Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DST-4.054.1.2026
Warszawa, 03 listopada 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 19285 Posła na Sejm RP pana Piotra Górnikiewicza, przekazuję odpowiedź Ministra Infrastruktury w przedmiotowym obszarze.

Na wstępie należy wyjaśnić, że w projekcie ustawy *o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych* wytypowano zamknięty katalog kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, których realizacja wynika z potrzeb obronności, bezpieczeństwa energetycznego kraju, ochrony przed skutkami katastrof naturalnych oraz determinujących w znaczący sposób rozwój kraju. Powyższe względy wyjaśniają kryteria kwalifikacji danej inwestycji jako kluczowej. Tym samym, wykaz inwestycji kluczowych objętych szczególnymi rozwiązaniami ustawy zawarty jest w treści ustawy. W związku z powyższym, nie będą mieć zastosowania działania polegające na wnioskowaniu przez interesariuszy o objęcie konkretnej inwestycji rozwiązaniami przewidzianymi w ustawie.

Opracowując listę zadań dokładano wszelkich starań, aby została ona określona w sposób zawężający celem uzyskania efektu priorytetyzacji poprzez skoncentrowanie poszczególnych organów na kilku wytypowanych zadaniach ważnych z uwagi na ustalony cel projektu ustawy. Mechanizm ten ma możliwości przyspieszające w sytuacji, kiedy dotyczy wąskiej grupy wskazanych zadań, których procedowanie powinno odbywać się w pierwszej kolejności.

Odnosząc się do listy inwestycji ujętych w projekcie ustawy uprzejmie wyjaśniam, że w obszarze województwa małopolskiego projekt ustawy uwzględnia zadanie pn.: „Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice, powiat tarnowski”. W ramach zadania zaplanowano kompleksową rozbudowę biernej i czynnej infrastruktury przeciwpowodziowej w regionie - budowę 54 urządzeń wodnych: 1 polderu przeciwpowodziowego o pojemności 0,048 mln m3, 8 zbiorników wodnych o pojemności od 0,025 do 0,06 mln m3, budowę 29 odcinków wałów przeciwpowodziowych oraz budowę 16 odcinków liniowych zabezpieczeń przeciwpowodziowych. Potrzeba wykonania tej inwestycji wynika bezpośrednio ze specyfiki hydrologicznej regionu, który charakteryzuje się gwałtownymi wezbraniami w czasie intensywnych opadów i roztopów. Budowa polderów i suchych zbiorników oraz obiektów liniowych pozwoli skutecznie przechwycić falę wezbraniową i zabezpieczyć okoliczną infrastrukturę przed powodzią. Szacunkowy koszt tej inwestycji to ok. 160 mln zł. Zadanie jest obecnie na etapie przygotowania dokumentacji do postępowania przetargowego na aktualizację koncepcji oraz Programu Funkcjonalno-Użytkowego wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor – Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie planuje ogłoszenie przetargu na wykonanie powyższej dokumentacji jeszcze w 2026 r.

W zakresie inwestycji drogowych projekt ustawy za inwestycje kluczowe uznaje dwie inwestycje: budowę drogi krajowej nr 7 od ul. Morskiej do publicznego terminala promowego w porcie morskim w Gdyni oraz budowę drogi na odcinku 1. Lubiatowo – droga wojewódzka nr 213 oraz odcinku 2. droga wojewódzka 213 – droga ekspresowa S6. Ww. inwestycje nie są zlokalizowane w Tarnowie, powiecie tarnowskim, dąbrowskim, brzeskim lub innych powiatach subregionu tarnowskiego.

Projektowana ustawa będzie miała zastosowanie tylko do przygotowania i realizacji inwestycji imiennie w niej wskazanych. Zatem nie będzie miała zastosowania do inwestycji dotyczących DK73 na odcinku Tarnów – Szczucin, inwestycji związanych z budową nowych połączeń i obwodnic Tarnowa, jak również inwestycji dotyczących zwiększenia przepustowości autostrady A4 na odcinkach przebiegających przez Małopolskę.

Szacuje się, że projektowane przepisy skrócą procedury przygotowania inwestycji objętych ustawą w następujący sposób.

