego transportu w Polsce.
3. Realizacja kamienia milowego E5G Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności, dotyczącego nowych, przyjętych Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce. Termin realizacji kamienia milowego do połowy 2025 roku.
4. Stworzenie ram dla wdrażania rozwiązań w obszarze współpracującej i połączonej mobilności (CCAM).
5. Multimodalna informacja pasażerska – budowa systemu wymiany danych o podróżach multimodalnych w Polsce (Krajowego Punktu Dostępu) w oparciu o jednolity standard danych NeTEx.
6. Dalsza koordynacja prac wdrożeniowych w zakresie KPO, w tym tworzenie systemu wdrażania, wprowadzanie zmian w systemie, oraz współpraca

z departamentami merytorycznymi realizującymi kamienie milowe i wskaźniki w celu zapewnienia prawidłowej realizacji części transportowej Krajowego Planu Odbudowy.

7. Dokończenie kwestii rewizji KPO, w tym udział w przygotowaniach ustaleń operacyjnych, a także aneksowanie porozumień instytucjonalnych celem uwzględnienia zmian, wynikających z rewizji.
8. Uruchomienie naboru w inwestycji KPO E 1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje).
9. Kontynuacja działań mających na celu uznanie przez KE warunku podstawowego 3.1 dla sektora transportu za wypełniony, a następnie monitorowanie stanu utrzymania tego warunku.
10. Dalszy ścisły nadzór nad Centrum Unijnych Projektów Transportowych w zakresie wykonywanych zadań z zakresu wspierania realizacji inwestycji transportowych z funduszy UE.

VII. W zakresie współpracy międzynarodowej.

1. Efektywna reakcja na implikacje rosyjskiej agresji zbrojnej na Ukrainę w domenie transportowej.

Współpraca z Ukrainą w zakresie transportowym i infrastrukturalnym pozostawała i pozostaje dla Ministerstwa Infrastruktury jednym z priorytetowych obszarów działań. Zbrojna agresja Rosji na Ukrainę, nadała niespotykanego impetu relacjom międzynarodowym oraz wywołała wiele wyzwań w sferze transportowej. Działania prowadzone przez MI, pozwoliły pochylić się nad rozwiązaniem zdecydowanej większości tych wyzwań z zakresu właściwości MI, dzięki stałemu kontaktowi ze stroną ukraińską, w celu identyfikacji aktualnych potrzeb oraz koordynacji działań podmiotów krajowych oraz zagranicznych.

W wyniku prowadzonych rozmów wprowadzono szereg rozwiązań stanowiących reakcję na implikacje rosyjskiej agresji na Ukrainie.

W celu dalszego wypełniania priorytetu związanego z przewyżaniem konsekwencji rosyjskiej agresji na Ukrainę w wymiarze transportowym należy:

- podejmować wspólne działania z Komisją Europejską oraz Ukrainą, ukierunkowane na rzecz zakończenia protestu polskich przewoźników drogowych na drogach dojazdowych do Polsko – Ukraińskich drogowych przejść granicznych,
- analizować i implementować rozwiązania związane z obecną sytuacją geopolityczną, uwzględniając wykorzystanie polskiej infrastruktury transportowej jako bramy dla Ukrainy do Europy Środkowej i świata zachodniego,
- promować wartości i standardy Unii Europejskiej w relacjach z Ukrainą, mając na uwadze jej integrację z europejskimi strukturami oraz proces modernizacji i odbudowy infrastruktury transportowej po zakończonej wojnie,
- prezentować stanowisko w kontekście nakładania sankcji UE wobec Rosji i Białorusi dotyczących sektora transportu.

2. Koordynacja rozwoju połączeń transgranicznych w regionie Europy Środkowej.

Mobilizacja partnerów zagranicznych w celu synchronizacji realizacji inwestycji transportowych w regionie Europy Środkowej wzdłuż głównych korytarzy transportowych:

Czechy: Najważniejszym zadaniem jest dokończenie budowy ciągu drogowego S3-D11 na odcinkach przygranicznych. Po stronie polskiej – ukończenie nastąpi w 2024 r. Po stronie czeskiej brakuje 60 km autostrady, obecnie trwają przygotowania do budowy odc. Trutnov – granica z Polską. Strona czeska deklaruje ukończenie budowy łącznika przygranicznego do 2025 r., zaś całego ciągu D11 od granicy z Polską do Pragi (150 km) – do 2028 roku.

W zakresie linii kolejowych E59 i E65 zakończenie modernizacji dla sieci bazowej TEN-T powinno zakończyć się w 2030 r. Nadal prawnie nie uregulowane są kwestie przygranicznych linii uprzywilejowanych przez Głuchołazy oraz w trójstyku granic Czechy -Polska-Niemcy.

Słowacja: Dalsza neutralizacja wąskich gardeł transportowych. Najważniejszym zadaniem jest dokończenie budowy ciągu drogowego S19 – R4 (tzw. szlak Via Carpatia) w standardzie drogi ekspresowej dwujezdniowej. Po stronie polskiej planowane ukończenie budowy - to 2026/27 rok. Po stronie słowackiej ze względu na komplikacje związane z możliwością finansowania projektu Via Carpatia na 65 km odcinku przygranicznym z Polską, a także zmiany legislacyjne pozwalające na przyspieszenie budowy odcinków Via Carpatii, wstępnie podaje się przewidywany termin ukończenia w 2032 r. Projekt ma być realizowany w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego. Zwiększa się także opóźnienie w budowie brakującego odcinka (25 km) autostrady D3 na odcinku Żylina – Czadca w ramach drogowego Korytarza Bałtyk – Adriatyk. Obecnie deklarowanym terminem jego ukończenia jest 2030 – 2032 r. Konieczne jest zwiększenie liczby otwarcia dróg łączących oba państwa bez ograniczeń nośności, obecnie ich liczba – 3 – jest niewystarczająca. W zakresie połączeń kolejowych nadal ma miejsce marginalizacja znaczenia tego transportu we wzajemnych relacjach. Konieczne jest podniesienie poziomu konkurencyjności kolei względem oferty transportu drogowego. Zarówno linia przez Zwardoń – Skalite jak i przez Muszynę – Plaveč są elementem sieci bazowej rozszerzonej TEN-T z terminem dostosowania do 2040 r. Obecnie nie spełniają one standardów dla sieci TEN-T.

Litwa: Głównym wymiarem współpracy polsko-litewskiej w wymiarze transportowym jest współpraca przy realizacji projektów Via Baltica, Rail Baltica oraz współpraca w zakresie rozwoju transgranicznych połączeń lokalnych. Prace nad projektem Via Baltica, będącym drogowym komponentem korytarza transportowego TEN-T Bałtyk-Morze Północne (w tym częściowo korytarza Bałtyk-Morze Czarne-Morze Egejskie), po stronie polskiej są na ukończeniu. Ostatnim realizowanym jeszcze fragmentem jest obwodnica Łomży w ciągu drogi ekspresowej S61. Pełna przejezdność szlaku jest przewidywana w II kwartale 2024 r., zaś zakończenie prac to wiosna 2025 r. Równoległe po stronie litewskiej toczą się prace budowlane na odcinku Mariampol - granica polsko-litewska. Ich ukończenie jest także zaplanowane na 2025 r., kiedy to dojdzie do pełnego połączenia stolic obu państw drogami klasy ekspresowej i wyższej. Równoległe są prowadzone prace nad kolejowym komponentem korytarza – trasą Rail Baltica. Aktualnie są realizowane zaawansowane prace na odcinku Warszawa-Białystok oraz na stacji Ełk. Aktualnie przewidywany termin ukończenia prac to 2030 r. Realizacja projektu po stronie polskiej jest bardziej zaawansowana niż po stronie państw bałtyckich, w związku z czym konieczne może się

okazać opóźnienie prac po stronie polskiej. Polska i Litwa aktywnie współpracują nad modernizacją dróg lokalnych stanowiących połączenia transgraniczne. Inwestycje te stanowią istotny impuls rozwoju kontaktów transgranicznych i współpracy gospodarczej. Należy nadmienić, że w wymiarze drogowym są również prowadzone prace nad modernizacją połączenia drogowego Ełk-Augustów-Alitus, które docelowo będzie stanowić paralelny i uzupełniający dla trasy Via Baltica ciąg komunikacyjny.

Ukraina: W wymiarze transportowym współpraca polsko-ukraińska skupi się na rozwoju odcinka Via Carpati na Ukrainie, zapewniając dostęp transportowi drogowemu pomiędzy czarnomorskimi portami Ukrainy i głównego szlaku Via Carpati poprzez granicę z Polską.

W wymiarze transportu kolejowego w ramach współpracy polsko-ukraińskiej realizowane są projekty z funduszy „Łącząc Europę” - CEF, mające na celu zwiększenie przepustowości kolejowych przejść granicznych z Ukrainą. W dalszej perspektywie, dzięki rozbudowanym przejściom granicznym ma być realizowana budowa sieci kolei normalnotorowej na Ukrainie, która w pierwszej kolejności, miałaby połączyć Polskę z Kijowem i Lwowem.

Niemcy: W ramach współpracy z Republiką Federalną Niemiec realizacja inwestycji kolejowych w polsko – niemieckim pograniczu (modernizacja linii Berlin – Szczecin, budowa nowego mostu w Kostrzynie, elektryfikacja stacji Görlitz polskim napięciem sieciowym), promocję idei budowy linii kolejowej dużych prędkości Poznań – Berlin oraz utrzymanie i poprawę oferty kolejowych przewozów dalekobieżnych między Polską a Niemcami.

3. Kontynuacja współpracy w ramach Grupy Wyszehradzkiej (V4), w tym przygotowanie projektu Kolei Dużych Prędkości V4 oraz przygotowania do sprawowania przez Polskę prezydencji w Grupie Wyszehradzkiej.

Inicjatywa realizowana w ramach prac Grupy roboczej Grupy Wyszehradzkiej (V4) od 2018 roku. Jej zadaniem jest analiza i przygotowanie koncepcji projektu Kolei Dużych Prędkości (KDPV4) wraz z zarysem wspólnych zasad i harmonizacji wdrażania, w tym szczególnie – pozyskania środków finansowych UE na ten cel, zintegrowania z sieciami narodowymi oraz państw sąsiadujących. Działalność grupy roboczej jest monitorowana i stanowi przedmiot cyklicznych spotkań na szczelbu ministrów ds. transportu V4.

Oprócz ww. projektu trwają przygotowania do sprawowania przez Polskę prezydencji w Grupie Wyszehradzkiej (1 lipca 2024 – 30 czerwca 2025), która umożliwi większy wpływ na kształtowanie się postaw państw V4 i przyczyni się do rozbudowy infrastruktury transportowej w Europie Środkowej.

4. Współpraca z krajami Europy Środkowej, w tym w ramach Inicjatywy Trójmorza.

Ministerstwo Infrastruktury będzie kontynuować zabiegi mające na celu umocnienie wymiaru transportowego współpracy w ramach Inicjatywy Trójmorza, przede wszystkim poprzez dalszą pogłębioną koordynację realizacji następujących projektów: Via Carpatia, Via Baltica, Rail Baltica, Rail2See oraz zapewnienia odpowiedniego poziomu wsparcia (w tym ze środków Funduszu Spójności, Instrumentu „Łącząc Europę” - CEF oraz Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFSI) w następnych Wieloletnich Ramach Finansowych na rzecz ich realizacji.

5. Wsparcie polskich podmiotów realizujących operacje transportowe w ramach korytarzy łączących Azję i Europę.

Zbrojna inwazja Rosji na Ukrainie doprowadziła do zakłócenia szlaków transportowych wschód-zachód biegnących przez Ukrainę. Z tego względu niezbędne jest dalsze wsparcie dla podmiotów zaangażowanych w realizację przewozów na trasie Azja-Europa (spółki Grupy PKP, Port Gdańsk), mające na celu ulepszenie tranzytu kolejowego pomiędzy Europą a Azją. Wśród działań są: promowanie międzynarodowych korytarzy transportowych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, nawiązywanie relacji z operatorami logistycznymi na szlaku transkaspjskim oraz współpraca w ramach Stowarzyszenia Transkaspjskiego Międzynarodowego Szlaku Transportowego (TMTM).

6. Aktywny udział na międzynarodowych forach transportowych, w tym w szczególności w pracach Międzynarodowego Forum Transportu (ITF) oraz Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Aktywna promocja Polski jako kraju oferującego nowoczesną infrastrukturę tranzytową zapewniającą najkrótszą drogę łączącą Europę i Azję. Stałe zwiększanie wolumenu towarów. Budowanie pozycji ważnego partnera również w ramach tzw. tras alternatywnych, omijających Rosję i Białoruś. Wspieranie wysiłków międzynarodowych dążących do odbudowy infrastruktury transportowej Ukrainy oraz rozwoju tras tranzytowych do Ukrainy poprzez Polskę.

VIII. W zakresie edukacji morskiej.

Priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury dotyczącej nadzorowanych przez MI uczelni morskich realizujących następujące inwestycje, które mogą wpisywać się w pojęcie rozwoju infrastruktury.

1. Politechnika Morska w Szczecinie (PMS).
 - Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego – program wieloletni na lata 2022-2025.

Celem inwestycji realizowanej w ramach programu wieloletniego jest budowa infrastruktury szkoleniowej umożliwiająca Polsce realizację międzynarodowych i wspólnotowych wymagań w zakresie edukacji morskiej. Inwestycja zakłada stworzenie warunków do kształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr na potrzeby gospodarki morskiej, żeglugi krajowej i międzynarodowej, żeglugi śródlądowej, transportu, ratownictwa morskiego, geodezji morskiej i lądowej.

- Modernizacja zespołu obiektów dydaktycznych przy ul. Willowej 2-4 w Szczecinie na potrzeby Akademii Morskiej w Szczecinie.

Inwestycja realizowana w latach 2014-2024.

Zadanie inwestycyjne obejmuje dostosowanie wybranych budynków dydaktycznych do potrzeb PMS oraz budowę jednego nowego budynku na cele Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną i zagospodarowaniem przyległego terenu. Inwestycja ma na celu zapewnienie warunków lokalowych intensywnie rozwijającemu się Wydziałowi Mechanicznemu oraz wydzielonemu w 2019 roku z jego struktur Wydziałowi Mechatroniki i Elektrotechniki. Prowadzenie działalności dydaktycznej PMS w zaadaptowanym kompleksie budynków będzie przynosić korzyści społeczne i ogólnoeconomiczne, w tym zwiększoną liczbę kształconych studentów

w zawodach poszukiwanych na rynku pracy krajowym i zagranicznym. Planowana inwestycja przyczyni się do znacznego poprawienia warunków dydaktycznych, zarówno dla studentów jak i pracowników naukowodydaktycznych, w tym również osób niepełnosprawnych.

- Modernizacja laboratoriów i symulatorów naukowo-dydaktycznych i biblioteki Politechniki Morskiej w Szczecinie.

Inwestycja realizowana w roku 2024.

W ramach ww. zadania zrealizowane będzie zadanie inwestycyjne w postaci doposażenia istniejących laboratoriów nawigacyjnych, w tym budowa laboratorium logów, żyrokompasów, echosond wraz z symulatorem układu autopilota. Laboratorium jest niezbędne do prawidłowego kształcenia w ramach STCW na kierunku nawigacja oraz może być wykorzystane na studiach drugiego stopnia WN i badawczo wraz z dostosowaniem pomieszczenia na jego potrzeby.

- Budowa Centrum Symulatorów Promów i Offshore.

Inwestycja realizowana w latach 2023 – 2024.

Zadanie inwestycyjne obejmuje zaprojektowanie i budowę budynku Centrum Symulatorów Promów i Offshore. Inwestycja zostanie zrealizowana w 2024 roku i oddana do użytku na początku roku 2025. Centrum zapewni kształcenie wykwalifikowanych kadr dla nowobudowanych promów morskich (PŻM, POLFERRIES). Zadanie ma strategiczne znaczenie nie tylko dla Politechniki Morskiej, ale także dla otoczenia gospodarczego i przedsiębiorstw sektora gospodarki morskiej. Infrastrukturę symulacyjną w ramach swojego budżetu dostarczy armator. Musi ona zostać zainstalowana w odpowiednio przygotowanym obiekcie, który będzie spełniał wszelkie wymogi techniczne i technologiczne.

- Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających.

Inwestycja realizowana w latach 2018 – 2023 współfinansowana ze środków UE.

Celem bezpośrednim projektu jest rozwój istniejącej materialnej bazy badawczej Politechniki Morskiej w Szczecinie poprzez utworzenie nowoczesnego centrum naukowo-badawczego, odpowiadającego współczesnym światowym standardom prowadzenia badań naukowych oraz prac badawczo-rozwojowych w obszarze szeroko rozumianej gospodarki morskiej. Powstałe w wyniku realizacji projektu Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających (CEOP) uzupełni pozostałe Centra badawcze Politechniki wykorzystywane do realizacji prac badawczych. W efekcie realizacji projektu poszerzony zostanie potencjał badawczy Wnioskodawcy oraz jego możliwości realizacji i wdrażania wyników prac badawczych w regionie. Obszar badawczy, któremu ma służyć wsparta infrastruktura, stymuluje rozwój regionalnych specjalizacji województwa, tj. działalność morską i logistyka oraz inteligentnych specjalizacji, tj. wielkogabarytowe konstrukcje wodne i lądowe oraz multimodalny transport i logistyka.

2. Uniwersytet Morski w Gdyni (UMG).
 - Budowa hali sportowej Uniwersytetu Morskiego w Gdyni przy ul. Morskiej wraz z wyposażeniem.

Inwestycja realizowana w latach 2020-2024.

Wybudowanie nowego kompleksu sportowego dla studentów Uniwersytetu Morskiego w Gdyni jest zadaniem niezbędnym i priorytetowym dla dalszego kształcenia kadry morskiej, planowana inwestycja pozwoli niewątpliwie na podniesienie atrakcyjności Uczelni i wpłynie pozytywnie na rozwój kultury fizycznej. Bezpośrednimi beneficjentami projektu będą przed wszystkim studenci, doktoranci jak i pracownicy UMG.

- Innowacyjne Centrum zintegrowanych laboratoriów badawczych środowiska morskiego dla przemysłu offshore.

Inwestycja realizowana w latach 2017 – 2023 współfinansowana ze środków UE. Celem projektu jest poprawa jakości i zakresu oferty badań na rzecz przedsiębiorców z sektora offshore. Zakres rzeczowy projektu obejmuje budowę nowej infrastruktury badawczo-technicznej oraz zakup wyposażenia, które umożliwi świadczenie innowacyjnych usług w oparciu o zaawansowane technologie. Projekt ma unikalny charakter w skali kraju dzięki lokalizacji, która umożliwi dostęp do nabrzeża. W Centrum będą m.in. realizowane kompleksowe badania i pomiary na morzu w celu pozyskania nowej informacji o stanie środowiska morskiego i jego zasobach niezbędnej w działalności na rynku paliw, budowy statków, morskiej energetyki wiatrowej czy transportu morskiego. Projekt realizowany jest przez konsorcjum, w którego skład wchodzi wiodący ośrodek badawczy Instytut Morski UMG (lider) oraz firma MEWO S.A. przedsiębiorstwo rynku offshore.

IX. W zakresie gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej.

1. Priorytety w zakresie gospodarki wodnej.

Priorytetem w zakresie inwestycji w gospodarce wodnej będzie dalszy rozwój i modernizacja infrastruktury przeciwpowodziowej i przeciwsuszowej, zgodnie z obowiązującymi dokumentami planistycznymi, przy poszanowaniu potrzeb społeczeństwa, środowiska i gospodarki. Będzie prowadzony także szereg działań o charakterze renaturyzacyjnym w celu przywrócenia ciągłości morfologicznej, umożliwiając tym samym przywrócenie i rozwój ekosystemów wodnych oraz działań zwiększających retencję.

Planowane działania będą skupione m.in. na kontynuowaniu „Projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły”, którego realizacja ma potrwać do 2025 r. Spośród zadań pozostałych do realizacji do najważniejszych należą Ochrona przeciwpowodziowa doliny rzeki Nysy Kłodzkiej: Kłodzko, Bystrzyca Kłodzka, Długopole Zdrój, Międzyzlesie oraz Przebudowa mostu w celu zapewnienia minimalnego prześwitu-most drogowy w km 2,45 rzeki Warty w Kostrzynie nad Odrą i Przebudowa mostu drogowego w Krośnie Odrzańskim wraz z dojazdami.

Prowadzone będą również prace nad następnym projektem. Wstępnie zakłada się jego realizację we współpracy z Bankiem Światowym i Bankiem Rozwoju Rady Europy. Celem planowanego projektu jest zabezpieczenie kraju przed zmianami klimatu, ochroną przed skutkami powodzi i suszy oraz zwiększenie potencjału retencjonowania wody.

Działania Ministerstwa Infrastruktury będą również skoncentrowane na efektywnym wykorzystaniu środków unijnych, w tym przede wszystkim w ramach Programu Fundusze Europejskiej na Infrastrukturę Klimat Środowisko 2021-2027. W ramach programu na

działania w zakresie adaptacji do zmian klimatu przewidziano wsparcie w wysokości 600 mln euro, przeznaczone na renaturyzację cieków wodnych, działania służące zmniejszeniu skutków powodzi i suszy oraz opracowanie i aktualizację dokumentów planistycznych w zakresie gospodarowania wodami, zarządzaniem ryzykiem powodziowym czy ochrony zasobów wodnych.

Stosownie do art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz. U. z 2023 r. poz. 537, z późn. zm.) zbiorowe zaopatrzenie w wodę i zbiorowe odprowadzanie ścieków jest zadaniem własnym gminy. Jednocześnie dostęp do czystej, dobrej jakości wody jest uznawany za podstawowe prawo człowieka. Mając na uwadze koszty inwestycji i lokalne potrzeby finansowe w tym zakresie, priorytetem jest także wspieranie działań samorządów w zakresie inwestycji w infrastrukturę wodociągowo-kanalizacyjną, m.in. poprzez współpracę z jednostkami zarządzającymi i instytucjami koordynującymi programy finansowe, w celu zapewnienia jednostkom samorządu terytorialnego środków na realizację niezbędnych przedsięwzięć w tym obszarze.

2. Priorytety w zakresie żeglugi śródlądowej.

Priorytetem w zakresie działań dotyczących sektora transportu wodnego śródlądowego jest realizacja Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 przyjętego Uchwałą nr 180/2023 Rady Ministrów z dnia 3 października 2023 r. w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030”, zwanego dalej „KPŻ2030”. Głównym celem planowanych w dokumencie działań jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym. Wartość całego programu to ok. 2 mld zł.

Program określa zadania o charakterze inwestycyjnym i sektorowym. Efektem realizacji KPŻ2030 będzie m.in. utrzymanie możliwości wykorzystania transportowo i turystycznie dróg wodnych. Działania inwestycyjne wskazane w KPŻ2030 pozwolą na zwiększenie przepustowości na wykorzystywanych transportowo odcinkach śródlądowych dróg wodnych na zapleczu portów morskich. Realizacja programu przyczyni się również do rozwoju całego sektora żeglugi śródlądowej poprzez działania mające na celu kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali śródlądowych, poprawy ochrony środowiska poprzez obniżenie emisyjności statków żeglugi śródlądowej i rozwój systemów zarządzania ruchem. W efekcie zakłada się również rozwój kapitału ludzkiego sektora oraz wzrost atrakcyjności dróg wodnych i ich turystycznego wykorzystania.

Jednym z kamieni milowych KPŻ2030 jest cyfryzacja obsługi podmiotów rynku żeglugowego (Cel szczegółowy 2 - Rozwój rynku w sektorze transportu wodnego śródlądowego). W opinii resortu żeglugi śródlądowej dla zapewnienia bezpiecznej i jednocześnie nowoczesnej żeglugi śródlądowej, niezbędne jest dostarczenie użytkownikom dróg wodnych innowacyjnych rozwiązań zapewniających efektywny transport, sprawną komunikację i wymianę informacji oraz cyfrową obsługę administracyjną. Kwestia ta jest szczególnie istotna w dobie zmian klimatu ponieważ od jakości przepływu informacji uzależniona jest wykonalność operacji transportowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i środowiskowego (monitoring stanu wód).

Działania z zakresu cyfryzacji w obszarze żeglugi śródlądowej, realizowane i planowane przez resort infrastruktury, obejmują:

- rozwój Systemu Informacji Rzecznej (RIS) – realizacja projektu Kompleksowe Wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej (zapewnione finansowanie ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027) i powiązanie go z innymi systemami, które wspierają przepływ ładunków i informacji oraz z systemami zarządzania ruchem,
- cyfryzację obsługi podmiotów rynku żeglugowego poprzez wprowadzenie e-usług administracji żeglugowej (elektroniczna baza dokumentów załóg i statków, digitalizacja działalności urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie wydawania dokumentów załóg i statków oraz egzaminów zawodowych) oraz cyfrowego poboru należności za korzystanie z dróg wodnych i urządzeń hydrotechnicznych (zadanie realizowane w ramach projektu Wirtualny Informator Rzeczny – projekt zrealizowany przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, zakończony w 2023 roku),
- włączenie polskiego systemu RIS do europejskiego systemu RIS COMEX i CEERIS w ramach udziału w projekcie RIS COMEX2 (projekt finansowany ze środków CEF, realizowany w konsorcjum prowadzonym przez Viadonau - organizacją powiązaną z austriackim Ministerstwem Transportu, Innowacji i Technologii),
- przygotowanie analizy dotyczącej integracji systemów portów morskich z systemami wykorzystywanymi przez żeglugę śródlądową (w ramach realizacji projektu RIS COMEX2).

Zakładamy, że ww. działania przyczynią się do utrzymania konkurencyjności sektora oraz wzmocnienia roli żeglugi w systemie transportowym, co wpłynie na usprawnienie logistyki ładunków i umożliwienie korzystania ze wszystkich dostępnych form transportu, w tym tych najbardziej ekologicznych jak żegluga śródlądowa i kolej. Co więcej, realizacja zaplanowanych działań umożliwi dostosowanie sektora do wyzwań związanych ze zmianami klimatu, a cyfryzacja sektora pozwoli na zwiększenie konkurencyjności oraz bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej.

X. W zakresie gospodarki morskiej.

Głównym celem resortu w zakresie infrastruktury morskiej jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.

W związku z tym, podejmowane będą działania zmierzające do rozwoju infrastruktury dostępowej do portów morskich od strony morza i lądu, w tym rozwoju korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich.

Planuje się także rozbudowę portów, w tym w częściach zewnętrznych (głębokowodnych) oraz przystosowywanie ich do przyjmowania największych jednostek pływających wchodzących na Bałtyk. Przykładem jest budowa terminala kontenerowego w Świnoujściu, na załadowionym obszarze, który ma być tzw. „hubem” z bezpośrednimi serwisami oceanicznymi wykonywanymi przez wiodących na świecie armatorów oraz

licznymi połączeniami dowozowo-odwozowymi z portami bałtyckimi. Ma to być nowoczesny obiekt o docelowej zdolności przeładunkowej 2 mln TEU (rocznie), o dobrej dostępności zarówno od strony morza, jak i lądu (droga, kolej) – który przygotowany będzie do obsługi handlu zagranicznego nie tylko Polski, lecz również Niemiec (wschodnie i południowo-wschodnie landy), Republiki Czeskiej, czy Słowacji. Orientacyjne docelowe parametry terminala w Świnoujściu przedstawiają się następująco: nabrzeże przeładunkowe o długości ok. 1 300 m oraz głębokości 17 m (możliwość jednoczesnej obsługi dwóch statków oceanicznych o długości 400 m i jednego mniejszego statku o długości ok. 200 m), powierzchnia całkowita ok. 70 ha. Zgodnie z założeniami, na terminalu zostaną zastosowane nowoczesne niskoemisyjne technologie przeładunkowe. Terminal zostanie zaprojektowany, zbudowany i sfinansowany przez inwestora wybranego w wyniku prowadzonego przez zarząd portu postępowania przetargowego. Realizacja projektu zakładana jest w okresie do 2028 r. Na skutek realizacji inwestycji stworzone zostaną warunki do generowania jeszcze większych wpływów do budżetu państwa z tytułu odprawy ładunków.

Działania podejmowane będą również w portach regionalnych. W szczególności konieczne jest dokończenie budowy drogi wodnej do portu morskiego Elbląg, która zgodnie z planami rządu Prawa i Sprawiedliwości miała kończyć się kilkaset metrów od portu, co uniemożliwiłoby skorzystanie przez port z tejże inwestycji.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.