W stosunku do kluczowych inwestycji drogowych ustawa proponuje skrócenie terminu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z 90 do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji. Ponadto skraca czas na wydanie opinii, o których mowa w art. 11b ust. 1 i 11d ust. 1 pkt 8 specustawy drogowej, wymaganych do złożenia wniosku o wydanie decyzji ZRID (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej), z 14 i 30 dni do odpowiednio 7 i 14 dni, co również przyspieszy uzyskanie decyzji ZRID.

Przewiduje się, że proponowane rozwiązania mogą skrócić proces przygotowania inwestycji w przypadku DK7 w Gdyni nawet o ok. 16 miesięcy; w dotychczasowym harmonogramie na uzyskanie decyzji DŚU (decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), przyjęto 12 miesięcy, a decyzji ZRID 8 miesięcy, łącznie 600 dni; przyjmując, że decyzja ZRID zostanie wydana w ciągu 60 dni, jest możliwe uzyskanie 180 dni oszczędności względem obecnego harmonogramu oraz dodatkowe oszczędności czasu wynikające z mechanizmu priorytetyzacji. To skrócenie terminu jest zakładane przy uwzględnieniu propozycji zawartych w projekcie ustawy, że decyzja ZRID powinna zostać wydana w ciągu dwóch miesięcy, a decyzje DŚU są rozpatrywane niezwłocznie poza kolejnością.

W odniesieniu do inwestycji przeciwpowodziowych, projekt ustawy przewiduje dla nich szereg usprawnień procesu inwestycyjnego, w tym m.in. obowiązek rozpatrywania wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i pozwoleń wodnoprawnych przez właściwe organy poza kolejnością wpływu oraz skrócenie terminów na wydanie decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowej. Kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe będą również mogły korzystać ze skrócenia terminów na wydanie decyzji w trybie art. 32 ust. 5 o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, a decyzje w przedmiocie zatwierdzenia projektu robót geologicznych oraz dodatku do projektu robót geologicznych wydane na potrzeby kluczowych inwestycji będą podlegały natychmiastowemu wykonaniu. Dokładny czas skrócenia procesu inwestycyjnego jest ściśle zależny od specyfiki danej inwestycji.

W zakresie inwestycji kolejowych proponowane rozwiązania mogą skrócić proces przygotowania inwestycji średnio o ok. 10–18 miesięcy, tj.:

- możliwość stosowania procedury zgłoszenia w miejsce pozwoleń na budowę przyczyni się do uproszczenia ścieżki realizacji inwestycji na obszarze kolejowym przez brak konieczności pozyskiwania pozwoleń na budowę i skróci czas realizacji inwestycji z ok. 5 miesięcy do 21 dni (oszczędność – ok 130 dni),

- wprowadzenie 5 dni roboczych na wydanie decyzji w przedmiocie wpisu do rejestru/ewidencji zabytków przez wojewódzkiego konserwatora zabytków pozwoli uniknąć długotrwałych uzgodnień ze służbami ochrony konserwatorskiej w przedmiocie możliwości realizacji inwestycji kolejowej,

- maksymalnie terminy przygotowania inwestycji czy priorytetyzacja rozpatrywania wniosków w sytuacji np. opóźnień w wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (przeciętny termin wydania decyzji wynosi obecnie 13–19 miesięcy) oraz postępowania przed wojewódzkim sądem administracyjnym, a następnie Naczelnym Sądem Administracyjnym mogą zostać skrócone nawet o kilka lat,

- skrócenie terminów pozyskiwania decyzji administracyjnych zmniejszy ryzyko waloryzacji projektów (środki na waloryzację to ok. 10% wartości inwestycji), co może przełożyć się na oszczędności po stronie inwestorów, a w konsekwencji Skarbu Państwa.

Należy podkreślić, że projektowane przepisy ustawy *o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych* nie pozbawiają zainteresowanych stron prawa do udziału w procesie inwestycyjnym i skutecznego odwoływania się od decyzji. Rozwiązania skupiają się na skróceniu terminów wybranych procedur oraz wprowadzeniu mechanizmu odgórnej priorytetyzacji, który zobliguje właściwe organy do skoncentrowania uwagi oraz posiadanych zasobów kadrowo-organizacyjnych na sprawnej i terminowej obsłudze kluczowych inwestycji, nie pomijając w tym obsługi ewentualnych odwołań.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu