



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-131-26

Druk nr 3030

Warszawa, 19 sierpnia 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o usprawnieniu procesu inwestycyjnego
w zakresie kluczowych inwestycji
infrastrukturalnych.**

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych¹⁾

Art. 1. Ustawa określa kluczowe inwestycje infrastrukturalne, zwane dalej „inwestycjami kluczowymi”, oraz rozwiązania służące usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie tych inwestycji.

Art. 2. Inwestycjami kluczowymi są:

- 1) budowa drogi krajowej nr 7 od ul. Morskiej do publicznego terminala promowego w porcie morskim w Gdyni;
- 2) inwestycje z zakresu gospodarki morskiej:
 - a) rozbudowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp od strony morza do portu morskiego w Świnoujściu – Przylądek Pomerania,
 - b) budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Gdyni wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Gdyni,
 - c) budowa infrastruktury stacyjno-przeładunkowej na Wyspie Portowej wraz z przeprawą kolejowo-drogową przez Martwą Wisłę oraz budowa odcinka nowej linii kolejowej wokół rafinerii i włączenie jej do istniejącej linii kolejowej nr 226 do stacji Gdańsk Olszynka;
- 3) inwestycje z zakresu transportu kolejowego realizowane na liniach kolejowych:
 - a) nr 401 Szczecin – Świnoujście,
 - b) nr 273 Wrocław – Szczecin,
 - c) nr 131 Chorzów Batory – Tczew,
 - d) nr 9 Warszawa – Gdańsk,
 - e) nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne oraz ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze.

- 4) inwestycje w ramach programu wieloletniego przyjętego uchwałą nr 103 Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim” (M.P. z 2026 r. poz. 249):
 - a) budowa infrastruktury hydrotechnicznej w granicach pasa technicznego na obszarze gmin Choczewo lub Krokowa oraz na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności na potrzeby elektrowni jądrowej,
 - b) budowa drogi na odcinku 1. Lubiatowo – droga wojewódzka nr 213 oraz odcinku 2. droga wojewódzka 213 – droga ekspresowa S6,
 - c) budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin: Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich;
- 5) inwestycje przeciwpowodziowe:
 - a) zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice, powiat tarnowski,
 - b) budowa zbiornika Międzyrzecze, gm. Jasienica,
 - c) odbudowa suchego zbiornika retencyjnego Stronie Śląskie;
- 6) budowa elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR), służących realizacji zadań zarządcy infrastruktury określonych w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234 oraz z 2026 r. poz. 41, 815 i 912), realizowanych na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy;
- 7) inwestycje z zakresu transportu lotniczego:
 - a) rozbudowa i przebudowa strefy operacyjnej na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice,
 - b) rozbudowa i przebudowa elementów infrastruktury Lotniska Chopina w Warszawie w części lotniczej lotniska i w części ogólnodostępnej,
 - c) budowa i przebudowa strefy operacyjnej oraz strefy ogólnodostępnej na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, oraz elementów infrastruktury Portu Lotniczego

Rzeszów-Jasionka umożliwiających integrację tego portu lotniczego z innymi gałęziami transportu,

- d) rozbudowa i przebudowa strefy operacyjnej oraz strefy ogólnodostępnej na terenie Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin.

Art. 3. Do inwestycji kluczowych stosuje się przepisy ogólne i szczególne odnoszące się do tych inwestycji, z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy.

Art. 4. 1. Wnioski dotyczące inwestycji kluczowych wpływające do organów właściwych do wydania decyzji, o której mowa w art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670 i 875), zwanej dalej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”, rozpatruje się niezwłocznie, poza kolejnością wpływu.

2. Wnioski dotyczące inwestycji kluczowych wpływające do organów właściwych do wydania:

- 1) pozwolenia wodnoprawnego, o którym mowa w art. 388 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960 i 1535 oraz z 2026 r. poz. 445, 605, 815 i 1033),
- 2) oceny wodnoprawnej, o której mowa w art. 388 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne

– rozpatruje się niezwłocznie, poza kolejnością wpływu.

Art. 5. Odstąpienie od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających teren realizacji inwestycji kluczowych nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, 605 i 646), jeżeli zakres zmian nie wymaga uzyskania lub zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla przedsięwzięcia.

Art. 6. 1. Akta sprawy i odpowiedź na skargę na decyzję dotyczącą inwestycji kluczowej przekazuje się do sądu administracyjnego w terminie 7 dni od dnia otrzymania skargi. Sąd rozpatruje skargę w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt sprawy wraz z odpowiedzią na skargę.

2. Termin rozpatrzenia skargi kasacyjnej na orzeczenie sądu administracyjnego dotyczące decyzji, o której mowa w ust. 1, wynosi 2 miesiące od dnia jej wniesienia.

Art. 7. Weryfikacja wyników zgłoszonych prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej w zakresie, o którym mowa w art. 12b ust. 1 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1151 i 1824 oraz z 2025 r. poz. 1019, 1542 i 1792), jest dokonywana niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni roboczych od dnia otrzymania przez organ Służby Geodezyjnej i Kartograficznej zawiadomienia o przekazaniu wyników zgłoszonych prac.

Art. 8. 1. W przypadku realizacji inwestycji kluczowej wojewódzki konserwator zabytków wydaje decyzje, o których mowa w art. 32 ust. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292, z późn. zm.²⁾), w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia dokonania oględzin.

2. W przypadku inwestycji kluczowej, jeżeli w terminie, o którym mowa w art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wojewódzki konserwator zabytków nie dokona oględzin odkrytego przedmiotu, przerwane roboty mogą być kontynuowane. W przypadku uznania odkrytego przedmiotu za zabytek do inwestora lub wykonawcy robót nie stosuje się art. 108 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Art. 9. Decyzje w przedmiocie zatwierdzenia projektu robót geologicznych oraz dodatku do projektu robót geologicznych wydane na potrzeby kluczowych inwestycji i dotyczące określenia warunków:

- 1) geologiczno-inżynierskich na potrzeby zagospodarowania przestrzennego,
- 2) geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych,
- 3) hydrogeologicznych związanych z zamierzonym wykonywaniem odwodnień budowlanych otworami wiertniczymi,
- 4) hydrogeologicznych związanych z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie

– podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 10. 1. Do drzew lub krzewów usuwanych w związku z realizacją inwestycji kluczowych nie stosuje się art. 83 i art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13, 426, 737 i 912) w zakresie obowiązku uzyskiwania

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1907, z 2025 r. poz. 1168 i 1673 oraz z 2026 r. poz. 483 i 875.

zezwoleń na ich usunięcie i opłat z tym związanych oraz art. 36 ust. 1 pkt 1 i 1b ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w zakresie uzyskania pozwolenia na prace polegające na usunięciu drzewa lub krzewu.

2. Do wylesień związanych z realizacją inwestycji kluczowych nie stosuje się art. 11 i art. 12 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 82 oraz z 2026 r. poz. 781 i 875) dotyczących wyłączenia z produkcji leśnej oraz opłat z tym związanych, w tym jednorazowego odszkodowania za przedwczesny wyręb drzewostanu oraz opłaty rocznej i należności.

Art. 11. 1. Odwołanie od decyzji dotyczących inwestycji kluczowych lub zażalenie na postanowienie dotyczące tych inwestycji zawiera zarzuty odnoszące się do decyzji lub postanowienia oraz istotę i zakres żądania będącego przedmiotem odwołania lub zażalenia, a także wskazuje dowody uzasadniające to żądanie.

2. W przypadku gdy odwołanie od decyzji lub zażalenie na postanowienie nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 1, stosuje się art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691), z tym że wezwanie wnoszącego do usunięcia braków nie powinno nastąpić później niż po upływie 14 dni od dnia wpływu odwołania lub zażalenia do organu wyższego stopnia.

3. Odwołanie od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczącej inwestycji kluczowych zawiera zarzuty odnoszące się do decyzji oraz istotę i zakres żądania będącego przedmiotem odwołania.

Art. 12. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2, opinię, o której mowa w art. 23 ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125, z 2025 r. poz. 409, 1535 i 1668 oraz z 2026 r. poz. 252), wydaje się w terminie nie dłuższym niż 45 dni od dnia otrzymania wniosku o jej wydanie. Niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Art. 13. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, termin wskazany w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 311) w:

- 1) art. 11a ust. 3 i art. 11h ust. 1 zdanie pierwsze – wynosi 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej;

- 2) art. 11b ust. 2 – wynosi 7 dni od dnia zwrócenia się przez właściwego zarządcę drogi o wyrażenie opinii, o której mowa w art. 11b ust. 1 tej ustawy;
- 3) art. 11d ust. 2 zdanie pierwsze – wynosi 14 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 8 tej ustawy.

2. Do inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, nie stosuje się przepisów art. 18 ust. 1g pkt 3 oraz art. 32a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Art. 14. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, porozumienie, o którym mowa w art. 20b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, jest zawierane w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy od dnia zawarcia porozumienia. Do biegu terminu nie wlicza się okresów opóźnień spowodowanych z winy inwestora albo z przyczyn niezależnych od Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.

2. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, jeżeli w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, o którym mowa w art. 20b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, nie dojdzie do jego zawarcia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ustala wojewoda w drodze decyzji w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. Termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ustalany w decyzji nie może przekraczać 2 miesięcy. Organem wyższego stopnia w sprawie, o której mowa w zdaniu pierwszym, jest minister właściwy do spraw środowiska.

3. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia, jeżeli są wymagane, uwzględnia środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

4. W przypadku gdy inwestycje kluczowe, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, wymagają przejścia przez tereny linii kolejowej lub tereny wód płynących, a porozumienie, o którym mowa w art. 20a ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, nie zostanie zawarte w terminie 21 dni od dnia przekazania jego projektu zarządcy infrastruktury kolejowej lub

odpowiednim podmiotom, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z przyczyn leżących po ich stronie, zarządca drogi po upływie tego terminu jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia terenu linii kolejowej lub terenu wód płynących. Zajęcie terenu linii kolejowej nie może utrudniać prowadzenia ruchu kolejowego i zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Zajęcie terenu wód płynących nie może utrudniać prowadzenia ochrony przed powodzią i suszą, pogarszać parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych i wpływać na bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej.

Art. 15. 1. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zarządzające na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2026 r. poz. 663) nieruchomościami, na których realizowane będą inwestycje kluczowe, o których mowa w art. 2 pkt 2, 3 i pkt 4 lit. c, lub park narodowy będący na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody użytkownikiem wieczystym tych nieruchomości są obowiązane do dokonania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie oraz na warunkach ustalonych w odrębnym porozumieniu zawartym między Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe lub parkiem narodowym a inwestorem.

2. Porozumienie, o którym mowa w ust. 1, jest zawierane w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe lub park narodowy wystąpienia o zawarcie takiego porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy. Do biegu terminu nie wlicza się okresów opóźnień spowodowanych z winy inwestora albo z przyczyn niezależnych od Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz parku narodowego.

3. Jeżeli w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe lub park narodowy wystąpienia o zawarcie porozumienia, o którym mowa w ust. 1, nie dojdzie do jego zawarcia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ustala wojewoda w drodze decyzji w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. Termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ustalany w decyzji nie może przekraczać 2 miesięcy. Organem wyższego stopnia w sprawie, o której mowa w zdaniu pierwszym, jest minister właściwy do spraw środowiska.

4. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2, 3 i pkt 4 lit. c, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia, jeżeli są wymagane, uwzględnia środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Art. 16. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2 lit. c, pkt 3, pkt 4 lit. c i pkt 6, wojewoda wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego i właściwemu organowi ochrony zabytków oraz zawiadamia pozostałe strony o wszczęciu tego postępowania w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.

2. Z dniem otrzymania przez właściwy organ ochrony zabytków zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, wszczęcie nowych postępowań w sprawie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków może nastąpić po uzyskaniu przez inwestora decyzji o pozwoleniu na użytkowanie.

Art. 17. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 5, termin wskazany w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2026 r. poz. 104 i 436) wynosi 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych.

2. Do inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 5, nie stosuje się przepisu art. 21 ust. 10 pkt 3 ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych.

Art. 18. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 7, termin wskazany w ustawie z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1464) w:

- 1) art. 3 – wynosi 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego;
- 2) art. 5 ust. 2 – wynosi 7 dni od dnia zwrócenia się przez wnioskodawcę o wyrażenie opinii, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy;
- 3) art. 6 ust. 3 zdanie pierwsze – wynosi 14 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 9 tej ustawy;

- 4) art. 11 ust. 1 zdanie pierwsze – wynosi 65 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego;
- 5) art. 18 ust. 2 – wynosi 30 dni od dnia otrzymania wniosku o egzekucję obowiązku wynikającego z decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

2. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 7, w zakresie wydawania postanowień, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, oraz wydawania opinii i dokonywania uzgodnień, o których mowa w art. 64 ust. 1–1d tej ustawy, a także dokonywania uzgodnień oraz wydawania opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1 tej ustawy, nowy termin załatwienia sprawy, o którym mowa w art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, może zostać wskazany tylko jeden raz, a załatwienie sprawy powinno nastąpić nie później niż w terminie miesiąca od dnia wskazania nowego terminu załatwienia sprawy.

Art. 19. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 6, operator systemu dystrybucyjnego wydaje warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku. Wykonanie przyłącza następuje w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia zawarcia umowy o przyłączenie.

2. Do wykonania przyłącza energetycznego na rzecz inwestycji kluczowej, o której mowa w art. 2 pkt 6, stosuje się odpowiednio przepisy art. 4–7, art. 10 i art. 11.

Art. 20. 1. Właściciel, użytkownik wieczysty lub zarządca nieruchomości są zobowiązani zapewnić inwestorowi realizującemu inwestycję kluczową, o której mowa w art. 2 pkt 6, dostęp do nieruchomości obejmujący:

- 1) umożliwienie umieszczenia elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR), w tym stacji bazowych, kontenerów technicznych, urządzeń zasilających, światłowodów oraz innych urządzeń transmisyjnych;
- 2) umożliwienie wykonania przyłącza energetycznego oraz telekomunikacyjnego, w tym światłowodowego, niezbędnego do funkcjonowania Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR);
- 3) zapewnienie eksploatacji, konserwacji, modernizacji i rozbudowy infrastruktury Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR).

2. Dostęp do nieruchomości, o którym mowa w ust. 1, jest odpłatny, chyba że strony umowy o dostępie, o którym mowa w ust. 1, postanowią inaczej. W przypadku braku zawarcia umowy w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o jej zawarcie przez inwestora stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2026 r. poz. 399, 875 i 912).

3. Umowę, o której mowa w ust. 2, zawiera się pod rygorem nieważności w formie pisemnej z podpisami notarialnie poświadczonymi.

4. Uprawnienie inwestora do dostępu do nieruchomości, o którym mowa w ust. 1, wynikające z umowy, o której mowa w ust. 2, podlega ujawnieniu w księdze wieczystej. Umowa, o której mowa w ust. 2, stanowi podstawę do dokonania wpisu w księdze wieczystej.

5. Warunki korzystania z pasa drogowego ustala się na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889 oraz z 2026 r. poz. 815 i 982).

6. Do zapewnienia dostępu do nieruchomości, o którym mowa w ust. 1, oraz warunków korzystania z pasa drogowego nie stosuje się przepisów art. 33 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2026 r. poz. 562 i 815).

Art. 21. 1. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, mając na uwadze zapewnienie optymalnych warunków procesu inwestycyjnego dotyczącego inwestycji kluczowych, może wskazać gminy lub ich części, na których terenie, w celu przygotowania obszaru inwestycji kluczowej, stosowane będą szczególne zasady nabywania nieruchomości określone w art. 22.

2. Rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, obejmuje całe działki ewidencyjne.

Art. 22. 1. Szczególne zasady nabywania nieruchomości, uwzględniając znaczenie nieruchomości dla realizacji inwestycji kluczowych, obejmują uprawnienie inwestora do nabywania nieruchomości za cenę odpowiadającą najwyższej z wartości ustalonych zgodnie z ust. 2–12.

2. Podstawę ustalenia ceny nieruchomości w przypadku jej nabycia przez inwestora stanowi wartość nieruchomości określona zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

3. Inwestor może nabyć nieruchomość za cenę ustaloną zgodnie z ust. 2 powiększoną o kwotę odpowiadającą:

- 1) 20 % wartości gruntu oraz 40 % różnicy między wartością nieruchomości a wartością gruntu – w przypadku prawa własności;

- 2) 20 % wartości prawa użytkowania wieczystego – w przypadku tego prawa; do ustalenia ceny za budynki i inne urządzenia stanowiące własność użytkownika wieczystego stosuje się przepis pkt 1;
- 3) 40 % wartości lokalu stanowiącego odrębny przedmiot własności albo 40 % wartości spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu – w przypadku prawa własności do lokalu albo spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu.

4. Inwestor może nabyć nieruchomość za cenę stanowiącą równowartość wartości odtworzeniowej nieruchomości określonej bez uwzględnienia stopnia zużycia.

5. Inwestor może nabyć nieruchomość zabudowaną budynkiem mieszkalnym albo lokalem stanowiącym odrębny przedmiot własności, w którym jest zameldowany na pobyt stały właściciel albo użytkownik wieczysty, za cenę stanowiącą 25-krotność wskaźnika przeliczeniowego kosztu odtworzenia 1 m² powierzchni użytkowej budynków mieszkalnych ogłaszanego przez wojewodę, obowiązującego w dniu poprzedzającym dzień dokonania transakcji.

6. Inwestor może nabyć nieruchomość za łączną wysokość ceny ustalonej zgodnie z ust. 5 powiększoną w odniesieniu do trzeciej i każdej kolejnej osoby o 10-krotność wskaźnika, o którym mowa w ust. 5, w przypadku gdy w budynku mieszkalnym albo w lokalu stanowiącym odrębny przedmiot własności są zameldowane na pobyt stały więcej niż 2 osoby.

7. Przy ustalaniu liczby osób zameldowanych na pobyt stały pomija się osoby inne niż osoby bliskie, w rozumieniu art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, wobec właściciela albo użytkownika wieczystego nieruchomości oraz osoby zameldowane na pobyt stały krócej niż przez rok poprzedzający bezpośrednio dzień dokonania transakcji.

8. Przepis ust. 7 stosuje się również do właściciela albo użytkownika wieczystego nieruchomości, z wyłączeniem osób, które urodziły się w okresie roku poprzedzającego bezpośrednio dzień dokonania transakcji, oraz osób, które w tym okresie nabyły w drodze dziedziczenia, zapisu albo zapisu windykacyjnego prawo własności lub prawo użytkowania wieczystego nieruchomości.

9. Przy ustalaniu liczby osób zameldowanych na pobyt stały pomija się osoby posiadające tytuł prawny do innego lokalu mieszkalnego lub budynku mieszkalnego. Podstawą ustalenia okoliczności, o której mowa w zdaniu pierwszym, jest oświadczenie składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy(-ma)

odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

10. Cena ustalona zgodnie z ust. 5 i 6 nie może przekroczyć 60-krotności wskaźnika, o którym mowa w ust. 5.

11. Przepisy ust. 2 i 4–10 stosuje się odpowiednio do spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu mieszkalnego.

12. Dokonując wyceny nieruchomości, rzeczoznawca majątkowy przy zastosowaniu podejścia porównawczego nie uwzględnia transakcji zawartych z zastosowaniem przepisów ust. 3–11. W przypadku nabycia nieruchomości przez inwestora z obszaru wskazanego w przepisach wydanych na podstawie art. 21 ust. 1:

- 1) w okresie od dnia przeniesienia własności nieruchomości do dnia jej wydania zbywca jest uprawniony do korzystania z nieruchomości, w tym pobierania z niej pożytków, na warunkach szczegółowo określonych w umowie;
- 2) na żądanie inwestora w umowie zawiera się zobowiązanie zbywcy do nieodpłatnego udostępnienia nieruchomości inwestorowi w przypadku konieczności przeprowadzenia badań przyrodniczych lub badań i pomiarów niezbędnych do przygotowania i realizacji inwestycji kluczowej, w szczególności badań archeologicznych, konserwatorskich, prac geologicznych, oraz ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych bez wykonywania prac geologicznych;
- 3) zbywca jest obowiązany do wydania nieruchomości w terminie i w stanie szczegółowo określonych w umowie.

13. Szczególnych zasad nabywania nieruchomości nie stosuje się do inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b.

Art. 23. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, 605 i 646) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 29 w ust. 1 w pkt 40 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 41–45 w brzmieniu:

„41) obiektów budowlanych realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (Dz. U. poz. ...), zlokalizowanych w granicach portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w

- rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796 oraz z 2026 r. poz. 176);
- 42) umocnień dna realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, zlokalizowanych w granicach portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich;
- 43) obiektów budowlanych realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych;
- 44) obiektów budowlanych realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2 lit. c, pkt 3 i pkt 4 lit. c ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, wchodzących w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, realizowanej na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy;
- 45) połączeń obiektów budowlanych, o których mowa w pkt 5–11 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2 lit. c, pkt 3 i pkt 4 lit. c ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, z siecią dystrybucyjną lub siecią przesyłową elektroenergetyczną w rozumieniu art. 3 pkt 11a i 11b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.”;
- 2) w art. 30 w ust. 2a pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) projekt zagospodarowania działki lub terenu, wykonany przez projektanta posiadającego wymagane uprawnienia budowlane, w przypadku budowy, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 27, 28 i 40–45;”;
- 3) w art. 41 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Inwestor jest obowiązany zawiadomić organ nadzoru budowlanego oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę, dokonanie zgłoszenia budowy, o której

mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1–4 i 41–45, lub dokonanie zgłoszenia instalowania, o którym mowa w art. 29 ust. 3 pkt 3 lit. d.”;

4) w art. 42 w ust. 1:

a) w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) budowy, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1–4 i 41–45,”;

b) w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) budowy, o której mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1, 1b, 2–4, 9, 27, 30 i 41–45, oraz instalowania, o którym mowa w art. 29 ust. 3 pkt 3 lit. d, e i g,”;

5) w art. 43 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) obiekty, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1–4, 10, 23 i 41–45 oraz w ust. 2 pkt 17 i 26.”.

Art. 24. W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 43, 516, 607 i 900) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7 po ust. 1a dodaje się ust. 1aa w brzmieniu:

„1aa. Przepisy ust. 1 i 1¹ w zakresie przyłączenia do sieci w pierwszej kolejności stosuje się także do obiektów budowlanych, o których mowa w pkt 11 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234 oraz z 2026 r. poz. 41, 815 i 912), wchodzących w skład inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3, pkt 4 lit. c i pkt 6 ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (Dz. U. poz. ...).”;

2) w art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W sprawach spornych dotyczących odmowy zawarcia umowy o przyłączenie do sieci, w tym dotyczących zwiększenia mocy przyłączeniowej, umowy sprzedaży, umowy o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji paliw gazowych lub energii, umowy o świadczenie usług przesyłania wodoru lub dystrybucji wodoru, umowy o świadczenie usług transportu gazu ziemnego, umowy o świadczenie usług magazynowania paliw gazowych, umowy o świadczenie usług magazynowania wodoru, umowy, o której mowa w art. 4c ust. 3, umowy, o której mowa w art. 4ca ust. 3, umowy o świadczenie usług skraplania gazu ziemnego, umowy kompleksowej oraz umowy kompleksowej wodorowej, oraz w przypadku nieuzasadnionego wstrzymania dostarczania paliw gazowych, energii lub wodoru, odmowy przyłączenia w pierwszej kolejności instalacji odnawialnego źródła energii lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w art. 7 ust. 1a, lub

obiektów budowlanych, o których mowa w pkt 11 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wchodzących w skład inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3, pkt 4 lit. c i pkt 6 ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, a także odmowy przyłączenia mikroinstalacji, nieprzyłączenia mikroinstalacji pomimo upływu terminu, o którym mowa w art. 7 ust. 8d⁷ pkt 2, nieuzasadnionego ograniczenia pracy lub odłączenia od sieci mikroinstalacji, lub odmowy dokonania zmiany umowy, o której mowa w art. 7 ust. 2a, w zakresie terminu dostarczenia po raz pierwszy do sieci energii elektrycznej, rozstrzyga Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, na wniosek strony.”;

3) w art. 9c w ust. 3 pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) planowanie rozwoju sieci dystrybucyjnej z uwzględnieniem przedsięwzięć związanych z efektywnością energetyczną, zarządzaniem popytem na energię elektryczną lub rozwojem mocy wytwórczych, budową ogólnodostępnych stacji ładowania oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, przyłączanych do sieci dystrybucyjnej, a także budową obiektów budowlanych, o których mowa w pkt 11 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wchodzących w skład inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3, pkt 4 lit. c i pkt 6 ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych;”;

4) w art. 16 w ust. 8b w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) obiektów budowlanych, o których mowa w pkt 11 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wchodzących w skład inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3, pkt 4 lit. c i pkt 6 ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.”.

Art. 25. W ustawie z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2026 r. poz. 69) w art. 81:

1) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zgłoszenia dokonuje się na piśmie utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej, opatrzonym odpowiednio do sposobu utrwalenia podpisem własnoręcznym, kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo

podpisem osobistym, najpóźniej na 7 dni przed zamierzonym terminem rozpoczęcia robót geologicznych, określając zamierzone terminy rozpoczęcia i zakończenia robót geologicznych, ich rodzaj i podstawowe dane dotyczące robót geologicznych oraz imiona i nazwiska osób sprawujących dozór i kierownictwo, a także numery świadectw stwierdzających kwalifikacje do wykonywania tych czynności.”;

2) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy decyzji zatwierdzającej projekt robót geologicznych przysługuje rygor natychmiastowej wykonalności, zgłoszenie powinno nastąpić po wydaniu tej decyzji, a przed rozpoczęciem robót geologicznych. Terminu, o którym mowa w ust. 2, nie stosuje się.”.

Art. 26. Do postępowań w sprawie ze skarg na decyzje dotyczące inwestycji kluczowych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy niniejszej ustawy, z tym że termin na rozpatrzenie skargi przez sąd albo skargi kasacyjnej biegnie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, chyba że zgodnie z przepisami dotychczasowymi termin rozpatrzenia skargi lub skargi kasacyjnej przypadają wcześniej.

Art. 27. 1. W postępowaniach o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234 oraz z 2026 r. poz. 41, 815 i 912), w zakresie inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3, pkt 4 lit. c i pkt 6, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy wojewoda wysyła zawiadomienie o toczącym się postępowaniu właściwemu organowi ochrony zabytków w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Z dniem otrzymania przez właściwy organ ochrony zabytków zawiadomienia o toczącym się postępowaniu, o którym mowa w ust. 1, wszczęcie nowych postępowań w sprawie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków może nastąpić po uzyskaniu przez inwestora decyzji o pozwoleniu na użytkowanie.

3. Z dniem otrzymania przez właściwy organ ochrony zabytków zawiadomienia o toczącym się postępowaniu, o którym mowa w ust. 1, toczące się postępowania w sprawie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków umarza się z mocy prawa.

Art. 28. Postępowania administracyjne w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę dla inwestycji kluczowych w przypadkach, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 41–45

ustawy zmienianej w art. 23, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy decyzją ostateczną umarza się z mocy prawa, z tym że złożone wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę podlegają rozpatrzeniu w trybie zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy zmienianej w art. 23, a termin na wniesienie sprzeciwu przez organ administracji architektoniczno-budowlanej biegnie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 29. W postępowaniach o wydanie decyzji, o której mowa w art. 124 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2026 r. poz. 399, 875 i 912), w związku z art. 33 ust. 7 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2026 r. poz. 562 i 815), w zakresie inwestycji kluczowej, o której mowa w art. 2 pkt 6, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 30. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel regulacji

Zasadniczym celem opracowania projektu ustawy jest potrzeba przyspieszenia procesu przygotowania oraz realizacji kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, które mają bezpośredni wpływ na obronność, bezpieczeństwo oraz gospodarkę Polski.

Obowiązujące przepisy prawa w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji nie w pełni odpowiadają na potrzeby związane z szybką realizacją priorytetowych dla kraju inwestycji. W obecnym systemie prawnym, w zależności od stopnia skomplikowania przedsięwzięcia, proces inwestycyjny dużych projektów trwa średnio kilka lat lub więcej, a w przypadku inwestycji drogowych – przekracza 10 lat, licząc od rozpoczęcia prac projektowych do oddania obiektu do użytkowania. Procedury administracyjne wymagane w trakcie procesu inwestycyjnego często dodatkowo się wydłużają na etapie uzgodnień konserwatorskich, oceny oddziaływania na środowisko, uzgodnień i opiniowania przed złożeniem wniosku o zezwolenie na realizację, rozpatrywania odwołań i skarg, przygotowania placu budowy, przyłączenia do sieci elektroenergetycznej czy pozyskiwania nieruchomości. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że niektóre procesy uzgodnień i opiniowania, kompletowania wymaganej dokumentacji, uzyskiwania decyzji oraz procedury odwoławcze mogą i powinny zostać usprawnione. W szczególności w przypadku wyselekcjonowanej grupy projektów istnieje potencjał optymalizacyjny, pozwalający na skrócenie procedur administracyjnych.

Przyjęte rozwiązania prawne obejmują w szczególności odformalizowanie procedur budowlanych, konserwatorskich oraz administracyjnych na etapie realizacji wybranych zadań. Wprowadzają one również priorytetyzację wniosków dla inwestycji kluczowych w zakresie ocen oddziaływania na środowisko oraz zgód wodnoprawnych. Ponadto przewidują skrócenie terminów weryfikacji dokumentacji geodezyjnej, przyłączeń do sieci elektroenergetycznej, uzgodnień konserwatorskich, a także procedur wydawania zezwoleń na realizację, opiniowania i uzgodnień. Projekt zakłada również stworzenie szczególnych regulacji, które uproszczą przygotowanie placu budowy. Nowe rozwiązania prawne wprowadzą mechanizm odgórnej priorytetyzacji, który zobliguje właściwe organy do skoncentrowania uwagi oraz posiadanych zasobów kadrowo-organizacyjnych na sprawnej i terminowej obsłudze tych kluczowych inwestycji.

Oczekiwany efektem tych zmian będzie priorytetowe traktowanie wybranych projektów – zarówno przez samych inwestorów, jak i w toku postępowań przed organami administracji

publicznej – a także skrócenie czasu trwania, usprawnienie oraz odformalizowanie kluczowych procedur administracyjnych.

Opracowanie projektu ustawy jest determinowane również obecną sytuacją geopolityczną. Wymusza ona usprawnienie inwestycji realizujących potrzeby bezpieczeństwa i obronności państwa, bezpieczeństwa energetycznego, a także stymulujących rozwój gospodarczy Polski i zabezpieczających kraj przed skutkami klęsk żywiołowych. Mając na uwadze działania wojenne prowadzone za naszą wschodnią granicą, jest niezbędna modernizacja istniejącej oraz budowa nowej infrastruktury strategicznej. Powinna ona służyć nie tylko ludności cywilnej, ale także spełniać warunki techniczne umożliwiające jej wykorzystanie przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej.

Powódź, która nawiedziła Polskę w 2024 r., oraz jej odczuwalne do dziś skutki wskazują na niedostateczny rozwój infrastruktury przeciwpowodziowej w kraju. Wychodząc naprzeciw tym wyzwaniom, w projekcie zidentyfikowano kluczowe inwestycje mające na celu poprawę bezpieczeństwa hydrologicznego i zapobieganie kolejnym katastrofom naturalnym.

Podsumowując, zidentyfikowana grupa projektów o kluczowym znaczeniu dla państwa wymaga jak najszybszego wdrożenia. Wiąże się to z koniecznością zastosowania odrębnej ścieżki ich przygotowania i realizacji, co uzasadnia pilne wprowadzenie proponowanych zmian przepisów.

II. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne

W projekcie ustawy wprost zdefiniowano kluczowe inwestycje infrastrukturalne, których realizacja wynika z potrzeb obronności, bezpieczeństwa energetycznego kraju, ochrony przed skutkami katastrof naturalnych oraz determinujące w znaczący sposób rozwój kraju. Ograniczenie tego katalogu wyłącznie do kilku zadań z różnych gałęzi transportu umożliwia priorytetyzację istotnych dla kraju przedsięwzięć w procesie ich przygotowania, jak i w urzędowych procedurach administracyjnych.

Projektowana infrastruktura łączy cele gospodarcze ze zwiększeniem przepustowości transportowej, pełniąc funkcję infrastruktury podwójnego zastosowania (dual-use). W obecnej, dynamicznie zmieniającej się sytuacji geopolitycznej Rzeczpospolita Polska musi dysponować siecią zdolną do natychmiastowego zabezpieczenia procesów logistycznych i wojskowych. Obejmuje to sprawny przerzut sił sojuszniczych oraz sprzętu, a także ewakuację ludności cywilnej. Synergia pilnych potrzeb społeczno-gospodarczych z wymogami obronności uzasadnia

konieczność wdrożenia dla tych zadań w trybie specjalnych i przyspieszonych ścieżek decyzyjnych.

Zapewnienie przepustowości logistycznej w sektorze morskim uzasadnia dedykowane rygory dla takich inwestycji jak budowa drogi krajowej nr 7 (tzw. Droga Czerwona) zapewniającej dostęp do terminala w Gdyni czy rozbudowa portów zewnętrznych w Gdyni i Świnoujściu. Są to kluczowe węzły dla łańcuchów dostaw o znaczeniu gospodarczym i militarnym.

Rozbudowa i przebudowa lotnisk w Rzeszowie-Jasionce, Krakowie-Balicach oraz Lotniska Chopina wraz z lotniskiem Modlin, a także zapewnienie przepustowości kluczowych magistral kolejowych (np. linia nr 401 Szczecin – Świnoujście), odpowiada w pierwszej kolejności na rosnące zapotrzebowanie cywilnego ruchu pasażerskiego i towarowego. Szybka realizacja tych inwestycji jest niezbędna dla utrzymania dynamiki rozwoju gospodarczego, sprawności łańcuchów dostaw oraz konkurencyjności polskich regionów. Niemniej jednak, ze względu na swoje strategiczne położenie, infrastruktura ta nabiera krytycznego znaczenia w kontekście bezpieczeństwa państwa. Zrealizowanie tych cywilnych celów inwestycyjnych staje się nierozzerwalnie powiązane z koniecznością sprostania wymogom mobilności wojskowej oraz zagwarantowania niezakłóconej operacyjności lotnictwa i kolei w sytuacjach kryzysowych, co ostatecznie uzasadnia zastosowanie wobec nich nadzwyczajnych i przyspieszonych procedur.

Kolejna grupa dedykowanych regulacji odnosi się do infrastruktury, która jest warunkiem koniecznym dla transformacji energetycznej Polski. Elektrownia jądrowa stanowi fundament przyszłego bezpieczeństwa energetycznego, a tym samym niezależności gospodarczej kraju, w aktualnej, trudnej sytuacji geopolitycznej, zwłaszcza na rynku energii i paliw.

Wprowadzenie szczególnych rozwiązań jest w tym przypadku niezbędne, aby wyprzedzająco i bez zbędnej zwłoki zrealizować Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim. Obejmuje to m.in. budowę infrastruktury hydrotechnicznej w gminach Choczewo i Krokowa, drogi na odcinku Lubiatowo – S6 oraz całego układu torowego (m.in. w gminach Lębork, Wejherowo, Gniewino). Zwłoka proceduralna w realizacji tej infrastruktury towarzyszącej bezpośrednio sparaliżowałaby budowę samej elektrowni atomowej.

Projekt odnosi się również do pilnych inwestycji przeciwpowodziowych, co stanowi bezpośrednią odpowiedź na dramatyczne problemy, jakie uwidoczniła powódź z 2024 r.

Obowiązek ochrony życia, zdrowia i mienia obywateli wymaga zastosowania nadzwyczajnych, szybkich trybów realizacji.

Specyficzne regulacje z zakresu gospodarki wodnej wprowadzono precyzyjnie dla inwestycji ratunkowych i prewencyjnych, takich jak odbudowa suchego zbiornika retencyjnego w Stroniu Śląskim (który uległ zniszczeniu w 2024 r.), budowa zbiornika Międzyrzecze oraz zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok. Zastosowanie tu standardowych rygorów administracyjnych i długotrwałych procedur odwoławczych stwarzałoby bezpośrednie, ponowne zagrożenie dla mieszkańców terenów zalewowych.

Celem wprowadzenia różnych rozwiązań odnoszących się do różnych inwestycji jest ochrona nadrzędnych interesów Rzeczypospolitej Polskiej, których zabezpieczenie na gruncie obowiązujących, ogólnych zasad systemowych i procedur administracyjnych jest w obecnych uwarunkowaniach utrudnione.

1. Kluczowa inwestycja infrastrukturalna w obszarze dróg

Budowa drogi krajowej nr 7 od ul. Morskiej do publicznego terminala promowego w porcie morskim w Gdyni (tzw. Droga Czerwona)

Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni ma istotne znaczenie dla interesów gospodarczych i obronnych kraju. Droga Czerwona zapewni powiązanie portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – portu morskiego w Gdyni z siecią dróg szybkiego ruchu, bezpośrednio przez drogi ekspresowe S7 i S6. Jej budowa spowoduje zwiększenie możliwości przeładunkowych i rozwojowych portu, co w konsekwencji pozwoli na szybszy transport wojsk i zwiększenie mobilności sił zbrojnych. Jest ona szczególnie istotna dla potrzeb obronnościowych państwa. Z tego względu usprawnienie procesu inwestycyjnego, a w konsekwencji szybsze oddanie drogi do użytkowania pozwoli na oczekiwane, w kontekście obecnej sytuacji geopolitycznej, zabezpieczenie interesów obronnych, ale również gospodarczych i ekonomicznych państwa, w szczególności w zakresie dostępu do strategicznego portu morskiego.

Droga Czerwona będzie drogą krajową klasy GP (główniej ruchu przyspieszonego). Koszt budowy Drogi Czerwonej obecnie szacuje się na ok. 4,45 mld zł.

W październiku 2022 r. rozpoczęły się prace przygotowawcze dla tej inwestycji w podziale na trzy odcinki:

- odcinek 1. Gdynia Chylonia – Trasa Kwiatkowskiego o długości ok. 5,5 km i przekroju 2/3,
- odcinek 2. Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km i przekroju 2/3,
- odcinek 3. Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km i przekroju 2/2.

W przypadku pierwszego odcinka wykonawca opracował koncepcję programową wraz z dokumentacją umożliwiającą złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W dniu 14 stycznia 2026 r. został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego odcinka. Dla odcinka drugiego i trzeciego finalizowane jest opracowanie studium komunikacyjnego, które ma na celu ustalenie zakresu rzeczowego i finansowego inwestycji. Z uwagi na fakt, iż dla tych odcinków wymagane jest jeszcze wykonanie dokumentacji przygotowawczej o większej szczegółowości poszczególne etapy procesu inwestycyjnego mają przesunięcie w czasie.

2. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne z zakresu gospodarki morskiej

Porty morskie pełnią rolę węzłów w globalnych łańcuchach dostaw, wpływają na konkurencyjność importu i eksportu towarów, jednocześnie rośnie ich znaczenie w handlu międzynarodowym. Zakres działalności portów morskich nigdy dotąd nie był tak szeroki jak obecnie. Z multimodalnych hubów łączących w łańcuch dostaw morze z lądem, porty przekształcają się w centra wspomagające rozwój zrównoważonych źródeł wytwarzania energii (morska energetyka wiatrowa), klastry przemysłu i gospodarki o zamkniętym obiegu, a także ważne filary geopolitycznej odporności. Strumień realizowanych i planowanych inwestycji w portach morskich odzwierciedla tę zmieniającą się i wielowymiarową rolę.

Z prognoz dotyczących projektów portowych w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu wynika, że inwestycje w infrastrukturę portową są kluczowym czynnikiem zapewniających wzrost przeładunków oraz dostosowanie ich do specyficznych wymagań (np. terminale instalacyjne dla morskiej energetyki wiatrowej).

Rozbudowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp od strony morza do portu morskiego w Świnoujściu – Przylądek Pomerania

Inwestycja stanowi aktualnie jedną z najważniejszych inwestycji gospodarczych w skali kraju, dzięki której port morski w Świnoujściu może stać się hubem przeładunkowym, obsługującym

największe jednostki pływające, jakie są zdolne do żeglugi po Bałtyku. Inwestycja wpłynie na rozwój portu w Świnoujściu oraz wzmocnienie jego pozycji wśród wiodących portów morskich Morza Bałtyckiego, w celu pełnienia roli kluczowego węzła globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, zwiększenie jego udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu i kraju. W wyniku realizacji inwestycji powstanie terminal kontenerowy o planowanej rocznej zdolności przeładunkowej 2 mln TEU oraz w przyszłości terminal uniwersalny.

Budowa i osiągnięcie pełnej funkcjonalności terminali w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu stanowi strategiczne działanie inwestycyjne w porcie morskim w Świnoujściu, które wzmocni i ustabilizuje rynkową pozycję zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Inwestycja finansowana jest ze środków Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza – ze środków budżetu państwa.

Realizacja projektu zapewni odpowiednią, bezpieczną infrastrukturę dostępową dla głębokowodnych terminali w Świnoujściu, które wymagają rozbudowy istniejącej infrastruktury dostępowej do portu morskiego w Świnoujściu, w szczególności toru podejściowego oraz falochronów. Infrastruktura dostępowa, tor podejściowy oraz zintegrowany z lądem falochron, wraz ze sprzętem zapewni nieprzerwane możliwości dostawy surowców do portów Szczecin, Świnoujście oraz Police, co bezpośrednio przełoży się na zapewnienie bezpieczeństwa państwa, w tym bezpieczeństwa energetycznego. Wybudowana infrastruktura będzie mogła być wykorzystywana do celów cywilnych i wojskowych.

Budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Gdyni wraz z budową i rozbudową infrastruktury dostępowej do portu morskiego w Gdyni

Budowa portu zewnętrznego ma na celu zapewnienie perspektywy wieloletniego rozwoju portu morskiego w Gdyni. Pozytywne skutki realizacji inwestycji będą odczuwalne w gospodarce Gdyni, województwa pomorskiego oraz Polski przez wzrost wskaźników makroekonomicznych. Korzyściami z inwestycji będzie rozwój sieci transportowej, zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko transportu towarowego oraz rozwój rynku pracy. W porcie zewnętrznym będzie możliwa efektywna obsługa kontenerowych statków oceanicznych o parametrach Baltmax, to znaczy o długości do 430 metrów (w dalszej perspektywie 490 metrów), szerokości do około 60 metrów (w dalszej perspektywie do około 70 metrów) oraz zanurzeniu do 15,5 metra. Poza obsługą kontenerów, na pirsie Portu Zewnętrznego będzie możliwa obsługa również innych grup ładunkowych, np. project cargo, elementów turbin wiatrowych, ładunków tocznych, drobnicy konwencjonalnej.

Należy podkreślić, że inwestycja przyczyni się do znaczącej poprawy bezpieczeństwa gospodarczego, militarnego oraz energetycznego. Inwestycja jest realizowana w ścisłym uzgodnieniu z jednostkami podległymi i nadzorowanymi przez Ministerstwo Obrony Narodowej. Szacowana wartość projektu wynosi ok. 5 mld zł. Inwestycja realizowana jest w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.

Budowa infrastruktury stacyjno-przeładunkowej na Wyspie Portowej wraz z przeprawą kolejowo-drogową przez Martwą Wisłę oraz budowa odcinka nowej linii kolejowej wokół rafinerii i włączenie jej do istniejącej linii kolejowej nr 226 do stacji Gdańsk Olszynka

Przedmiotowy projekt inwestycyjny ma strategiczny charakter dla wzmocnienia gospodarki Polski przez zwiększenie potencjału logistycznego.

Analiza, zaprojektowanie i budowa drugiej głównej magistrali kolejowej oraz drogowej łączącej głębokowodne terminale przeładunkowe portu morskiego w Gdańsku z głównymi szlakami logistycznymi kraju i Europy, znacząco odciążą istniejący układ komunikacyjny, podniesie poziom bezpieczeństwa obsługiwanych ładunków strategicznych, pozwoli na wykorzystanie stale rosnącego potencjału terminali głębokowodnych, w tym – kontenerowych. Pozwoli także na skuteczniejsze zarządzanie potokami ładunków ruchu kolejowego i drogowego, np. w sytuacjach kryzysowych, spiętrzeniach przewozów i sprostaniu wymogom rosnących wolumenów ładunków obsługiwanych w porcie morskim w Gdańsku.

3. Kluczowe inwestycje z zakresu transportu kolejowego realizowane na liniach kolejowych

Modernizacja linii kolejowych:

- nr 401 Szczecin – Świnoujście,
- nr 273 Wrocław – Szczecin,
- nr 131 Chorzów Batory – Tczew,
- nr 9 Warszawa – Gdańsk,
- nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia.

Inwestycje z zakresu transportu kolejowego określone w art. 2 pkt 3 projektu ustawy dotyczą inwestycji realizowanych na liniach kolejowych należących do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Poprawa stanu technicznego tych linii kolejowych w celu osiągnięcia odpowiednich parametrów jest wymagana rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących

rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającym rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024, z późn. zm.).

Ponadto należy podkreślić, że inwestycje, o których mowa w art. 2 pkt 3 projektu ustawy, znajdują się na kolejowych ciągach transportowych w Polsce mających kluczowe znaczenie dla ruchu towarowego i pasażerskiego.

Inwestycje kluczowe w zakresie transportu kolejowego zostały przedstawione w zakresie ciągów komunikacyjnych w celu jak najszybszego zastosowania ustawy, co nie powinno generować w przyszłości kolejnych zmian w tym obszarze.

Ponadto należy wskazać, że uwzględnienie w projekcie ustawy linii kolejowej nr 201 jest w pełni uzasadnione z gospodarczego punktu widzenia, w związku z inwestycjami w portach morskich w Gdyni i Gdańsku, których celem jest zwiększenie ich potencjału przeładunkowego. Powyższe umożliwi odciążenie obecnie eksploatowanych linii kolejowych oraz przyjęcie prognozowanego wzrostu przewozów z i do portów. Jednocześnie modernizacja tej linii znacząco zwiększy poziom bezpieczeństwa i obronności oraz odporności.

Budowa elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR), służących realizacji zadań zarządcy infrastruktury określonych w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.) realizowanych na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy.

System GSM-R (ang. *Global System for Mobile Communications – Railway*) to specjalistyczna sieć łączności radiowej przeznaczona dla kolei, zapewniająca niezawodną komunikację między maszynistami, dyspozytorami i służbami zarządzającymi ruchem kolejowym. Jest to standard wdrażany w całej Unii Europejskiej jako część systemu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Budowa i wdrożenie elementów GSM-R w Polsce ma zasadnicze znaczenie dla modernizacji infrastruktury kolejowej oraz poprawy bezpieczeństwa i efektywności transportu kolejowego, jak również w dostosowaniu go do standardów europejskich. Wdrożenie tego systemu przyniesie korzyści w postaci zwiększenia bezpieczeństwa, poprawy efektywności i interoperacyjności ruchu kolejowego, a także zmniejszenia kosztów operacyjnych przewoźników. Jest to kluczowa inwestycja dla rozwoju nowoczesnej kolei w Polsce oraz wzmocnienia jej roli jako ekologicznego i efektywnego środka transportu.

4. Kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe

Zgodnie z art. 163 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960, z późn. zm.) ochrona przed powodzią jest zadaniem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zwanego dalej „PGW Wody Polskie”, oraz organów administracji rządowej i samorządowej.

W następstwie wystąpienia powodzi we wrześniu i październiku 2024 r. konieczne jest zintensyfikowanie prac nad ochroną przeciwpowodziową, również w zakresie działań polegających na ułatwieniu wieloletniego procesu inwestycyjnego mającego na celu realizację dużych projektów hydrotechnicznych – kluczowych dla sprawnego zarządzania ochroną przeciwpowodziową.

Wskazane w projekcie ustawy zadania inwestycyjne mają kluczowe znaczenie ze względu na zamknięcie systemu ochrony przeciwpowodziowej o znacznej skali oddziaływania. Inwestycje znajdują się już w planach PGW Wody Polskie, a celem proponowanych zmian jest jedynie przyspieszenie procesu inwestycyjnego, co może przełożyć się na szybszą realizację zadań i tym samym zwiększyć ochronę przed powodzią.

Przyjęcie projektu ustawy pozwoli na rozwój usług z obszaru hydrotechniki świadczonych przez polskie przedsiębiorstwa.

Nie jest możliwe osiągnięcie celów za pomocą innych środków, ze względu na wynikającą z przepisów prawa obligatoryjność prowadzenia postępowań administracyjnych dla wszystkich inwestycji hydrotechnicznych. Wprowadzenie nawet nieznacznych ułatwień dla wybranych – kluczowych zadań przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego w Polsce.

Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice, powiat tarnowski

W ramach zadania zaplanowano budowę 54 urządzeń wodnych: 1 polderu przeciwpowodziowego na Wątku o pojemności 0,048 mln m³, 8 zbiorników wodnych o pojemności od 0,025 do 0,06 mln m³ na dopływach Wątku i Wątoczku, budowę 29 odcinków wałów przeciwpowodziowych Strusinki, Wątku i Wątoczku oraz budowę 16 odcinków liniowych zabezpieczeń przeciwpowodziowych Strusinki, Wątku i Wątoczku. Szczegółowe lokalizacje urządzeń wodnych objętych zadaniem inwestycyjnym pn.: „Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice powiat tarnowski” zostały wskazane w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia

18 października 2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły (Dz. U. poz. 2739).

Budowa zbiornika Międzyrzecze, gm. Jasienica

Zadanie ma bezsporne znaczenie dla stabilności hydrologicznej południowej części województwa śląskiego. Zgodnie z wynikami modelowania przeprowadzonymi na potrzeby opracowania „Programu Redukcji Ryzyka Powodziowego dla zlewni rzeki Iłownicy i Białej” w sytuacji wystąpienia powodzi z września 2024 r. budowa zbiornika Międzyrzecze, którego zapora ma być zlokalizowana w km 7+871 cieku Jasienickiego w m. Międzyrzecze Górne, gm. Jasienica, miałaby istotny wpływ na zmniejszenie zagrożenia powodziowego na Jasienicy poniżej zbiornika oraz Iłownicy poniżej ujścia Jasienicy, tym samym zmniejszając zagrożenie powodziowe dla takich miejscowości i gmin jak Jasienica i Czechowice-Dziedzice. Dodatkowo widoczny jest wpływ zbiornika na zmniejszenie stanów wody na Wiśle, na odcinku od ujścia Jasienicy do wodowskazu Goczałkowice. Zbiornik wpływa również na obniżenie rzędnych zwierciadła wody i natężenia przepływu Wapienicy poniżej kanału Ligockiego. Analizy przeprowadzone w ramach „Programu Redukcji Ryzyka Powodziowego dla zlewni rzeki Iłownicy i Białej” wskazują na pilną potrzebę realizacji inwestycji mającej na celu redukcję fali wezbraniowej na rzece Iłownicy i Białej, tym samym zmniejszenie ryzyka powodzi na tym obszarze, a także w zlewni górnej Wisły.

Odbudowa suchego zbiornika retencyjnego Stronie Śląskie

Zadanie ma na celu przywrócenie sprawności technicznej zbiornika przez odbudowę rozmytej w wyniku katastrofy budowlanej zapory ziemnej czołowej zbiornika, zwiększenie przepustowości urządzeń zrzutowych oraz dostosowanie parametrów zbiornika do przepływów wód jakie miały miejsce w czasie powodzi z września 2024 r.

Odbudowa zbiornika w Stroniu Śląskim jest inwestycją priorytetową dla przywrócenia ciągłości systemu ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Nysy Kłodzkiej. Obiekt ten pełni kluczową rolę w redukcji fali powodziowej ze zlewni Morawki, stanowiąc pierwszą linię obrony dla Stronia Śląskiego, Łódka-Zdroju oraz miejscowości w dolinie Białej Łądeckiej. Brak sprawnego zbiornika generuje bezpośrednie zagrożenie dla życia tysięcy mieszkańców oraz infrastruktury regionu. Zadanie stanowi integralną część „Programu redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej”, co w połączeniu z koniecznością naprawy skutków katastrofy budowlanej, nadaje mu status inwestycji o najwyższym znaczeniu strategicznym.

5. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu lotniczego

Rozbudowa i przebudowa strefy operacyjnej na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice

Zasadność uwzględnienia inwestycji zarządzającego lotniskiem Kraków-Balice, jako jednej z inwestycji kluczowych, wynika głównie z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników, w tym przede wszystkim pasażerów, a także ciągłości i niezakłóconego funkcjonowania tego lotniska. Na istniejącej drodze startowej występują liczne spękania strukturalne płyt betonowych oraz liczne pęknięcia szczelinowe, wykruszenia, odłamania krawędzi i naroży. Jakkolwiek uszkodzenia naprawiane są na bieżąco, to w dłuższej perspektywie wymagana jest budowa nowej drogi startowej. Dodatkowo, eksploatowana droga startowa nie spełnia szeregu wymagań technicznych stawianych infrastrukturze lotniskowej przez normy Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. European Union Aviation Safety Agency, EASA). Zakres prac wymagałby jednak zamknięcia lotniska nawet na ponad rok. Stąd też zarządzający lotniskiem w 2016 r. podjął decyzję o budowie nowej drogi startowej o długości 2800 m w nowym przebiegu, która docelowo ma zastąpić istniejącą. Wieloletnie problemy z uzyskaniem decyzji środowiskowej są przyczyną, dla której przedmiotowa inwestycja dotychczas się nie rozpoczęła. Pogarszający się stan istniejącej drogi startowej może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych. Dodatkowo, może również negatywnie wpłynąć na możliwości sił zbrojnych wykorzystujących to lotnisko, co należy rozpatrywać w szerokim kontekście negatywnego wpływu na bezpieczeństwo Państwa (lotnisko Kraków-Balice jest lotniskiem współużytkowanym).

Budowa drogi startowej na lotnisku Kraków-Balice jest najważniejszą inwestycją o znaczeniu wojskowym i cywilnym. Ze względu na postępującą degradację istniejącej drogi startowej oraz nieakceptowalne długotrwałe zamknięcie lotniska w przypadku gruntownej przebudowy istniejącej drogi startowej, jak również długoterminowe negatywne skutki ekonomiczne o nieprzewidywalnej skali wynikające z zamknięcia, planuje się budowę nowej drogi startowej.

Nowa droga startowa będzie miała długość 2800 m, a jej szerokość części jezdnej wyniesie 45 m oraz obustronnych poboczy po 7,5 m z każdej strony. Droga startowa zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa operacji. W ramach inwestycji planuje się budowę dróg szybkiego zjazdu oraz dowiązanie do istniejącej sieci dróg – całość nowopowstałej infrastruktury zostanie dostosowana do obsługi samolotów kodu E. Nowa droga startowa zostanie wyposażona w system do obserwacji meteorologicznych AWOS

(Automated Weather Observing System), niezbędne urządzenia nawigacyjne oraz oświetlenie, a także w urządzenia ILS kat. III zarówno na kierunku głównym, jak i pomocniczym.

Dodatkowo należy wskazać, iż w dniu 15 sierpnia 2020 r. została podpisana Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o wzmocnionej współpracy obronnej (Dz. U. poz. 2153), przewidująca współpracę Stron m. in. w zakresie ruchu statków powietrznych, w ramach której Rzeczpospolita Polska zobowiązała się do zapewnienia określonych projektów infrastrukturalnych, w tym pasa startowego dostosowanego do przyjmowania ciężkich wojskowych samolotów transportowych Lockheed C-5 Galaxy, zlokalizowanego na lotnisku Kraków-Balice.

W przeważającej większości inwestycja będzie realizowana w obecnej granicy lotniska, jednakże realizacja części infrastruktury będzie wymagać pozyskania tytułu prawnego do nieruchomości, na których będzie realizowana. Ponadto, inwestycja będzie wymagać zmiany obszaru ograniczonego użytkowania.

W ramach zadania przewiduje się rozbudowę sieci infrastruktury technicznej, w tym sieci energetycznej wraz z budową dodatkowej stacji transformatorowej. Realizacja budowy nowej drogi startowej zakładana jest w etapach, przy założeniu, że przez cały okres prowadzenia robót budowlanych utrzymane zostaną operacje startów i lądowań statków powietrznych, z możliwością ewentualnych nocnych lub weekendowych wyłączeń w ruchu lotniczym.

Szacuje się, że roboty budowlane oraz operacyjne uruchomienie poszczególnych etapów będą łącznie trwać ok. 3 lata i 6 miesięcy, od momentu pozyskania wszystkich niezbędnych decyzji administracyjnych oraz wyboru wykonawcy robót budowlanych.

Rozbudowa i przebudowa elementów infrastruktury Lotniska Chopina w Warszawie w części lotniczej lotniska i w części ogólnodostępnej

Lotnisko Chopina w Warszawie pełni obecnie funkcję lotniska centralnego, obsługującego ruch długodystansowy oraz przesiadkowy. Aby w sposób niezakłócony mogło pełnić tę funkcję do czasu operacyjnego uruchomienia Portu Polska w roku 2032, podjęto decyzję o jego rozbudowie, umożliwiającej obsługę ponad 30 mln pasażerów rocznie. W ramach planowanych do realizacji w latach 2026–2029 inwestycji zostanie zwiększona liczba stanowisk postojowych dla samolotów oraz zmodernizowany (powiększony o ok. 15%) terminal pasażerski. Inwestycje planowane do realizacji w ramach zwiększenia przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie to między innymi:

- przebudowa, rozbudowa terminala oraz przebudowa i rozbudowa układu drogowego,

- budowa obiektów bazy handlingu,
- budowa nowej Strażnicy Satelitarnej Lotniskowej Służby Ratunkowo-Gaśniczej wraz z infrastrukturą techniczną,
- rozbudowa płyty PPS-12 i PPS-Cargo,
- budowa płyty dla pojazdów agentów obsługi naziemnej,
- budowa posterunku kontroli bezpieczeństwa nr 12 wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- budowa posterunku kontroli bezpieczeństwa nr 14 wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- przebudowa, budowa parkingów w strefie landside,
- budowa systemu AWOS (Automated Weather Observing System),
- budowa budynku do prowadzenia działań Straży Granicznej związanych z realizacją kontroli przesiewowej obywateli państw trzecich na granicach zewnętrznych Unii Europejskiej.

Wartość szacowana inwestycji wyniesie 1 430 477 000 zł, co stanowi około 65% inwestycji planowanych w latach 2025–2029.

Budowa i przebudowa strefy operacyjnej oraz strefy ogólnodostępnej na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka oraz elementów infrastruktury Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka umożliwiających integrację tego portu lotniczego z innymi gałęziami transportu

Zamierzeniem zarządzającego lotniskiem Rzeszów-Jasionka jest realizacja inwestycji kluczowych o znaczeniu strategicznym z przeznaczeniem podwójnego ich wykorzystania cywilno-wojskowego oraz podnoszących bezpieczeństwo operacyjne lotniska w kontekście ruchu lotniczego.

W zakresie syntetycznie wskazanych poniżej inwestycji:

1. zadanie pn. „II etap budowy równoległej drogi kołowania oraz I etap przebudowy drogi startowej na odcinku o długości ok. 700 m wraz z infrastrukturą techniczną na lotnisku Rzeszów-Jasionka” – zakres zadania obejmuje budowę II etapu równoległej drogi kołowania, dwóch prostopadłych łączników drogi kołowania z drogą startową oraz nawierzchni do zawracania samolotów przy progu od wschodniej części lotniska, a także przebudowa istniejącej drogi startowej na odcinku 700 m. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” 2021–2027 (CEF Military Mobility),
2. zadanie pn. „II etap przebudowy drogi startowej na odcinku o długości ok. 1800 m wraz z infrastrukturą techniczną na lotnisku Rzeszów-Jasionka” – zakres zadania obejmuje

przebudowę środkowego odcinka pasa startowego na długości 1800 m celem wzmocnienia jej konstrukcji oraz dogęszczenie opraw oświetlenia nawigacyjnego. Prace będą realizowane etapami, co pozwoli zminimalizować ograniczenia w prowadzeniu operacji lotniczych. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” 2021–2027 (CEF Military Mobility),

3. zadanie pn. „Budowa nowego wjazdu na teren zastrzeżony Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o. wraz z infrastrukturą towarzyszącą” – zakres zadania obejmuje budowę nowych obiektów kubaturowych służących do obsługi i kontroli osób, pojazdów oraz towarów; budowę zadaszonej, 3-pasmowej śluzy kontroli pojazdów, a także budowę i przebudowę infrastruktury towarzyszącej. W ramach zadania zostanie także zrealizowane wyposażenie obiektów nowego wjazdu w urządzenia i systemy bezpieczeństwa, kontroli oraz monitoringu, w tym kontroli rentgenowskiej i radiometrycznej bagażu i przewożonych ładunków. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach działania FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w sieci TEN-T, priorytet FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021–2027,
4. zadanie pn. „Przebudowa i rozbudowa terminalu pasażerskiego wschodniego T2 w zakresie jego funkcjonalności i przystosowania do komponentu mobilności wojskowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą” – zakres zadania obejmuje realizację międzynarodowego terminala pasażerskiego wyposażonego w niezbędne pomieszczenia dla służb technicznych, operacyjnych, wojskowych, straży granicznej, służb celno-skarbowych oraz pomieszczeń biurowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Podstawowym celem projektu jest niezbędne techniczne i funkcjonalne dostosowanie istniejącej infrastruktury terminalowej, celem zapewnienia zdolności wojsk do szybkiego i sprawnego przemieszczania personelu militarnego i ratunkowego, zwłaszcza w ramach współpracy NATO i Unii Europejskiej. Dodatkowo powstały obiekt w sytuacji kryzysowej będzie mógł być wykorzystany jako miejsce ewakuacji i schronienia, a także jako centrum zarządzania akcjami ratowniczymi lub centrum dowodzenia,
5. zadanie pn. „Budowa magazynów i obiektów do obsługi transportu lotniczego o podwójnym cywilno-wojskowym zastosowaniu wraz z infrastrukturą towarzyszącą” –

zakres zadania obejmuje budowę obiektów kubaturowych, dróg dojazdowych nawierzchni lotniskowych z przeznaczeniem na postój statków powietrznych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. W ramach zadania zostanie także zrealizowane wyposażenie obiektów w urządzenia i systemy bezpieczeństwa, kontroli oraz monitoringu, w tym kontroli rentgenowskiej i radiometrycznej przewożonych ładunków. Budowa zaplecza magazynowego do obsługi towarów cargo o podwójnym, cywilno-wojskowym zastosowaniu (mobility military) to kluczowy element strategii rozwoju infrastruktury, zapewniający obsługę ruchu lotniczego zarówno w czasie pokoju, jak i w sytuacjach kryzysowych, co wymaga specjalistycznych rozwiązań logistycznych i technologicznych.

6. zadanie pn. „Budowa instalacji fotowoltaicznej i magazynów energii na potrzeby zasilania infrastruktury krytycznej lotniska – zakres zadania obejmuje budowę instalacji fotowoltaicznej o mocy ok. 5 MW wraz z magazynami energii na terenie lotniska i jej połączenie do istniejącej infrastruktury energetycznej portu. Realizacja zadania wpisuje się w zwiększenie dostępności infrastruktury niskoemisyjnej, zarówno w kontekście infrastruktury istniejącej jak i projektowanej oraz pozwala zwiększyć bezpieczeństwo energetyczne lotniska,
7. zadanie pn. „Przebudowa i rozbudowa płaszczyzn postoju samolotów PPS1 i PPS3 wraz z infrastrukturą towarzyszącą” - zakres zadania obejmuje budowę nowych miejsc postoju samolotów oraz przebudowę istniejących płaszczyzn w zakresie ich dostosowania do potrzeb zasilania statków powietrznych. Z uwagi na przynależność do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) Lotniska EPRZ, realizacja zadania przez zwiększenie miejsc dla postoju samolotów, przyczynia się do ponad granicznej synergii w kontekście wojskowym. Jego lokalizacja w południowej części kraju, w pobliżu granicy ze Słowacją oraz w pobliżu wschodniej granicy z Ukrainą, umożliwia wykorzystanie lotniska jako lotnisko docelowe lub zapasowe w razie konieczności przemieszczania polskich lub europejskich sił zbrojnych w celu wsparcia operacji w ramach sił NATO lub UE.

Rozbudowa i przebudowa strefy operacyjnej oraz strefy ogólnodostępnej na terenie Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin

Zarządzający lotniskiem Warszawa-Modlin podzielił plan rozbudowy na trzy etapy:

- I etap – lata 2024–2029, kluczowe inwestycje: rozbudowa części terminalowej, rozbudowa płyt PPS1 o 5 stanowisk dla statków powietrznych, remonty kapitalne i modernizacje starych nawierzchni istniejących dróg kołowania i PPS, remonty cząstkowe istniejącej drogi startowej, inwestycje towarzyszące i odtworzeniowe (maszyny, urządzenia i pojazdy lotniskowe, ciągi kontroli bezpieczeństwa, pasażerów i bagażu, system bagażowy), budowa strażnicy LSRG południowej, budowa powierzchni biurowej i socjalnej, budowa infrastruktury drogowej i parkingowej, rozbudowa sieci, instalacji i systemów lotniskowych zewnętrznych i wewnętrznych, opracowanie dokumentacji projektowej na realizowane inwestycje I etapu.
- II etap – lata 2030–2035, kluczowe inwestycje: budowa nowej drogi startowej długości 3500m z elementami PRN koniecznymi do jej uruchomienia w tym m.in. nowe drogi kołowania, drogi szybkiego zejścia, płyty do odladzania, nowe stanowiska postojowe dla statków powietrznych, płyta SWW wraz z urządzeniami i systemami nawigacyjnymi i lotniskowymi, instalacjami systemami i sieciami energetycznymi, teletechnicznymi i sanitarnymi, strażnica LSRG północna, budowa hangarów na potrzeby utrzymania lotniska, rozwój infrastruktury lotniskowej kubaturowej i drogowej wspomagającej obsługę operacji lotniczych, budowa II terminala pasażerskiego z kompletnym wyposażeniem w systemy odpraw i kontroli pasażerów i bagażu z wyposażeniem użytkowym i technicznym oraz infrastrukturą towarzyszącą drogową i instalacyjną, rozbudowa powierzchni operacyjnej magazynowej, biurowej i socjalnej, zakupy środków trwałych umożliwiających obsługę pasażerów w związku z większym ruchem lotniczym, zakupy urządzeń, maszyn i pojazdów lotniskowych, opracowanie dokumentacji projektowej i środowiskowej do realizacji II etapu.
- III etap – 2036–2048, inwestycje zakładające dalszy rozwój portu lotniczego obejmujące m.in. rozbudowę elementów Pola Ruchu Naziemnego, infrastruktury terminalowej pasażerskiej i cargo, zakup i wymiana urządzeń, sprzętu, rozbudowa sieci i instalacji.

Dotychczasowa droga startowa, po wybudowaniu nowej, będzie pełniła rolę drogi kołowania. Takie rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia przepustowości pola manewrowego. Jednocześnie planuje się realizację inwestycji związanych z uruchomieniem terminala CARGO, rozbudową terminala pasażerskiego, budową parkingu wielopoziomowego, a także rozbudowę infrastruktury lotniczej w tym: zwiększenie liczby płyt postojowych dla statków powietrznych, budowę stanowisk do odladzania samolotów bliżej progu drogi startowej,

rozbudowę dróg kołowania. Zaplanowano także rozbudowę elementów infrastruktury lotniskowej towarzyszącej z wyposażeniem technicznym jak LSRG, hangary utrzymania, zaplecze biurowe oraz inwestycje zwiększające dostępność lotniska w tym nowe parkingi, obiekty biurowe itp. oraz inwestycje odtworzeniowe sprzętu i systemów lotniskowych. Zakłada się również realizację inwestycji celu publicznego w zakresie transportu kolejowego tj. budowę odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowę stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin.

Szacowany koszt nakładów inwestycyjnych, które umożliwią rozwój tego lotniska w komplementarnym wymiarze i odpowiadają wszelkim potrzebom ujętym w Master Planie lotniska, zaplanowanych w latach od 2025–2039, wynosi łącznie 2 200 mln zł.

6. Inwestycje w ramach programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”

Celem Programu jest wsparcie inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim. W kontekście istniejącej, niewystarczającej infrastruktury drogowej, kolejowej oraz hydrotechnicznej, przewidziane Programem inwestycje infrastrukturalne mają umożliwić sprawną realizację infrastruktury energetycznej lokalizowanej na terenie tego województwa.

Budowa infrastruktury hydrotechnicznej w granicach pasa technicznego na obszarze gmin Choczewo lub Krokowa oraz na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności na potrzeby elektrowni jądrowej

Inwestycja przygotowywana i realizowana przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni polegać będzie na budowie konstrukcji morskiej o długości ok. 1100 m służącej do rozładunku ponadnormatywnych materiałów i elementów wyposażenia oraz infrastruktury technicznej umożliwiającej prawidłową eksploatację konstrukcji morskiej. Realizacja wyżej wymienionej inwestycji umożliwi dostarczenie na miejsce budowy elektrowni jądrowej znacznej ilości materiałów oraz wielkogabarytowych i wysokotonażowych elementów jej wyposażenia. Po zakończeniu budowy elektrowni jądrowej możliwe będzie wykorzystanie wyżej opisanej

infrastruktury do przybijania, cumowania i postoju niewielkich jednostek pływających, w tym związanych z obsługą budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych czy turystyką.

Budowa drogi na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6

Planowana droga do elektrowni jądrowej od węzła na drodze ekspresowej S6 zapewni bezpośrednie skomunikowanie pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej z siecią dróg szybkiego ruchu. Pozwoli na sprawną realizację tej infrastruktury energetycznej. W przypadku ewentualnego konfliktu zbrojnego pozwoli na płynne przemieszczanie wojsk i sprzętu wojskowego celem ochrony elektrowni jądrowej jako obiektu strategicznego. Z uwagi na powyższe usprawnienie procesu inwestycyjnego, a finalnie szybsze oddanie drogi do użytkowania istotnie wpłynie na bezpieczeństwo energetyczne państwa oraz zabezpieczenie interesów gospodarczych, obronnych i ekonomicznych państwa. Ponadto, ambitny harmonogram budowy samej elektrowni jądrowej przemawia za przyśpieszeniem procesu inwestycyjnego budowy drogi do niej prowadzącej.

W grudniu 2024 r. oraz w styczniu 2025 r. wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach odpowiednio dla pierwszego i drugiego odcinka drogi. Umowa na realizację robót w trybie P&B dla pierwszego odcinka została zawarta 17 kwietnia 2025 r., natomiast dla drugiego odcinka w dniu 4 lipca 2025 r. Przygotowanie i realizacja pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej oraz inwestycji towarzyszących podlega „Zasodom Koordynacji Inwestycji w zakresie EJ1 oraz jej Inwestycji Towarzyszących”, zatwierdzonym przez Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej.

Planowana długość drogi to ok. 26,4 km. Szacowany koszt inwestycji to ok. 637 mln zł.

Budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich

„Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim” przewiduje również budowę, przebudowę lub remont infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich. W ramach inwestycji przewiduje się

usprawnienie systemów sterowania ruchem kolejowym oraz poprawienie parametrów technicznych linii kolejowych, co wpłynie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i skrócenie czasu przewozów. Budowa infrastruktury kolejowej umożliwi dowóz pracowników i materiałów na czas budowy elektrowni, zapewni dostęp do stabilniejszych dostaw energii, oraz wpłynie pozytywnie na rozwoju gospodarki, turystyki oraz przemysłu. Infrastruktura ta będzie wykorzystywana również do transportu materiałów, urządzeń oraz sprzętu wojskowego.

III. Zakres projektowanej regulacji

Art. 1 zawiera przepis wprowadzający i określający zakres przedmiotowy ustawy. Jego celem jest zdefiniowanie kategorii kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych regulacją oraz wskazanie, że ustawa wprowadza szczególne rozwiązania prawne służące usprawnieniu procesu ich przygotowania i realizacji. Przepis ten pełni funkcję porządkującą, stanowiąc punkt odniesienia dla dalszych regulacji ustawy.

Art. 2 określa katalog wytypowanych inwestycji kluczowych (szczegółowo scharakteryzowanych w rozdziale II *Kluczowe inwestycje infrastrukturalne*), obejmujących transport drogowy, transport kolejowy, transport lotniczy, inwestycje przeciwpowodziowe, inwestycje z zakresu gospodarki morskiej oraz inwestycje związane z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej.

Nazwy inwestycji kluczowych zachowują spójność z ich nazwami w dotychczas wypracowanych materiałach koncepcyjnych, planistycznych i dokumentacjach oraz zapewniają jednoznaczną identyfikowalność inwestycji dla wszystkich uczestników na każdym z etapów procesu inwestycyjnego.

Wskazane inwestycje są precyzyjnie identyfikowalne przedmiotowo (budowa, rozbudowa, przebudowa, odbudowa) i terytorialnie (w przypadku inwestycji drogowych – przez wskazanie początku, końca i trasy; w przypadku inwestycji portowych i morskich – przez wskazanie konkretnych obiektów i akwenów; w przypadku inwestycji kolejowych – przez wskazanie numerów linii i relacji; w przypadku inwestycji lotniczych – przez wskazanie konkretnych portów lotniczych i zastosowanie pojęć ustawowych z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.), np. „część lotnicza lotniska”).

Art. 3 Zawiera normę określającą relację przepisów niniejszej ustawy do przepisów innych ustaw o charakterze ogólnym i szczególnym, które regulują problematykę procesu inwestycyjnego, a swoim zakresem obejmują także inwestycje zakwalifikowane jako inwestycje kluczowe w rozumieniu niniejszej ustawy. Przewiduje się, że do inwestycji

kluczowych stosować się będzie takie przepisy z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy. Tym samym do inwestycji kluczowych będą miały zastosowanie przepisy obowiązujących ustaw regulujących ogólne zasady przygotowania i realizacji inwestycji w szczególności: ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691); ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2026 r. poz. 143, z późn. zm.), ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, z późn. zm.), ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2026 r. poz. 399, z późn. zm.), ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292, z późn. zm.), ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670, z późn. zm.). Będą również do nich miały zastosowanie przepisy ustaw regulujących szczególne zasady przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu gospodarki morskiej, dróg publicznych, transportu kolejowego, transportu lotniczego oraz inwestycji przeciwpowodziowych, w szczególności: ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.), ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 311), ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1464), ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2026 r. poz. 104, z późn. zm.) czy ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1852, z późn. zm.). Jednakże, ilekroć ustawa niniejsza przewiduje rozwiązania odmienne od zawartych w obowiązujących już przepisach ogólnych i szczególnych, to do inwestycji kluczowych zastosowanie będą mieć przepisy niniejszej ustawy.

Art. 4 nadaje priorytet dla rozpatrywania wniosków o wydanie decyzji, o której mowa w art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670, z późn. zm.), zwanej dalej „decyzją środowiskową”, dla inwestycji kluczowych. Wnioski te mają być rozpatrywane niezwłocznie, poza kolejnością wpływu do właściwego organu. Analogiczny priorytet rozpatrywania zostanie wprowadzony również w zakresie wniosków o wydanie pozwoleń wodnoprawnych oraz ocen

wodnoprawnych, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960, z późn. zm.), dotyczących inwestycji kluczowych.

Art. 5 wskazuje na możliwość odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających teren realizacji inwestycji kluczowej, bez naruszenia przy tym wymagań określonych w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, jeżeli zakres zmian nie wymaga uzyskania lub zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla przedsięwzięcia tj. takie odstąpienie nie będzie stanowić istotnego odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego.

Art. 6 reguluje przekazanie akt sprawy i odpowiedzi na skargę do sądu administracyjnego w terminie 7 dni od dnia jej otrzymania. Sąd zobowiązano natomiast do rozpatrzenia skargi w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.

Dodatkowo w przepisie określono termin na rozpatrzenie skargi kasacyjnej na orzeczenie sądu administracyjnego dotyczące decyzji wydanej dla inwestycji kluczowej, wynoszący 2 miesiące od dnia jej wniesienia.

Art. 7 skraca termin, w którym ma zostać dokonana weryfikacja wyników zgłoszonych prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami prawa z zakresu geodezji i kartografii i spójności przekazywanych zbiorów danych z prowadzonymi bazami danych – do 7 dni roboczych od dnia otrzymania przez organ Służby Geodezyjnej i Kartograficznej zawiadomienia o przekazaniu wyników zgłoszonych prac. Obecnie terminy w ustawie z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1151, z późn. zm.) są uzależnione od wielkości obszaru objętego zgłoszeniem prac i wynoszą od 7 dni do 20 dni roboczych.

Art. 8 wprowadza termin na wydanie przez wojewódzkiego konserwatora zabytków decyzji, o których mowa w art. 32 ust. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292, z późn. zm.) dotyczącej przerwanych robót. Decyzje takie powinny być wydane w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia dokonania oględzin. Ponadto sformułowano zasadę, że jeżeli w ustawowym terminie wojewódzki konserwator zabytków nie dokona oględzin odkrytego przedmiotu, przerwane roboty mogą być kontynuowane, a do inwestora lub wykonawcy robót nie mają zastosowania przepisy art. 108 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, określające

odpowiedzialność karną za zniszczenie zabytku. Brak precyzyjnego określenia terminu i skutku braku zachowania terminu powoduje znaczące przesunięcia harmonogramów oraz konieczność wypłacania przez inwestorów roszczeń wykonawcom – gdyż w sytuacji, gdy wojewódzki konserwator zabytków nie dokonywał oględzin w ustawowym terminie, inwestor nie wznowiał robót budowlanych z obawy o ryzyko zniszczenia potencjalnego zabytku i konsekwencji z tego wynikających. Powyższe ma na celu umożliwienie inwestorowi kontynuowania przerwanych robót budowlanych bez obaw o konsekwencje karne ewentualnego zniszczenia przedmiotu, który mógł być zabytkiem.

Art. 9 określa, że decyzje administracyjne zatwierdzające projekt robót geologicznych, a także dodatek do takiego projektu, podlegają natychmiastowemu wykonaniu, w przypadkach:

- 1) określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby zagospodarowania przestrzennego;
- 2) określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych;
- 3) określenia warunków hydrogeologicznych związanych z zamierzonym wykonywaniem odwodnień budowlanych otworami wiertniczymi;
- 4) określenia warunków hydrogeologicznych związanych z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie.

Art. 10 wyłącza stosowanie przepisów art. 83 i art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na usunięcie drzew lub krzewów i opłat z tym związanych, przepisów art. 36 ust. 1 pkt 1 i 1b ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w zakresie uzyskania pozwolenia na prace polegające na usunięciu drzewa lub krzewu oraz przepisów art. 11, art. 12 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych dotyczących wyłączenia z produkcji leśnej (Dz. U. z 2024 r. poz. 82, z późn. zm.) oraz opłat z tym związanych, w tym jednorazowego odszkodowania za przedwczesny wyręb drzewostanu oraz opłaty rocznej i należności. Odesłanie do art. 36 ust. 1 pkt 1b ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami dodano w związku z nowelizacją art. 36 tej ustawy ustawą z dnia 9 października 2025 r. o zmianie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1673), zmiana ta nastąpiła w trakcie procesu legislacyjnego projektu ustawy. Wyłączenie ww. obowiązków ma na celu skrócenie czasu prac przygotowawczych do realizacji inwestycji.

Art. 11 wprowadza zobowiązanie dla stron postępowań niezadowolonych z rozstrzygnięć wydawanych przez organy administracji publicznej do jednoznacznego określenia w odwołaniach i zażaleniach: zarzutów wobec rozstrzygnięć organu administracji publicznej, zakresu żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazania dowodów uzasadniających to żądanie. Celem tego rozwiązania będzie przyspieszenie procedury postępowań administracyjnych, a tym samym przyspieszenie procesów inwestycyjnych. Wymóg wskazania dowodów uzasadniających żądanie nie będzie miał zastosowania w przypadku odwołań od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczącej inwestycji kluczowych (ust. 3).

Stosownie do ust. 2, w przypadku gdy odwołanie od decyzji lub zażalenie na postanowienie nie będzie spełniało powyższych wymogów, zastosowanie będzie miał art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego – z tym, że wezwanie wnoszącego do usunięcia braków nie powinno nastąpić później niż po upływie 14 dni od dnia wpływu odwołania lub zażalenia do organu wyższego stopnia.

Zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 128 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego odwołanie nie wymaga szczególnego uzasadniania, jednakże przepisy szczególne mogą ustalić inne wymogi co do treści odwołania.

Przedmiotowa konstrukcja prawna jest wzorowana na obowiązującym przepisie art. 53 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2026 r. poz. 538). Została również wykorzystana w projekcie ustawy o rozwiązaniach służących zwiększeniu dostępności gruntów pod budownictwo mieszkaniowe (UA10).

Art. 12 skraca termin z 90 do 45 dni od otrzymania wniosku, na zaopiniowanie wniosku o wydanie pozwolenia ustalającego lokalizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz określającego warunki ich wykorzystania na tych obszarach.

Art. 13 wprowadza dodatkowe wyłączenia i uproszczenia przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zwanej dalej „specustawą drogową”, w stosunku do kluczowych inwestycji drogowych. Proponuje się skrócenie terminu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zwanej dalej „decyzją ZRID”, z 90 do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji. Ponadto skraca się 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, z 14 i 30 dni do odpowiednio 7 i 14 dni, co również przyspieszy uzyskanie decyzji ZRID. Ponadto w przypadku, gdy decyzja ZRID dotyczy rodzinnych ogrodów

działkowych, wyłączono obowiązek zapewnienia gruntów zastępczych na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego. Dodatkowo do inwestycji kluczowych dotyczących budowy dróg krajowych wyłączono stosowanie art. 32a ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (dotyczy skutków odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego, w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi) Skrócenie terminu uzyskania decyzji ZRID wpłynie na szybsze rozpoczęcie realizacji inwestycji.

Art. 14 określa termin, w którym Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, zwane dalej „PGLLP”, zawiera porozumienie dotyczące dokonania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia, o których mowa w art. 20b ust. 1 specustawy drogowej. Porozumienie takie będzie zawierane w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez PGLLP wystąpienia o zawarcie porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy od dnia zawarcia porozumienia. Termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia, jeżeli są wymagane, uwzględnia środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku braku zawarcia porozumienia w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia będzie ustalał wojewoda w drodze decyzji w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. Jako organ odwoławczy względem decyzji wojewody wskazany został minister właściwy do spraw środowiska.

Ustawowe określenie terminów do zawarcia ww. porozumień oraz określenie skutków niedotrzymania tych terminów ma zmobilizować do terminowego zawierania porozumień, co ma na celu skrócenie czasu prac przygotowawczych do realizacji inwestycji.

Art. 15 określa wymóg zawierania porozumień między PGLLP lub parkiem narodowym, a inwestorami kluczowych inwestycji infrastrukturalnych z zakresu gospodarki morskiej i transportu kolejowego. Przedmiotowe porozumienia regulować mają terminy i warunki dokonywania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia. Przedmiotowe porozumienie zawierane ma być w terminie 21 dni od otrzymania przez PGLLP lub park narodowy wystąpienia o zawarcie takiego porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy. Termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia, jeżeli są wymagane, uwzględnia środowiskowe uwarunkowania realizacji

przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto przepis wskazuje, że jeżeli w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez PGLLP lub park narodowy wystąpienia o zawarcie porozumienia, nie dojdzie do zawarcia tego porozumienia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia zostanie ustalony w drodze decyzji przez wojewodę. Decyzja powinna zostać wydana w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. W przedmiotowych postępowaniach organem wyższego stopnia względem wojewody ma być minister właściwy do spraw środowiska.

Ustawowe zobowiązanie do zawierania porozumień określających terminy i warunki dokonywania wycinek drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ma na celu skrócenie czasu prac przygotowawczych do realizacji inwestycji.

Art. 16 określa sposób zawiadamiania oraz strony postępowania, które wojewoda zawiadamia w postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania jest wysyłane do: wnioskodawcy, właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz właściwych organów ochrony zabytków. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości uważa się za skuteczne. Ponadto pozostałe strony postępowania są zawiadamiane o postępowaniu w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.

Jednocześnie przepis wskazuje, że w przypadku otrzymania przedmiotowego zawiadomienia przez właściwy organ ochrony zabytków, wszczęcie nowych postępowań w sprawie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków może nastąpić po uzyskaniu przez inwestora decyzji o pozwoleniu na użytkowanie.

Zaznaczyć należy, że zgodnie z art. 90 ust. 3 pkt 4 lit. f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dołącza się opinię wojewódzkiego konserwatora zabytków. W przypadku, gdy zgodnie z opinią konserwatora obiekt nie spełnia kryteriów do objęcia ochroną jako zabytek, podejmowanie postępowania o wpisanie obiektu do rejestru zabytków nie powinno mieć miejsca w trakcie postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Mimo powyższego wszczynanie postępowań w przedmiocie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków podczas toczących się postępowań w przedmiocie wydania decyzji

o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wpływa negatywnie na możliwość realizacji inwestycji celu publicznego i wpływa istotnie na proces prowadzenia inwestycji.

W odniesieniu do obiektów kolejowych, które mają wartość historyczną, walory zabytkowe i kwalifikują się do objęcia ochroną jako zabytek, ich ochrona powinna być podejmowana, zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami przez organy właściwe w sprawach ochrony zabytków, ale przed rozpoczęciem inwestycji celu publicznego dotyczącej linii kolejowej.

Takie podejście ma o tyle istotne znaczenie, że wszczęcie postępowania o wpisanie obiektu do rejestru zabytków skutecznie uniemożliwia prowadzenie jakichkolwiek prac przy zabytku (choć nie wstrzymuje procedur administracyjnych) przez bliżej nieokreślony czas do momentu wydania decyzji. Ponadto w wyniku wpisania obiektu do rejestru zabytków, może zaistnieć potrzeba opracowania zupełnie nowej koncepcji projektu na zaawansowanym etapie projektowania lub nowego projektu na etapie realizacji inwestycji.

Biorąc pod uwagę powyższe (pozyskiwana stosowana opinia konserwatora dołączona do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej), jest zasadne, aby dla inwestycji kluczowych po zawiadomieniu o wszczęciu postępowania w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wykluczyć możliwość wszczęcia i prowadzenia postępowań o wpisanie obiektów nieruchomości objętych inwestycją do ewidencji zabytków lub rejestru zabytków. Pozwoli to uniknąć nieprzewidzianych opóźnień, roszczeń wykonawców, czy nawet w skrajnym przypadku konieczności całkowitego wycofania się z przedsięwzięcia z powodu braku możliwości przeprowadzenia inwestycji w planowanym zakresie.

Art. 17 wprowadza dodatkowe uproszczenie przepisów w ustawie z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych, w stosunku do kluczowych inwestycji infrastrukturalnych o charakterze przeciwpowodziowym. Proponuje się skrócenie terminu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji przeciwpowodziowej z 90 do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji. Skrócenie terminu wpłynie na szybsze rozpoczęcie realizacji inwestycji. Ponadto przepis wyłącza stosowanie art. 21 ust. 10 pkt 3 ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych, w zakresie obowiązku zapewnienia nieruchomości zamiennych na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego.

Art. 18 wprowadza dodatkowe uproszczenia w odniesieniu do przepisów ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, w stosunku do kluczowych inwestycji infrastrukturalnych w infrastrukturę lotniskową.

Przepisy art. 18 skracają:

- termin wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego z 90 dni do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji,
- termin z 14 do 7 dni, od dnia zwrócenia się przez wnioskodawcę, o wyrażenie opinii przez właściwych miejscowo zarząd województwa, zarząd powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta),
- termin z 30 do 14 dni, od dnia otrzymania wniosku, o wydanie opinii przez podmioty wskazane w art. 6 ust. 1 pkt 9 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, w zakresie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego,
- termin z 95 dni do 65 dni od dnia złożenia wniosku, po którym niewydanie ww. decyzji przez wojewodę skutkuje dla niego sankcjami w postaci kar pieniężnych w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki,
- termin z 45 do 30 dni od dnia otrzymania wniosku, do przeprowadzenia egzekucji obowiązku wynikającego z decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

Dodatkowo przepis stanowi, że w przypadku inwestycji lotniskowej:

- do wydawania postanowień, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko,
- do wydawania opinii i dokonywania uzgodnień, o których mowa w art. 64 ust. 1–1d ww. ustawy,
- do dokonywania uzgodnień oraz wydawania opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1 ww. ustawy,

przepisy art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego stosuje się, limitując wydłużenie terminu maksymalnie o miesiąc oraz wyłącznie jeden raz w odniesieniu do każdej z inwestycji.

Powyższe rozwiązania wprowadzono w celu zapewnienia przewidywalności terminu załatwienia sprawy po stronie właściwych organów.

Inwestycje lotnicze wymienione w projekcie obejmują wyłącznie przebudowę lub rozbudowę istniejących wybranych lotnisk w celu dostosowania ich do pełnienia funkcji „dual-use”. Inwestycje lotnicze wymienione w projekcie aktualnie mają duże znaczenie strategiczne dla bezpieczeństwa państwa. Konieczność jak najszybszej realizacji tych inwestycji uzasadnia wprowadzenie ww. rozwiązań.

Art. 19 wprowadza termin 14 dni na wydanie przez operatora systemu dystrybucyjnego warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej dla inwestycji kluczowych w zakresie Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR). Ponadto przepis ten określa ramy czasowe wykonania samej infrastruktury przyłączeniowej, wyznaczając termin nie dłuższy niż 6 miesięcy od dnia zawarcia umowy o przyłączenie. Wprowadzenie tych limitów czasowych ma na celu ograniczenie ryzyka opóźnień na etapie procedur energetycznych oraz zwiększenie przewidywalności procesu inwestycyjnego. Realizacja przyłącza z wykorzystaniem ułatwień przewidzianych w ustawie umożliwia skuteczne i skoordynowane wykonanie prac niezbędnych do zapewnienia zasilania systemu RMR, który wpływa na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Wskazano także jednoznacznie przepisy ustawy jakie będą mogły mieć zastosowanie co jest konieczne z uwagi na potrzebę wyeliminowania ewentualnych wątpliwości, co do zakresu stosowania niniejszej ustawy względem obecnie obowiązujących regulacji. Projektowane przepisy wyeliminują więc ryzyko opóźnień wynikających z procedur energetycznych oraz zwiększają przewidywalność procesu inwestycyjnego.

Art. 20 zapewnia inwestorowi realizującemu inwestycję kluczową w zakresie Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR) niezbędny dostęp do nieruchomości w sposób umożliwiający sprawną realizację i późniejszą eksploatację systemu. Obowiązek właściciela, użytkownika wieczystego lub zarządcy nieruchomości gwarantuje, że elementy infrastruktury, takie jak stacje bazowe, kontenery techniczne, urządzenia zasilające i światłowody, mogą być prawidłowo umieszczone i utrzymywane. Przepis zapewnia również możliwość wykonania przyłączy energetycznych i telekomunikacyjnych oraz stały dostęp do infrastruktury w celu eksploatacji, konserwacji, modernizacji i rozbudowy systemu RMR, co jest niezbędne dla bezpieczeństwa i niezawodności działania systemu krytycznego dla transportu kolejowego.

Ust. 2 określa, że dostęp do nieruchomości jest odpłatny, chyba że strony umowy o dostępie postanowią inaczej.

Umowa taka będzie zawierana, pod rygorem nieważności, w formie pisemnej z podpisami notarialnie poświadczonymi. Jeśli stosowna umowa nie zostanie zawarta terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku przez inwestora, zastosowanie będą mieć przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami.

W ust. 4 wskazano podstawę materialnoprawną do ujawnienia w księdze wieczystej uprawnienia inwestora do dostępu do nieruchomości. Wpis w księdze wieczystej będzie dokonywany na podstawie umowy o dostępie.

W ust. 5 określono, że warunki korzystania z pasa drogowego ustala się na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889, z późn. zm.).

W ust. 6. zapisane wyłączenie art. 33 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2026 r. poz. 562 i 815) eliminuje ryzyko tzw. „zbiegu przepisów” i sporów kompetencyjnych. Odesłanie w art. 20 ust. 2 projektu ustawy do ustawy o gospodarce nieruchomościami (art. 124 i 124a) jest wystarczające do wydania decyzji dotyczącej sposobu korzystania z nieruchomości zastępującej umowę o dostępie.

Art. 21 określa delegację ustawową dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia, wskazującego gminy lub ich części, na których terenie stosowane będą szczególne zasady nabywania nieruchomości, w celu przygotowania obszaru inwestycji kluczowej.

Ustawa wyłącza stosowanie szczególnych zasad nabywania nieruchomości do inwestycji drogowych, o których mowa w projektowanym art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b.

Art. 22 ustala szczególne zasady nabywania nieruchomości w zakresie realizacji inwestycji kluczowych. Są to przepisy analogiczne do zawartych w art. 29b ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747, z późn. zm.).

Przewidziane w projekcie ustawy szczególne zasady nabywania nieruchomości obejmują uprawnienie inwestora do zapłaty osobie zbywającej nieruchomość ceny wynikającej z zastosowania mechanizmów ustalających cenę nabycia nieruchomości.

Zgodnie z projektowanym art. 22 ust. 2 podstawę ustalenia ceny nieruchomości w przypadku nabycia jej przez inwestora stanowi wartość nieruchomości określona zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Jednakże projekt przewiduje uprawnienie inwestora do nabycia nieruchomości za cenę wyższą niż określona zgodnie z ww. ust. 2.

Po pierwsze cena nabycia może zostać ustalona jako wartość rynkowa nieruchomości powiększona o 20 % wartości gruntu oraz 40 % różnicy pomiędzy wartością nieruchomości i wartością gruntu, albo 20 % wartości prawa użytkowania wieczystego albo 40 % wartości lokalu, stanowiącego odrębny przedmiot własności, albo 40 % wartości spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu. Proponowane podwyższenie wysokości odszkodowania o procentowo określoną część wartości rynkowej stanowi zryczałtowaną formę rekompensaty pieniężnej związanej z przymusowym charakterem nabycia nieruchomości przez podmiot publiczny. Brak takiej formy rekompensaty powoduje konieczność ponoszenia przez właścicieli szeregu kosztów, związanych m. in. z nabyciem nowej nieruchomości i przeprowadzką.

Po wtóre inwestor może nabyć nieruchomość za cenę stanowiącą równowartość wartości odtworzeniowej nieruchomości określonej bez uwzględnienia stopnia zużycia.

Kolejnym uprawnieniem jest możliwość nabycia nieruchomości za cenę stanowiącą 25-krotność wskaźnika przeliczeniowego kosztu odtworzenia 1 metra kwadratowego powierzchni użytkowej budynków mieszkalnych ogłaszanego przez wojewodę obowiązującego w roku poprzedzającym dzień dokonania transakcji. Natomiast w przypadku, gdy w budynku mieszkalnym albo samodzielny lokal mieszkalny zameldowane na pobyt stały się więcej niż 2 osoby, inwestor może nabyć nieruchomość za łączną wysokość ceny ustalonej zgodnie z zasadą opisaną powyżej, powiększoną w odniesieniu do trzeciej i każdej kolejnej osoby o 10-krotność wskaźnika przeliczeniowego. Wskazać również należy, że przy ustalaniu liczby osób zameldowanych na pobyt stały pomija się osoby inne niż: osoby bliskie wobec właściciela albo użytkownika wieczystego nieruchomości, w rozumieniu art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, oraz osoby zameldowane na pobyt stały krócej niż przez rok poprzedzający bezpośrednio dzień dokonania transakcji, przy czym warunek zameldowania stosuje się również do właściciela albo użytkownika wieczystego nieruchomości. Nie podlega ona natomiast zastosowaniu wobec osób, które urodziły się albo nabyły w drodze dziedziczenia, zapisu albo zapisu windykacyjnego prawo własności lub prawo użytkowania wieczystego nieruchomości w okresie roku poprzedzającego bezpośrednio dzień dokonania transakcji. Zgodnie z projektowanym ust. 9 przy ustalaniu liczby osób zameldowanych na pobyt stały pomija się osoby posiadające tytuł prawny do innego lokalu mieszkalnego lub budynku mieszkalnego. Podstawą ustalenia ww. okoliczności jest oświadczenie, składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej

treści: „Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Kolejnym uprawnieniem jest przyznanie inwestorowi możliwości nabycia nieruchomości do realizacji danego Przedsięwzięcia za cenę ustaloną jako iloczyn metrów kwadratowych tej nieruchomości i 150 % średniej ceny metra kwadratowego uzgodnionej dla danej inwestycji przez inwestora.

W kolejnych przepisach projektu formułuje się zasadę, zgodnie z którą, dokonując szacowania wartości nieruchomości, rzeczoznawca majątkowy przy podejściu porównawczym w transakcjach uwzględnia wyłącznie wartość rynkową nieruchomości, bez elementów ceny przewyższających tę wartość.

Analizując powyższe zasady nabywania nieruchomości, należy podkreślić, że zasadniczym celem projektowanych przepisów jest uregulowanie uprawnień inwestora w zakresie wydatkowania środków publicznych – ustanowienia granic, w jakich inwestor może wydatkować te środki na zakup nieruchomości, mieszcząc się w granicach celowości i gospodarności wydatkowania.

Art. 23 nowelizuje ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (PB) przez rozszerzenie listy inwestycji podlegających procedurze zgłoszenia, określonej w art. 29 w ust. 1 ustawy PB. W konsekwencji powyższej zmiany dokonane zostały zmiany art. 30 ust. 2a pkt 5, art. 41 ust. 4, art. 42 ust. 1, art. 43 ust. 1 pkt 2 PB mające na celu określenie dodatkowych wymogów dla kluczowych inwestycji podlegających zgłoszeniu takich jak: sporządzanie projektu budowlanego, ustanowienia kierownika budowy, prowadzenie dziennika budowy oraz geodezyjne wyznaczenie w terenie, a po wybudowaniu - geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza. Zgodnie z opinią projektodawcy, w odniesieniu do dużych i skomplikowanych inwestycji jest zasadne sporządzić projekt budowlany, ustanowić kierownika budowy i prowadzić dziennik budowy.

Procedurze zgłoszenia robót budowlanych będą podlegały inwestycje polegające na budowie:

- obiektów budowlanych związanych z realizacją inwestycji kluczowych, zlokalizowanych w granicach portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
- umocnień dna, związanych z realizacją inwestycji kluczowych, zlokalizowanych w granicach portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;

- obiektów budowlanych i budowli realizowanych w ramach inwestycji kluczowych w rozumieniu art. 2 pkt 7 projektu ustawy;
- obiektów budowlanych realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2 lit. c, pkt 3 i 4 lit. c ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, wchodzących w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym realizowanej na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy;
- połączeń obiektów budowlanych, o których mowa w pkt 5–11 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, realizowanych w ramach inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 2 lit. c, pkt 3 i 4 lit. c ustawy z dnia ... o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, z siecią dystrybucyjną lub siecią przesyłową elektroenergetyczną w rozumieniu art. 3 pkt 11a i 11b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.”.

Ze względu na charakter tych prac do zgłoszenia ww. robót budowlanych będzie wymagane dołączenie projektu zagospodarowania działki lub terenu, wykonanego przez projektanta posiadającego wymagane uprawnienia budowlane.

Ponadto dla tych zgłoszeń będzie wymagane zawiadomienie organu nadzoru budowlanego oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych. Propozycja zmiany art. 42 przewiduje obowiązek sporządzenia projektu technicznego oraz ustanowienia kierownika budowy. Z kolei propozycja zmian w art. 43 przewiduje dla ww. prac budowlanych obowiązek geodezyjnego wyznaczenia w terenie, a po wybudowaniu – geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej.

Art. 24. Określa zmiany w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 43, z późn. zm.) dotyczące art. 7 ust. 1aa, art. 8 ust. 1, art. 9c ust. 3 pkt 11 oraz art. 16 ust. 8b pkt 3 wymagane w celu zapewnienia priorytetowego traktowania dostarczania energii elektrycznej do budowanych lub modernizowanych składników infrastruktury kolejowej objętych niniejszą ustawą. Ustanowienie priorytetowego traktowania przyłączeń obiektów budowlanych infrastruktury kolejowej w postaci zapewnienia pierwszeństwa przyłączenia, przyjęcia zasady rozstrzygania spraw spornych w tym zakresie przez Prezesa URE oraz zapewnienie priorytetu dla tych przyłączeń w planach rozwoju przedsiębiorstw energetycznych – stanowi konsekwencję uznania, że osiągnięcie celu ustawy wskazanego w jej

art. 1 wymaga zapewnienia usprawnienia realizacji tych elementów inwestycji kluczowych, które służą dostarczaniu energii elektrycznej do budowanych lub modernizowanych składników infrastruktury kolejowej. Proponowane regulacje zdejmują z kluczowych inwestycji ryzyka związane z brakiem zasilania, co jest identyfikowane jako przyczyna opóźnień projektów infrastrukturalnych.

W przypadku niewprowadzenia omawianego przepisu wystąpiłoby wysokie prawdopodobieństwo wykreowania „wąskich gardeł” w procedowaniu realizacji kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, wynikających z trudnej sytuacji w odniesieniu do dostępu do mocy przyłączeniowych w Krajowym Systemie Elektroenergetycznym wynikającej z nasilenia „konkurencji” w ubieganiu się o uzyskanie warunków przyłączenia do sieci ze strony wytwórców energii oraz instalacji odbiorczych, a także wynikających z wydłużających się procedur administracyjnych. Projektowane zmiany pozwolą na ograniczenie ryzyka opóźnień związanych z procedurami energetycznymi oraz przyczynią się do zwiększenia przewidywalności procesu inwestycyjnego.

Art. 25 nowelizuje ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2026 r. poz. 69), określając, że zgłoszenia zamiaru rozpoczęcia robót geologicznych właściwemu organowi należy dokonać najpóźniej na 7 dni przed zamierzonym terminem rozpoczęcia robót geologicznych.

Ww. terminu nie stosuje się, gdy decyzji zatwierdzającej projekt robót geologicznych nadano rygor natychmiastowej wykonalności. W takim przypadku zgłoszenie powinno nastąpić po wydaniu tej decyzji, a przed rozpoczęciem robót geologicznych.

Art. 26 określa przepisy przejściowe odnoszące się do postępowań w sprawie ze skarg na decyzje dotyczące inwestycji kluczowych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy. Ustalono, że stosowane będą przepisy projektowanej ustawy, z tym że początek biegu terminu na rozpatrzenie skargi przez sąd określony został na dzień wejścia w życie projektowanej ustawy, chyba, że zgodnie z przepisami dotychczasowymi termin rozpatrzenia skargi lub skargi kasacyjnej przypadał wcześniej.

Art. 27 dotyczy postępowań wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i wprowadza wymóg informowania właściwego organu ochrony zabytków w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy o toczącym się postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w zakresie kolejowych inwestycji kluczowych, co

ma uniemożliwić, do czasu uzyskania przez inwestora decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, wszczęcie nowych postępowań w przedmiocie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków. Ponadto na podstawie projektowanego przepisu toczące się postępowania w sprawie wpisania do ewidencji zabytków lub rejestru zabytków są umarzane z dniem otrzymania zawiadomienia o toczącym się postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Zasadne jest, biorąc pod uwagę, że opinia konserwatora jest dołączana do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, aby dla inwestycji kluczowych po zawiadomieniu o toczącym się postępowaniu w sprawie o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wykluczyć możliwość wszczęcia i prowadzenia postępowań o wpisanie obiektów nieruchomych objętych inwestycją do ewidencji zabytków lub rejestru zabytków.

Art. 28 jest przepisem przejściowym określającym tok procedowania postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, o których mowa w art. 23 projektowanej ustawy. Przedmiotowe postępowania mają być umorzone z mocy prawa, natomiast złożone wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę podlegają rozpatrzeniu w trybie zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Początek biegu terminu na wniesienie sprzeciwu przez organ administracji architektoniczno-budowlanej określony został na dzień wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 29 jest przepisem przejściowym, zgodnie z którym w postępowaniach o wydanie decyzji, o której mowa w art. 124 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami w związku z art. 33 ust. 7 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych, w zakresie inwestycji kluczowej, o której mowa w art. 2 pkt 6 projektu ustawy, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 30 statuuje, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461, z późn. zm.).

Proponowany termin wejścia w życie ustawy zapewnia adresatom projektowanych regulacji odpowiedni okres *vacatio legis*, umożliwiający zapoznanie się z treścią przepisów oraz podjęcie niezbędnych działań organizacyjnych i prawnych związanych z ich stosowaniem. Okres ten należy uznać za wystarczający z punktu widzenia zasady pewności i bezpieczeństwa prawnego, a także z uwagi na charakter wprowadzanych rozwiązań, które nie wymagają

dłuższego czasu przygotowawczego. Tym samym przewidziany termin wejścia w życie ustawy pozostaje adekwatny do zakresu oraz przedmiotu regulacji i gwarantuje jej prawidłowe wdrożenie.

Powyższe umożliwi sprawne przeprowadzenie nowych lub dokończenie trwających procedur administracyjnych oraz realizację robót budowlanych w zakresie wskazanych kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.

IV. Zgłoszenie lobbingowe

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) oraz art. 52 § 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

V. Oświadczenie o zgodności projektowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Projektowana ustawa nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji publicznych albo uzgodnienia projektu rozporządzenia. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), projektowana ustawa nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

VI. Ocena, czy projekt ustawy będzie podlegał notyfikacji, zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Zawarte w projekcie ustawy regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym projekt nie będzie podlegał notyfikacji.

VII. Inne informacje

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października

2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.).

Osiągnięcie założonego celu w projektowanej ustawie przy użyciu innych środków nie jest możliwe.

Projekt ustawy został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod poz. UD262.

Nazwa projektu Projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Malepszak – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Adrian Mazur – Dyrektor Departamentu Strategii Transportu, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 11 60, e-mail: sekretariatDST@mi.gov.pl	Data sporządzenia 06.08.2026 r. Źródło Deregulacja Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD262
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zidentyfikowano konieczność usprawnienia przygotowania i realizacji procesów inwestycyjnych w zakresie budowy kluczowej infrastruktury mającej bezpośredni wpływ na obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. W sektorze transportu, gospodarki morskiej oraz gospodarki wodnej występuje grupa działań, które charakteryzują się wyjątkowym znaczeniem dla obronności państwa, rozwoju gospodarki kraju czy bezpieczeństwa państwa w coraz częściej występujących gwałtownych zjawiskach pogodowych. W związku z tym ich budowa i uruchomienie są priorytetowe i wymagają podjęcia zdecydowanych działań legislacyjnych w celu maksymalnego skrócenia czasu ich realizacji.

Obecne procedury administracyjne, środowiskowe i budowlane uniemożliwiają przyspieszoną realizację strategicznych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce. Średni czas przygotowania i realizacji dużych przedsięwzięć transportowych wynosi obecnie od kilku do nawet 10 lat (dla sektora drogowego od wstępnych prac do oddania do użytkowania).

Nie jest rzadkością, że proces przygotowania inwestycji infrastrukturalnej znacząco się wydłuża ze względów na długotrwałe procedury związane z oceną oddziaływania na środowisko, rozpatrywaniem odwołań i skarg, przygotowaniem placu budowy, uzgodnieniami w zakresie ochrony zabytków, czy pozyskaniem nieruchomości. Inwestorzy dużych inwestycji infrastrukturalnych zwracają uwagę na problemy związane z procesem uzyskiwania szeregu wymaganych decyzji administracyjnych. Przez przeciągające się procedury uzgodnień postępowania odwoławcze, na postępowaniach sądowych kończąc, inwestycje często są zablokowane na wiele miesięcy, a nawet lat. Z dotychczasowych doświadczeń z realizacji projektów infrastrukturalnych wynika, że proces przygotowania stosownej dokumentacji, uzyskania uzgodnień i decyzji, czy procedur obowiązujących na etapie realizacji, w pewnych elementach może zostać usprawniony.

Pozostawienie obecnego stanu prawnego bez zmian może wpłynąć na :

- dotrzymanie przez Polskę międzynarodowych zobowiązań w zakresie rozbudowy infrastruktury podwójnego zastosowania (*dual-use*), niezbędnej do przemieszczania sił zbrojnych i wsparcia sojuszniczego,
- ograniczenia dynamiki rozwoju kluczowych węzłów logistycznych kraju (porty w Gdyni i Świnoujściu, lotniska w Krakowie, Warszawie, Modlinie i Rzeszowie), co przełoży się na realne straty w przychodach budżetowych z tytułu cel i podatków,
- utrzymania poziomu zagrożenia powodziowego w regionach z powodu niemożności szybkiej budowy infrastruktury przeciwpowodziowej.

W obliczu fundamentalnej zmiany sytuacji geopolitycznej w Europie Środkowo-Wschodniej, konsekwencji wojny w Ukrainie oraz długofalowych skutków katastrofalnej powodzi z 2024 r., tak długi cykl inwestycyjny stanowi bezpośrednie zagrożenie dla zdolności obronnych, bezpieczeństwa, ochrony ludności oraz stabilności gospodarczej państwa. Standardowe ścieżki prawne nie są dostosowane do obecnych realiów. Przedmiotowe inwestycje kluczowe nie mogą zatem oczekiwać na wdrożenie wykorzystując standardową ścieżkę przygotowania ich do realizacji

Projektowana ustawa rozwiązuje te problemy poprzez wprowadzenie przyspieszonej ścieżki proceduralnej, likwidacji podwójnych czy zbędnych w danym przypadku procedur oraz usunięcie barier biurokratycznych dla zamkniętego katalogu najpilniejszych inwestycji w państwie.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomenduje się przyjęcie projektu ustawy określającego rozwiązania służące usprawnieniu procesu inwestycyjnego dotyczącego wskazanych w projekcie ustawy kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, obejmujących:

- transport drogowy,
- transport kolejowy,
- transport lotniczy,
- inwestycje przeciwpowodziowe,
- inwestycje z zakresu gospodarki morskiej,
- inwestycje związane z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej.

Mając na uwadze zróżnicowany charakter inwestycji obejmujących ww. obszary, w tym m.in. różne zakresy rzeczowe oraz etapy przygotowania/realizacji przedmiotowych inwestycji, jest trudne określenie wspólnych, identycznych kryteriów i wskaźników, które można byłoby wykorzystać do wytypowanych inwestycji kluczowych. Niemniej jednak kluczowe inwestycje powinny spełniać co najmniej jedno z kryteriów wymienionych w cz. 1 OSR tj. wносить znaczący wkład w: obronność, lub/i bezpieczeństwo, lub/i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej.

Mając na uwadze powyższe, jako inwestycje kluczowe zaklasyfikowano oraz imiennie wymieniono w projekcie ustawy:

- 1) budowę drogi krajowej nr 7 od ul. Morskiej do publicznego terminala promowego w porcie morskim w Gdyni;
- 2) budowę drogi na odcinku Lubiato – droga ekspresowa S6;
- 3) rozbudowę portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp od strony morza do portu morskiego w Świnoujściu – Przylądek Pomerania;
- 4) budowę portu zewnętrznego w porcie morskim w Gdyni wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Gdyni;
- 5) budowę infrastruktury stacyjno-przeładunkowej na Wyspie Portowej wraz z przeprawą kolejowo-drogową przez Martwą Wisłę oraz budowę odcinka nowej linii kolejowej wokół rafinerii i włączenie jej do istniejącej linii kolejowej nr 226 do stacji Gdańsk Olszynka, której inwestorami są: PKP PLK S.A., podmiot wiodący w zakresie infrastruktury liniowej oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 6) budowę infrastruktury hydrotechnicznej w granicach pasa technicznego na obszarze gmin Choczewo lub Krokowa oraz na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności na potrzeby elektrowni jądrowej;
- 7) inwestycje z zakresu transportu kolejowego realizowane na liniach kolejowych:
 - a) nr 401 Szczecin – Świnoujście,
 - b) nr 273 Wrocław – Szczecin,
 - c) nr 131 Chorzów Batory – Tczew,
 - d) nr 9 Warszawa – Gdańsk,
 - e) nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia;
- 8) budowę lub przebudowę infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuszy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich;
- 9) budowę elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR);
- 10) inwestycje przeciwpowodziowe:
 - a) zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglisce, powiat tarnowski,
 - b) budowę zbiornika Międzyrzecze, gm. Jasienica,
 - c) odbudowę suchego zbiornika retencyjnego Stronie Śląskie;
- 11) rozbudowę i przebudowę strefy operacyjnej na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice;
- 12) rozbudowę i przebudowę elementów infrastruktury Lotniska Chopina w Warszawie w części lotniczej lotniska i w części ogólnodostępnej;
- 13) budowę i przebudowę strefy operacyjnej oraz strefy ogólnodostępnej na terenie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka oraz elementów infrastruktury Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka umożliwiających integrację tego portu lotniczego z innymi gałęziami transportu;
- 14) rozbudowę i przebudowę strefy operacyjnej oraz strefy ogólnodostępnej na terenie Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin.

Co do zasady ww. inwestycje objęte są tzw. specustawami branżowymi, jednakże zidentyfikowano elementy procesów inwestycyjnych, które można zmienić, a dzięki którym cały proces inwestycyjny może przebiegać jeszcze sprawniej.

Tym samym, w stosunku do wytypowanych inwestycji kluczowych zaproponowano mechanizmy w procedurach administracyjnych, których zadaniem jest maksymalna redukcja czasu niezbędnego na uzyskanie decyzji administracyjnych, bardziej dopasowane rozwiązania prawne w niektórych obszarach związanych z przygotowaniem do budowy oraz uzyskanie efektu priorytetowego traktowania w procedurze pozyskania stosownej decyzji administracyjnej. Rozwiązania deregulacyjne zaproponowane w krytycznych dla przebiegu procesu inwestycyjnego punktach usprawnią procedury zmierzające do płynnego uzyskania niezbędnych pozwoleń na ich realizację.

W zakresie wskazanych inwestycji kluczowych, proponowane w projekcie rozwiązania określają w szczególności:

art. 4. Priorytetyzacja decyzji środowiskowych i wodnoprawnych

- Rekomendowane rozwiązanie: Likwidacja zatorów biurokratycznych na etapie pozyskiwania kluczowych zgód środowiskowych i gospodarki wodnej.
- Narzędzia interwencji: Nałożenie na RDOŚ, GDOŚ oraz RZGW ustawowego rygoru rozpatrywania wniosków dotyczących inwestycji kluczowych niezwłocznie poza kolejnością wpływu (art. 4 ust. 1 i 2).
- Oczekiwany efekt: Skrócenie czasu oczekiwania na wydanie decyzji DŚU oraz pozwoleń wodnoprawnych. Zysk czasowy szacowany na kilka dni roboczych na każdej cząstkowej czynności urzędowej.

Art. 5. Uelastycznienie procedury zmian projektowych (Prawo budowlane)

- Rekomendowane rozwiązanie: Zapobieżenie konieczności ponownego uruchamiania procedur budowlanych przy nieistotnych korektach technicznych w granicach terenu inwestycji.
- Narzędzia interwencji: Ustawowe przededefiniowanie pojęcia „istotnego odstępstwa” od projektu budowlanego (art. 36a PB). Odstępstwa w liniach rozgraniczających nie wymagają decyzji zamiennej, o ile nie naruszają warunków decyzji środowiskowej.
- Oczekiwany efekt: Eliminacja z obrotu prawnego długotrwałych postępowań o zmianę pozwolenia na budowę przy rutynowych korektach inżynierskich na placu budowy.

Art. 6. Dyscyplinowanie postępowań przed sądami administracyjnymi

- Rekomendowane rozwiązanie: Zminimalizowanie ryzyka blokowania inwestycji kluczowych przez trwające spory sądowo-administracyjne.
- Narzędzia interwencji: Narzucenie sztywnych terminów procesowych dla sądów: 7 dni dla organu na przekazanie akt i odpowiedzi na skargę, 30 dni dla WSA na wydanie wyroku oraz 2 miesiące dla NSA na rozpatrzenie skargi kasacyjnej.
- Oczekiwany efekt: Skrócenie czasu trwania sądowej kontroli decyzji administracyjnych z kilkunastu miesięcy do docelowo około 3–4 miesięcy. Likwidacja strat z tytułu waloryzacji kontraktów w fazie blokady sądowej.

Art. 7. Przyspieszenie procedur geodezyjnych

- Rekomendowane rozwiązanie: Zapewnienie inwestorom szybszego dostępu do zweryfikowanych danych niezbędnych do rozpoczęcia prac budowlanych.
- Narzędzia interwencji: Związanie organów Służby Geodezyjnej i Kartograficznej nieprzekraczalnym terminem 7 dni roboczych na weryfikację wyników zgłoszonych prac geodezyjnych.
- Oczekiwany efekt: Skrócenie tego etapu z dotychczasowych kilku tygodni do maksymalnie 7 dni, eliminując zatory u progu wejścia na plac budowy.

Art. 8. Optymalizacja i związanie terminowe procedur konserwatorskich

- Rekomendowane rozwiązanie: Zapewnienie ciągłości robót budowlanych w przypadku nagłego odkrycia przedmiotu o potencjalnej wartości zabytkowej, przy jednoczesnym dyscyplinowaniu administracji ochrony zabytków.
- Narzędzia interwencji: Wprowadzenie maksymalnego 5-dniowego terminu dla konserwatora zabytków na wydanie decyzji po oględzinach (ust. 1). Wdrożenie braku przeciwwskazań i zniesienie odpowiedzialności wykonawcy, jeśli konserwator nie dokona oględzin w terminie (ust. 2).
- Oczekiwany efekt: Całkowite wyeliminowanie wielomiesięcznych przestojów maszyn budowlanych wywołanych brakiem zoptymalizowanych ram czasowych dla działań organów ochrony zabytków (jak w przypadku schodów w Gdańsku – strata 500 tys. zł).

Art. 9. Wdrożenie reżimu natychmiastowej operacyjności decyzji geologicznych i hydrogeologicznych

- Rekomendowane rozwiązanie: Umożliwienie natychmiastowego rozpoczęcia prac bez oczekiwania na ostateczność decyzji.
- Narzędzia interwencji: Nadanie z mocy ustawy rygoru natychmiastowej wykonalności wszystkim decyzjom zatwierdzającym projekty robót geologicznych i hydrogeologicznych.
- Oczekiwany efekt: Inwestor publiczny eliminuje ryzyko powstawania tzw. martwych okresów proceduralnych, szacunkowo może zyskać od kilku tygodni do kilku miesięcy w harmonogramie realizacyjnym. Narzędzie to skutecznie zabezpiecza ciągłość kontraktu przed ewentualną długotrwałą procedurą odwoławczą inicjowaną przez strony trzecie, zapewniając stabilność i przewidywalność procesu budowlanego.

Art. 10. Optymalizacja procedur usuwania zieleni oraz zwolnienia w zakresie gospodarki leśnej

- Rekomendowane rozwiązanie: Konsolidacja procesów decyzyjnych przy usuwaniu zakrzaceń i wylesieniach. Rozwiązanie to ma na celu zniesienie obciążeń administracyjnych oraz finansowych.
- Narzędzia interwencji: Wyłączenie stosowania przepisów ustawy o ochronie przyrody (art. 83–84) oraz ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 82) (art. 11–12) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń oraz uiszczania opłat i odszkodowań za przedwczesny wyręb i wyłączenie z produkcji leśnej.
- Oczekiwany efekt: Eliminacja konieczności prowadzenia odrębnych postępowań o wydanie zgód. Narzędzie to usuwa zbędną biurokrację, ponieważ strategiczne inwestycje infrastrukturalne na etapie przedrealizacyjnym podlegają już rygorystycznej, kompleksowej ocenie oddziaływania na środowisko (OOS), a niejednokrotnie także ponownej ocenie (weryfikującej realny wpływ na przyrodę). Zmiana ta upraszcza strukturę administracyjną procesu, zachowując jednocześnie pełne standardy ochrony środowiska ujęte w decyzji środowiskowej

Art. 11. Określenie szczególnych wymogów formalnych dla środków zaskarżenia oraz terminów usuwania ich braków dla postępowań odwoławczych

- Rekomendowane rozwiązanie: Optymalizacja postępowań odwoławczych poprzez eliminację z obrotu prawnego pism nie zawierających uzasadnionych zarzutów faktycznych lub prawnych, co bezpośrednio ograniczy ryzyko nieuzasadnionych opóźnień inwestycyjnych.
- Narzędzia interwencji: Wprowadzenie obowiązku formułowania zarzutów, zakresu żądania oraz obligatoryjnego wskazywania dowodów w treści odwołania/zażalenia, pod rygorem zwrotu wniosku w trybie pilnego wezwania (do 14 dni).
- Oczekiwany efekt: Umożliwienie organom wyższego stopnia sprawnej weryfikacji i eliminacji środków zaskarżenia niespełniających wymogów merytorycznych na wczesnym etapie postępowania. Pozwoli to na istotne odciążenie zasobów kadrowych administracji publicznej i koncentrację prac na rozstrzyganiu uzasadnionych sporów prawnych.

Art. 12. Wprowadzenie terminów maksymalnych w procedurze opiniowania na obszarach morskich

- Rekomendowane rozwiązanie: Usprawnienie procesu uzgodnień poprzedzających wydanie pozwoleń dla kluczowych inwestycji morskich
- Narzędzia interwencji: Związanie organów administracji morskiej sztywnym, 45-dniowym terminem na wydanie opinii dla sztucznych wysp i konstrukcji morskich. Wprowadzenie instytucji milczącej zgody.
- Oczekiwany efekt: Skrócenie procedur przedrealizacyjnych w zakresie opiniowania do etapu pozwoleń dla zadań z zakresu gospodarki morskiej o 15–25 % czasu. Zabezpieczenie inwestora przed beczynnością organów.

Art. 13. Przyspieszenie procedury wydawania decyzji ZRID dla kluczowych inwestycji drogowych

- Rekomendowane rozwiązanie: Skrócenie terminów w specustawie drogowej dotyczących procedury wydawania decyzji ZRID dla kluczowych inwestycji drogowych (jak droga czerwona w Gdyni, dojazd do elektrowni jądrowej).
- Narzędzia interwencji: Skrócenie z mocy ustawy terminów dla organu na wydanie decyzji ZRID do 60 dni od wniosku (ust. 1 pkt 1) oraz skrócenie terminów opiniowania dla innych organów do 7 i 14 dni (ust. 1 pkt 2 i 3).
- Oczekiwany efekt: Uzyskanie terminu do 2 miesięcy dla organu wydającego decyzje zezwalającą na realizację.

Art. 14 i art. 15. Optymalizacja procedur dotyczących porozumienia z Lasami Państwowymi i Parkami Narodowymi oraz uczynienie procedur na stykach branżowych z liniami kolejowymi i wodami

- Rekomendowane rozwiązanie: Zapewnienie sprawności procesów przygotowawczych teren budowy na terenach zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe oraz parki narodowe, poprzez zdefiniowanie jednoznacznych ram współpracy z inwestorami. Rozwiązanie to ma na celu eliminację ryzyka długotrwałych uzgodnień w sprawach wycinki zieleni. Dodatkowo regulacja uczynienia i wyjaśnienia procedury na stykach realizacyjnych dróg z liniami kolejowymi i ciekami wodnymi, ustalając prawa, obowiązki oraz ramy czasowe poszczególnych podmiotów publicznych w celu ułatwienia inwestorom planowania prac inżynierskich.
- Narzędzia interwencji: Narzucenie Lasom Państwowym i Parkom Narodowym 21-dniowego terminu na zawarcie porozumienia o wycince i 2-miesięcznego limitu na jej wykonanie. W przypadku fiaska negocjacji – przyznanie wojewodzie prawa do wydania wiążącej decyzji zastępczej w 21 dni (art. 14 ust. 2, art. 15 ust. 3) oraz art. 14 ust. 4 tj. prawo do nieodpłatnego zajęcia terenu wód/kolei w razie braku umowy.
- Oczekiwany efekt: Likwidacja zatorów i natychmiastowe przygotowanie frontu robót budowlanych. Usunięcie ryzyka blokowania budów przez długotrwałe uzgodnienia między jednostkami.

Art. 16. Optymalizacja trybu zawiadamiania stron oraz stabilizacja prawna inwestycji wobec procedur ochrony zabytków

- Rekomendowane rozwiązanie: Zapewnienie ciągłości całego cyklu inwestycyjnego i eliminacja ryzyka nagłego wstrzymania projektu na dowolnym etapie jego realizacji z przyczyn związanych z procedurami ochrony zabytków. Dotychczasowy model prawny pozwalał na uruchamianie procedur ochrony zabytków w sposób nieprzewidywalny – zarówno na etapie projektowym, jak i w trakcie zaawansowanych robót budowlanych – co prowadziło do paraliżu inwestycji. Rekomendowane rozwiązanie wprowadza zasadę skoncentrowanej kontroli ze strony organów ochrony zabytków na konkretnym etapie gdzie kieruje się do niego wnioski o opinię. Ponadto zaplanowano uproszczenie trybu zawiadamiania stron – ustawa uznaje określone w niej metody powiadamiania za prawnie wystarczające.
- Narzędzia interwencji: Wskazany w regulacji precyzyjnie tryb zawiadomienia uznaje się za wystarczające i skuteczne doręczenie (ust. 1). Zawieszenie możliwości wszczynania nowych postępowań o wpis do ewidencji/rejestru zabytków do momentu uzyskania pozwolenia na użytkowanie (ust. 2).
- Oczekiwany efekt: Stabilność prawna na etapie administracyjnym w zakresie spraw związanych z wydaniem decyzji oraz dla wykonawców robót kolejowych. Minimalizowanie ryzyk wydłużeń czasowych związanych z wstrzymywaniem trwających robót. Uniemożliwienie blokowania budów za pomocą instrumentów ochrony zabytków uruchamianych na etapie realizacji robót.

Art. 17 i art. 18. Skrócenie terminów wydawania decyzji administracyjnych dla inwestycji przeciwpowodziowych i z zakresu transportu lotniczego

- Rekomendowane rozwiązanie: Skrócenie ustawowych terminów dla organów wydających decyzje zezwalające na realizację inwestycji przeciwpowodziowych oraz inwestycji lotniskowe. W przypadku postępowań związanych z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach ograniczenie liczby wezwań o uzupełnienie dokumentacji.

- Narzędzia interwencji: Skrócenie terminu na wydanie pozwoleń przeciwpowodziowych i lotniskowych do 60–65 dni od złożenia kompletnego wniosku (art. 17 ust. 1, art. 18 ust. 1) oraz ograniczenie możliwości wyznaczania nowego terminu załatwienia sprawy w procedurach środowiskowych do tylko jednego razu na okres maksymalnie miesiąca (art. 18 ust. 2).
- Oczekiwany efekt: Wprowadzenie terminu wskazanego w regulacji dla organu przyznającego decyzje o zezwoleniu na realizację co przyspieszy moment rozpoczęcia robót budowlanych.

Art. 19 Ustalenie terminów dla przyłączy energetycznych systemu łączności RMR

- Rekomendowane rozwiązanie: Skrócenie dotychczasowych, długotrwałych procedur przyłączeniowych do sieci elektroenergetycznej na potrzeby infrastruktury kolejowej RMR. Rozwiązanie to przyspiesza zarówno część administracyjną (wydanie warunków), jak i sam etap fizycznej budowy infrastruktury zasilającej, co stanowi kluczowy warunek terminowego uruchomienia zadań w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego.
- Narzędzia interwencji: Wskazanie operatorom terminu maksymalnie 14 dni na wydanie warunków przyłączenia od dnia złożenia kompletnego wniosku oraz maksymalnie 6 miesięcy na fizyczne wykonanie i uruchomienie przyłącza energetycznego.
- Oczekiwany efekt: Zoptymalizowanie całego procesu poprzez skrócenie fazy administracyjnej oraz wykonawczej w większości łącznie szacunkowo o około 9 do 12 miesięcy względem dotychczasowych realiów rynkowych.

Art. 20. Ustawowy przymus dostępu do nieruchomości dla systemu RMR

- Rekomendowane rozwiązanie: Zapewnienie inwestorowi kolejowemu prawa do umieszczania elementów systemu i eksploatacji bez ryzyka długoterminowych blokad ze strony właścicieli gruntów.
- Narzędzia interwencji: Ustanowienie ustawowego zapewnienia dostępu do nieruchomości pod infrastrukturę RMR (ust. 1 i 2). W przypadku braku umowy w 30 dni – uruchomienie trybu szybkiej decyzji administracyjnej (art. 124 UGN) stanowiącej podstawę do natychmiastowego wpisu w księgę wieczystej (ust. 4)
- Oczekiwany efekt: Umożliwienie inwestorowi kolejowemu sprawnego i terminowego przeprowadzenia prac montażowych i eksploatacyjnych. Dzięki wyznaczeniu sztywnego, 30-dniowego limitu na zawarcie umowy, a następnie uruchomieniu trybu decyzji administracyjnej, proces pozyskiwania praw do nieruchomości zostaje skrócony nawet z kilku, kilkunastu miesięcy do nieco ponad miesiąca.

Art. 21 i art. 22. Program Dobrowolnych Nabyć i system zachęt finansowych

- Rekomendowane rozwiązanie: Pozyskanie dostępu do mechanizmu minimalizacji konfliktów społecznych i protestów lokatorów przy wysiedleniach pod wielkie inwestycje (jak kolej, porty, infrastruktura energetyki jądrowej) poprzez finansowy mechanizm konsensusu.
- Narzędzia interwencji: Przyznanie Radzie Ministrów prawa do wyznaczania gmin objętych programem (art. 21). Wdrożenie systemu preferencyjnych metod jak na przykład: wartość odtworzeniowa bez zużycia (art. 22 ust. 4), bonusy równe 20 % wartości gruntu i 40 % wartości budynków lub wypłata oparta na 25-krotności wskaźnika przeliczeniowego m² dla osób zameldowanych.
- Oczekiwany efekt: Pozyskanie skutecznego i atrakcyjnego społecznie narzędzia służącego do szybkiego, polubownego nabywania nieruchomości na cele publiczne. Zapobieżenie wieloletniemu paraliżowi inwestycji przez brak pełnego dostępu do terenu inwestycji.

Dodatkowo projekt ustawy nowelizuje ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, z późn. zm.) (dalej „PB”), ustawę z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2026 r. poz. 43, z późn. zm.) (dalej „PGiG”) oraz ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2026 r. poz. 43, z późn. zm.) (dalej „PE”).

W zakresie PB maksymalne uproszczenie formalności budowlanych. Projekt ustawy rozszerza listę inwestycji podlegających procedurze zgłoszenia, określoną w art. 29 w ust. 1 PB. Ponadto projekt wprowadza zmiany w art. 30 ust. 2a pkt 5, art. 41 ust. 4, art. 42 ust. 1 i art. 43 ust. 1 pkt 2 PB, które mają na celu określenie dodatkowych obowiązków dla kluczowych inwestycji podlegających zgłoszeniu takich jak: sporządzanie projektu budowlanego, ustanowienia kierownika budowy, prowadzenie dziennika budowy, oddawanie do użytkowania, oraz geodezyjne wyznaczenie w terenie, a po wybudowaniu – geodezyjna inwentaryzacji powykonawcza. Oczekiwany efekt to skrócenie czasu uzyskiwania formalnej zgody na start robót z ok. 5 miesięcy do 21 dni (czas na sprzeciw organu).

W zakresie PE projekt ustawy wprowadza zmiany dotyczące art. 7 ust. 1aa, art. 8 ust. 1, art. 9c ust. 3 pkt 11 oraz art. 16 ust. 8b pkt 3 wymagane w celu zapewnienia priorytetowego traktowania dostarczania energii elektrycznej do budowanych lub modernizowanych składników infrastruktury kolejowej objętych niniejszą ustawą. Ustanowienie priorytetowego traktowania przyłączy obiektów budowlanych infrastruktury kolejowej w postaci zapewnienia pierwszeństwa przyłączenia, przyjęcia zasady rozstrzygania spraw spornych w tym zakresie przez Prezesa URE oraz zapewnienie priorytetu dla tych przyłączy w planach rozwoju przedsiębiorstw energetycznych – stanowi konsekwencję uznania, że osiągnięcie celu ustawy wymaga zapewnienia usprawnienia realizacji tych elementów inwestycji kluczowych, które służą dostarczaniu energii elektrycznej do budowanych lub modernizowanych składników infrastruktury kolejowej.

W zakresie PGiG uelastycznienie procedury zgłaszania robót geologicznych. Projekt ustawy zmienia art. 81, określając, że zgłoszenia zamiaru rozpoczęcia robót geologicznych właściwemu organowi należy dokonać najpóźniej na 7 dni przed

zamierzonym terminem rozpoczęcia robót geologicznych. Terminu tego nie stosuje się, gdy decyzji zatwierdzającej projekt robót geologicznych nadano rygor natychmiastowej wykonalności. W takim przypadku zgłoszenie powinno nastąpić po wydaniu tej decyzji, a przed rozpoczęciem robót geologicznych. Oczekiwany efekt to możliwość natychmiastowego wejścia na teren po uzyskaniu decyzji, bez konieczności odczekiwania przewidzianych dotychczas terminów ustawowych. Rozwiązania zaproponowane w projektowanej ustawie umożliwią zdynamizowanie często długotrwałych procesów inwestycyjnych, co jest szczególnie ważne jeśli chodzi o inwestycje infrastrukturalne, które są kluczowe z punktu widzenia rozwoju Rzeczypospolitej Polskiej. Ich realizacja przyniesie wymierne korzyści dla wzmocnienia obronności i bezpieczeństwa państwa, oraz będzie pozytywnym impulsem dla rozwoju polskiej gospodarki.

Zakładane oszczędności czasowe i kosztowe oraz zmniejszenie liczby dokumentacji w odniesieniu do poszczególnych grup inwestycji kluczowych:

1) w zakresie inwestycji drogowych:

- szybsze wydawanie decyzji administracyjnych np. ZRID zmniejsza ryzyko roszczeń wykonawców z tytułu opóźnień w wydawaniu decyzji. Ponadto, krótszy czas przygotowania i realizacji inwestycji może obniżyć koszty związane z ewentualną waloryzacją kontraktu. Proponowane rozwiązania mogą skrócić proces przygotowania inwestycji w przypadku DK7 w Gdyni nawet o ok. 16 miesięcy; w dotychczasowym harmonogramie na uzyskanie decyzji DŚU 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; zgodnie z projektem decyzja ZRID powinna zostać wydana w ciągu dwóch miesięcy; przy decyzjach DŚU wskazano, że są one rozpatrywane niezwłocznie poza kolejnością;
- zmniejszenie liczby dokumentacji;

2) 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 (np. PKP PLK SA prowadziła uzgodnienia z konserwatorem zabytków w sprawie zabytkowych schodów w Gdańsku, które trwały od 07.2019 do 03.2023 i wygenerowały niekwalifikowalne koszty w wys. 500 tys. zł),
- 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;

3) w zakresie inwestycji lotniskowych:

- szacowane oszczędności czasowe (liczba dni), możliwe do uzyskania w wyniku regulacji, względem obecnie obowiązujących przepisów odnoszą się do inwestycji realizowanych przez poszczególne porty lotnicze i jako deklarowane przez poszczególne porty lotnicze wynieść mogą:
 - dla rozbudowy lub przebudowy Lotniska Warszawa-Modlin w zakresie pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do 365 dni, w zakresie pozyskania decyzji budowlanych do 60–90 dni, w zakresie geologii do 60 dni, w zakresie zagospodarowania do 60 dni,
 - dla rozbudowy lub przebudowy lotniska Kraków-Balice w zakresie postępowania środowiskowego zakończonego wydaniem decyzji środowiskowej skrócenie może oscylować nawet na poziomie około 12 miesięcy, dodatkowo przewiduje się znaczne skrócenie czasu wydawania decyzji ZRID,
 - dla rozbudowy lub przebudowy lotniska Lotnisko Chopina w Warszawie w zakresie pozyskania pozwolenia na budowę oszczędności czasowe to około 1-2 miesięcy oraz około 6 miesięcy w zakresie pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
 - dla rozbudowy lub przebudowy lotniska Rzeszów-Jasionka z uwagi na trwającą realizację inwestycji, oszczędności czasowe bezpośrednio dla niniejszego projektu mogą wystąpić na etapie realizacji, natomiast dla innych inwestycji kluczowych, które są pośrednio powiązane z realizowanym przedsięwzięciem oszczędności te mogą być istotne z uwagi na przewlekłość postępowań administracyjnych i znacząco skrócić założony harmonogram prac przygotowawczych (od kilku do kilkudziesięciu dni);
- szacuje się ok. 60 dni oszczędności w pozyskaniu pozwolenia na budowę,
- oszczędności kosztowe będą możliwe do osiągnięcia w momencie oddania rozbudowywanej, przebudowywanej infrastruktury do użytku operacyjnego. Dla przykładu, w przypadku lotniska Kraków-Balice przewlekłość procesu

ma istotny wpływ ma koszty pośrednie – z uwagi na opóźnienie realizacji inwestycji zarządca lotniska ponosi znaczne nakłady finansowe na utrzymanie istniejącej drogi startowej, na poziomie kilkunastu milionów złotych rocznie,

– szacuje się do 15 % zmniejszenie liczby dokumentów;

4) w zakresie inwestycji przeciwpowodziowych – realizacja inwestycji przyczyni się do uzyskania oszczędności związanych z uniknięciem strat powodziowych, prowadzeniem akcji ratunkowych, przerwaniem lub ograniczeniem działalności gospodarczej itp. Tylko w trakcie powodzi w 2024 r. życie straciło 9 osób, poszkodowanych zostało 230 tys. osób, a straty w infrastrukturze i gospodarce oszacowano na ok. 11 mld zł.;

5) w zakresie inwestycji dot. gospodarki morskiej – proponowane rozwiązania mogą skrócić proces przygotowania inwestycji o ok. 9–18 miesięcy (tj. 15–25 % czasu przygotowania projektu). Oszczędności kosztowe możliwe do uzyskania w wyniku regulacji dzięki optymalizacji czasu niezbędnego do zrealizowania inwestycji i uniknięcia tym samym tzw. utraconych korzyści z tytułu np. utraconych możliwości zarobkowych (dochody budżetu państwa z tytułu cel i podatków naliczanych od wartości przeladowywanych towarów). Dla przykładu opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych dla budowy portu zewnętrznego w porcie morskim w Gdyni mogą prowadzić do przestojów w projekcie i skutków związanych np. z koniecznością poniesienia nieprzewidzianych kosztów za dyspozycyjność specjalistycznego sprzętu przeładunkowego, co może wynosić straty liczone w milionach złotych miesięcznie.

W kontekście powyższych szacunków należy mieć na uwadze złożoność procesu inwestycyjnego, indywidualny charakter każdej inwestycji i wpływ otoczenia realizowanego zadania, które to elementy mają istotne znaczenie dla terminów i charakteru każdego postępowania. Niejednokrotnie trudno o porównania w tym obszarze między zadaniami w jednym sektorze ze sobą sąsiadującymi, a w przypadku zadań z różnych sektorów różniących się specyfiką, zestawienie ich w jednej uśrednionej formule może być po prostu niemiernodajne i wprowadzać mylne wnioski. W przypadku procesu oceny oddziaływania na środowisko nie będzie błędem, jeżeli wskaże się, że każda ocena oddziaływania jest unikalna i analogiczna do niej nie wystąpi. Na proces ten wpływ ma tak wiele czynników, że jest to proces wymagający każdorazowo indywidualnego i eksperckiego podejścia. W przypadku decyzji lokalizacyjnych i budowlanych na terminy procedowania wpływ ma zakres i złożoność inwestycji jak również otaczające inwestycje tereny. Tutaj też należy mieć na uwadze, że teoretycznie podobne zadania mogą różnić się z uwagi na wymienione wyżej elementy, powodując w konsekwencji dużą rozpiętość w terminach procedowania tych decyzji.

Projektowana ustawa wprowadza mechanizmy mające na celu skrócenie sumarycznego czasu realizacji inwestycji, które można opisać jako:

- 1) mechanizm priorytetyzacji wniosków (art. 4): zobligowanie urzędów do rozpatrywania wniosków poza kolejnością wpływu wywoła realny skutek przyspieszający, ponieważ narzędzie to zostało ograniczone do wąskiej grupy inwestycji wskazanych w projektowanej ustawie. Oszacowanie dokładnej liczby dni oszczędności czasowych zależy od bieżącego obciążenia danego organu sprawami równoległymi. Niemniej jednak, przyjmując, że referent w RDOŚ prowadzi równolegle kilkanaście postępowań, nadanie ustawowego pierwszeństwa czynnościom związanym z inwestycjami kluczowymi zapewni kilkudniowe przyspieszenie na każdym etapie cząstkowym procedury.
- 2) dyscyplina terminów maksymalnych (art. 6–8, art. 12–14, art. 15, art. 17 i art. 18): ustawa skraca terminy ustawowe lub wyznacza nieprzekraczalne limity czasowe na dokonanie konkretnych czynności. Skrócenie terminów w stosunku do obowiązujących przepisów szacunkowo oscyluje na poziomie od 20 % do 50 %. Efekt końcowy determinowany będzie przez czynniki specyficzne dla danego terenu. Niemniej jednak faktyczny okres oszczędności jest zależny od indywidualnych czynników dla danej inwestycji. I tak na przykład w przypadku wskazania terminu maksymalnego w procesie porozumienia dotyczącego wycinki drzew i krzewów faktyczne oszczędności wystąpią, jednak mogą być różne dla każdego z zadań i możliwe do wykazania w momencie, kiedy lokalizacja inwestycji wskaże tereny, dla których przepis będzie stosowany, jak również będą znane warunki decyzji środowiskowej, które mogą wyłączyć stosowanie wskazanego terminu w zależności od otoczenia przyrodniczego.
- 3) uproszczenie ścieżki proceduralnej i deregulacja (art. 5 i art. 23): zastąpienie decyzji o pozwoleniu na budowę procedurą zgłoszenia dla wybranych elementów projektów (art. 23) oraz uelastycznienie definicji istotnego odstępstwa od projektu budowlanego (art. 5) eliminuje najbardziej biurokratyczne etapy procesu poprzez odpowiednio wymianę na procedurę znacząco mniej biurokratyczną i zapobieganie konieczności ponownego uruchamiania procedur budowlanych.
- 4) wprowadzenie mechanizmu szczególnych zasad nabywania nieruchomości (art. 21 i art. 22): grupa regulacji dotycząca szczególnych zasad nabywania nieruchomości uwzględniająca znaczenie nieruchomości dla inwestycji kluczowej ma charakter zachęty dla przekazywania ich na cele realizowanych inwestycji i opiera się na przepisach funkcjonujących w ustawie o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Regulacje te mają charakter finansowej zachęty i mogą mieć ogromne znaczenie w sytuacjach konfliktowych, spornych lub w przypadku identyfikacji nieruchomości należących do grup wrażliwych społecznie bądź trudnych do odtworzenia w standardowych warunkach. W przypadku tych regulacji nie tyle możemy mówić o każdorazowych oszczędnościach czasowych w procesie, a bardziej o skutecznym narzędziu do rozwiązywania sporów, które to spory mogą hamować inwestycje na bardzo długi okres. Również sposób rozwiązań jaki proponują te regulacje przez zachętę finansową jest właściwy społecznie. Tak więc grupa tych przepisów może mieć bardzo duże znaczenie usprawniające jednak jest uruchamiana zgodnie z trybem

art. 21 i może mieć charakter incydentalny stąd trudno jest jej przypisać, mimo jej wagi, konkretne oszczędności czasowe.

Osiągnięcie założonego celu w projektowanej ustawie przy użyciu innych środków nie jest możliwe.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Szereg państw członkowskich UE/OECD wprowadza i rozwija szczególne regulacje prawne dotyczące kluczowej infrastruktury o znaczeniu krajowym. Narzędzia te są jednak ściśle zintegrowane z systemami ustrojowymi, strukturą sądownictwa oraz specyfiką prawa administracyjnego i konstytucyjnego poszczególnych krajów. Ze względu na te różnice w uwarunkowaniach instytucjonalno-prawnych – w tym odmienny podział kompetencji między organami centralnymi, a samorządowymi w każdym z państw – rozwiązania te nie są możliwe do bezpośredniego porównania z rozwiązaniami proponowanymi w przedłożonym projekcie ustawy. Krajowe procedury inwestycyjne wymagają, zindywidualizowanego podejścia, odpowiadającego strukturze organów administracji publicznej w Rzeczypospolitej Polskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inwestorzy	Zależnie od liczby inwestycji, w tym inwestycji towarzyszących	-	W odniesieniu do regulacji skracających ustawowe terminy, oczekuje się, że wpływ zaproponowanych regulacji spowoduje skrócenie czasu przygotowania danej inwestycji, co oprócz oczywistych strategicznych efektów z szybszego uruchomienia danej inwestycji, przełoży się również na niższe koszty obsługi administracyjnej procesu przygotowania. W sytuacji regulacji dopuszczających zastosowanie procedury zgłoszenia w miejsce pozwolenia na budowę oczekuje się zmniejszenia kosztów, skrócenia czasu związanego z procedurą przygotowania oraz odciążenia i zmniejszenia kosztów administracyjnych.
Podmioty składające odwołania	Niemożliwe do oszacowania	-	W sytuacji odstąpienia dla wybranych inwestycji od procedur związanych z decyzją budowlaną na rzecz zgłoszeń wstrzymana będzie możliwość odwoławcza, przy czym należy zwrócić uwagę na fakt, że takie zgłoszenia stosuje się jedynie w sytuacji, kiedy przedsięwzięcie nie należy do kategorii mogących znacząco oddziaływać na środowisko i nie wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Proponowane regulacje dotyczą niewielkiej listy najistotniejszych kluczowych inwestycji, zatem oddziaływania, o których mowa, będą ograniczone.
Właściciele i użytkownicy wieczystości nieruchomości objętych inwestycją	Zależnie od liczby inwestycji, w tym	-	Projekt ustala możliwość zastosowania szczególnych zasad nabywania

	inwestycji towarzyszących		nieruchomości od właścicieli i użytkowników wieczystych, w tym określa szczegółowo metodykę ustalania cen nieruchomości, przy czym proponowane rozwiązania przewidują zwiększone kwoty odszkodowań niż standardowe.
Wykonawcy i podwykonawcy robót budowlanych	Zależnie od liczby inwestycji, w tym inwestycji towarzyszących	-	Usprawnienie często długotrwałych procesów inwestycyjnych uczyni bardziej przewidywalnym zapotrzebowanie na usługi budowlane, co odniesie pozytywny skutek na sytuację finansową firm branży budowlanej.
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	1	https://www.gov.pl/web/gdos	Projekt wiąże się z rodzajami postępowań obsługiwanych przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Projektodawca jednak nie wprowadza nowych inwestycji, a priorytetyzuje wybrane zadania kluczowe dla państwa, w tym kluczowe z uwagi na ich element służący obronie kraju lub związany z istotnym pilnym charakterem przeciwpowodziowym. Nie nastąpi zatem przyrost spraw łącznie. W celu zapewnienia priorytetowości kluczowych inwestycji infrastrukturalnych zakłada się, że pracownicy zajmujący się oceną projektów wskazanych jako kluczowe dołożą starań, aby zadania z nimi związane zrealizowane były w możliwie pierwszej kolejności. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Regionalni Dyrektorzy Ochrony Środowiska	16	https://www.gov.pl/web/gdos/r-dos	Projekt ustawy wiąże się z rodzajami postępowań obsługiwanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Projektodawca jednak nie wprowadza nowych inwestycji, a priorytetyzuje wybrane zadania kluczowe dla państwa, w tym kluczowe z uwagi na ich element służący obronie kraju lub związany z istotnym, pilnym charakterem przeciwpowodziowym. Nie nastąpi zatem przyrost spraw

			łącznie. W celu zapewnienia priorytetowości kluczowych inwestycji infrastrukturalnych zakłada się, że pracownicy zajmujący się oceną projektów wskazanych jako kluczowe dołożą starań, aby zadania z nimi związane zrealizowane były w możliwie pierwszej kolejności. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może w sytuacjach nakładania się spraw powodować przesunięcia w postępowaniach dot. innych inwestycji.
minister właściwy do spraw środowiska	1		W przypadku braku porozumienia inwestora z PGL LP termin wycinki ustala wojewoda. Wykonywanie zadań organu II instancji w powyższej sprawie.
minister właściwy do spraw gospodarki wodnej	1		Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych.
Wydziały Ksiąg Wieczystych w sądach rejonowych	344		Projekt ustawy wiąże się z koniecznością dokonywania wpisów w księgach wieczystych w związku z umowami określającymi dostęp do nieruchomości na potrzeby umieszczania elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR) wraz z przyłączami energetycznymi i telekomunikacyjnymi.
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	1	Obowiązujące przepisy budowlane, ochrony środowiska	Skrócenie i uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji. Zawieranie porozumień dot. wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie	1	Obowiązujące przepisy budowlane, ochrony środowiska	Skrócenie i uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.

Organy Służby Geodezyjnej i Kartograficznej	385	https://sluzbageodezyjna.gugik.gov.pl/	Skrócenie i uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Wojewodowie	16	Obowiązujące przepisy budowlane	Uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych i priorytetyzacja w zakresie wykonywanych obowiązków wybranych inwestycji z uwagi na ważny interes Państwa. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Wojewódzcy konserwatorzy zabytków	16	https://www.gov.pl/web/kultura/a/konserwatorzy-zabytkow	Skrócenie i uproszczenie właściwych w zakresie jednostki procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Organy administracji geologicznej	17	Obowiązujące przepisy geologiczne	Uproszczenie procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Organy nadzoru budowlanego i administracji architektoniczno-budowlanej (wojewódzcy inspektorzy nadzoru budowlanego i Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego)	17	Obowiązujące przepisy budowlane	Uproszczenie procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Inne niż wymienione organy administracji publicznej	bd	Obowiązujące przepisy budowlane, ochrony środowiska	Skrócenie i uproszczenie procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.

			Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Sądy administracyjne	wszystkie	ogólne	Priorytetyzacja wybranych kluczowych dla kraju, wskazanych w projekcie ustawy zadań. Priorytetowe traktowanie spraw dot. inwestycji kluczowych skutkować może opóźnieniami w postępowaniach dot. innych inwestycji.
Porty w Świnoujściu, w Gdańsku i w Gdyni	3	-	Intensyfikacja procesów rozwojowych portów. Rozwój funkcjonalny portów. Zwiększenie bezpieczeństwa jednostek obsługiwanych w portach.
Wielkopolski Park Narodowy	1		Inwestycje kluczowe będą przebiegały przez Wielkopolski Park Narodowy. Zawieranie porozumień dot. wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Woliński Park Narodowy	1		Inwestycje kluczowe będą przebiegały przez Woliński Park Narodowy. Zawieranie porozumień dot. wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje publiczne oraz opiniowanie zostały przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404).

Treść projektu została podana do publicznej wiadomości przez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936), w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projektowana ustawa została przekazana przedstawicielom następujących instytucji i organizacji:

- 1) Główny Urząd Nadzoru Budowlanego;
- 2) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- 3) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska;
- 4) Główny Geodeta Kraju;
- 5) Główny Geolog Kraju;
- 6) Generalny Konserwator Zabytków;
- 7) Wojewodowie;
- 8) Marszałkowie województw;
- 9) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 10) Polskie Koleje Państwowe S.A.;
- 11) Polskie Porty Lotnicze S.A.;

- 12) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.;
- 13) Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. o.o.;
- 14) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp. z o.o.;
- 15) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 16) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie;
- 17) Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe;
- 18) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 19) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
- 20) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- 21) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
- 22) Urząd Morski w Gdyni;
- 23) Urząd Morski w Szczecinie;
- 24) Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie;
- 25) Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.;
- 26) Polska Unia Właścicieli Nieruchomości;
- 27) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Właścicieli Nieruchomości;
- 28) Federacja Regionalnych Związków Gmin i Powiatów RP;
- 29) Unia Metropolii Polskich imienia Pawła Adamowicza;
- 30) Związek Miast Polskich;
- 31) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 32) Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych;
- 33) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 34) Instytut Gospodarki Nieruchomościami;
- 35) Państwowa Rada Gospodarki Wodnej;
- 36) Stowarzyszenie Geodetów Polskich;
- 37) Stowarzyszenie Architektów Polskich;
- 38) Krajowa Organizacja Rzeczników Majątkowych;
- 39) Prezes Izby Architektów Rzeczypospolitej Polskiej;
- 40) Prezes Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa;
- 41) Prezes Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 42) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Projekt przedłożono również Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Czas trwania konsultacji publicznych i opiniowania: 7 dni. Celem projektowanej ustawy jest usprawnienie realizacji zadań o szczególnym znaczeniu dla interesu publicznego, zapewniających poprawę bezpieczeństwa obywateli przez przeciwdziałanie skutkom sytuacji kryzysowych oraz realizację przedsięwzięć o strategicznym znaczeniu dla państwa. W związku z powyższym, skrócenie terminów przeprowadzenia konsultacji społecznych i opiniowania z 21 do 7 dni było podyktowane koniecznością niezwłocznego podjęcia działań legislacyjnych, których opóźnienie mogłoby skutkować poważnymi konsekwencjami w sferze bezpieczeństwa oraz porządku publicznego. Z uwagi na istotność przedmiotowych regulacji, wzięto pod uwagę wszystkie uwagi, które wpłynęły po terminie.

W wyniku procesu konsultacji, uzgodnień i opiniowania do projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych swoje propozycje i wnioski zgłosiło duże spektrum podmiotów, a rodzaj zgłoszeń i wniosków był wyjątkowo szeroki, różnorodny obejmując niejednokrotnie wykluczające się między sobą stanowiska. Przedmiotowe regulacje obejmują obszary wymagające pogodzenia wymagań wynikających z ochrony środowiska, w tym zabytków i ludzi, z rozwiązaniami przyspieszającymi i upraszczającymi procedury inwestycyjne, które potęgują trudności z odpowiednim wyważeniem rozwiązań. Powyższe wymuszało dalsze analizy, kolejne uzgodnienia, a także wprowadzenie niezbędnych zmian w zaproponowanych regulacjach.

W efekcie konieczna okazała się aktualizacja wskazanego harmonogramu prac nad ustawą zawarta w pierwotnym wniosku o wprowadzenie do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów prowadzącą do przesunięcia z IV kwartału 2025 roku na II kwartał 2026 roku przedłożenia projektu do rozpatrzenia na Radę Ministrów. Niezbędna okazała się również korekta i doprecyzowanie zapisów w związku z uwzględnieniem zmian dokonanych na wniosek instytucji i podmiotów biorących udział w procesie konsultacji i opiniowania. W szczególności (1) w rozwiązaniach upraszczających ocenę oddziaływania środowisko wskazano na priorytetyzację rozpatrywania wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rezygnując z określenia terminu, (2) doprecyzowano proces uproszczeń w obszarze wycinki drzew i krzewów przez włączenie warunków wynikających z decyzji środowiskowej, (3) określono jednoznaczne i spójne zasady przyłączania do sieci energetycznych obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej czy uregulowano terminy wydawania przez operatora systemu dystrybucyjnego warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, realizacji przyłącza dla inwestycji kluczowych w zakresie Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR) oraz w miejsce zaproponowanych regulacji dotyczących zgłoszeń budowy wprowadzono nowelizacje odpowiednich przepisów ustawy Prawo budowlane oraz ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze.

Wyniki opiniowania i konsultacji publicznych zostały omówione w tabeli uwag z konsultacji, zawierającym zestawienie przedstawionych stanowisk lub opinii i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący. Powyższe spowodowało potrzebę aktualizacji wniosku o wpis do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.													
Z uwagi na specyfikę zagadnienia oraz zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz reprezentatywne organizacje pracodawców.													
Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2026 r. poz. 836), wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez RDS.													
Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.													
6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z 2025 r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania		-											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Skutki finansowe dla budżetu państwa w postaci dodatkowych wydatków mogą powodować przepisy projektu dotyczące możliwości zastosowania szczególnych zasad nabywania nieruchomości, które przewidują zwiększone kwoty odszkodowań niż standardowe. Przepisy projektu ustawy w tym zakresie wzorowane były na przepisach dotyczących szczególnych zasad nabywania nieruchomości zawartych w art. 29b ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747, z późn. zm.). W projekcie ustawy przewidziano możliwość wydania przez Radę Ministrów rozporządzenia w sprawie wskazania gmin lub ich części, na terenie których, w celu przygotowania obszaru inwestycji kluczowej, stosowane będą szczególne zasady nabywania nieruchomości określone w projekcie ustawy. Jeżeli takie rozporządzenie zostanie wydane, to w uzasadnieniu do tego rozporządzenia zostaną wskazane wyliczenia na temat skutków stosowania szczególnych zasad nabywania nieruchomości dla ich adresatów w zależności od zakresu regulacji. Ewentualne dodatkowe wydatki w ww. zakresie będą pokryte w ramach limitów wydatków odpowiednich części budżetowych, bez ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa. Ponadto projektowane zmiany mogą spowodować zmniejszenie liczby pozwoleń wydawanych na podstawie przepisów prawa budowlanego i tym samym mogą skutkować obniżeniem poziomu dochodów gmin z tytułu opłaty skarbowej. Jednakże należy wskazać, że projektowane zmiany będą dotyczyły ograniczonej liczby zadań inwestycyjnych i obejmować będą różne jednostki samorządu terytorialnego. Ewentualny ubytek dochodów JST w wyniku wejścia w życie projektowanej ustawy będzie marginalny dla ogółu dochodów gmin, a w przypadku większości z nich w ogóle nie wystąpi.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0					

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2026 r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wdrożenie czytelnych, skróconych procedur oraz eliminacja zidentyfikowanych barier administracyjnych stanowią bezpośredni impuls rozwojowy dla dużych przedsiębiorstw realizujących inwestycje centralne. Skrócenie czasu oczekiwania na kluczowe decyzje administracyjne (art. 4, art. 13, art. 17 i art. 18) oraz uelastycznienie definicji istotnego odstępstwa od projektu (art. 5) pozwoli wykonawcom na optymalizację harmonogramów prac, ograniczenie ryzyka kar umownych oraz płynne zarządzanie kapitałem obrotowym. Projekt minimalizuje zjawisko przestojów budowlanych wywołanych przewlekłością postępowań odwoławczych.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Uproszczenie procedury oraz wymagań administracyjnych wpłynie pozytywnie na pozycję ekonomiczną sektora MŚP działającego w charakterze wyspecjalizowanych podwykonawców (firmy geodezyjne, geologiczne, projektowe oraz lokalne przedsiębiorstwa związane z tym sektorem). Przyspieszenie weryfikacji prac geodezyjnych do 7 dni (art. 7) oraz natychmiastowa wykonalność decyzji geologicznych (art. 9) radykalnie poprawią płynność finansową mniejszych podmiotów, które bardziej odczuwają ewentualne zatory płatnicze wywołane opóźnieniami urzędowymi.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Zaproponowane rozwiązania, ukierunkowane na priorytetową realizację zadań z zakresu obronności, gospodarki i bezpieczeństwa wodnego przełożą się na podniesienie standardu życia i bezpieczeństwa obywateli. Modernizacja infrastruktury transportowej i lotniczej zredukuje wykluczenie komunikacyjne regionów, poprawiając mobilność rodzin oraz dostępność przestrzeni publicznej dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Skuteczna realizacja inwestycji przeciwpowodziowych (art. 2 pkt 5) usunie bezpośrednie zagrożenie utraty życia i dorobku żywionego przez tysiące gospodarstw domowych w rejonach zagrożonych klęskami żywiołowymi. Modernizacja istniejącej oraz budowa nowej, strategicznej infrastruktury, służącej nie tylko ludności cywilnej, ale również spełniającej warunki do wykorzystania przez Siły Zbrojne RP, zwiększy poczucie bezpieczeństwa wszystkich obywateli w obliczu potencjalnych zagrożeń zewnętrznych bądź klęsk żywiołowych, jak też podniesie zaufanie do instytucji publicznych. Ponadto, usprawnienie procesów inwestycyjnych będzie mieć korzystny wpływ na sytuację finansową firm branży budowlanej, co w dalszej kolejności przełoży się na poprawę sytuacji ekonomicznej gospodarstw domowych.						
Niemierzalne	–	–						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt nie dotyczy zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej. Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy				
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronicznej.		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
Komentarz: Celem wprowadzenia niniejszych przepisów jest stworzenie uproszczonych ram regulacyjnych przygotowania i realizacji wybranych kluczowych dla Rzeczypospolitej Polskiej inwestycji infrastrukturalnych, które skutkować będą priorytetyzacją najistotniejszych inwestycji infrastrukturalnych i możliwością szybszego ich uruchomienia względem wdrożenia dla nich procedur standardowo obowiązujących. Ważnym zamiarem wprowadzenia niniejszych zmian jest zmniejszenie obowiązków proceduralnych dla inwestorów odpowiedzialnych za wykonanie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, uzyskanie efektu dynamizacji procesu przygotowania i realizacji tych zadań, a w konsekwencji szybsze ich oddanie do użytku. Przyczyni się do szybszego zabezpieczenia kraju w obszarze obrony, bezpieczeństwa energetycznego, zabezpieczenia na wypadek katastrof naturalnych i znacząco wpłynie na rozwój gospodarczy. W szczególności można wskazać na regulacje, dzięki którym osiągnie się <u>zmniejszenie liczby dokumentów/ skrócenie czasu na załatwienie sprawy</u> w związku z odstąpieniem w wybranych zadaniach od obowiązku uzyskiwania pozwoleń na budowę na rzecz zgłoszeń, skróceniem terminów związanych z uzyskaniem wybranych decyzji oraz założeniem skrócenia czasu trwania wybranych procesów uzgadniających. <u>Projekt ustawy zakłada zmniejszenie liczby procedur przez rezygnację w wybranych zadaniach z pozwoleń na budowę na rzecz zgłoszeń czy odstąpienia od pozyskiwania niektórych zezwoleń dotyczących przygotowania placu budowy.</u> Projekt nie nakłada nowych obciążeń administracyjnych na przedsiębiorców.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na poziom oraz strukturę zatrudnienia zarówno w ujęciu ogólnokrajowym, jak i na rynkach lokalnych. Przeznaczenie środków finansowych na roboty budowlane oraz zamówienia towarowe wygeneruje istotny impuls popytowy na rynku pracy co może wiązać się z następującymi skutkami: - Wzrost zatrudnienia w sektorach wysokospecjalistycznych (etap przygotowawczy): skrócenie i zintensyfikowanie procedur (m.in. w obszarze geodezji, geologii czy ochrony zabytków) zwiększy zapotrzebowanie na pracę wyspecjalizowanych kadr inżynierskich, rzeczoznawców majątkowych, projektantów oraz podmiotów realizujących operaty i dokumentację środowiskowo-prawną. - Tworzenie nowych miejsc pracy w budownictwie (etap realizacyjny): szybsze uruchomienie dużych projektów infrastrukturalnych wymusi na generalnych wykonawcach zwiększenie zatrudnienia pracowników fizycznych, operatorów maszyn oraz kadry kierowniczej budów. - Aktywizacja zawodowa rynków lokalnych: w regionach bezpośredniej realizacji inwestycji (w szczególności na Pomorzu przy budowie elektrowni jądrowej oraz w rejonie wielkich portów) można przewidywać wzrost zatrudnienia w sektorach komplementarnych, takich jak usługi logistyczne, transportowe, zakwaterowanie oraz gastronomia i catering dla pracowników budowlanych. - Stabilizacja zatrudnienia w krajowym łańcuchu dostaw: skierowanie zamówień na zakupy inwestycyjne do polskich przedsiębiorstw pozwoli na utrzymanie i stabilizację istniejących miejsc pracy w sektorze przemysłu ciężkiego, produkcji materiałów budowlanych oraz konstrukcji stalowych i kolejowych. Regulacja nie wpłynie negatywnie na elastyczność rynku pracy ani nie wygeneruje ryzyka wzrostu bezrobocia w żadnym z analizowanych sektorów.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☒ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Sprawniejsze procedury przygotowania do budowy spowodują szybsze pojawienie się w danym środowisku inwestycji infrastrukturalnej niż w sytuacji zastosowania obowiązujących procedur. Jednak każdorazowo inwestycja jest objęta pełną oceną oddziaływania na środowisko, a wszelkie działania ograniczające jej wpływ na środowisko będą zrealizowane. Tym samym oddziaływanie projektowanych zmian można uznać za pomijalne. Priorytetyzacja wybranych kluczowych dla kraju zadań oraz terminy dla określonych czynności wskazane w projekcie ustawy mogą oddziaływać na prace sądów przez niewielką zmianę organizacji pracy uwzględniającą szybsze i w pierwszej kolejności rozpatrywanie spraw dotyczących ww. wskazanych w projekcie ustawy zadań. Regulacja wywoła impuls prorozwojowy w regionach objętych inwestycjami. Przyspieszenie budowy infrastruktury dostępowej do portów, sieci kolejowych oraz obiektów energetycznych (w tym elektrowni jądrowej) czy zadań gospodarki wodnej trwale podniesie atrakcyjność inwestycyjną regionów, zlikwiduje lokalne bariery wykluczenia transportowego oraz wzmocni odporność przeciwpowodziową Inwestycje przyniosą korzyści na różnych płaszczyznach funkcjonowania zarówno państwa, jak i jego obywateli.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Planuje się przeprowadzenie ewaluacji projektu w terminie 5 lat po wejściu w życie projektowanych przepisów. Wynikiem ewaluacji będzie wskazanie, ile inwestycji i w jakim zakresie skorzystało z wprowadzonych przepisów. Powyższe pozwoli na właściwą ocenę zastosowanych rozwiązań, uwzględniając średni czas prowadzenia procesu inwestycyjnego w zakresie przewidzianym w projekcie.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
1. Zestawienie przyporządkowujące rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy do danego rodzaju inwestycji pn. „Zastosowanie rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy”.

ZASTOSOWANIE ROZWIĄZAŃ ZAPROPONOWANYCH W PROJEKCIE USTAWY							
	rodzaj inwestycji kluczowej					etap inwestycji, którego dotyczą projektowane przepisy (przygotowanie/realizacja)	Wskazanie, której z wybranych inwestycji kluczowych dotyczy zaproponowane rozwiązanie (a więc, jaki zidentyfikowano problem w praktyce, wraz ze wskazaniem dowodów czy informacji, częściowo ujętych w uzasadnieniu, o faktycznych trudnościach) wraz z zaproponowanym rozwiązaniem dla danego rodzaju inwestycji.
	drogowa	kolejowa	morska	przeciwpowodziowa	lotnicza		
skrócenie terminów wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez priorytetyzację postępowań	✓	✓	✓	✓	✓	przygotowanie	Dotyczy wszystkich inwestycji wymienionych w art. 2 projektu ustawy. Proces wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zajmuje pod względem czasu największą część z procedur administracyjnych. Zaproponowane rozwiązanie nadaje priorytet wybranym inwestycjom kluczowym, redukując czas oczekiwania na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ilość oszczędności czasu jest różna i zależna jest indywidualnie od danego zadania.
skrócenie terminów oczekiwania na pozwolenie wodnoprawne i ocenę wodnoprawną poprzez priorytetyzację postępowań	✓	✓	✓	✓	✓	przygotowanie	Dotyczy wszystkich inwestycji wymienionych w art. 2 projektu ustawy. Zaproponowane rozwiązanie nadaje priorytet wybranym inwestycjom kluczowym redukując czas oczekiwania na pozwolenie wodnoprawne i ocenę wodnoprawną. Ilość oszczędności czasu jest różna i zależna jest indywidualnie od danego zadania.
skrócenie terminów wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej	✓	n/d	n/d	n/d	n/d	przygotowanie	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 pkt 1 i art. 2 pkt 4 lit. b projektu ustawy. Mając na uwadze zakres i charakter inwestycji, zidentyfikowano możliwość priorytetowej ścieżki procedowania wybranych kluczowych zadań na etapie decyzji o zezwoleniu na realizację w zakresie inwestycji drogowej. W rezultacie zmiana dotyczy skrócenia terminu dla organu wydającego ww. decyzje.
skrócenie terminów wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego	n/d	n/d	n/d	n/d	✓	przygotowanie	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 pkt 7 projektu ustawy. Zidentyfikowano wydłużone terminy wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego. Mając na uwadze zakres i charakter inwestycji, zidentyfikowano możliwość priorytetowej ścieżki procedowania wybranych kluczowych zadań na etapie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego. W rezultacie zmiana dotyczy skrócenia terminu dla organu wydającego ww. decyzje.
skrócenie terminów wydawania decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych	n/d	n/d	n/d	✓	n/d	przygotowanie	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 pkt 5 projektu ustawy. Zidentyfikowano wydłużone terminy wydania decyzji o

							zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie budowy przeciwpowodziowych. Mając na uwadze zakres i charakter inwestycji, zidentyfikowano możliwość priorytetowej ścieżki procedowania wybranych kluczowych zadań na etapie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie budowy przeciwpowodziowych. W rezultacie zmiana dotyczy skrócenia terminu na wydanie ww. decyzji.
skrócenie terminów postępowań sądowoadministracyjnych	✓	✓	✓	✓	✓	przygotowanie/realizacja	Dotyczy wszystkich inwestycji wymienionych w art. 2 projektu ustawy. Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi nie określa konkretnych terminów na rozpatrywanie skarg. W praktyce: - rozpatrzenie skargi przez sąd administracyjny (WSA) trwa kilka miesięcy do około roku, - rozpatrzenie skargi kasacyjnej przez NSA trwa od kilkunastu miesięcy do nawet kilku lat. Projektowane przepisy określają, że sąd rozpatruje skargę w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt sprawy, natomiast termin rozpatrzenia skargi kasacyjnej wynosi 2 miesiące od dnia jej wniesienia.
zastąpienie w określonych przypadkach obowiązku uzyskania pozwolenia na budowę – procedurą zgłoszenia	n/d	✓	✓	n/d	✓	przygotowanie	Dotyczy inwestycji w zakresie transportu kolejowego oraz inwestycji z zakresu gospodarki morskiej, oraz inwestycji z zakresu transportu lotniczego. Zgłoszenie robót budowlanych wykazuje się krótszymi terminami niż procedura wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. W wyniku analizy rodzaju robót uzyskano zakres prac, który możliwy jest do przesunięcia z grupy zadań objętych pozwoleniem na budowę do grupy zadań objętych zgłoszeniem.
przyspieszenie procedur weryfikacji wyników zgłoszonych prac geodezyjnych	✓	✓	✓	✓	✓	realizacja	Dotyczy wszystkich inwestycji wymienionych w art. 2 projektu ustawy. Projektowana ustawa skraca termin weryfikacji na 7 dni roboczych od otrzymania wyników prac geodezyjnych.
przyspieszenie procedur działalności wojewódzkiego konserwatora zabytków, w zakresie oględzin przedmiotu odkrytego podczas robót budowlanych		✓	✓	✓	✓	realizacja	Dotyczy wszystkich inwestycji wymienionych w art. 2 projektu ustawy. Zidentyfikowano problem wstrzymywania na znaczne okresy prac budowlanych z uwagi na znaleziska w trakcie robót ziemnych, co oprócz wpływu na harmonogram wpływa również na kwestie finansowe realizowanych zadań. Obowiązujące przepisy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami nie określają terminu na wydanie stosownej decyzji przez wojewódzkiego konserwatora zabytków, po tym. jak dokona on oględzin

							odkrytego przedmiotu. Projekt ustawy zakłada, że wojewódzki konserwator zabytków wydaje decyzję w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia dokonania oględzin.
skrócenie procesu procedowania projektu robót geologicznych przez organy administracji geologicznej	✓	✓	✓	✓	✓	przygotowanie	Dotyczy wszystkich inwestycji wymienionych w art. 2 projektu ustawy. Rozwiązanie to eliminuje ryzyko przewlekłości postępowań administracyjnych. Przepis przewiduje skrócenie terminu na dokonanie zgłoszenia zamiaru rozpoczęcia robót geologicznych z 14 do 7 dni. Ponadto wybrane decyzje dot. zatwierdzenia projektu robót geologicznych podlegają natychmiastowemu wykonaniu.
skrócenie terminu opiniowania przez właściwe organy pozwolenia ustalającego lokalizację oraz określającego warunki wykorzystania sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich	n/d	n/d	✓	n/d	n/d	przygotowanie	Dotyczy inwestycji wskazanych w art. 2 pkt 2 projektu ustawy. Zidentyfikowano w odniesieniu do wąskiej grupy inwestycji kluczowych możliwość zredukowania okresu wskazanego na opiniowanie pozwolenia, o którym mowa w niniejszym punkcie z 90 na 45 dni.
zwolnienie z procedury pozwolenia na usunięcie drzew z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13, z późn. zm.)	✓	✓	✓	✓	✓	realizacja	Dotyczy wszystkich inwestycji wymienionych w art. 2 projektu ustawy. Wskazana lista inwestycji kluczowych podlega kwalifikacji zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach analizuje wpływ na siedliska i gatunki oraz obszary chronione, określając wiążące dla inwestora warunki realizacji inwestycji. W niektórych przypadkach możliwa jest również ponowna ocena oddziaływania na środowisko. Z praktyki wynika, że wykonywane analizy są szczegółowe, poprzedzone badaniami terenowymi i dokonywane przez ekspertów z tego obszaru. W odniesieniu do wąskiej grupy zidentyfikowanych projektów kluczowych odstąpiono zatem od dodatkowo realizowanej na dalszym etapie procedury zezwolenia na usunięcie drzew, mając na uwadze, że kwestia ochrony siedlisk i gatunków oraz szerzej cennych obszarów chronionych jest zabezpieczona na etapie dśu.
ustalenie zasad zawierania określonych porozumień między właściwymi zarządcami dróg a Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe	✓	n/d	n/d	n/d	n/d	realizacja	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 pkt 1 i art. 2 pkt 4b projektu ustawy. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych nie określa terminów zawierania porozumień oraz terminów wynikających z takich porozumień. Zgodnie z projektowanymi przepisami przedmiotowe porozumienia mają być zawierane w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez

							PGLLP wystąpienia o zawarcie porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy od dnia zawarcia porozumienia (z uwzględnieniem środowiskowych uwarunkowań w wydanej dla inwestycji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).
ustalenie zasad zawierania określonych porozumień między właściwymi zarządcami dróg, a zarządcami infrastruktury kolejowej.	✓	✓	n/d	n/d	n/d	realizacja	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 pkt 1 i art. 2 pkt 4 lit. b projektu ustawy. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych nie określa terminów zawierania porozumień oraz skutków nie zawarcia takich porozumień. Zgodnie z projektowanymi przepisami przedmiotowe porozumienia mają być zawierane w terminie 21 dni, w przeciwnym wypadku zajęcie odbywa się z uwzględnieniem wskazanych w projekcie warunków.
ustalenie zasad zawierania określonych porozumień między Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe a inwestorami inwestycji z zakresu gospodarki morskiej oraz z zakresu transportu kolejowego oraz Parkiem Narodowym a ww. inwestorami.	n/d	✓	✓	n/d	n/d	realizacja	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 pkt 2, art. 2 pkt 3 i art. 2 pkt 4 lit. c projektu ustawy. Obowiązujące regulacje nie określają terminów zawierania porozumień oraz terminów wynikających z takich porozumień. Zgodnie z projektowanymi przepisami przedmiotowe porozumienia mają być zawierane w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez PGLLP lub PN wystąpienia o zawarcie porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy od dnia zawarcia porozumienia (z uwzględnieniem środowiskowych uwarunkowań w wydanej dla inwestycji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).
ustalenie zasad zawiadamiania o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych	n/d	✓	n/d	n/d	n/d	przygotowanie	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 pkt 3 i art. 2 pkt 4 lit. c projektu ustawy. Usprawnienie proceduralne.
ustalenie zasad nabywania przez inwestorów nieruchomości, w tym ustalania ich wartości	n/d	✓	✓	✓	✓	realizacja	Usprawnienie proceduralne. Zawiera delegację ustawową dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia wskazującego gminy lub ich części, na których terenie stosowane będą szczególne zasady nabywania nieruchomości.
doprecyzowanie informacji składanych w odwołaniach i zażaleniach wobec rozstrzygnięć organu administracji publicznej	✓	✓	✓	✓	✓	przygotowanie	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 projektu ustawy. Usprawnienie pracy organów odwoławczych.
określenie zasady przyłączania do sieci energetycznych obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej o istotnym znaczeniu dla funkcjonowania transportu kolejowego	n/d	✓	n/d	n/d	n/d	przygotowanie	Dotyczy infrastruktury kolejowej w art. 2 ust. 6. projektu ustawy. Zastosowanie sprawdzonych mechanizmów dotyczących obowiązku przyłączenia na podstawie

							regulacji ustawy – Prawo energetyczne. Usprawnienie procedury.
określenie zasad i terminów przyłączania do sieci elektroenergetycznej oraz niektórych procesów związanych z umieszczeniem i obsługą dla Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej	n/d	✓	n/d	n/d	n/d	przygotowanie/realizacja	Dotyczy inwestycji wymienionych w art. 2 pkt 6 projektu ustawy. Zastosowanie mechanizmów usprawniających przyłączenia elektroenergetyczne poprzez wskazanie maksymalnych terminów na warunki oraz realizację przyłącza. Zastosowanie mechanizmów usprawniających obsługę i montaż poprzez uregulowanie zasad dostępu do nieruchomości.

**Raport z konsultacji publicznych
projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji
infrastrukturalnych (UD262)**

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

Projekt ustawy został przekazany do skonsultowania z następującymi partnerami:

1. Prezes Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej;
2. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego;
4. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
5. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska;
6. Główny Geodeta Kraju;
7. Główny Geolog Kraju;
8. Generalny Konserwator Zabytków;
9. Wojewodowie;
10. Marszałkowie województw;
11. Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
12. Prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie;
13. Dyrektor Generalny Lasów Państwowych;
14. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
15. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni;
16. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie;
17. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie;
18. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
19. Polskie Koleje Państwowe S.A.;
20. Polskie Porty Lotnicze S.A.;
21. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.;
22. Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka im. Rodziny Ulmów Sp. o.o.;

23. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp. z o.o.;
24. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
25. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
26. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
27. Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.;
28. Polska Unia Właścicieli Nieruchomości;
29. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Właścicieli Nieruchomości;
30. Federacja Regionalnych Związków Gmin i Powiatów RP;
31. Unia Metropolii Polskich imienia Pawła Adamowicza;
32. Związek Miast Polskich;
33. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
34. Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych;
35. Krajowa Izba Gospodarcza;
36. Instytut Gospodarki Nieruchomościami;
37. Państwowa Rada Gospodarki Wodnej;
38. Stowarzyszenie Geodetów Polskich;
39. Stowarzyszenie Architektów Polskich;
40. Krajowa Organizacja Rzecznawców Majątkowych;
41. Izba Architektów Rzeczypospolitej Polskiej;
42. Polska Izba Inżynierów Budownictwa.

Od dnia 14 lipca 2025 roku na stronach internetowych w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów zamieszczony jest opis istoty rozwiązań planowanych w projekcie ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, w tym proponowanych środków realizacji co została odnotowane w postaci artykułów prasowych wielu portali i organizacji. Od dnia 15 września 2025 roku projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych został zamieszczony na stronach Rządowego Centrum Legislacji, a w terminie 7 dni zbierane były uwagi i wnioski. Szerokie spektrum podmiotów, które zgłosiły swoje propozycje w ramach konsultacji świadczą za ich skutecznością.

Uwagi do projektu przekazali w szczególności Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, Urząd Morski w Szczecinie, Urząd Morski w Gdyni, Państwowa Rady Ochrony Przyrody, Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi, Fundacja Frank Bold, w imieniu mieszkańców Powiatu Kłodzkiego, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, Fundacja WWF Polska, Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A, Fundacja Open Allies, Polska Izba Przemysłu Chemicznego, PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Polskie Elektrownie Jądrowe Sp. z o.o., Port Lotniczy Wrocław S.A., Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach, Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A.,

Związek Miast Polskich, Polska Izba Inżynierów Budownictwa, Port Lotniczy Wrocław S.A., Wojewodowie, GDDKiA, GDOŚ, UOKiK, Główny Urząd Nadzoru Budowlanego, PGW Wody Polskie oraz Główny Geodeta Kraju.

Duża część uwag i wniosków została uwzględniona oraz wyjaśniona. Niektóre spośród dokonanych zgłoszeń nie mogły zostać uwzględnione, a przyczyny zostały wyjaśnione w odniesieniu do każdego ze zgłoszeń. Szczegóły znajdują się w załączonych tabelach.

**Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem
w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.**

Stosownie do art. 5 ustawy z 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2026 r. poz. 936) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

**Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu
z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym**

Projekt ustawy nie wymagał przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Tabela uwag z konsultacji publicznych projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych
(numer w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów – UD262)

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna ustawy/strona uzasadnienia / OSR, której dotyczy uwaga	Treść uwagi	Propozycja ewentualnego zapisu alternatywnego	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko do uwag
1	Państwowa Rada Ochrony Przyrody - Komisja ds. Prawa Ochrony Przyrody	Uwag ogólne (Opinia w sprawie projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych)	Projekt przedmiotowej ustawy w obecnej postaci rażąco narusza prawo europejskie, gwarantujące społeczeństwu dostęp do sprawiedliwości w zakresie ochrony środowiska. Projekt może skutkować nieuwzględnieniem podstawowych standardów ochrony środowiska i przyrody podczas realizacji „inwestycji kluczowych”. Z tych powodów negatywnie opiniujemy przedstawiony projekt. W szczególności: - Art. 8 projektowanej ustawy przewiduje, że „Do skarg na decyzje dotyczące inwestycji kluczowych nie stosuje się art. 61 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 935 i 1685 oraz z 2025 r. poz. 769)”, tj. przepisów o możliwości wstrzymania przez sąd wykonania zaskarżonej decyzji. Jak uzasadnialiśmy już w opinii PROP-KPOP/2025-04 z 3 czerwca 2025 r. w sprawie dostępu społeczeństwa do sprawiedliwości w sprawach środowiska, podstawowym uprawnieniem społeczeństwa, gwarantowanym w szczególności przez art. 9 Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska (dalej jako “Konwencja z Aarhus), art. 11 Dyrektywy EIA 2011/92/UE, oraz art. 47 w świetle art. 37 Karty Praw Podstawowych UE, jest prawo do administracyjnej i sądowej kontroli wszelkich rozstrzygnięć dotyczących środowiska. Prawo to jest naruszone, gdy inwestycja może być rozpoczęta – wywierając oddziaływanie na środowisko – zanim kontrola taka zostanie dokonana. Pozbawienie sądu administracyjnego skutecznego wstrzymania wykonania decyzji warunkującej realizację przedsięwzięcia potencjalnie znacząco oddziałującego na środowisko, w sposób rażący i oczywisty narusza więc art. 9 Konwencji z Aarhus, art. 11 Dyrektywy EIA, oraz art. 47 w świetle art. 37 Karty Praw Podstawowych UE (<i>Niezgodność ta dotyczy także obowiązującego obecnie art. 86f ust. 8 ustawy o ocenach oddziaływania na środowisko, który stanowi że wstrzymanie wykonania decyzji środowiskowej nie wstrzymuje wykonania następczych zezwoleń na realizację inwestycji. Zagadnienie to, w wyniku konsultacji z Komisją Europejską, jest obecnie przedmiotem prac nad projektem ustawy naprawczej, przygotowywanym w GDOŚ. W tym kontekście, przedstawienie przez Ministerstwo Infrastruktury przedmiotowego projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, może podważyć starania Polski o uniknięcie wszczęcia postępowania przeciwnaruszeniowego).</i> Wbrew deklaracji projektodawcy, oceniamy że przedstawiony projekt ustawy nie jest więc zgodny z prawem Unii Europejskiej ani z ratyfikowaną przez Polskę i Unię Europejską konwencją międzynarodową. Proponowana ustawa pozbawi realnego prawa do sądu wiele Polek i Polaków, których nieruchomości znajdują się w kolizji z “kluczowymi inwestycjami infrastrukturalnymi”, a także organizacje pozarządowe działające na rzecz środowiska. - Na liście „inwestycji kluczowych”, które miałyby być objęte nową ustawą, znalazł się m.in. „program redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej”. Państwowa Rada Ochrony Przyrody zajmowała się już zagadnieniem usuwania skutków powodzi i ograniczania przyszłego ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej, przedstawiając w tej sprawie opinię PROP-KOE/2025-3 23 maja 2025 r.). Oceniliśmy, że koncepcja redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej nie może być sprowadzona do pakietu działań inwestycyjnych, a wymaga głębokich uzupełnień o komponent zmian zagospodarowania przestrzennego oraz o komponent analiz środowiskowych. Powstałe dotychczas opracowanie pod nazwą „Program redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej” nie jest koncepcją dojrzałą do realizacji. W ogóle nie zostało dotąd przeanalizowane jego oddziaływanie na środowisko. Zdecydowanie przedwczesne byłoby nie tylko kwalifikowanie go jako „inwestycji kluczowej”, ale nawet podejmowanie decyzji, że ten pakiet inwestycji powinien być realizowany. Podobne wątpliwości i zastrzeżenia budzi “ochrona przeciwpowodziowa doliny rzeki Wisły na odcinku Kraków - Zawichost”. Przedsięwzięcie to będzie potencjalnie znacząco oddziaływać na obszary chronione oraz jednolite części wód i będzie wymagać wysiedleń i wywłaszczeń na dużą skalę. Prognozowane obniżenie fali powodziowej w Sandomierzu o 30 cm sprawia, że trudno uznać to zadanie za inwestycję kluczową. - Wśród proponowanych „inwestycji kluczowych” znajdują się inwestycje, których oddziaływanie na środowisko będzie wieloczynnikowe, rozległe przestrzennie i złożone, a tym samym trudne do analizy – w tym linie kolejowe biegnące przez całą Polskę, niedookreślone jeszcze lokalizacyjnie inwestycje drogowe i kolejowe, wielopunktowe inwestycje przeciwpowodziowe na rozległej sieci rzecznej lub na długich odcinkach rzek. Sama analiza dokumentacji środowiskowej dla tak złożonych przedsięwzięć musi być czasochłonna, a jej ocena będzie ponadprzeciętnie złożona i skomplikowana. W tej sytuacji prawidłowa merytorycznie analiza może nie być możliwa w ciągu 45 dni. Dostrzegamy problem przewlekłości postępowań środowiskowych w Polsce, ale uważamy, że jego podstawową przyczyną jest niska jakość przygotowanych dokumentacji, w szczególności raportów o oddziaływaniu na środowisko. Wąskim gardłem są też obiektywne braki kadrowe w organach ochrony środowiska. Rozwiązaniem tego problemu jest likwidacja tych braków, a nie nakładanie „kar” na organy. Zwracamy uwagę, że zgodnie z zasadą przezorności, jeżeli organ ochrony środowiska nie uzyska pewności, że oddziaływanie inwestycji na obszary Natura 2000 nie będzie znaczące, to musi odmówić zgody na realizację inwestycji, zatem starannie i prawidłowo przeprowadzone postępowanie środowiskowe jest niezbędne dla wydania odpowiedzialnej decyzji.			UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Ministerstwo Infrastruktury z dużą uwagą przeanalizowało zgłoszenie otrzymane z Komisji ds. Prawa Ochrony Przyrody Państwowej Rady Ochrony Przyrody. W związku z przekazanym stanowiskiem wyłączone zostały przepisy dotyczące przyznania mocą ustawy natychmiastowej wykonalności decyzjom lokalizacyjnym i pozwoleniom wodnoprawnym, a także pozostałe zapisy, które mogłyby wpłynąć na pozbawienie skuteczności kontroli sądowej. W konsultacji z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska stosowane zapisy zostały usunięte (w tym art.8 ust. 1) lub preredagowane. Mając na uwadze przekazane dane oraz stanowisko Komisji ds. Prawa Ochrony Przyrody podjęte zostały pogłębione analizy w obszarze zgłoszonych w projekcie ustawy inwestycji przeciwpowodziowych. W konsekwencji dokonano zmian na liście projektów zidentyfikowanych. W zaproponowanym przepisie art. 2 pkt 5 lit. a-c, jako kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe w rozumieniu przedmiotowego projektu ustawy zostały zidentyfikowane następujące zadania inwestycyjne: a) Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. Miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Rygllice, powiat tarnowski, b) Budowa zbiornika Międzyrzecze, gm. Jasienica, c) Odbudowa suchego zbiornika retencyjnego Stronie Śląskie. Powyższe inwestycje wpisują się w cele projektowanej ustawy, znajdują się już w planach PGW Wody Polskie, ich uwzględnienie w projekcie przedmiotowej ustawy jest niezbędne dla zapewnienia ich sprawnej realizacji i zwiększenia ochrony przed powodzią w południowej Polsce. Ponadto podniesiona kwestia związana z wskazanym terminem wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach została również uwzględniona. W procesie uzgodnień między właściwymi resortami zidentyfikowano rozwiązanie, które uwzględnia zgłoszenie dokonane przez Komisję ds. Prawa Ochrony Przyrody i w konsekwencji następuje odstąpienie od wskazanego w projekcie ustawy terminu jak i kar. Wprowadzono nowy przepis, w którym wnioskowi o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji kluczowych został nadany priorytet ich rozpatrywania tj. poza kolejnością wpływu do właściwego organu. Pismo Komisji ds. Prawa Ochrony Przyrody podejmuje również temat wyłączenia co do art. 83 i 84 ustawy o ochronie przyrody w stosunku do inwestycji kluczowych wskazując na zagrożenie dla zadrzewień oraz pozbawienie gmin instrumentu ich ochrony i odtwarzania. W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko

			4. Nie widzimy uzasadnienia dla wyłączenia stosowania art. 83 i 84 ustawy o ochronie przyrody w stosunku do inwestycji kluczowych (art. 14 opiniowanego projektu ustawy) i dostrzegamy w proponowanych przepisach kolejne zagrożenie dla zadrzewień oraz pozbawienie gmin instrumentu ich ochrony i odtwarzania. Co do zasady, uważamy że celem dobrej legislacji środowiskowej powinno być jednolite, jasne i czytelne prawo środowiskowe, zgodne z prawem UE i zobowiązaniami międzynarodowymi Polski, gwarantujące skuteczną ochronę środowiska w procesie inwestycyjnym i sprawność postępowań administracyjnych - nie zaś "specustawy", wprowadzające szczególne zasady dla wybranych inwestycji. Z zaniepokojeniem obserwujemy więc odwrotną tendencję przedstawianych propozycji legislacyjnych.			wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną. Ponadto zadania te będą podlegać kwalifikacji, ocenie właściwego organu na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w niektórych przypadkach niewykluczona jest również ponowna ocena oddziaływania na środowisko. Jak również dostrzeżono w pkt 3 pisma Komisji ds. Prawa Ochrony Przyrody wśród proponowanych inwestycji kluczowych są zadanie złożone będące przedmiotem szczegółowych analiz na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w wyniku czego organ określa wiążące dla inwestora środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia w tym obejmujące zagadnienia ochrony zadrzewień, które z pewnością są priorytetem w każdym postępowaniu.
2	Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot	Uwaga ogólna	Z uzasadnienia Projektu nie wynika jakimi kryteriami kierował się Minister Infrastruktury tworząc katalog inwestycji kluczowych o których mowa w art. 2 Projektu. Katalog ten obejmuje dowolnie wybrane przedsięwzięcia z sektora transportu, gospodarki morskiej oraz wodnej - nie zostało wyjaśnione na podstawie jakich danych i analiz określony został właśnie taki, a nie inny katalog inwestycji kluczowych. Nie uzasadniono także właściwie na jakiej podstawie Minister uznał, że istnieje „pilna potrzeba przyspieszenia procesu przygotowania oraz realizacji kluczowych inwestycji infrastrukturalnych” – argumentacja w tym zakresie ogranicza się do kilku ogólnikowych stwierdzeń, które w najmniejszym stopniu nie uzasadniają daleko idących zmian prawnych zaproponowanych w Projekcie.			UWAGA WYJAŚNIONA W OSR wskazano, że kluczowe inwestycje powinny spełniać co najmniej jedno z kryteriów wymienionych w cz. 1 OSR tj. wносить znaczący wkład w: obronność, lub/i bezpieczeństwo, lub/i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. Zoptymalizowanie wybranych procedur i priorytetyzację postępowań wskazano dla wąskiej grupy zadań istotnych dla gospodarki oraz niezbędnych z uwagi na postawione w sferze infrastruktury transportowej cele służące bezpieczeństwu i obronie, a także zgłoszone do pilnej realizacji cele przeciwpowodziowe.
3	Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot	Uwaga ogólna	Całkowicie niezrozumiałe jest przeprowadzenie jedynie siedmiodniowych konsultacji publicznych projektu obejmującego tak szeroki zakres regulacji – znacząco utrudnia to uczestnikom rzetelną analizę Projektu i świadczy o lekceważeniu szeroko rozumianej strony społecznej. Narusza to także Siedem Zasad Konsultacji, w szczególności w zakresie dobrej wiary oraz poszanowania interesu ogólnego. Podobnie rzecz się ma odnośnie listy podmiotów do których skierowane zostało pismo informujące o konsultacjach społecznych – obejmuje ona jedynie bezpośrednich interesariuszy, organizacje zrzeszające jednostki samorządu terytorialnego oraz organizacje biznesowe, samorządy zawodowe i tylko jeden podmiot reprezentujący organizacje pozarządowe. W opinii Stowarzyszenia, postępowanie to stoi w sprzeczności z zasadą państwa prawa oraz zasadą udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji w zakresie ochrony środowiska. Projekt ustawy ingerujący w tak dużym stopniu w zasady prowadzenia procesu inwestycyjnego powinien być konsultowany co najmniej 21 dni, tak by każdy zainteresowany podmiot miał czas zapoznać się z jego treścią, poddać ją analizie i przedstawić swoje uwagi.			UWAGA WYJAŚNIONA Od 14 lipca 2025 roku na stronach internetowych w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów zamieszczony jest opis istoty rozwiązań planowanych w projekcie ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, w tym proponowanych środków realizacji co została odnotowane w postaci artykułów prasowych wielu portali i organizacji. Zaś od 15 września 2025 roku projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych został zamieszczony na stronach Rządowego Centrum Legislacji, a w terminie 7 dni zbierane zostały uwagi i wnioski. Znaczaca ilość wniosków jak również wyjątkowo szerokie spektrum podmiotów, które zgłosiły swoje propozycje w ramach konsultacji świadczą za ich skutecznością. Dodatkowo wszelkie uwagi, które wpłynęły do Ministerstwa Infrastruktury z włączeniem tych po wskazanych terminach są szczegółowo analizowane, a jak można stwierdzić po analizie przedmiotowej tabeli w znacznej części również uwzględniane w procesie.

4	Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot	Uwaga ogólna	W ocenie Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot wejście w życie ustawy w obecnym kształcie skutkowałoby nieodwracalnymi szkodami środowiskowymi i ekonomicznymi w związku z czym należy odstąpić od dalszego procedowania Projektu.			UWAGA WYJAŚNIONA Projekt ustawy zakłada zmiany w obszarach, które generują obciążenia dla procesu inwestycyjnego z uwagi na nadmierne procedury, nieuzasadnione wydłużone terminy, nadmierną biurokrację czy powielające się w części analizy. Inwestorzy z poszczególnych gałęzi transportu zidentyfikowali problemowe obszary, które zostały wskazane i zebrane w projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych celem poddania ich uzgodnieniom w środowisku branżowym jak również konsultacjom aby w konsekwencji wypracować możliwe optymalne rozwiązania i uzyskać priorytetyzację wybranych i wskazanych w projekcie ustawy najpilniejszych zadań. Nie jest celem ustawodawcy wprowadzanie zmian skutkujących szkodami środowiskowymi czy ekonomicznymi. Projekt ustawy w wielu obszarach uzyskał nowe zapisy, część propozycji usunięto, wiele zmodyfikowano co jest efektem znaczącego wpływu procesu konsultacji i licznych dyskusji nad jego docelowym kształtem.
	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi Fundacja Frank Bold		Projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (numer z wykazu prac legislacyjnych: UD262) proponuje wprowadzenie niezwykle daleko idących zmian do procesu inwestycyjnego dla szeregu przedsięwzięć, które mogą przyczynić się do spowodowania nieodwracalnych konsekwencji środowiskowych i ekonomicznych. Projekt stanowi kolejną odsłonę patologii legislacyjnej, polegającej na tworzeniu specustaw dla indywidualnych przedsięwzięć, kierowaniu się partykularyzmem i tworzeniu przepisów, których głównym celem jest obejście regulacji prawnych, mających gwarantować ochronę środowiska, poszanowanie praw człowieka i uwzględnienie głosu społeczeństwa w istotnych dla niego postępowaniach. W projekcie ustawy nie wskazano jasnych kryteriów utworzenia objętego nim katalogu inwestycji. Wręcz przeciwnie – katalog ten, z uwagi na swój bardzo szeroki zakres i obejmowanie inwestycji o bardzo różnym charakterze sprawia wrażenie opracowanego w sposób dowolny. Obecny kształt projektu rodzi poważne wątpliwości co do jego zgodności z regulacjami międzynarodowymi i prawem unijnym, zwłaszcza w obszarze prawa ochrony środowiska, co może doprowadzić – w sytuacji jakie przyjęcia jako ustawy – do otwarcia przez Komisję Europejską przeciwko Polsce kolejnego postępowania naruszeniowego.			UWAGA WYJAŚNIONA W OSR wskazano, że kluczowe inwestycje powinny spełniać co najmniej jedno z kryteriów wymienionych w cz. 1 OSR tj. wносить znaczący wkład w: obronność, lub/i bezpieczeństwo, lub/i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. Zoptymalizowanie wybranych procedur i priorytetyzację postępowań wskazano dla wąskiej grupy zadań istotnych dla gospodarki oraz niezbędnych z uwagi na postawione w sferze infrastruktury transportowej cele służące bezpieczeństwu i obronie, a także zgłoszone do pilnej realizacji cele przeciwpowodziowe.
5		Uwaga ogólna	Negatywnie należy odnieść się również do pośpiechu towarzyszącemu przeprowadzanym konsultacjom publicznym, który uniemożliwia potencjalnym uczestnikom konsultacji odpowiednią analizę projektu ustawy i obniża jakość całego procesu legislacyjnego. Zawarte w Regulaminie pracy Rady Ministrów i w wytycznych dotyczących przeprowadzania konsultacji społecznych terminy przy niniejszym projekcie ustawy nie zostały dotrzymane. Należy zwrócić uwagę przede wszystkim na			UWAGA WYJAŚNIONA Od 14 lipca 2025 roku na stronach internetowych w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów zamieszczony jest opis istoty rozwiązań planowanych w projekcie ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, w tym proponowanych środków realizacji co została odnotowane w postaci artykułów prasowych wielu portali i organizacji. Zaś od 15 września 2025 roku projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji

6	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi	zalecenie stosowania 7 dniowego terminu podjęcia działań informacyjnych przed rozpoczęciem samego etapu zasięgania opinii, bądź w przypadku gdy informowanie o konsultacjach zaczyna się równolegle z samym zgłaszaniem opinii o ich szczególnej intensywności, a także na termin wyznaczony w par. 40 ust. 3 Regulaminu, tj. nie krótszy niż 14 (a zalecany 21) dniowy termin przeprowadzania konsultacji publicznych, który w wypadku przedmiotowego projektu wynosił 7 dni, w tym zaledwie 5 dni roboczych. Naruszono również “Siedem Zasad Konsultacji”, w szczególności w zakresie dobrej wiary, poprzez niedanie zainteresowanym obywatelom odpowiedniego czasu na zebranie argumentów oraz przewidywalności, gdyż “nie można nazwać konsultacjami zbierania opinii w czasie krótszym niż 7 dni”. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy projekt ustawy zawiera przepisy obejmujące swą tematyką zagadnienia, znajdujące się do tej pory w wielu aktach prawnych, a dotyczące m.in. postępowania administracyjnego, prawa budowlanego, postępowania sądowo-administracyjnego oraz szeroko rozumianego prawa ochrony środowiska. Za nieprzekonującą należy także uznać lakoniczną argumentację zawartą w piśmie informującym o przekazaniu projektu ustawy do konsultacji, gdzie jako przyczynę skrócenia przebiegu konsultacji publicznych podaje się konieczność „niezwłocznego podjęcia działań legislacyjnych, których opóźnienie mogłoby skutkować poważnymi konsekwencjami w sferze bezpieczeństwa oraz porządku publicznego”. Należy bowiem podkreślić, że skrócenie terminu może się odbyć jedynie po podaniu szczegółowego uzasadnienia, którego w tym piśmie brak. Okolicznością uzasadniającą takie skrócenie mogłyby być choćby obowiązki związane z umowami międzynarodowymi czy implementacją prawa UE, których jednak omawiany projekt nie wypełnia, a nawet potencjalnie może stać z nimi w sprzeczności. Lista podmiotów, do których skierowane zostało pismo informujące o konsultacjach publicznych obejmuje niemal wyłącznie bezpośrednich interesariuszy (m. in. PKP PLK S.A., PKP S.A., Polskie Porty Lotnicze S.A., spółki-operatorów wskazanych w ustawie portów lotniczych itd.), organizacje zrzeszające jednostki samorządu terytorialnego oraz organizacje biznesowe i samorządy zawodowe. Na liście nie znalazła się ani jedna organizacja ekologiczna i tylko jeden podmiot reprezentujący organizacje społeczne. Okoliczność ta dodatkowo negatywnie wpływa na jakość procesu legislacyjnego i prowadzi do powstania wątpliwości co do fasadowego charakteru konsultacji. Takie prowadzenie procesu legislacyjnego nie tylko nie realizuje zasady państwa prawa oraz udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji w zakresie ochrony środowiska, ale jednocześnie stanowi powrót do standardów legislacyjnych znanych z lat 2015-2023. Projekt ustawy tak głęboko ingerujący w zasady prowadzenia procesu inwestycyjnego powinien być konsultowany co najmniej 21 dni, tak żeby każdy zainteresowany podmiot – a nie tylko wąska grupa interesariuszy wybrana przez Ministra – miał czas zapoznać się z jego treścią, poddać ją analizie i przedstawić swoje uwagi. W związku z tym apelujemy o wyznaczenie nowego, 21 dniowego terminu konsultacji, i przekazania informacji o nich również do szerokiego katalogu organizacji społecznych i ekologicznych, których działalności ten projekt dotyczy.			infrastrukturalnych został zamieszczony na stronach Rządowego Centrum Legislacji, a w terminie 7 dni zbierane zostały uwagi i wnioski. Znaczaca ilość wniosków jak również wyjątkowo szerokie spektrum podmiotów, które zgłosiły swoje porpozycje w ramach konsultacji świadczą za ich skutecznością. Dodatkowo wszelkie uwagi, które wpłynęły do Ministerstwa Infrastruktury z włączeniem tych po wskazanych terminach są szczegółowo analizowane, a jak można stwierdzić po analizie przedmiotowej tabeli w znacznej części również uwzględniane w procesie. Ponadto proces legislacyjny projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych jest prowadzony zgodnie z obecnie obowiązującym Regulaminem pracy Rady Ministrów, ustanowionym uchwałą nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r.
7	Fundacja Frank Bold				
8	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi				
9	Fundacja Frank Bold				
10	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi Fundacja Frank Bold Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi Fundacja Frank Bold Fundacji Frank Bold				
11	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi Fundacja Frank Bold				

12	Elżbieta Wierzchowska w imieniu mieszkańców w Powiecie Kłodzkim		Petycja przeciw: 1) planom budowy w gminach Powiatu Kłodzkiego budowli hydrotechnicznych spełniających kryteria „wielkiej zapory” według ICOLD 2) umieszczaniu tzw. „Programu dla Nysy Kłodzkiej” na liście inwestycji strategicznych ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (numer z wykazu prac legislacyjnych: UD262). Projekt ustawy tak głęboko ingerujący w zasady prowadzenia procesu inwestycyjnego powinien być konsultowany co najmniej 21 dni, tak żeby każdy zainteresowany podmiot – a nie tylko wąska grupa interesariuszy wybrana przez Ministra – miał czas zapoznać się z jego treścią, poddać ją analizie i przedstawić swoje uwagi. W związku z tym apelujemy o wyznaczenie nowego, 21 dniowego terminu konsultacji, i przekazania informacji o nich również do szerokiego katalogu organizacji społecznych i ekologicznych, których działalności ten projekt dotyczy.			UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Kryteria „wielkiej zapory” ICOLD nie są zaimplementowane do polskich przepisów Prawa budowlanego ani Prawa wodnego, nie jest zatem zasadne włączenie bądź wyłączenie obiektów hydrotechnicznych z katalogu inwestycji objętych projektem ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych z uwzględnieniem tej klasyfikacji. Po przeprowadzeniu pogłębionych analiz, jak również w wyniku rozpatrzenia uwag zgłaszanych w ramach uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych Ministerstwo Infrastruktury wprowadziło zmiany w art. 2 pkt 5 lit. a-c projektu ustawy. Wymienione w tym przepisie kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe zostały doprecyzowane. Program redukcji ryzyka powodziowego wlewni Nysy Kłodzkiej zawiera w sobie szeroki katalog działań przeciwpowodziowych, z których nie wszystkie mają charakter techniczny, a realizacja części z nich jest uzasadniona i możliwa w ramach już obowiązujących przepisów prawa. W wyniku zmian w zaproponowanym przepisie art. 2 pkt 5 lit. a-c, jako kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe w rozumieniu przedmiotowego projektu ustawy zostały zidentyfikowane następujące zadania inwestycyjne: a) Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. Miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice, powiat tarnowski, b) Budowa zbiornika Międzyrzecze, gm. Jasienica, c) Odbudowa suchego zbiornika retencyjnego Stronie Śląskie. Projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych został zamieszczony na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Zatem był on ogólnodostępny i każdy zainteresowany miał możliwość się zapoznania z nim oraz zgłoszenia uwag. Należy podkreślić, że wszelkie uwagi zgłoszone w procesie konsultacji zostały szczegółowo przeanalizowane i rozważone, nawet te które wpłynęły do resortu po terminie wyznaczonym przez Ministra Infrastruktury.
13	Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków	Uwagi ogólne	1. Konsultacje społeczne Największe zastrzeżenia budzi sposób prowadzenia konsultacji: • wyznaczono zaledwie 7 dni (w tym 5 roboczych), co stoi w sprzeczności z Regulaminem Rady Ministrów (min. 14 dni, rekomendacja – 21 dni), • pominięto organizacje ekologiczne i większość organizacji społecznych – na liście dominują podmioty gospodarcze i samorządowe, • brak przejrzystego uzasadnienia dla skrócenia terminu. Tak przeprowadzone konsultacje nie spełniają podstawowych zasad rzetelności i udziału społeczeństwa w procesie legislacyjnym. 2. Katalog inwestycji Art. 2 projektu zawiera zestawienie inwestycji o bardzo różnym charakterze (drogi, lotniska, zbiorniki wodne, elektrownia jądrowa), bez jasnych kryteriów wyboru. Taki			UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Przepis art., 8 ust. 1 został wykreślony z projektu ustawy. Przepis art. 7 został wykreślony z projektu ustawy. W aspekcie konsultacji uprzejmie wyjaśniamy, iż od 14 lipca 2025 roku na stronach internetowych w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów zamieszczony jest opis istoty rozwiązań planowanych w projekcie ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, w tym proponowanych środków realizacji co została odnotowane w postaci artykułów prasowych wielu portali i organizacji. Zaś od 15 września 2025 roku projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych został zamieszczony na stronach

			arbitralny dobór budzi wątpliwości co do racjonalności i zgodności z prawem UE. 3. Najpoważniejsze przepisy budzące sprzeciw • Art. 6 – dopuszczenie realizacji inwestycji niezgodnie z pozwoleniem na budowę i decyzją środowiskową czyni je w praktyce bezskutecznymi. • Art. 8 ust. 1 – odebranie sądom prawa do wstrzymania wykonania decyzji administracyjnych eliminuje podstawowy mechanizm ochrony ludzi i środowiska. • Zwolnienie z obowiązku uzyskiwania zezwoleń na wycinkę drzew i opłat z tym związanych tworzy bardzo niebezpieczny precedens. 4. Nasze stanowisko Projekt w obecnym kształcie grozi poważnymi konsekwencjami środowiskowymi i prawnymi, może też prowadzić do wszczęcia przez Komisję Europejską postępowania naruszeniowego wobec Polski. Dlatego apelujemy o: • przeprowadzenie ponownych, rzetelnych konsultacji, trwających co najmniej 21 dni, • skierowanie projektu także do organizacji społecznych i ekologicznych, • rezygnację z zapisów ograniczających rolę sądów i ochronę środowiska.			Rządowego Centrum Legislacji, a w terminie 7 dni zbierane zostały uwagi i wnioski. Znaczaca ilość wniosków jak również wyjątkowo szerokie spektrum podmiotów, które zgłosiły swoje porpozycje w ramach konsultacji świadczą za ich skutecznością. Dodatkowo wszelkie uwagi, które wpłynęły do Ministerstwa Infrastruktury z włączeniem tych po wskazanych terminach są szczegółowo analizowane, a jak można stwierdzić po analizie przedmiotowej tabeli w znacznej części również uwzględniane w procesie. Ponadto proces legislacyjny projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych jest prowadzony zgodnie z obecnie obowiązującym Regulaminem pracy Rady Ministrów, ustanowionym uchwałą nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. W kontekście omawianych zagadnień dotyczących ochrony zadrzewień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną. Ponadto zadania te będą podlegać kwalifikacji, ocenie właściwego organu na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w niektórych przypadkach niewykluczona jest również ponowna ocena oddziaływania na środowisko. Jak również dostrzeżono w pkt 3 pisma Komisji ds. Prawa Ochrony Przyrody wśród proponowanych inwestycji kluczowych są zadanie złożone będące przedmiotem szczegółowych analiz na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w wyniku czego organ określa wiążące dla inwestora środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia w tym obejmujące zagadnienia ochrony zadrzewień, które z pewnością są priorytetem w każdym postępowaniu.
14	Fundacja WWF Polska	Uwaga ogólna	Konsultacje projektu ustawy Projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych został przekazany do konsultacji publicznych z możliwością składania uwag jedynie przez 7 dni. Co do zasady, wynikającej z uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. 2013 poz. 979 z późn. zm.), par. 40, konsultacje projektu ustawy powinny trwać przynajmniej 21 dni, a skrócenie tego czasu wymaga szczegółowego uzasadnienia. Trzykrotne skrócenie terminu nie zostało szczegóło uzasadnione, bo trudno nazwać tak jeden akapit umieszczony w ocenie skutków regulacji: „Celem projektowanej ustawy jest usprawnienie realizacji zadań o szczególnym znaczeniu dla interesu publicznego, zapewniających poprawę bezpieczeństwa obywateli poprzez przeciwdziałanie skutkom sytuacji kryzysowych oraz realizację przedsięwzięć o strategicznym znaczeniu dla państwa. W związku z powyższym, skrócenie terminów przeprowadzenia konsultacji społecznych i opiniowania z 21 do 7 dni podyktowane jest koniecznością niezwłocznego podjęcia działań legislacyjnych, których opóźnienie mogłoby skutkować poważnymi konsekwencjami w sferze bezpieczeństwa oraz porządku publicznego.”			UWAGA WYJAŚNIONA Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnia, iż rolą projektowanych przepisów jest optymalizacja oraz priorytetyzacja procedur przygotowania i realizacji inwestycji dla wąskiej grupy zadań wymienionych w projekcie. Nie zgadzamy się z stanowiskiem WWF Polska przedstawionym w przedmiotowej części wystąpienia. Wskazanie zadań dokonane zostało przez ekspertów z poszczególnych branż, a kryteria i cele wiodące w wyborze zostały zaprezentowane w uzasadnieniu do projektu ustawy. Podejmowany wysiłek mający zredukować czas na przygotowanie wybranych zadań wynika z postawionych w sferze infrastruktury transportowej celów służących bezpieczeństwu i obronie. Powody szybkiej realizacji wskazanych celów są powszechnie znane. Od 14 lipca 2025 roku na stronach internetowych w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów zamieszczony jest opis istoty rozwiązań planowanych w projekcie ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, w tym proponowanych środków realizacji co została odnotowane w postaci artykułów prasowych wielu portali i organizacji. Zaś od 15 września 2025 roku projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych został zamieszczony na stronach

			Autorzy projektu ustawy całkowicie pominęli wymogi wynikające przepisów prawa międzynarodowego. Ustawa w znacznej mierze proponuje szereg wyłączeń dotyczących przepisów z zakresu ocen oddziaływania na środowisko oraz ochrony przyrody. Zgodnie z art. 8 Konwencji sporządzonej w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r. o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska: Każda ze Stron będzie starać się promować rzeczywisty udział społeczeństwa, na odpowiednim etapie i gdy wszystkie warianty są jeszcze możliwe, w przygotowywaniu przez władze publiczne przepisów wykonawczych i innych powszechnie obowiązujących aktów normatywnych, które mogą mieć znaczące oddziaływanie na środowisko. W tym celu podjęte być powinny następujące kroki: (a) ramy czasowe umożliwiające rzeczywiste uczestnictwo powinny być ustalone, (b) projekty aktów powinny być opublikowane lub w inny sposób dostępne publicznie, oraz (c) społeczeństwo powinno mieć możliwość zgłaszania uwag, bezpośrednio lub poprzez reprezentatywne ciała opiniodawcze. Rezultaty udziału społeczeństwa brane będą pod uwagę tak dalece, jak to jest możliwe. Tym samym, radykalne skrócenie okresu konsultacji publicznych projektu ustawy jest naruszeniem przepisów Konwencji z Aarhus, której Polska i Unia Europejska są sygnatariuszami. Ponadto, projekt ustawy został wysłany tylko wybranym przedstawicielom różnych grup interesów, jednak głównie do inwestorów inwestycji kluczowych w rozumieniu ustawy. Zabrakło na tej liście jakiegokolwiek organizacji ekologicznej, czy choćby Państwowej Rady Ochrony Przyrody. Ustawa tak mocno ingerująca w prawa stron postępowania i ogólnie społeczności zainteresowanej, a której przedmiotowe „kluczowe inwestycje” będą miały tak znaczący negatywny wpływ na środowisko powinna być konsultowana maksymalnie szeroko i z zachowaniem odpowiednich terminów.			Rządowego Centrum Legislacji, a w terminie 7 dni zbierane zostały uwagi i wnioski. Znaczaca ilość wniosków jak również wyjątkowo szerokie spektrum podmiotów, które zgłosiły swoje porpozyccje w ramach konsultacji świadczą za ich skutecznością. Dodatkowo wszelkie uwagi, które wpłynęły do Ministerstwa Infrastruktury z włączeniem tych po wskazanych terminach są szczegółowo analizowane, a jak można stwierdzić po analizie przedmiotowej tabeli w znacznej części również uwzględniane w procesie. Ponadto proces legislacyjny projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych jest prowadzony zgodnie z obecnie obowiązującym Regulaminem pracy Rady Ministrów, ustanowionym uchwałą nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r.
15	Fundacja WWF Polska	Uwaga ogólna	Oddziaływnia inwestycji kluczowych Projekt ustawy przewiduje w par. 2 listę „kluczowych inwestycji” na której znajduje się szereg przedsięwzięć w różnym stopniu zaawansowania i o różnych celach realizacji. Tylko część dotyczy obronności kraju i tylko część odnosi się do przebudowy istniejącej infrastruktury z możliwymi ograniczonymi skutkami oddziaływań na społeczeństwo i środowisko przyrodnicze. Część inwestycji, to jednak przedsięwzięcia bardzo silnie ingerujące w lokalne społeczności oraz wykazujące bardzo istotne negatywne oddziaływania na środowisko, w tym obszary Natura 2000, cele Ramowej Dyrektywy Wodnej (2000/60/WE) i założenia i cele rozporządzenia (UE) 2024/1991 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 czerwca 2024 r. w sprawie odbudowy zasobów przyrodniczych i zmiany rozporządzenia (UE) 2022/869. Same inwestycje ujęte w par. 2 pkt 5 projektu ustawy: inwestycje przeciwpowodziowe: a) zbiornik wodny Kamieniec Ząbkowicki na rzece Nysie Kłodzkiej, b) program redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej, c) ochrona przeciwpowodziowa doliny rzeki Wisły na			UWAGA WYJAŚNIONA Zaliczenie do kluczowych inwestycji infrastrukturalnych - budowy nowej infrastruktury, przy jednoczesnej przebudowie i modernizacji istniejącej, wynika wprost z intencji MI. Dlatego też katalog inwestycji zawiera zarówno projekty o różnym stopniu zaawansowania, jaki i o różnym zakresie rzeczowym. Ponadto należy wskazać, że w samym OSR znalazły się zapisy, że oprócz inwestycji dot. obronności kraju, projektem ustawy mają zostać objęte również inwestycje, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo (także przeciwozdroiowe i energetyczne) i rozwój gospodarczy państwa. Odnosnie do wymienionych przez Fundację WWF Polska inwestycji przeciwpowodziowych, należy wskazać, że po przeprowadzeniu pogłębionych analiz, jak również w wyniku rozpatrzenia uwag zgłaszanych w ramach uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych Ministerstwo Infrastruktury wprowadziło zmiany w art. 2 pkt 5 lit. a-c projektu ustawy. W zaproponowanym przepisie art. 2 pkt 5 lit. a-c, jako kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe w rozumieniu

			odcinkach: Oświęcim – Kraków oraz Kraków – Zawichost oznaczają budowę wielu zbiorników na rzekach oraz masowe wysiedlenia ludności.			przedmiotowego projektu ustawy zostały zidentyfikowane następujące zadania inwestycyjne: d) Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. Miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice, powiat tarnowski, e) Budowa zbiornika Międzyrzecze, gm. Jasienica, f) Odbudowa suchego zbiornika retencyjnego Stronie Śląskie.
16	Fundacja WWF Polska	Uwaga ogólna	Ograniczenie praw stron postępowania i organizacji ekologicznych Projekt ustawy przewiduje szereg wyłączeń praw społeczności objętych zasięgiem oddziaływania planowanych przedsięwzięć i ograniczenia praw organizacji ekologicznych. Zgodnie z art. 8 ustawy, zakłada się wyłączenie dla wszystkich decyzji dotyczących inwestycji kluczowych stosowania art. 61 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 935 i 1685 oraz z 2025 r. poz. 769), czyli możliwości wydania przez sąd postanowienia o wstrzymaniu wykonania aktu lub czynności. Jest to pozbawienie społeczności dotkniętych oddziaływaniem przedsięwzięć prawa do skutecznego odwołania się do sądu. To samo dotyczy organizacji ekologicznych. Trzeba zauważyć, że tylko dwa przedsięwzięcia: program redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej i ochrona przeciwpowodziowa doliny rzeki Wisły na odcinkach: Oświęcim – Kraków oraz Kraków – Zawichost to wysiedlenia ponad 1000 osób, których prawa będą osłabione względem inwestora. Prawa społeczności zainteresowanej o których mowa gwarantuje wspomniana już Konwencja z Aarhus (art. 9) oraz Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko. Warto przyponieć, że procedura naruszenia przez polską prawa UE dotycząca właśnie natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji następczych jest ciągle przez Komisję Europejską procedowana. Planowany zapis ustawowy może tylko zaostrzyć spór z Komisją Europejską. Podobny skutek będzie miało wprowadzenie art. 11 projektu ustawy - projekt robót geologicznych nie wymaga zatwierdzenia. Zatwierdzenie projekt prac geologicznych jest decyzją następczą (wydawaną po decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), co do której, jeśli przedsięwzięcie przechodziło miało wydaną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stosuje się częściowo przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w tym art. 86f – 86h oraz art. 72 ust. 6 i 6a.			UWAGA WYJASNIONA Przepis art., 8 ust. 1 został wykreślony z projektu ustawy. Wprowadzono również zmiany w art. 2 pkt 5 lit. a-c projektu ustawy w zakresie listy inwestycji przeciwpowodziowych. Przepis art. 7 został usunięty z projektu ustawy.

17	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Uwaga ogólna	Projekt ma charakter specustawy, więc formalnie może modyfikować przepisy PB i PGiG w swoim zakresie, dlatego warto zaznaczyć, iż ze względu na brak jasnej klauzuli wyłączeniowej może powodować, iż organy mogą kwestionować, czy ustawa rzeczywiście uchyla wymogi PB/PGiG. Przy sporach interpretacyjnych organy mogą próbować stosować przepisy ogólne, co spowolni postępowania a nie je przyspieszy			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnia, iż wprowadzenie wyraźnej klauzuli wyłączeniowej nie jest konieczne, a nawet mogłoby prowadzić do niepożądanych efektów interpretacyjnych. Obecne brzmienie projektu — jako lex specialis wobec ustaw ogólnych zapewnia wystarczającą podstawę do przyjęcia, że w zakresie uregulowanym specustawą przepisy PB i PGiG ustępują jej pierwszeństwa z mocy ogólnych zasad kolizyjnych prawa. Dotychczasowe specustawy inwestycyjne (np. drogowa, czy kolejowa) często nie zawierają ogólnych klauzul wyłączeniowych, a mimo to są stosowane bezproblemowo.
18	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Uwaga ogólna	Problem może się pojawić na styku odesłania do fragmentów PB/PGiG bez pełnej zgodności (np. brak definicji „robót geologicznych w celu ustalenia warunków posadawiania” – w PGiG te prace podlegają zatwierdzeniu, w projekcie tylko zgłoszeniu). Przepisy o zgłoszeniu zamiast pozwolenia (art. 13, 27) mogą prowadzić do dwoistości reżimów: jedne obiekty w ramach inwestycji kluczowej na zgłoszenie, inne – w tym samym terenie – nadal na pozwolenie.			UWAGA WYJAŚNIONA Intencją ustawodawcy nie było tworzenie nowej definicji ani słowniczka pojęć, lecz posłużenie się nomenklaturą funkcjonującą już w ustawach branżowych. Celem było zapewnienie spójności terminologicznej poprzez odesłanie do instytucji znanych z PB i PGiG, a nie ich dookreślanie. Uwaga w zakresie przepisów o zgłoszeniu zamiast pozwolenia (art. 13, 27) traci na znaczeniu, ze względu na to, że w związku z uwagami RCL, usunięto dotychczasowy art.13 i dodano nowy analogiczny artykuł nowelizujący PB.
19	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Uwaga ogólna / art. 6	Budzi wątpliwości zapis dotyczący nieistotności zmian dla inwestycji kluczowych, jakie mogą być wprowadzane na etapie realizacji. Szczegółowe zdefiniowanie zmian istotnych zawiera ustawa PB, i są to zapisy dające spore możliwości wprowadzania takich zmian na etapie realizacji. Zapisy zaproponowane w projekcie ustawy (wszystkie zmiany jako nieistotne) mogą prowadzić do działań rażąco sprzecznych z prawem co w rezultacie może opóźnić, a nie przyspieszyć proces inwestycyjny (odwołania, protesty, blokady, sprawy sądowe).			UWAGA WYJAŚNIONA Nie zakładano sytuacji, w której przedmiotowa regulacja miałaby na celu prowadzenia do do działań rażąco sprzecznych z prawem co w rezultacie miałyby opóźnić proces inwestycyjny. Mimo powyższego przepis ten został podniesiony również w innych wnioskach nadesłanych w trakcie konsultacji. W związku z powyższym podjęta została decyzja o przeredagowaniu tego przepisu w sposób nie budzący wątpliwości co do intencji ustawodawcy. Dodano zapis precyzujący, iż zmiana nie będzie istotna wówczas gdy nie wymaga ona decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
20	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Uwaga ogólna	W projektowanej ustawie o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji strukturalnych z dnia 10 września 2025 r. (dalej jako: specustawa) znajdują się nieprecyzyjne zapisy, a brak słownika pojęć lub definicji (np. portu zewnętrznego, terminala głębokowodnego, inwestora itd.) może doprowadzić do wątpliwości interpretacyjnych i trudności w stosowaniu omawianego aktu prawnego, tym bardziej w świetle prawnotechnicznego różnicowania przedmiotu tej jednej regulacji, która ma dotyczyć różnych inwestycji: hydrotechnicznych, kolejowych, lotniczych, przeciwpowodziowych i drogowych.			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Intencją ustawodawcy nie było tworzenie nowych definicji ani słowniczka pojęć, lecz posłużenie się nomenklaturą funkcjonującą już w ustawach branżowych. Jak wskazano w uzasadnieniu: co do zasady inwestycje, których dotyczy projektowana ustawa objęte są tzw. specustawami branżowymi, jednakże zidentyfikowano elementy procesów inwestycyjnych, które można zmienić, a dzięki którym cały proces inwestycyjny może przebiegać jeszcze sprawniej. Tym samym używane w projektowanej ustawie terminy należy interpretować zgodnie z odpowiednimi.

21	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Uwaga ogólna	W projektowanej specustawie brak jakichkolwiek regulacji dotyczących obowiązku i procedury uzyskiwania zgody wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, co z punktu widzenia inwestycji prowadzonych przez ZMPG jest kluczowe. W ustawie z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych regulacja taka znajduje się w art. 14, 19 i 29.			UWAGA WYJAŚNIONA W projekcie ustawy nie wymieniono literalnie zgody wodnoprawnej, jednakże należy wskazać, że ww. procedurze dedykowane będą przepisy ogólnie odnoszące się do decyzji administracyjnych wydawanych dla inwestycji kluczowych (przepisy dot. decyzji w postępowaniu odwoławczym, przepisy przejściowe).
	Związek Miast Polskich	Uwaga ogólna	Zakres przedmiotowy projektu ma charakter niekompletny. Trudno wszak znaleźć uzasadnienie do tego, dlaczego pozostałe lotniska o znaczeniu regionalnym zostały pominięte. Można tu wymienić choćby lotnisko we Wrocławiu, Szczecinie czy Poznaniu. Postuluje się zatem włączenie wszystkich lotnisk regionalnych w zakres kluczowych inwestycji infrastrukturalnych. Projekt ustawy definiuje listę inwestycji kluczowych, obejmującą m.in. wybrane odcinki dróg w północnej i centralnej Polsce, rozbudowę portów morskich (Świnoujście, Gdynia, Gdańsk), modernizację linii kolejowych (Szczecin–Świnoujście, Wrocław–Szczecin, Chorzów–Tczew, Warszawa–Gdańsk, Nowa Wieś Wielka–Gdynia), inwestycje związane z elektrownią jądrową w Pomorskiem, czy wybrane projekty przeciwpowodziowe (Nysa Kłodzka, okolice Krakowa). Żadna z tych inwestycji nie została przewidziana we wschodnich województwach, w tym w lubelskim. Oznacza to, że region ten nie uzyska bezpośrednich korzyści z ułatwień i przyspieszeń przewidzianych ustawą. Podkreślenia wymaga, że na etapie prac legislacyjnych oraz przygotowania i realizacji poszczególnych projektów należy zagwarantować ścisłą współpracę z samorządami, które najlepiej znają uwarunkowania lokalne. Inwestycja o znaczeniu ogólnokrajowym powinna być wkomponowana w przestrzeń w sposób zrównoważony – tak, by minimalizować negatywne skutki dla lokalnych planów zagospodarowania, np. poprzez zapewnienie odpowiednich rozwiązań komunikacyjnych, kompensacji środowiskowych czy osłon akustycznych. Zarząd Związku dostrzega konieczność usprawnienia realizacji strategicznych inwestycji dla dobra kraju, jednak uważamy, że obecny projekt ustawy nie przewiduje bezpośrednich korzyści dla regionu wschodniej Polski, a jednocześnie niesie ryzyka dla lokalnej społeczności. Dlatego konieczne jest uzupełnienie listy inwestycji o przedsięwzięcia istotne dla ścian wschodniej oraz wprowadzenie gwarancji ochrony interesów mieszkańców – zarówno w zakresie wyłączeń, jak i planowania przestrzennego.			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Tworząc katalog inwestycji kluczowych, zamiarem Ministerstwa Infrastruktury było wyselekcjonowanie (zgodnie z określonymi kryteriami) kilku inwestycji z danej gałęzi transportu, co jednoznacznie podkreślałoby ich kluczowość i priorytetowość. Rozszerzenie listy inwestycji skutkowałoby efektem odwrotnym do zamierzonego.
	ORLEN Termika S.A.	Art. 2	W nawiązaniu do przedstawionego przez Ministerstwo Infrastruktury projektu ustawy z dnia 10 września 2025 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, mając na uwadze istotność inwestycji realizowanych i planowanych w ORLEN Termika S.A. (ORLEN Termika) dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa, w szczególności stabilnej pracy systemu elektroenergetycznego, wnosimy o rozszerzenie ww. projektu o przedsięwzięcia związane z niezawodnym wytwarzaniem energii oraz infrastruktury towarzyszącej temu procesowi. ORLEN Termika prowadzi szeroko zakrojony proces inwestycyjny, którego celem jest transformacja aktywów wytwórczych w sposób umożliwiający realizację unijnych i krajowych celów klimatycznych i energetycznych. Jednocześnie realizowane inwestycje stanowią odpowiedź na potrzeby gospodarcze kraju: są niezbędne do wzmocnienia bezpieczeństwa państwa i pobudzenia gospodarki. Projekty zaplanowane np. w EC Siekierki przyczyniają się do zminimalizowania ryzyka zakłócenia ciągłości dostaw energii elektrycznej i ciepła - jako dóbr podstawowych – oraz zapewnienia obywatelom i gospodarce niezawodnych dostaw energii, odpornych na kryzysy i zakłócenia. Planowane inwestycje zakładają budowę elastycznych mocy produkcyjnych wzmacniających stabilną pracę systemu elektroenergetycznego. Nowe jednostki są ważnym elementem infrastruktury krytycznej, który wpisuje się w budowę bezpieczeństwa energetycznego kraju. Ponadto realizują wymogi prawne i priorytety polityk oraz strategii krajowych jak i wspólnotowych związanych z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa i stabilności pracy systemu elektroenergetycznego, w tym opracowanego przez PSE „Planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2025 - 2034”. Inwestycje ORLEN Termika przyczyniając się do zapewniania wystarczalności mocy oraz wzmacniając jego elastyczność, pozytywnie wpływają na możliwość niezakłóconego funkcjonowania również inwestycji infrastrukturalnych dla których dedykowany jest co do zasady omawiany projekt ustawy. Biorąc pod uwagę powyższe, z uwagi na charakter przedstawionych argumentów - pomimo formalnego zakończenia procesu konsultacji społecznych - <u>wnosimy o rozszerzenie zakresu ww. projektu ustawy o inwestycje realizowane i planowane przez ORLEN Termika w zakresie transformacji źródeł wytwórczych i infrastruktury towarzyszącej w jednostkach zasilających KSE.</u> W opinii ORLEN Termika, inwestycje z sektora elektroenergetycznego i ciepłowniczego wpisują się w cele omawianej ustawy tzn. są kluczowymi inwestycjami infrastrukturalnymi mającymi bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo, w tym w celu bezpieczeństwo energetyczne oraz rozwój gospodarczy Polski.			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Przede wszystkim należy wyjaśnić, że projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (UD262) został przygotowany w celu usprawnienia przygotowania i realizacji procesów inwestycyjnych i działań w sektorze transportu, gospodarki morskiej oraz gospodarki wodnej, które charakteryzują się wyjątkowym znaczeniem dla obronności państwa, rozwoju gospodarki kraju czy jego bezpieczeństwa w coraz częściej występujących gwałtownych zjawiskach pogodowych. W związku z powyższym, ich budowa i uruchomienie są szczególnie ważne dla kraju i wymagają podjęcia działań, które wpłyną na przyspieszenie ich procesu realizacyjnego. Tym samym zakres przedmiotowy projektowanej ustawy został ograniczony do kilku priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych tj. do wytypowanych inwestycji obejmujących transport drogowy, transport kolejowy, transport lotniczy, inwestycje przeciwpowodziowe, inwestycje z zakresu gospodarki morskiej oraz inwestycje związane z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej. MI nie widzi uzasadnienia rozszerzenia zakresu przedmiotowego projektowanej ustawy o inwestycje realizowane i planowane przez ORLEN Termika w zakresie transformacji źródeł wytwórczych i infrastruktury towarzyszącej w jednostkach zasilających KSE. Należy podkreślić, że intencją Ministerstwa Infrastruktury jest ustanowienie regulacji, które usprawnią proces inwestycyjny jedynie w zakresie inwestycji pozostających w

						zakresie działów administracji obsługiwanych przez MI, zaś inwestycje zaproponowane przez ORLEN Termika S.A pozostają poza właściwością MI.
22	Fundacja Open Allies	Art. 2	Analiza Projektu dowodzi, że całkowicie pomija on inwestycje w infrastrukturę telekomunikacyjną. Open Allies zwraca się z prośbą o uzupełnienie katalogu inwestycji kluczowych inwestycji związanych z rozbudową infrastruktury telekomunikacyjnej.		Proces budowy infrastruktury telekomunikacyjnej jest bardzo długi. Sektor telekomunikacyjny od wielu lat czeka na specustawę ograniczającą bariery inwestycyjne w telekomunikacji. Prace nad ustawą trwają bardzo długo. Ustawa miała być jednym ze środków realizacji celów polityki Unii Europejskiej, przedstawionych w dokumentach takich jak Kompas Cyfrowy na 2030 rok¹ lub Droga ku Cyfrowej Dekadzie do 2030 r. Tymczasem dekada już w połowie, a zapowiadanej ustawy nie ma. Ograniczenie barier inwestycyjnych miało pomóc w efektywnym wydatkowaniu środków unijnych z Funduszy Europejskich na Rozwój Cyfrowy oraz z Krajowego Planu Odbudowy w celu budowy sieci szerokopasmowych. Konkursy w tej sprawie zostały w większości zakończone, a przedsiębiorcy telekomunikacyjni wciąż mierzą się z niezmienionymi wyzwaniem formalnymi. Infrastruktura telekomunikacyjna, podobnie jak kategorie infrastruktury wskazanej w Projekcie, jest niezbędna nie tylko do dalszego rozwoju gospodarczego kraju, ale również przede wszystkim ze względu na obronność oraz zapewnienie porządku publicznego. Dzisiaj bardzo trudno wyobrazić sobie funkcjonowanie społeczeństwa oraz gospodarki bez sprawnej telekomunikacji, również w aspekcie zachowania ciągłości usług telekomunikacyjnych w sytuacjach kryzysowych. Tym samym nie można pomijać gospodarki myśląc o kluczowej infrastrukturze w Polsce. Prace nad likwidacją barier w telekomunikacji toczą się od roku 2022 i wciąż są na bardzo wczesnym etapie procesu legislacyjnego. Apelujemy, aby ułatwienia inwestycyjne dla różnych branż były procedowane równolegle. W szczególności, jeżeli dotyczą barier inwestycyjnych w tych samych ustawach. Zwracamy również uwagę, aby przedmiotowe regulacje nie doprowadziły do spowolnienia procedur w innych sprawach niż wskazane w Projekcie. Minister Infrastruktury w uzasadnieniu Projektu pisze: „Katalog priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych ograniczony do kilku zadań z różnych gałęzi sektora transportu umożliwia priorytetyzację istotnych dla kraju przedsięwzięć w procesie ich przygotowania, jak i w urzędowych procedurach administracyjnych.” Nie można dopuścić, aby inne ważne inwestycje, w tym współfinansowane ze środków unijnych, były opóźnione ze względu na „resortowy” wybór konkretnych projektów. Projekt, mający na celu	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Przede wszystkim należy wyjaśnić, że projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (UD262) został przygotowany w celu usprawnienia przygotowania i realizacji procesów inwestycyjnych i działań w sektorze transportu, gospodarki morskiej oraz gospodarki wodnej, które charakteryzują się wyjątkowym znaczeniem dla obronności państwa, rozwoju gospodarki kraju czy jego bezpieczeństwa w coraz częściej występujących gwałtownych zjawiskach pogodowych. W związku z powyższym, ich budowa i uruchomienie są szczególnie ważne dla kraju i wymagają podjęcia działań, które wpłyną na przyspieszenie ich procesu realizacyjnego. Tym samym zakres przedmiotowy projektowanej ustawy został ograniczony do kilku priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych tj. do wytypowanych inwestycji obejmujących transport drogowy, transport kolejowy, transport lotniczy, inwestycje przeciwpowodziowe, inwestycje z zakresu gospodarki morskiej oraz inwestycje związane z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej. DDP nie widzi uzasadnienia rozszerzenia zakresu przedmiotowego projektowanej ustawy o inwestycje telekomunikacyjne. Ponadto należy zauważyć, że na etapie, uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania (a zatem praktycznie na tym samym etapie prac legislacyjnych) znajduje się projekt ustawy o zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw (UC 116) – udostępniony na BIP RCL, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Projekt ten ma na celu dostosowanie przepisów krajowych do rozporządzenia GIA, tak aby przyspieszyć i uprościć proces inwestycji telekomunikacyjnych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju sieci o bardzo dużej przepustowości. Kluczowe założenia to: 1) dostępność ultraszybkiego internetu – wyrównanie szans mieszkańców miast i wsi; 2) sprawne procedury – likwidacja zbędnej biurokracji i nadregulacji, szybkie decyzje administracyjne, bezwzględny zakaz wprowadzania zbędnych barier inwestycyjnych w zakresie realizacji sieci VHCN; 3) sprawiedliwy dostęp do infrastruktury – przeciwdziałanie praktykom blokującym inwestycje; 4) bezpieczeństwo – zapewnienie właściwej ochrony infrastruktury, w tym infrastruktury krytycznej oraz m.in. zabytków, oraz zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom

					ułatwienie inwestycji nadzorowanych w znacznej mierze przez Ministra Infrastruktury (oraz energetyki jądrowej), ogranicza możliwości prowadzenia inwestycji w innych sektorach. W ten sposób MI w praktyce stosuje zasadę „silosowości” ministerstw i całej Rady Ministrów. Z tego powodu wnosimy, aby przedmiotowy projekt został poddany pracom w Komitecie Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji. Podsumowując, OA zwraca się o objęcie przedmiotem Projektu inwestycji telekomunikacyjnych lub równoległe prowadzenie ustawy o likwidacji barier inwestycyjnych w telekomunikacji.	dzięki zwiększeniu dostępności do usług telekomunikacyjnych. Tym samym MI nie widzi zasadności rozszerzenia projektowanej ustawy o dodatkowe inwestycje telekomunikacyjne i tym samym powtarzania zakresu przedmiotowego ww. projektu ustawy o zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw.
23	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi Fundacja Frank Bold	Art. 2	Poważne wątpliwości budzi katalog inwestycji kluczowych, zawarty w art. 2 projektowanej ustawy. Wydaje się, że ma on charakter losowy, trudno bowiem dostrzec związek pomiędzy inwestycjami takimi jak: budowa drogi krajowej nr 7 od ul. Morskiej do publicznego terminala promowego w porcie morskim w Gdyni, inwestycje towarzyszące budowie elektrowni jądrowej, zbiornik wodny na rzece Nysie Kłodzkiej, ochrona przeciwpowodziową doliny rzeki Wisły w województwie małopolskim, elementy Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej i rozbudowa lub przebudowa wybranych lotnisk. W uzasadnieniu projektu ustawy wskazano, że katalog projektów kluczowych obejmuje inwestycje wybrane jako szczególnie istotne z punktu widzenia obronności kraju, bezpieczeństwa energetycznego, rozwoju kraju oraz bezpieczeństwa przed skutkami katastrof naturalnych. Nie zostało jednak wyjaśnione na podstawie jakich danych i analiz określony został właśnie taki, a nie inny katalog inwestycji kluczowych.			UWAGA WYJAŚNIONA Należy wyjaśnić, że projekt ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (UD262) został przygotowany w celu usprawnienia przygotowania i realizacji procesów inwestycyjnych i działań w sektorze transportu, gospodarki morskiej oraz gospodarki wodnej, które znajdują się w zakresie działań administracji obsługiwanych przez MI. W OSR wskazano, że kluczowe inwestycje powinny spełniać co najmniej jedno z kryteriów wymienionych w cz. 1 OSR tj. wносить znaczący wkład w: obronność, lub/i bezpieczeństwo, lub/i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. Wyselekcjonowanie kilku najważniejszych inwestycji z danej gałęzi transportu, zgodnie z ww. kryteriami, zostało przeprowadzone na podstawie wiedzy eksperckiej MI oraz jednostek podległych i nadzorowanych przez MI.
24	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	Art. 2 pkt 1-7	Propozycja nowego brzmienia przepisu – rozszerzenie katalogu inwestycji	Dodanie do listy kluczowych inwestycji, wpisanych w m.in. 2 projektu, kolejnych punktów: 8) budowa, rozbudowa lub przebudowa obiektów hydrotechnicznych służących zagospodarowaniu odpadów wydobywczych i wód kopalnianych pochodzących z górnictwa złóż zawierających surowce krytyczne w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1252 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmiany rozporządzeń (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (Dz. Urz. UE L 1252 z 3.5.2024, str. 1, z późn. Zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 2024/1252” 9) budowa, rozbudowa lub przebudowa zbiorników	Ze względu na, z jednej strony wymóg zwiększania zdolności wydobywczych w zakresie surowców krytycznych i realizacji inwestycji w modelu gospodarki o obiegu zamkniętym, a z drugiej strony – brak realnych narzędzi służących spełnieniu tych wymogów proponuje się rozszerzenie katalogu inwestycji kluczowych o przedsięwzięcia dotyczące elementów infrastruktury warunkującej wydobycie surowców krytycznych. Z uwagi na sytuację gospodarczą i geopolityczną zachodzi konieczność przyspieszenia zidentyfikowanych zadań związanych ze zdolnościami obronnymi państwa, bezpieczeństwem, w tym zapewnieniem bezpieczeństwa surowcowego i umożliwieniem transformacji energetycznej. Zapewnienie ciągłości wydobycia i produkcji miedzi, w tym poprzez usprawnienie realizacji niezbędnych projektów dotyczących infrastruktury służącej zagospodarowaniu odpadów i wód stanowi zaś realizację nakazu zapewnienia dostępności kluczowych dla unijnej i polskiej gospodarki surowców strategicznych oraz krytycznych, w tym zabezpieczenia i zwiększenia zdolności wydobywczych oraz przerobczych zgodnie z wymogami rozporządzenia 2024/1252. Przedmiotowy akt zawiera zaktualizowaną listę surowców strategicznych oraz krytycznych (CRM), na których	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Obiekty służące zagospodarowaniu odpadów wydobywczych i wód kopalnianych stanowią potencjalnie materiały niebezpieczne. Obejmuje to zarówno bezpieczeństwo techniczne ich transportu oraz gromadzenia, a także ewentualnie przetwarzania lub utylizacji oraz bezpieczeństwo środowiskowe, w tym szczególnie dla wód podziemnych. Pozostałe inwestycje ujęte w art. 2 nie stanowią tego typu działań, poza tym są to inwestycje wymienione z nazwy, dotyczące konkretnych lokalizacji. Podniesienie poziomu istotności inwestycji w odpady i wody wydobywcze powoduje potencjalnie obniżenie poziomu ich odpowiedzialności środowiskowej. Uzasadnienie nie wskazuje, aby były to działania niezbędne dla osiągnięcia wskazanych przez PIPC celów długoterminowych – nie wynika z niego, czy tego typu obiekty stanowią elementy limitujące wydobycie i ograniczające jego roczną wielkość.

				retencyjnych służących zagospodarowaniu wód kopalnianych pochodzących z górnictwa złóż zawierających surowce krytyczne w rozumieniu rozporządzenia 2024/1252, odpompowanych na powierzchnię w ramach odwadniania zakładów górniczych 10) budowa rozbudowa lub przebudowa infrastruktury technicznej związanej z instalacją służącą zagospodarowaniu wód kopalnianych pochodzących z górnictwa złóż zawierających stanowiących surowce krytyczne w rozumieniu rozporządzenia 2024/1252, odpompowanych na powierzchnię w ramach odwadniania zakładów górniczych	znajduje się m.in. miedź. Miedź ma ogromne znaczenie w transformacji energetycznej, odgrywa kluczową rolę w rozwiązaniach technicznych wykorzystywanych w szczególności w OZE – zarówno w energetyce słonecznej, wiatrowej, wodnej i pływowej, jak też geotermalnej oraz wykorzystującej biomasę. Poza sektorem energetycznym miedź jest również elementem kluczowym w konstrukcji pojazdów elektrycznych, gdzie wykorzystywana jest w akumulatorach i systemach sterowania, a także w infrastrukturze ładowania. Prognozy zapotrzebowania na miedź czynione chociażby na potrzeby Polityki Surowcowej Państwa, wskazują stały wzrost, gdzie oszacowano, że w 2030 r. zapotrzebowanie na miedź w Polsce może osiągnąć ok. 390–400 tys. t/r., w 2040 r. – 400–450 tys. t/r., a w 2050 r. – nawet 450–500 tys. t/r. Inne prognozy wskazują, że wykorzystanie miedzi może przyczynić się także do zmniejszenia światowego śladu węglowego o 16% do 2030 r. Poza ambicjami unijnych Celów Zrównoważonego Rozwoju, przemysł miedziowy w Europie wnosi istotny wkład również w szersze plany zrównoważonego rozwoju gospodarczego, społecznego i środowiskowego i jednocześnie stanowiąc alternatywę w zakresie uzależnienia się od dostaw i produkcji realizowanej w krajach trzecich. Innymi metalami towarzyszącymi miedzi są m.in. nikiel, srebro, złoto oraz ołów. Ponadto produkowane w krajowych hutach metale (w szczególności miedź i ołów) są cennymi surowcami wykorzystywanymi w branży zbrojeniowej. Realizacja projektów dotyczących tych surowców jest odpowiedzią na obecną sytuację geopolityczną oraz może przyczynić się do zabezpieczenia podaży surowców koniecznych z punktu widzenia obronności. W związku z powyższym przedmiotowe inwestycje spełniają kryteria wymienione w cz. 1 OSR tj. wnoszą znaczący wkład w: bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej.	
25	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Art. 2 pkt.2 lit a) i b)	Zakres przedmiotowy z art. 2 pkt 2 lit. a) i b) projektowanej specustawy zdaje się, przynajmniej częściowo, pokrywać z zakresem uregulowanym już w ustawie z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Podkreślić w tym miejscu trzeba, że zgodnie z art. 1 ust. 1 i 4 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych: <i>1. Ustawa określa zasady przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie budowy portów zewnętrznych.</i> <i>(...)</i> <i>4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:</i> <i>1) port zewnętrzny - część portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy o portach, powstała w wyniku załadowania przez przekształcenie akwenu (gruntu pokrytego wodami) w ląd (grunt niepokryty wodami);</i> <i>2) inwestycje w zakresie budowy portu zewnętrznego - roboty budowlane związane z przygotowaniem i realizacją budowy, przebudowy, remontu, montażu lub rozbiórki portu zewnętrznego, obejmujące:</i> <i>a) infrastrukturę portową, o której mowa w art. 2 pkt 4 ustawy o portach, związaną z portem zewnętrznym, w tym budowlę zapewniającą dostęp do portu zewnętrznego od strony lądu, takie jak drogi wraz ze zjazdami oraz linie</i>			UWAGA WYJAŚNIONA Projektowana ustawa będzie stanowiła przepisy szczególne wobec ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (a także innych specustaw) i jako ustawa szczególna będzie modyfikowała treść przepisów ogólnych (w tym m.in. ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych) w zakresie w niej uregulowanym; w pozostałym zakresie ustawy ogólne będą stosowane (np. w zakresie definicji, gdyż projektowana specustawa nie zawiera odrębnych definicji lub w zakresie procedury uzyskiwania zgód wodnoprawnych).

			kolejowe, a także związane z tą infrastrukturą portową obiekty budowlane, b) infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów, o której mowa w art. 2 pkt 5 ustawy o portach; Powyższe w konsekwencji może prowadzić do podwójnej regulacji tej samej materii, co może skutkować brakiem precyzji i wewnętrznymi sprzecznościami między aktami prawa rangi ustawowej. Za przykład wskazać można choćby możliwie n/w konfliktogenne relacje między: a) art. 20 ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych a art. 3 specustawy (oba te przepisy dotyczą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji inwestycji), b) art. 17 ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych a art. 14 i 17 specustawy (oba te przepisy dotyczą kwestii usuwania drzew i krzewów w związku z realizowaną inwestycją), c) art. 16 ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (statuujący obowiązek wydania pozwolenia na budowę w zakresie budowy portu zewnętrznego przez wojewodę) a art. 13 specustawy (dopuszczający zastosowanie procedury zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane). W nawiązaniu do w/w lit. b) pragniemy także zwrócić uwagę, że art. 14 specustawy wyłącza stosowanie do inwestycji kluczowych art. 83 i art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Wyłączenie to, celem skonstruowania precyzyjnego zapisu, powinno zostać poszerzone także o art. 83a-83e ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Zaznaczamy także, że powyższe wyłączenie nie odnosi się do obowiązków dotyczących drzew i krzewów wynikających z aktów prawa miejscowego, za przykład wskazując choćby Zarządzenie Prezydenta Miasta Gdańska nr 472/22 z dnia 18 marca 2022 r. W świetle powyższego ZMPG sygnalizuje ponadto, że należałoby zweryfikować, czy inne podmioty zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej tj. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z siedzibą w Gdyni oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. z siedzibą w Szczecinie nie prowadzą już czynności formalno-prawnych w oparciu właśnie o w/w ustawę z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych i jak taki stan rzeczy wpływa na zamierzenia i mechanizmy projektowanej specustawy.			
26	PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.	Art. 2 i art. 13	Wskazujemy, że projekt ustawy nie przewiduje żadnych ułatwień i uproszczeń dla inwestycji towarzyszących inwestycjom kluczowym, które są niezbędne dla ich budowy i działalności jak m.in. budowa instalacji, sieci, stacji i przyłączy elektroenergetycznych, które zapewnią zasilanie obiektów, będącym przedmiotem inwestycji kluczowych. Projekt powinien uwzględniać także konieczność wprowadzenia kompleksowych ułatwień dla prowadzenia inwestycji towarzyszących inwestycjom kluczowym w zakresie budowy infrastruktury elektroenergetycznej lub wprowadzać co najmniej częściowe ułatwienia dla realizacji inwestycji towarzyszącej, jak np. zwolnienie z obowiązku uzyskiwania pozwolenia na budowę. W projekcie można by, na przykład, wykorzystać rozwiązane przewidziane w ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, gdzie określono inwestycje		Dla budowy i funkcjonowania inwestycji kluczowych niezbędne są także inwestycje towarzyszące, którym także powinien być nadany priorytet w obszarze regulacji, który usprawni i przyspieszy prowadzenie inwestycji.	UWAGA UWZGLĘDNIONA

			towarzyszące inwestycji głównej i wskazano, że do inwestycji towarzyszących można stosować przepisy dedykowanych specustaw. W przypadku infrastruktury energetycznej, która może być zakwalifikowana jako inwestycja towarzysząca, zgodnie z art. 119 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 120f ust. 1 pkt 1 ustawy o CPK, można stosować przepisy ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych („specustawa przesyłowa”). Ponadto, można także wykorzystać rozwiązanie wprowadzone w ustawie z dnia 25 lipca 2025 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub kluczowych inwestycji w zakresie potrzeb obronności państwa lub bezpieczeństwa publicznego oraz ustanawiania stref ochronnych terenów zamkniętych („specustawa obronna”) gdzie dla infrastruktury energetycznej powiązanej z inwestycjami strategicznymi, tj. instalacji, przyłączy oraz związanych z nimi sieciami, wprowadzono zwolnienie z obowiązku uzyskiwania pozwolenia na budowę. Takie rozwiązanie może być zaimplementowane w ustawie z dnia z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane lub bezpośrednio w art. 13 projektu, który wprowadza taką regulację dla określonych inwestycji, co zapewni spójność projektu.			
27	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	Art. 2 pkt 3 lit. a-e	Propozycja nowego brzmienia przepisu – rozszerzenie katalogu inwestycji	3) inwestycje z zakresu transportu kolejowego dotyczące linii kolejowych: a) Szczecin – Świnoujście, linia 401, b) Wrocław – Szczecin, linia 273, c) Chorzów Batory – Tczew, linia 131, d) Warszawa – Gdańsk, linia 9 oraz Tczew – Gdańsk, linie 260 i 265, e) Nowa Wieś Wielka – Gdynia, linia 201, f) Gdańsk – Szczecin, linie 202 i 402, g) Białystok – Elk, linia 38 h) Elk -Trakisзки, linie 41, 39, 51, i) Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie, linia 4, j) Skierniewice - Łuków, linia 12, k) Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia, linie 2 i 448, l) Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec, linie 550, 551, 552, 553;	Proponujemy rozszerzenie katalogu inwestycji dotyczących linii kolejowych istotnych dla wybranych zadań w zakresie potrzeb bezpieczeństwa i obronności państwa, bezpieczeństwa energetycznego, jak również pobudzenia rozwoju gospodarczego Polski. Linie 260 i 265 – 3 i 4 tor Tczew – Gdańsk stanowią uzupełnienie linii nr 9 Warszawa - Gdańsk (należącej do sieci bazowej TEN-T) o dodatkowy 3. i 4. tor na jej najbardziej obciążonym odcinku w celu zapewnienia niezbędnej przepustowości dla ruchu pociągów pasażerskich i towarowych. Duże natężenie ruchu powoduje konieczność rozbudowy infrastruktury na odc. Tczew – Gdańsk dla zapewnienia ciągłości i płynności procesów eksploatacyjnych. Inwestycja ta jest kluczowa pod względem prowadzenia ruchu do/z Trójmiejskiego Węzła Kolejowego, zarówno w zakresie przewozów pasażerskich, jak i przewozów towarowych do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Planowane jest uzyskanie prędkości maksymalnej 200 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych. Linie nr 202 i 402 jako ciąg Gdańsk - Szczecin (należący do sieci kompleksowej TEN-T) – są istotne zarówno dla obsługi pasażerskiego ruchu aglomeracyjnego (w obrębie aglomeracji trójmiejskiej i szczecińskiej), jak i połączeń dalekobieżnych. W zakresie przewozów towarowych, jest to kluczowy szlak łączący drogą lądową porty morskie w Szczecinie, Świnoujściu, z portami w Gdyni i Gdańsku. Linie te umożliwią również sprawną obsługę logistyczną pierwszej w Polsce Elektrowni Jądrowej Lubiatowo-Kopalnio. Połączenie to jest także istotne w kontekście	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Inwestycje nie wskazane literalnie nie mieszczą się w zakresie regulacji.

					militarnym i obronnym, jako kluczowy ciąg łączący Pomorze Zachodnie z Pomorzem Środkowym. Planowane jest uzyskanie prędkości maksymalnej 200 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych. Białystok – Elk, linia nr 38, oraz Elk – Trakiszki, linie kolejowe nr 41, 39,51 - linie wchodzi w skład ciągu Rail Baltica (należącego do sieci bazowej TEN-T) łączącego Polskę (i kraje na zachód oraz południe) z krajami bałtyckimi (Litwą, Łotwą i Estonią); wpływają na dostępność transportową państw bałtyckich, a co za tym idzie – spójność terytorialną Unii Europejskiej; przebiegają przez Przesmyk Suwalski i mają strategiczny wymiar w kontekście obronności w obecnej sytuacji geopolitycznej. Efektem kompleksowej przebudowy infrastruktury będzie osiągnięcie znacząco wyższych parametrów techniczno-eksploatacyjnych, a co za tym idzie usprawnienie przewozów i skrócenie czasu jazdy. Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie, linia kolejowa nr 4, - linia dużych prędkości (należąca do sieci bazowej TEN-T) stanowiąca główny ciąg pasażerski na osi północ-południe; łączy kluczowe obszary społeczno-gospodarcze w kraju (aglomerację warszawską z metropolią górnośląską, aglomeracją krakowską i aglomeracją wrocławską); linia nr 4 (Centralna Magistrala Kolejowa) stanowi „kręgosłup” komunikacyjny i ma strategiczne znaczenie dla dalszego rozwoju gospodarczego kraju, zapewniając mobilność pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi. Planowane jest uzyskanie prędkości maksymalnej 250 km/h dla pociągów pasażerskich. Skierniewice - Łuków, linia nr 12 - kluczowy element ciągu (należącego do sieci bazowej TEN-T) z zachodu (w tym państw UE) na wschód; linia jest istotna dla możliwości sprawnych przewozów towarowych z pominięciem węzła warszawskiego; jest istotna z uwagi na jej znaczenie strategiczne, gospodarcze i obronne dla kraju oraz konieczność zapewnienia odpowiedniej mobilności wojskowej (linia o charakterze dual-use). Planowane jest uzyskanie prędkości maksymalnej 120 km/h dla pociągów pasażerskich i towarowych. Linia średnicowa na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia (linie kolejowe nr 2 i 448) – kluczowa dla realizacji przewozów pasażerskich zarówno do/ze stolicy państwa, jak i przewozów tranzytowych na osi północ – południe oraz wschód – zachód; główny element najważniejszego węzła kolejowego w kraju; jest istotna z uwagi na jej kluczowe znaczenie dla możliwości realizacji przewozów dalekobieżnych w całym kraju; posiada również potencjał w zakresie obronnym, zwłaszcza w przypadku konieczności ewakuacji ludności.	
--	--	--	--	--	---	--

					Linie 550, 551, 552, 553 - połączenie średnicowe (tunel) Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec jest istotne ze względów społecznych i gospodarczych. Nowe połączenie średnicowe w Łodzi (tunel) jest kluczowe dla osiągnięcia spójności całej krajowej sieci kolejowej oraz zapewnienia lepszej dostępności transportowej aglomeracji łódzkiej. Umożliwi ono realizację sprawnych przewozów pasażerskich do/z Łodzi, a także, w szczególności, w relacjach tranzytowych. Posiada istotny potencjał ze względów obronnych, a także dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony ludności. Projekt ten bardzo silnie rezonuje na tkankę miejską oraz lokalną społeczność w czwartym pod względem liczby ludności i szóstym pod względem powierzchni mieście w Polsce, jakim jest Łódź. Uwarunkowania urbanistyczne miasta oraz zastaną specyfika geologiczna na trasie drążenia tunelu, mogą warunkować konieczność zastosowania maksymalnej redukcji czasu niezbędnego na uzyskanie przyszłych decyzji administracyjnych, w przypadku, kiedy realizacja projektu wg pierwotnych założeń z uwagi na w/w aspekty, a także zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonego procesu budowlanego, nie będzie możliwa. Inwestycja ta ma także istotny potencjał dla obronności Państwa z uwagi na możliwość adaptacji wydrążonego tunelu do funkcji schronu służącego lokalnej społeczności w przypadku konfliktów zbrojnych.	
28	Polskie Elektrownie Jądrowe Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 4	Propozycja nowego brzmienia przepisu	„4) inwestycje towarzyszące, o których mowa w art. 53a ust. 2 ustawy z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. z 2025 r. poz. 1156), oraz inwestycje towarzyszące inwestycji w zakresie EJ1, którym został nadany status inwestycji towarzyszącej, o którym mowa w art. 52 ust. 1 tej ustawy;” W przypadku jednak braku uwzględnienia powyższej propozycji, należy ujednolicić wymienione w pkt 4 komentowanego przepisu inwestycje kluczowe, które wynikają z programu wieloletniego przyjętego uchwałą nr 103 Rady Ministrów z 2023 r., do aktualnego brzmienia tej uchwały. W związku z tym lit. c należałoby nadać brzmienie: „c) budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii	Projektowany przepis uwzględnia - jako inwestycje kluczowe - inwestycje towarzyszące (dalej jako „IT”) budowy pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej (dalej jako „EJ1”) i zalicza do nich budowę infrastruktury hydrotechnicznej, drogi oraz infrastruktury kolejowej do EJ1 (odwołując przy tym do uchwały nr 103 Rady Ministrów z 2023 r.). Zauważyć należy, że ww. infrastruktura kluczowa, zgodnie art. 53a ust. 1 pkt 1-3 ustawy z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących (dalej jako „specustawy jądrowej”), stanowi IT EJ1. Jest nią jednak także budowa sieci elektroenergetycznej do EJ1 (art. 53a ust. 2 pkt 4 specustawy jądrowej) oraz inna IT EJ1, której został nadany taki status (art. 53ba specustawy jądrowej). Należy rozważyć zatem uwzględnienie wszystkich IT EJ1, gdyż budowa całej (nie tylko wymienionej w art. 53a ust. 2 pkt 1-3 specustawy jądrowej) IT EJ1 powinna zostać uwzględniona jako inwestycja kluczowa w rozumieniu Projektu – cała IT EJ1 służyć będzie bowiem zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego kraju (jako elementów inwestycji EJ1). W tym celu wskazane jest uzupełnienie katalogu inwestycji kluczowych poprzez zapewnienie spójności ze specustawą jądrową.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Należy podkreślić, że intencją Ministerstwa Infrastruktury jest ustanowienie regulacji, które usprawnią proces inwestycyjny jedynie w zakresie inwestycji pozostających w zakresie działów administracji obsługiwanych przez MI, zaś inwestycje zaproponowane przez Polskie Elektrownie Jądrowe Sp. z o.o. takie jak budowa, przebudowa lub remont sieci elektroenergetyczne (o których mowa w art. 53a ust. 2 ustawy z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących) pozostają poza właściwością MI. Nie jest możliwe również włączenie do projektu ustawy inwestycji towarzyszących inwestycji w zakresie EJ1, którym został nadany status inwestycji towarzyszącej, o którym mowa w art. 52 ust. 1 tej ustawy. Uwzględnienie powyższego skutkowałoby wprowadzeniem w projekcie otwartego katalogu inwestycji, co naruszałoby podstawowe zasady prawidłowej legislacji. Art. 2 pkt 4 lit c) zostanie dostosowany do zmian wprowadzonych uchwałą nr 106 Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2025 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z

				kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynieryjnych;” – takie brzmienie byłoby zgodne ze zmianą wprowadzoną w § 1 pkt 3 lit. a tiret drugie uchwały nr 106 Rady Ministrów z 2025 r. (M.P. poz. 762).		realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”.
29	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	Art. 2 pkt 4 lit c	Propozycja nowego brzmienia przepisu	budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynieryjnych;	Dostosowanie zapisu do zgodności z treścią aktualizacji programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim” z dnia 08.08.2025 r.	UWAGA UWZGLĘDNIONA .
30	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Art. 2 pkt 4 lit c	Propozycja nowego brzmienia przepisu	budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z elektryfikacją, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynieryjnych.	Słowo „elektryfikacja” obejmuje większy zakres przedstawiający sieci trakcyjne oraz elementy układu zasilania sieci trakcyjnej.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Art. 2 pkt 4 lit c) został dostosowany do zmian wprowadzonych uchwałą nr 106 Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2025 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”, i otrzyma brzmienie: „c) budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynieryjnych”.
31	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Art. 2 pkt 4 lit c	Propozycja nowego brzmienia przepisu	budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynieryjnych.	W zakresie inwestycji związanych z budową elektrowni w Kopalinie jest też przebudowa i budowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Część będzie przebudowana w zakresie zadania PKP a część w zakresie zadań Urzędu Marszałkowskiego, starostwa czy gmin.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Propozycja nie jest zgodna z zapisami uchwały nr 106 Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2025 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”. Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że intencją MI nie jest uwzględnianie w ustawowym katalogu inwestycji zadań pozostających w kompetencjach samorządów.
32	PGE Polska Grupa Energetyczna S.A.	W zw. z art. 2 pkt 5 lit a i b	Propozycja wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r. poz. 1112)	W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r. poz. 1112)	Inwestycją powiązaną z kluczowymi inwestycjami przeciwpowodziowymi dla rzeki Nysa Kłodzka jest inwestycja polegająca na budowie elektrowni szczytowo-pompowej w Młotach (ESP Młoty), dla której powinny zostać wprowadzone ułatwienia	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Inwestycja pn. <i>Program redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej</i> została wykreślona z ustawowego katalogu inwestycji.

				z 2024 r. poz. 1112) wprowadza się następujące zmiany: <i>Art. 59a ust. 4 pkt 21 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko otrzymuje brzmienie:</i> 21) inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej oraz inwestycji towarzyszącej realizowanych na podstawie ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. poz. 1115).	regulacyjne, niezbędne dla prowadzenia inwestycji w ESP Młoty. Inwestycja ESP Młoty została uwzględniona w „Programie redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej”. https://www.gov.pl/web/wody-polskie-wroclaw/program-dla-nysy-klodzkiej W przypadku proponowanej zmiany, jest to doprecyzowanie przepisów i dostosowanie przepisów ustawy ogólnej (ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, „ustawa ocenowa”) do ustawy szczególnej – specustawy (ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowych oraz inwestycji towarzyszących, „specustawa ESP”). Inwestycje towarzyszące ESP w rozumieniu specustawy ESP powinny być uznane za inwestycje strategiczne w rozumieniu ustawy ocenowej. W ustawie ocenowej, w art. 59a ust. 4 wprowadzono katalog inwestycji strategicznych, dla których stosuje się wyłączenia ze stosowania części przepisów ustawy ocenowej. Do inwestycji strategicznych m.in. nie stosuje się przepisów art. 59a ust. 1 i ust. 3 pkt 1 ustawy ocenowej. Oznacza to, że przystąpienie do: 1) przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - w przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w art. 59 ust. 1 pkt 1, 2) analizy w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - w przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2, 3) ustalenia zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na podstawie wniosku, o którym mowa w art. 69 ust. 1 - organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest zobowiązany poprzedzać analizą zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Takie rozwiązanie wynika ze specyfiki inwestycji strategicznych, które są realizowane na podstawie ustaw szczególnych (specustaw) i dla których jest wydawana decyzja lokalizacyjna, która jest wiążąca dla organu sporządzającego m.in. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego („mpzp”). Zgodnie z art. 59a ust. 4 pkt 21 ustawy ocenowej za inwestycję strategiczną została uznana inwestycja w	Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że intencją Ministerstwa Infrastruktury jest ustanowienie regulacji, które usprawnią proces inwestycyjny jedynie w zakresie inwestycji pozostających w zakresie działów administracji obsługiwanych przez MI, zaś inwestycja wskazana przez PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. pozostaje poza właściwością MI.
--	--	--	--	---	---	--

					zakresie elektrowni szczytowo-pompowej („ESP”) realizowana na podstawie specustawy ESP. Jednocześnie, przepis nie uwzględnia inwestycji towarzyszącej inwestycji w ESP, jako inwestycji strategicznej (sieć elektroenergetyczna wyprowadzająca moc z ESP), pomimo tego, że inwestycja towarzysząca inwestycji w ESP jest również realizowana na podstawie przepisów specustawy ESP i także dla inwestycji towarzyszącej jest wydawana decyzja lokalizacyjna, która wiąże organy sporządzające mpzp. Taki stan prawny prowadzi do tego, że w przypadku inwestycji towarzyszącej inwestycji w ESP, tj. inwestycji w wyprowadzenie mocy z ESP, wymaga się od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska („RDOŚ”), przed właściwym rozpoczęciem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, aby weryfikował zgodność przedsięwzięcia z mpzp, a w przypadku stwierdzenia niezgodności przedsięwzięcia z mpzp, RDOŚ jest zobowiązany do wydania decyzji odmownej. W przypadku nieprzedłożenia mpzp, RDOŚ pozostawi wniosek o wydanie decyzji bez rozpoznania. Taki przepis ustawy ocenowej jest niespójny z przepisami specustawy ESP oraz niezgodny z celami specustawy ESP, która za główny cel miała uproszczenie i przyśpieszenie inwestycji w ESP oraz inwestycji towarzyszących tym inwestycjom, czyli inwestycji polegających na budowie sieci elektroenergetycznych wyprowadzających moc z ESP. Należy wskazać, że zarówno inwestycja w ESP, jak również inwestycja towarzysząca inwestycji ESP jest objęta zakresem specustawy ESP – do inwestycji towarzyszącej ESP przepisy specustawy ESP stosuje się odpowiednio (art. 35 ust. 1 specustawy ESP). Oznacza to, że także dla inwestycji towarzyszącej ESP (sieć wyprowadzająca moc z ESP) wydawana jest decyzja lokalizacyjna, która może być oddzielną decyzją lokalizacyjną bądź lokalizacja inwestycji towarzyszącej będzie wskazywana w decyzji o lokalizacji inwestycji w ESP (art. 35 ust. 2 specustawy ESP). Tym samym badanie zgodności lokalizacji inwestycji towarzyszącej ESP z mpzp jest bezprzedmiotowe, bo dla tej inwestycji będzie wydana decyzja lokalizacyjna, która ma pierwszeństwo przed mpzp. Potwierdzają to przepisy art. 9 ust. 2 i art. 11 ust. 4 w związku z art. 35 ust. 1 specustawy ESP, które wskazują, że w sprawach dotyczących lokalizacji inwestycji w ESP i lokalizacji inwestycji towarzyszącej ESP nie stosuje się przepisów o planowaniu i	
--	--	--	--	--	---	--

					zagospodarowaniu przestrzennym, a decyzja lokalizacyjna dotycząca inwestycji w ESP i inwestycji towarzyszącej ESP, jest wiążąca dla organów właściwych do sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz organów właściwych do wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenia na budowę, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Prowadzi to do wniosku, że inwestycja towarzysząca ESP nie musi być zgodna z żadnym aktem prawa miejscowego, w tym przypadku z mpzp, ponieważ jest lokalizowana na podstawie decyzji lokalizacyjnej wydawanej na podstawie specustawy ESP, która jest regulacją szczególną w stosunku do innych aktów prawnych, w tym do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i w związku z tym stosuje się ją w pierwszej kolejności. Podsumowując, badanie zgodności lokalizacji inwestycji towarzyszącej ESP z mpzp jest niezgodne z przepisami specustawy ESP. W związku z powyższym, postulowana zmiana jest uzasadniona i konieczna dla zapewnienia sprawnego procesu inwestycyjnego inwestycji ESP. Wprowadzenie zmiany jest konieczne dla kontynuacji jednej z kluczowych inwestycji przeciwpowodziowych w kraju, która jednocześnie zapewnia bezemisijną energię elektryczną oraz zapewnia bezpieczeństwo energetyczne państwa. Aktualny stan prawny w zasadzie uniemożliwia uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji towarzyszącej ESP Młoty, co w praktyce oznacza zatrzymanie inwestycji na jej początkowym etapie.	
33	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Art.2 pkt 7	Propozycja rozszerzenia katalogu inwestycji	inwestycje z zakresu transportu lotniczego: a) rozbudowa lub przebudowa lotniska Kraków-Balice, b) rozbudowa lub przebudowa lotniska Lotnisko Chopina w Warszawie, c) rozbudowa lub przebudowa lotniska Rzeszów-Jasionka, d) rozbudowa lub przebudowa lotniska Warszawa-Modlin,	Proponuje się dodanie budowy lotniska CPK jako inwestycji kluczowej. Jest to projekt o znaczeniu dla całego kraju, mający bezpośredni wpływ na rozwój oraz zdolności obronne Polski.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnia, iż Centralny Port Komunikacyjny wraz z infrastrukturą towarzyszącą objęty jest już dedykowanymi ustawami usprawniającymi proces inwestycyjny CPK tj. ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym oraz ustawą z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego, które zawierają wielokrotnie przepisy analogiczne do wprowadzanych projektem ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (UD262).

				e) budowa lotniska Centralny Port Komunikacyjny wraz z infrastrukturą towarzyszącą.		
34	Port Lotniczy Wrocław S.A	Art.2 pkt 7	Propozycja rozszerzenia katalogu inwestycji	7) inwestycje z zakresu transportu lotniczego: a) rozbudowa lub przebudowa lotniska Kraków-Balice, b) rozbudowa lub przebudowa lotniska Lotnisko Chopina w Warszawie, c) rozbudowa lub przebudowa lotniska Rzeszów-Jasionka, d) rozbudowa lub przebudowa lotniska Warszawa-Modlin, e) rozbudowa i przebudowa lotniska Wrocław-Strachowice.	Proponowana zmiana polega na dodaniu litery e) w art. 2 pkt 7 projektu ustawy, w celu objęcia zakresem ustawy inwestycji polegającej na rozbudowie i przebudowie lotniska Wrocław-Strachowice. Wpisanie tej inwestycji do katalogu inwestycji kluczowych umożliwi zastosowanie przewidzianych w ustawie rozwiązań proceduralnych, mających na celu usprawnienie procesów inwestycyjnych.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Inwestycje nie wskazane literalnie nie mieszczą się w zakresie regulacji. Dodatkowo należy podkreślić, że tworząc katalog inwestycji kluczowych, intencją Ministerstwa Infrastruktury było wyselekcjonowanie (zgodnie z określonymi kryteriami) kilku inwestycji z danej gałęzi transportu, co jednoznacznie podkreślałoby ich kluczowość i priorytetowość. Rozszerzenie listy inwestycji skutkowałoby efektem odwrotnym do zamierzonego.
35	Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o.	Art. 2 pkt 7	Propozycja rozszerzenia katalogu inwestycji	Dodanie inwestycji: Rozbudowa lub przebudowa lotniska Poznań-Ławica	Rozwój Portu Lotniczego Poznań-Ławica w oparciu o wodór – bezemisyjny nośnik energii Projekt ten wpisuje się m.in. cele Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Celem inwestycji jest wzmocnienie niezależności energetycznej lotniska, stworzenia wzorca dla przyszłych projektów opartych na zielonej energii - w tym możliwość współpracy z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej (niezależne zasilanie radaru), rozwój Wielkopolskiej Doliny Wodorowej oraz propagacja technologii wodorowej i zwiększenia jej akceptacji społecznej. Planuje się budowę farmy fotowoltaicznej o mocy umożliwiającej zasilenie elektrolizera o mocy max. 20 MW do produkcji ok. 500 ton wodoru rocznie. Rozbudowa płyty postojowej PPS1 wraz z budową hangarów na cele serwisowo-obslugowe Inwestycja umożliwi realizację potrzeb cywilnych i militarnych poprzez budowanie nowej infrastruktury zapasowej lotniskowej do podwójnego wykorzystania – umożliwi to zwiększenie potencjału militarnego państwa polskiego oraz zwiększenie dostępności usług lotniskowych w obszarze wykorzystania cywilnego (w kolejnym etapie rozbudowa płyty do odladania samolotów kodu E). Usprawnienie infrastruktury transportowej - usprawnienie na zwiększenie mobilności i gotowości operacyjnej lotniska w kontekście działań obronnych. Rozbudowa terminala pasażerskiego lotniska Poznań-Ławica Wzmocnienie przepustowości lotniska regionalnego. Lokalizacja bazy dla kontyngentów wojskowych	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Inwestycje nie wskazane literalnie nie mieszczą się w zakresie regulacji. Dodatkowo należy podkreślić, że tworząc katalog inwestycji kluczowych, intencją Ministerstwa Infrastruktury było wyselekcjonowanie (zgodnie z określonymi kryteriami) kilku inwestycji z danej gałęzi transportu, co jednoznacznie podkreślałoby ich kluczowość i priorytetowość. Rozszerzenie listy inwestycji skutkowałoby efektem odwrotnym do zamierzonego.

					Inwestycja znacznie poprawi warunki przebywania wojsk przeprowadzających się przez lotnisko w Poznaniu (wzmocnienie warunków dla obronności kraju). Obecnie Port obsługuje sporo żołnierzy amerykańskich odlatujących z Poznania, wydłużone okresy oczekiwania na lot wskazują na konieczność zapewnienia żołnierzom na okres pobytu na lotnisku (od kilku do kilkunastu godzin w jednorazowej odprawie) odpowiednich wymogów sanitarnych, bytowych i przeciwpożarowych, w tym uzupełnienie o sprzęt kontroli bezpieczeństwa bagaży, które są wnoszone na teren zastrzeżony lotniska (poprawa warunków bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych). W okresach braku wykorzystania na potrzeby wojsk możliwość wykorzystania bazy jako powierzchnia magazynowa na potrzeby Spółki. Wydłużenie drogi startowej na lotnisku Poznań-Ławica na kierunku wschodnim Wydłużenie drogi startowej z 2504 m do 2804 m pozwoli na wykonanie operacji startów większych samolotów z pełnym udźwigniem. Pierwszy etap rozbudowy zakłada wykonanie pola do zawracania na DS. Spółka posiada formalne zabezpieczenie pasa drogi startowej i płaszczyzn ograniczających wysokość zabudowy pod realizację projektu. Obecne parametry drogi startowej nie pozwalają na wykonywanie operacji startów szerokokadłubowych transportowych statków powietrznych, takich jak np. An225, z pełnym obciążeniem. Posiadanie drogi startowej o długości 2.830m (ewentualnie wariant o 500m - do 2.990m) umożliwi wykonywanie startów wszystkich typów szerokokadłubowych statków powietrznych – zarówno wojskowych jak i cywilnych, co – wraz z lokalizacją w Poznaniu Wysuniętego Stanowiska Dowodzenia amerykańskiej 1. Dywizji Piechoty oraz stałą i intensywną obecnością armii amerykańskiej w bazach wojskowych w Krzesinach i Powidzu – ma strategiczne znaczenie.	
36	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Art. 2 pkt 7	Propozycja rozszerzenia katalogu inwestycji	Dodanie inwestycji: rozbudowa i przebudowa lotniska we Wrocławiu	[...]Uwzględnienie rozbudowy i przebudowy lotniska we Wrocławiu w katalogu inwestycji kluczowych pozwoli na uproszczenie procedur administracyjnych, skrócenie czasu realizacji oraz zapewnienie spójności z polityką państwa w zakresie infrastruktury krytycznej i obronnej.[...] Port Lotniczy Wrocław pełni funkcję głównego lotniska wykorzystywanego przez Siły Zbrojne RP oraz siły sojusznicze do realizacji operacji lotniczych o charakterze strategicznym, w tym w ramach zobowiązań państwa-gospodarza (Host Nation Support – HNS). Jako kluczowy węzeł komunikacyjny w regionie, nasze lotnisko odgrywa istotną rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa i obronności zarówno na poziomie lokalnym, jak i krajowym. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11 marca	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Inwestycje nie wskazane literalnie nie mieszczą się w zakresie regulacji. Dodatkowo należy podkreślić, że tworząc katalog inwestycji kluczowych, intencją Ministerstwa Infrastruktury było wyselekcjonowanie (zgodnie z określonymi kryteriami) kilku inwestycji z danej gałęzi transportu, co jednoznacznie podkreślałoby ich kluczowość i priorytetowość. Rozszerzenie listy inwestycji skutkowałoby efektem odwrotnym do zamierzonego.

					2022 r. Port Lotniczy Wrocław S.A. został wpisany do aktualizacji wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczym i obronnym. Lotnisko we Wrocławiu ma status infrastruktury krytycznej, co dodatkowo podkreśla jego znaczenie w systemie bezpieczeństwa narodowego, wykonując prace w ramach obowiązku wsparcia państwa przyjmującego (HNS) na obszarze odpowiedzialności ministra właściwego do spraw transportu. Budowa bazy APOD (Aerial Port of Debarkation) będzie jedynym takim miejsce o niezwykle strategicznym znaczeniu w tej części Europy.	
37	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach	Art. 2 pkt 7	Propozycja rozszerzenia katalogu inwestycji	Dodanie pkt e) rozbudowa lub przebudowa lotniska Katowice-Pyrzowice.	[...] Uwzględnienie lotniska Katowice-Pyrzowice w usatwie i potraktowanie jego rozbudowy lub przebudowy jako inwestycji kluczowych w rozumieniu ustawy stanowić będzie konieczny warunek do niezakłóconej i szybkiej realizacji zamierzeń inwestycyjnych zwiększających potencjał obronny Polski [...] W zakresie STREFY LANDSIDE: 1. Znaczenie strategiczne dla systemu transportowego państwa i regionu wynika z faktu, że Katowice Airport obsługuje największą aglomerację w Polsce - Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Port obsługuje najbardziej uprzemysłowiony region w Polsce, jeden z najbardziej zurbanizowanych obszarów w Europie. 2. Infrastruktura lotniska Katowice-Pyrzowice umożliwia obsługę dużych samolotów transportowych, co ma fundamentalne znaczenie w sytuacjach kryzysowych i konfliktowych. 3. Lotnisko Katowice-Pyrzowice jest silnie zintegrowane z europejską i globalną siecią transportową. Port jest elementem sieci Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), co potwierdza jego znaczenie w polityce transportowej Unii Europejskiej. 4. Uzasadnieniem wybru inwestycji jest również dynamika rozwoju ruchu lotniczego. Rozbudowa terminala pasażerskiego jest niezbędna, aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu i zapewnić odpowiednią przepustowość portu. 5. Dodatkowo Katowice-Airport pełni funkcje infrastruktury o wyższej odporności kryzysowej. Jego położenie i zdolności operacyjne pozwalają przejąć ruch pasażerski i towarowy w przypadku ograniczeń działalności innych lotnisk - Kraków-Balice, Rzeszów-Jesionka, a także Warszawa-Modlin. W zakresie STREFY AIRSIDE: 1. Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa operacji lotniczych, a także podniesienie jego roli w	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Inwestycje nie wskazane literalnie nie mieszczą się w zakresie regulacji. Dodatkowo należy podkreślić, że tworząc katalog inwestycji kluczowych, intencją Ministerstwa Infrastruktury było wyselekcjonowanie (zgodnie z określonymi kryteriami) kilku inwestycji z danej gałęzi transportu.. Rozszerzenie listy inwestycji skutkowałoby efektem odwrotnym do zamierzonego.

					strategicznej infrastrukturze transpotowej i obronnej kraju. 2. Umożliwienie przygotowaia samolotów do startu w okresie zimowych. 3. Zwiększenie liczby operacji lotniczych w trudnych warunkach pogodowych.	
38	ORLEN Termika S.A.	Art. 2 pkt 8 i 9	Propozycja rozszerzenia zakresu omawianego projektu ustawy o inwestycje w zakresie transformacji źródeł wytwórczych i infrastruktury towarzyszącej w jednostkach zasilających KSE tj. inwestycji istotnych dla bezpieczeństwa energetycznego.	Propozycja przepisu: "W art. 2 dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu: " 8) budowa bloku gazowo-parowego w Elektrociepłowni Siekierki w Warszawie, 9) stabilizacja dna rzeki Wisły w rejonie ujęcia wody w Elektrociepłowni Siekierki w Warszawie".	Inwestycje z sektora elektroenergetycznego i ciepłowniczego wpisują się w cele omawianej ustawy tzn. są kluczowymi inwestycjami infrastrukturalnymi mającymi bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo energetyczne oraz rozwój gospodarczy Polski. Jak czytamy w uzasadnieniu projektu: "Opracowanie projektu ustawy determinowane jest sytuacją geopolityczną i tym samym koniecznością przyspieszenia procesu inwestycyjnego dla wybranych zadań w zakresie potrzeb bezpieczeństwa i obronności państwo, bezpieczeństwa energetycznego, jak również potrzebą pobudzenia rozwoju gospodarczego Polski oraz zabezpieczenia państwa nawypadek klęsk żywiołowych". Nw. inwestycje przyczyniając się do zapewniania wystarczalności mocy oraz wzmacniając jego elastyczność, pozytywnie wpływają na możliwość niezakłóconego funkcjonowania również inwestycji infrastrukturalnych dla których dedykowany jest co do zasady projekt ustawy.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Należy podkreślić, że intencją Ministerstwa Infrastruktury jest ustanowienie regulacji, które usprawnią proces inwestycyjny jedynie w zakresie inwestycji pozostających w zakresie działów administracji obsługiwanych przez MI, zaś inwestycje zaproponowane przez ORLEN Termika S.A. pozostają poza właściwością MI.
39	Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A.	Art. 2	Nowy artykuł – po art. 2 dodać art. 2a	„Art. 2a. 1. Ustawa ani decyzja wydana w odniesieniu do inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2, nie narusza praw inwestora w zakresie inwestycji w zakresie terminala i inwestycji towarzyszących, o których mowa w ustawie z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. z 2025 r. poz. 1222). 2. W razie rozbieżności inwestycje w zakresie terminalu i inwestycje towarzyszące, do których stosuje się przepisy ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, mają pierwszeństwo przed inwestycjami kluczowymi.”	Proponowane przepisy mają na celu określenie wzajemnych relacji pomiędzy inwestycjami realizowanymi na podstawie projektowanej ustawy oraz ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. z 2025 r. poz. 1222) – dalej: „specustawa gazowa”. Na uwagę w tym kontekście normatywnym zasługuje szczególnie realizacja inwestycji w zakresie FSRU na podstawie art. 38 pkt 2 zk i zI specustawy gazowej tj.: • budowa jednostki regazyfikacyjnej skroplonego gazu ziemnego w Zatoce Gdańskiej wraz z infrastrukturą niezbędną do jej obsługi, • budowa gazociągu podmorskiego i gazociągu lądowego łączących inwestycję, o której mowa w art. 38 pkt 2 lit. zk, z systemem przesyłowym wraz z infrastrukturą niezbędną do ich obsługi. Podkreślić należy, że budowa Terminala FSRU oraz innych inwestycji realizowanych na podstawie specustawy gazowej jest kluczowa dla Polski, ponieważ ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego poprzez dostęp do gazu skroplonego (LNG).	UWAGA UWZGLĘDNIONA

40	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	Art. 3	Propozycja dodania po ust. 2 dodatkowego ustępu.	Wydanie opinii lub uzgodnienia, o których mowa w art. 64 ust. 1 i w art. 77 ust. 1 ustawy określonej w ust. 1 następuje w terminie 7 dni od otrzymania wystąpienia organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niewydanie opinii lub uzgodnienia w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.	Proponujemy dodanie po ust. 2 dodatkowego ustępu. Celem zmiany jest wprowadzenia zapisu skracającego czasu oczekiwania na stanowisko organów współuczestniczących w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a niezależnych od organu prowadzącego postępowanie.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Odstąpiono od regulacji umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych, oraz określającej 45 dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednocześnie w uzgodnieniu z MKiŚ oraz GDOŚ, do projektu ustawy wprowadzono nowy przepis, w którym wnioskom o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został nadany priorytet ich rozpatrywania.
41	Związek Miast Polskich	Art. 3 ust. 1	W art. 3 ust. 1 projektu ustawy wskazano, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wymienionych kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, winno nastąpić w terminie 45 dni od dnia złożenia wniosku. Niedotrzymanie tego terminu wiąże się z nałożeniem na organ właściwy do wydania decyzji kary pieniężnej w wysokości 1 000 zł za każdy dzień zwłoki. Do terminów nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa na dokonanie określonych czynności, w szczególności w ramach postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu. Biorąc pod uwagę rodzaj wykazanych w projekcie ustawy inwestycji oraz procedurę postępowania w sprawie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, 45 dniowy termin wydania tej decyzji będzie trudny do dotrzymania, z uwagi na: - konieczność przeanalizowania obszernej i skomplikowanej dokumentacji wniosku, - konieczność zapewnienia udziału społeczeństwa w postępowaniu, - terminy doręczeń w przypadku zawiadamiania stron postępowania poprzez publiczne obwieszczenia w trybie art. 49 Kpa, kiedy liczba stron postępowania przekracza 10, - możliwość włączenia się do postępowania organizacji ekologicznych i społecznych, - konieczność przeanalizowania i odniesienia się do uwag i wniosków złożonych w związku z udziałem społeczeństwa w postępowaniu, uzgodnień i opinii organów współuczestniczących w postępowaniu i zredagowania tekstu decyzji. Wobec powyższego, jeżeli ocena oddziaływania planowanych kluczowych inwestycji infrastrukturalnych ma zostać przeprowadzona rzetelnie, termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinien być określony proporcjonalnie.			UWAGA WYJAŚNIONA Odstąpiono od regulacji umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych oraz określającej 45 dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W uzgodnieniu z MKiŚ oraz GDOŚ, do projektu ustawy wprowadzono nowy przepis, w którym wnioskom o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został nadany priorytet ich rozpatrywania.
42	Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot	Art. 6	Usunięcie treści w całości.		Przepis umożliwi realizację inwestycji w sposób niezgodny z wydanym pozwoleniem na budowę, bez konieczności zmiany pozwolenia. Proponowana regulacja doprowadzi do tego, że wydanie pozwolenia na budowę dla inwestycji kluczowych będzie miało charakter pozorny, ponieważ inwestor nie będzie związany warunkami określonymi w tym pozwoleniu. Umożliwi to także realizację inwestycji w sposób niezgodny z warunkami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które muszą być uwzględniane w treści pozwolenia na budowę.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnia, iż wprowadzając przepis dotyczący nieuznawania za istotne odstępiania od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego w liniach rozgraniczających nie zakładano sytuacji, w której miałby on na celu odstępianie od warunków decyzji środowiskowej czy realizację zadań bez stosowanych pozwoleń. W konsekwencji przepis został doprecyzowany poprzez wskazanie, że zmiana nie będzie istotna, wówczas gdy nie wymaga zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla przedsięwzięcia.
43	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi Fundacja Frank Bold	Art. 6	Zdecydowany sprzeciw budzi art. 6 ustawy, który umożliwi realizację inwestycji kluczowych w sposób niezgodny z wydanym pozwoleniem na budowę, bez konieczności jego zmiany. Proponowana regulacja doprowadzi do tego, że wydanie pozwolenia na budowę dla inwestycji kluczowych będzie miało charakter pozorny, ponieważ inwestor nie będzie związany warunkami określonymi w tym pozwoleniu. Co więcej, przepis ten umożliwi realizację inwestycji w sposób niezgodny z warunkami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które muszą być uwzględniane w treści pozwolenia na budowę			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnia, iż wprowadzając przepis dotyczący nieuznawania za istotne odstępiania od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego w liniach rozgraniczających nie zakładano sytuacji, w której miałby on na celu odstępianie od warunków decyzji środowiskowej czy realizację zadań bez stosowanych pozwoleń. W konsekwencji przepis został doprecyzowany poprzez wskazanie, że zmiana nie będzie istotna, wówczas gdy nie

						wymaga zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla przedsięwzięcia
44	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Art. 6	Propozycja nowego brzmienia przepisu	Odstąpienie od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających teren realizacji inwestycji kluczowych, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418 i 1080), pod warunkiem akceptacji tych zmian przez projektanta, który wykonał zatwierdzony projekt zagospodarowania działki lub terenu.	Wprowadzenie zapisu w proponowanej formie może spowodować brak kontroli technicznej nad wykonywanymi pracami. Obecny stan prawny, czyli ocena przez projektanta nadzoru autorskiego i kwalifikacja zmiany jest poprawną drogą postępowania.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnia, iż przepis został skorygowany poprzez wskazanie, że zmiana nie będzie istotna, wówczas gdy nie wymaga zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla przedsięwzięcia Powyższe ogranicza, że katalog możliwych zmian będzie wąski. Należy podkreślić, że uproszczenia te będą miały zastosowanie tylko do imiennie wskazanych inwestycji strategicznych, istotnych z punktu widzenia obronności, bezpieczeństwa oraz gospodarki Polski. Już obecnie specustawy inwestycyjne zawierają ułatwienia w zakresie odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego. Zgodnie z art. 32a specustawy drogowej odstąpienie takie w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, jeżeli nie wymaga uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi. Projektowana ustawa wprowadza większe uproszczenia niż występujące w specustawach inwestycyjnych.
45	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Art. 6	Art. 6 specustawy powinien odwoływać się do „istotnego” odstąpienia, o którym mowa w art. 36a Prawa budowlanego. Ponadto art. 6 specustawy zawiera w naszej ocenie nieprecyzyjny zapis dotyczący linii rozgraniczających teren realizacji inwestycji kluczowych.			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy stwierdzić, że art. 6 odwołuje się do istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a Prawa budowlanego. Odnosnie do zapisów dot. linii rozgraniczających teren realizacji inwestycji kluczowych należy wskazać, że analogiczny zapis funkcjonuje już w specustawie drogowej. Ponadto informuje, iż przepis został skorygowany poprzez wskazanie, że zmiana nie będzie istotna, wówczas gdy nie wymaga zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej dla przedsięwzięcia .
46	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	Art. 7	Propozycja dodania do art. 7 nowych punktów	Dodanie do art. 7 nowych punktów: 4) zatwierdzeniu programu gospodarowania odpadami wydobywczymi 5) udzieleniu zezwolenia na prowadzenie obiektu unieszkodliwiania odpadów wydobywczymi	Argumentacja zaproponowana powyżej w wierszu Lp. 1 (<i>Lp. 24 niniejszej tabeli</i>) ma zastosowanie do proponowanej zmiany. Dodatkowo dodanie do listy kluczowych inwestycji zaproponowanych w Lp. 1 (<i>Lp. 24 niniejszej tabeli</i>) powyżej, tj.: budowy, rozbudowy lub przebudowy obiektów hydrotechnicznych służących zagospodarowaniu odpadów wydobywczych i wód kopalnianych z górnictwa miedzi powoduje, że wymienione w art. 7 decyzje, należy uzupełnić o decyzje wymagane ustawą z dnia 10 lipca 2008 r. o odpadach wydobywczych (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 2336), które są konieczne do prowadzenia miejsc składowania odpadów wydobywczych. Proponowane rozwiązanie jest w pełni zgodne z cz. 1 OSR tj. ich realizacja wraz z zaproponowanymi usprawnieniami, wnosi znaczący wkład w: bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Zaproponowane zmiany zgodnie ze stanowiskami zgłoszonymi w trakcie konsultacji społecznych mogłyby prowadzić do naruszenia dyrektyw unijnych.

47	Polkie Elektrownie Jądrowe Sp. z o.o.	Art. 7	Dodanie pkt 4	„Art. 7. Decyzja o: 1) ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, 2) ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, 3) wydaniu pozwolenia wodnoprawnego, 4) ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy obiektu energetyki jądrowej – dotycząca inwestycji kluczowej podlega natychmiastowemu wykonaniu.”	W celu usprawnienia budowy IT EJ1 pod rozważę należy poddać uwzględnienie także decyzji, o której mowa w art. 4 ust. 1 specustawy jądrowej.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W związku ze zgłoszonymi w trakcie konsultacjami licznymi uwagami Uwaga traci na znaczeniu, gdyż z projektu ustawy w całości usunięto przepisy art. 7 umożliwiające nakładanie rygorów natychmiastowej wykonalności na mocy ustawy. Zaproponowane zmiany zgodnie ze stanowiskami zgłoszonymi w trakcie konsultacji społecznych mogłyby prowadzić do naruszenia dyrektyw unijnych.
48	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Art. 7	Propozycja nowego brzmienia przepisu	„Decyzja o wydaniu pozwolenia wodnoprawnego dla inwestycji kluczowej podlega natychmiastowemu wykonaniu. Jednocześnie minister właściwy do spraw infrastruktury zobowiązany jest do wydania decyzji wodnoprawnej w terminie nie dłuższym niż 60 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku. Termin na wydanie opinii w ramach tego postępowania nie może przekraczać 30 dni. Niewydanie decyzji lub opinii w terminie skutkuje nałożeniem kary finansowej w wysokości 1000 zł za każdy dzień zwłoki.”	Obecnie średni czas uzyskania decyzji wodnoprawnej w inwestycjach realizowanych przez Wody Polskie wynosi około 2 lat, co całkowicie niweczy intencję ustawodawcy w zakresie usprawnienia procesu inwestycyjnego. Samo nadanie decyzji natychmiastowej wykonalności nie eliminuje przewlekłości postępowań. Konieczne jest wprowadzenie rygorystycznych terminów na wydanie opinii i decyzji oraz mechanizmów sankcyjnych wobec organów opóźniających procedowanie. Tylko takie rozwiązanie zapewni realne przyspieszenie realizacji inwestycji.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W związku ze zgłoszonymi w trakcie konsultacjami licznymi uwagami z projektu ustawy w całości usunięto przepisy art. 7 umożliwiające nakładanie rygorów natychmiastowej wykonalności na mocy ustawy. Procedury środowiskowe i wodnoprawne regulują dyrektywy unijne w tym ramowa dyrektywa wodna czy dyrektywa EIA. Zaproponowane zmiany zgodnie ze stanowiskami zgłoszonymi w trakcie konsultacji społecznych przez organizacje pozarządowe, PROP jak i MKiŚ mogłyby prowadzić do naruszenia dyrektyw unijnych. Zwrócono uwagę na możliwości odwoławcze zagwarantowane w Dyrektywie EIA oraz złożoność procesu i potrzebę właściwej oceny. postępowania ws. wydawania zgód wodnoprawnych w tym ocen wodnoprawnych są procesem złożonym i wymagają w szczególności: - szczegółowej analizy technicznej dokumentacji projektowej; - weryfikacji zgodności inwestycji z planami gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy; - ustalenia właściwego kręgu stron postępowania; - niekiedy przeprowadzenia wizji lokalnych. Dochowanie wskazywanego terminu jest obarczone dużym ryzykiem, w szczególności w przypadku bardziej złożonych inwestycji takich jak zbiorniki retencyjne, regulacje cieków, czy duże inwestycje liniowe. Zbyt krótkie terminy na wydanie zgód wodnoprawnych mogą skutkować wydaniem decyzji bez pełnej analizy wpływu inwestycji na środowisko. Powyższe może mieć wpływ na niewłaściwe eksploatowanie urządzeń wodnych i wpływać na bezpieczeństwo ludzi. Z dotychczasowej praktyki wynika, iż wnioski o wydanie zgód wodnoprawnych zawierają liczne błędy lub braki merytoryczne i formalne, których uzupełnienie jest kluczowe dla właściwego wydania decyzji.
49	Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot	Art. 8 ust. 1	Usunięcie treści w całości.		Zgodnie z art. 61 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi sąd może na wniosek skarżącego wydać postanowienie o wstrzymaniu wykonania w całości lub w części decyzji jeżeli zachodzi niebezpieczeństwo wyrządzenia znacznej szkody lub spowodowania trudnych do odwrócenia skutków. Są to okoliczności nadzwyczajne – wykonanie czynności określonych w zaskarżonej decyzji wiąże się z realnym niebezpieczeństwem wyrządzenia szkody, która nie będzie mogła być zrekompensowana lub	UWAGA UWZGLĘDNIONA

					naprawiona tzn, niemożliwe będzie przywrócenie pierwotnego stanu rzeczy. Wstrzymanie wykonalności ostatecznej decyzji administracyjnej jest podstawowym środkiem zabezpieczającym, jakim dysponują sądy administracyjne. Wyłączenie stosowania wskazanego przepisu tj. możliwości wstrzymania wykonania zaskarżonej decyzji przez sąd jest niedopuszczalną ingerencją w kompetencje władzy sądowniczej. Wstrzymanie wykonania decyzji jest tzw. środkiem tymczasowym mającym na celu zabezpieczenie sytuacji do czasu merytorycznego rozpatrzenia skargi przez sąd. Brak tego środka spowoduje, że dostęp do sądu stanie się nieefektywny. Mając na uwadze określone w art. 8 ust. 2 i 3 terminy rozpatrywania skarg na decyzje, ewentualne wstrzymanie wykonalności nie będzie miało istotnego wpływu na realizację inwestycji, ale może zabezpieczyć ludzi i środowisko przed znacznymi, nieodwracalnymi szkodami.	
50	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi Fundacja Frank Bold	Art. 8 ust. 1	Za niedopuszczalną ingerencję w kompetencje władzy sądowniczej uznać należy art. 8 ust. 1 ustawy, który pozbawia sądy administracyjne możliwości wstrzymania wykonania decyzji, nawet w przypadku wystąpienia przesłanek wskazanych w art. 61 § 3 p.p.s.a., tj. niebezpieczeństwa wyrządzenia znacznej szkody lub spowodowania trudnych do odwrócenia skutków. Wstrzymanie wykonalności ostatecznej decyzji administracyjnej jest podstawowym środkiem zabezpieczającym, jakim dysponują sądy administracyjne. Przepis jest tym bardziej nieuzasadniony, mając na uwadze to, że zgodnie z art. 8 ust. 2 i 3 terminy rozpatrywania skarg na decyzje są bardzo krótkie, zatem ewentualne wstrzymanie wykonalności nie będzie miało istotnego wpływu na realizację inwestycji, ale może zabezpieczyć ludzi i środowisko przed znacznymi, nieodwracalnymi szkodami. Brak skutecznego środka zaradczego w postaci sądowego wstrzymania określonego działania mogącego spowodować nieodwracalne szkody narusza art. 9 ust. 4 Konwencji z Aarhus, który nakłada na państwa obowiązek zapewnienia odpowiednich i prawnie skutecznych” środków zaradczych, w tym, jeśli okaże się to potrzebne, wstrzymania wykonania kwestionowanego działania. W praktyce zastosowanie wstrzymania wykonania działania ma kluczowe znaczenie w sprawach dotyczących inwestycji mogących znacznie i nieodwracalnie wpłynąć na środowisko. Należy ponadto wskazać, że przepis jest niejasny, nie wiadomo bowiem jakich konkretnie decyzji dotyczących inwestycji kluczowych dotyczy.			UWAGA UWZGLĘDNIONA

51	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	Art. 8 ust. 2	Propozycja nowego brzmienia przepisu	2. Przekazanie akt sprawy i odpowiedzi na skargę następuje w terminie 7 dni od dnia otrzymania skargi. Sąd rozpatruje skargę w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt sprawy wraz z odpowiedzią na skargę.	15 dni jest to zbyt długi czas przyjęty na przekazanie akt. Kluczowe inwestycje powinny być traktowane priorytetowo przez urzędy.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
52	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	Art. 9	Propozycja nowego brzmienia przepisu	Art. 9. Weryfikacja wyników zgłoszonych prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej przez organy Służby Geodezyjnej i Kartograficznej, o której mowa w art. 12b ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1151 i 1824 oraz z 2025 r. poz. 1019) oraz Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, jest dokonywana niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni roboczych od dnia przekazania tych wyników.	Proponujemy rozszerzenie przedmiotowego zapisu o Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Proponowany przepis przyspiesza procedurę weryfikacji przez organy Służby Geodezyjnej i Kartograficznej zgłoszonych przez inwestora prac geodezyjnych w ramach realizacji inwestycji kluczowych. Jednakże przywołany przepis odwołuje się wyłącznie do organów Służby Geodezyjnej i Kartograficznej, o której mowa w ustawie Prawo geodezyjne i kartograficzne, natomiast nie wskazuje Kolejowych Ośrodków Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, do których zgłaszane są prace geodezyjne wykonywane na terenach kolejowych zamkniętych. Wobec powyższego, w celu kompleksowego zoptymalizowania czasu weryfikacji prac geodezyjnych dotyczących ww. inwestycji postulujemy o rozszerzenie przedmiotowej regulacji w rzeczonym zakresie.	UWAGA WYJAŚNIONA Art. 9 skracza termin, w którym ma zostać dokonana weryfikacja wyników zgłoszonych prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami prawa z zakresu geodezji i kartografii i spójności przekazywanych zbiorów danych z prowadzonymi bazami danych – do 7 dni roboczych od dnia otrzymania tych wyników.
53	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	Art. 9	Propozycja dodania nowego ustępu	W przypadku gdy właściwy organ Służby Geodezyjnej i Kartograficznej oraz Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, nie dokona weryfikacji wyników zgłoszonych prac geodezyjnych w terminie 7 dni roboczych od dnia przekazania tych wyników, wówczas wyniki uznaje się za zatwierdzone i przyjęte.	Wszelkie opóźnienia w zakresie przedłużającej się procedury weryfikacji przez PODGiK oraz KODGiK prac geodezyjnych powodują ryzyko nieuwjęcia wybudowanej/przebudowanej infrastruktury w inwestycjach kolejnych inwestycjach, co generuje opóźnienia lub konieczność poprawek projektowych i budowlanych, a w konsekwencji może spowodować wzrost kosztów dla budżetu Państwa.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Projektodawca przyjął argumentację Związku Powiatów Polskich, przedstawioną w toku opiniowania projektu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, odnoszącą się negatywnie do propozycji wprowadzenia sankcji milczącego zatwierdzenia. ZPP wskazywał, że może ona doprowadzić do sytuacji, w której wyniki prac geodezyjnych będą w praktyce wchodzić do zasobu geodezyjnego i kartograficznego bez jakiegokolwiek rzeczywistej weryfikacji merytorycznej.
54	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Art. 11 ust. 2	Projekt robót geologicznych podlega zgłoszeniu właściwemu organowi administracji Geologicznej. W przypadku braku zgody właściciela terenu na wykonanie badań na jego terenie podstawą ich wykonania i prawo do terenu uzyskuje się przez decyzje zatwierdzającą projekt prac geologicznych.		Obecnie nie można wykonywać badań geologicznych jeżeli właściciel terenu nie wyrazi zgody. Jest to inna sytuacja niż w przypadku prac geodezyjnych.	UWAGA WYJAŚNIONA Odstąpiono od regulacji umożliwiającej zastosowanie procedury zgłaszania projektu robót geologicznych właściwemu organowi administracji. W wyniku dodatkowych konsultacji z MKiŚ zaproponowano nowe brzmienie przepisu. Zatwierdzanie projektu robót geologicznych będzie następowało w drodze decyzji, która w określonych przypadkach będzie podlegać natychmiastowemu wykonaniu.
55	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Art. 11	Art. 11 ust. 1–3 przewiduje, że dla inwestycji kluczowych projekt robót geologicznych dotyczący badań hydrogeologicznych lub geologiczno-inżynierskich: nie wymaga zatwierdzenia (art. 90–91 PGiG), podlega jedynie zgłoszeniu, a brak sprzeciwu w 21 dni = milcząca zgoda.			UWAGA WYJAŚNIONA Ministerstwo Infrastruktury z dużą uwagą przeanalizowało zgłoszenie przekazane przez Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów. W konsekwencji w konsultacji z MKiŚ zmieniono proponowane zapisy.

			Kolizja z art. 80, 85 i 88 PGiG, które generalnie nakazują zatwierdzanie projektów robót geologicznych decyzją administracyjną, a nie tylko zgłaszanie. Może też wpływać na bezpieczeństwo robót (PGiG chroni m.in. środowisko wód podziemnych, zapadliska, zagrożenia gazowe). Największym problemem są przedłużające się procedury środowiskowe i wodnoprawne – i to tam należy przede wszystkim szukać oszczędności czasowych, nawet przy zastosowaniu już obowiązującego prawa. Większe problemy czasowe, przynajmniej w przypadku inwestycji drogowych, wynikają z samych wewnętrznych procedur i wymagań Zamawiającego, jakim jest GDDKiA (wymaganie wykonywania na etapie PB dodatków do DGI zamiast DBPG w sytuacji, gdy nie ma takiej konieczności wynikającej z przepisów prawa). Aby znacząco przyspieszyć te procedury, nie wymaga to tworzenia nowych przepisów i specustaw, tylko działania organów administracji państwowej zgodnie z już obowiązującymi przepisami.			Odstąpiono od regulacji umożliwiającej zastosowanie procedury zgłaszania projektu robót geologicznych właściwemu organowi administracji. Zatwierdzanie projektu robót geologicznych będzie następowało w drodze decyzji, która w określonych przypadkach będzie podlegać natychmiastowemu wykonaniu. Ministerstwo Infrastruktury odnotowało również wskazywane przez Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów przedłużające się procedury środowiskowe i wodnoprawne. Jak słusznie zwrócono uwagę tam również powinny być koncentrowane wysiłki celem uzyskania oszczędności czasowych, a MI podejmuje starania celem redukcji biurokracji i czasu procedowania w tych obszarach w możliwym zakresie. Niemniej jednak Ministerstwo Infrastruktury zwraca uwagę, iż procedury środowiskowe i wodnoprawne regulują dyrektywy unijne w tym ramowa dyrektywa wodna czy dyrektywa EIA. Bez zmian na poziomie unijnym możliwości skutecznych i dających odczuwalny efekt działań są ograniczone. Dlatego zachęcamy również do uczestnictwa w konsultacjach na poziomie unijnym zwracając uwagę na inicjatywę tzw. „środowiskowego omnibusa” i wspierania w redukcji nadmiernych procedur i biurokracji w tym obszarze.
56	Związek Ogólnopolski i Projektantów i Inżynierów	Art. 13	„Dopuszcza się zastosowanie procedury zgłoszenia (art. 30 ust.1b PB) zamiast pozwolenia na budowę, w zakresie określonym niniejszą ustawą.”		Dodanie odniesienia, że zgłoszenie jest wyjątkiem od zasad PB, co ułatwia organom stosowanie przepisów i zmniejsza ryzyko sporów. Poza tym, sama zmiana pozwolenia na budowę na zgłoszenie nie przyczyni się do znaczącego skrócenia inwestycji – należy przede wszystkim przyspieszyć działania administracji w zakresie już obowiązujących przepisów, aby wydawanie decyzji wodnoprawnych i środowiskowych nie przeciągało się bez jakiegokolwiek uzasadnienia – a tu jest główna przyczyna większości opóźnień. Dodatkowo, różne urzędy często odmiennie interpretują te same zapisy prawa – co też przyczynia się do wydłużenia całego procesu inwestycyjnego.	UWAGA WYJAŚNIONA Dotychczasowy art. 13 usunięto z projektu ustawy. W przedmiotowym zakresie dodano nowy artykuł nowelizujący ustawę Prawo Budowlane, który oprócz rozszerzenia listy inwestycji podlegających procedurze zgłoszenia, zawiera również przepisy określające dodatkowe wymogi takie jak: sporządzanie projektu budowlanego, ustanowienia kierownika budowy, prowadzenie dziennika budowy, oddawanie do użytkowania, czy geodezyjne wyznaczenie w terenie, a po wybudowaniu - geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza

57	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Art. 13	Propozycja nowego brzmienia przepisu	Art. 13. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, w zakresie: 1) budowy obiektów budowlanych i budowli zlokalizowanych w granicach portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796), 2) budowy lub wykonania umocnień dna, 3) budowy obiektów budowlanych i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym realizowanej na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy, 4) budowy obiektów budowlanych i budowli stanowiących elementy Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR) realizowanej na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – które nie wymagają przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko albo przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, dopuszcza się zastosowanie procedury zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, z zastrzeżeniem, że do zgłoszenia należy dołączyć	Rezygnacja z pozwolenia na budowę na rzecz zgłoszenia, bez określenia rodzaju zgłoszenia, biorąc pod uwagę fakt, że w ustawie Prawo budowlane występują różne tryby zgłoszenia (ze szkicem, z projektem zagospodarowania działki lub terenu, z dokumentacją techniczną, z projektem zagospodarowania działki lub terenu i projektem architektoniczno – budowlanym) spowoduje chaos interpretacyjny. Ponadto w takiej sytuacji nie sposób sprecyzować zakresu obowiązków inwestora dotyczących zapewnienia nadzoru nad wykonywaniem robót budowlanych i procedur związanych z zakończeniem budowy. Biorąc pod uwagę powyższe PIIB postuluje, żeby w art. 13 dopisać zastrzeżenie, że do zgłoszenia należy dołączyć projekt zagospodarowania działki lub terenu oraz projekt architektoniczno-budowlany. Proponujemy również zastosowanie ustępów w art. 13 (dla punktów 1-4 ustęp 1), oraz dodanie ustępów 2 i 3 w następującym brzmieniu: „2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 ustanawia się kierownika budowy i inspektora nadzoru inwestorskiego. 3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 do zakończenia budowy art. 54 i art. 55 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane stosuje się.” Powyższe rozwiązanie przyspieszy procedury zgodnie z intencją projektu ustawy, jednocześnie zapewniając bezpieczeństwo realizacji obiektów.	UWAGA UWZGLĘDNIONA W związku ze zgłoszeniem PIIB dokonano ponownej analizy całości obszaru w którym zaproponowano zmiany jak również możliwych uproszczeń i optymalizacji w procesie. Usunięty został dotychczasowy art. 13 z projektu ustawy. W projekcie ustawy dodano nowy przepis nowelizujący ustawę Prawo Budowlane, który oprócz rozszerzenia listy inwestycji podlegających procedurze zgłoszenie, zawiera również przepisy określające dodatkowe wymagania takie jak: sporządzanie projektu budowlanego, ustanowienia kierownika budowy, prowadzenie dziennika budowy, oddawanie do użytkowania, czy geodezyjne wyznaczenie w terenie, a po wybudowaniu - geodezyjna inwentaryzacji powykonawcza..
----	------------------------------------	---------	---	--	--	--

				projekt zagospodarowania działki lub terenu oraz projekt architektoniczno-budowlany. 2.W przypadku, o którym mowa w ust. 1 ustanawia się kierownika budowy i inspektora nadzoru inwestorskiego. 3.W przypadku, o którym mowa w ust. 1 do zakończenia budowy art. 54 i art. 55 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane stosuje się.		
58	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Art. 13 pkt 3	Proozycja nowego brzmienia przepisu.	3) budowy obiektów budowlanych i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	Osiągnięcie celu ustawy wskazanego w jej art. 1 wymaga zapewnienia usprawnienia realizacji tych elementów inwestycji kluczowych, które służą dostarczaniu energii elektrycznej do budowanych lub modernizowanych składników infrastruktury kolejowej. Z tego względu proponujemy rozszerzenie zastosowania art. 13 do obiektów budowlanych,	UWAGA UWZGLĘDNIONA W związku z zgłoszonymi w trakcie konsultacji uwagami dotychczasowy art. 13 usunięto z projektu ustawy. Zaproponowane rozszerzenie przepisu włączono do nowego przepisu nowelizującego Prawo Budowlane,

				realizowanej na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy, a także budowy lub przebudowy połączeń obiektów budowlanych, budowli lub urządzeń, o których mowa w pkt 5 - 11 załącznika nr 1 tej ustawy z siecią dystrybucyjną lub siecią przesyłową elektroenergetyczną w rozumieniu art. 3 pkt 11a i 11b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne.	budowli i urządzeń, których budowa lub przebudowa służy budowie lub modernizacji infrastruktury kolejowej, w ramach inwestycji kluczowych zdefiniowanych w projekcie ustawy.	
59	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	Art. 14	Propozycja dodania ustępu 2	Dodanie do tego przepisu kolejnego ustępu o następującej treści: 2. Do wylesień związanych z realizacją inwestycji kluczowych, nie stosuje się przepisów dot. wyłączenia z produkcji leśnej, w tym art. 11, art. 12 ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych ani opłat z tym związanych, w tym jednorazowego odszkodowania za przedwczesny wyręb drzewostanu oraz opłaty rocznej i należności	Argumentacja zaproponowana powyżej w wierszu Lp. 1 (<i>Lp. 24 niniejszej tabeli</i>) ma zastosowanie do proponowanej zmiany. Dodatkowo, co do zasady kluczowe inwestycje infrastrukturalne objęte są tzw. specustawami branżowymi, które już zawierają pewne mechanizmy usprawniające proces inwestycyjny. Budowa nowych inwestycji kluczowych może odbywać się również na terenach leśnych, stanowiących lasy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 23 września 1991 r. o lasach (tekst jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 567), które w Ramach realizacji inwestycji muszą podlegać wylesieniu, na zasadach określonych w ustawie z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jedn. Dz. U. z 2024 poz. 82 z późn. Zm.). A zatem aby zapewnić spójność z zaproponowanymi już w projekcie przepisami, dot. niestosowania obowiązku uzyskiwania zezwoleń na usunięcie drzew, opłat z tym związanych oraz wykonywania nasadzeń zastępczych, określonych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 884), projekt należy uzupełnić o zwolnienia z wymogu uzyskania decyzji i opłat związanych z wylesieniami, tj. decyzji dot. wyłączenia z produkcji leśnej, a także opłat z tym związanych, w tym jednorazowego odszkodowania za przedwczesny wyręb drzewostanu oraz opłaty rocznej i należności. Proponowana zmiana będzie miała pozytywny skutek i zapewni skrócenie i uproszczenie procedur administracyjnych w celu terminowej realizacji zaplanowanych inwestycji.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
60	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Art. 14	Propozycja nowego brzmienia przepisu	Art. 14. Do drzew lub krzewów usuwanych w związku z realizacją inwestycji kluczowych, nie stosuje się art. 83 i art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 884) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie, opłat z tym związanych oraz wykonywania	Celem jest doprecyzowanie oraz ujednolicenie wymagań w zakresie usuwania drzew i krzewów.	UWAGA UWZGLĘDNIONA

				nasadzeń zastępczych, a także art. 36 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 poz. 1292 i 1907 oraz z 2025r. poz. 1168) w zakresie uzyskania pozwolenia na prace polegające na usunięciu drzewa lub krzewu.		
61	Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi Fundacja Frank Bold	Art. 14	Niezrozumiałe i nieuzasadnione jest zwolnienie z obowiązku uzyskiwania zezwoleń na usunięcie drzew i krzewów, opłat za ich usunięcie oraz wykonania nasadzeń zastępczych. Rozwiązanie takie tworzy niebezpieczny precedens w zakresie ochrony przyrody.			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną. Ponadto zadania te będą podlegać kwalifikacji, ocenie właściwego organu na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w niektórych przypadkach niewykluczona jest również ponowna ocena oddziaływania na środowisko. W wyniku powyższego organ określa wiążące dla inwestora środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, które również obejmują kwestie zadrzewień.
62	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Art. 19 ust.1	Propozycja nowego brzmienia przepisu	W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 i pkt 4 lit. c) porozumienie, o którym mowa w art. 9yb ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, jest zawierane w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy.	Sprawa dotyczy również inwestycji kolejowej wskazanej w pkt 4 lit. c)	UWAGA UWZGLĘDNIONA
63	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Art. 19 ust. 2	Propozycja nowego brzmienia przepisu	W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 i pkt 4 lit. c) jeżeli w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, o którym mowa w art. 9yb ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, nie dojdzie do jego zawarcia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ustala wojewoda w drodze decyzji w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o	Sprawa dotyczy również inwestycji kolejowej wskazanej w pkt 4 lit. c)	UWAGA UWZGLĘDNIONA

				braku zawarcia porozumienia. Organem wyższego stopnia w sprawie, o której mowa w zdaniu pierwszym, jest minister właściwy do spraw środowiska.		
64	Polkie Elektrownie Jądrowe Sp. z o.o.	Art. 19 ust 1 i 2	Propozycja nowego brzmienia przepisu	„Art. 19. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 i pkt 4 lit. c, porozumienie, o którym mowa w art. 9yb ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, jest zawierane w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy. 2. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 i pkt 4 lit. c, jeżeli w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, o którym mowa w art. 9yb ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, nie dojdzie do jego zawarcia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzętnięcia ustala wojewoda w drodze decyzji w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. Organem wyższego stopnia w sprawie, o której mowa w zdaniu pierwszym, jest minister właściwy do spraw środowiska.”	Przepis Projektu odwołuje się do inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3 (tj. inwestycji z zakresu transportu kolejowego). Taką inwestycją jest również infrastruktura kolejowa do EJ1, o której mowa w art. 2 pkt 4 lit. c Projektu i w związku z tym zasadne wydaje się, aby była uwzględniona także w art. 19 Projektu.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
65	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Art. 22	W art. 22 projektowanej specustawy jest mowa wyłącznie o zasadach ustalania ceny nabycia nieruchomości, które mają być nabyte „uwzględniając znaczenie nieruchomości dla realizacji inwestycji kluczowych”. Pomijając już nieprecyzyjność w/w zapisu, to w przedmiotowej regulacji brak wskazania formy nabycie (czy ma to być sprzedaż w rozumieniu Kodeksu cywilnego, czy wyłączenie w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami) i opisu jakiegokolwiek mechanizmu prawnego, którym takie nabycie miałyby nastąpić (por. art. 25 i następne ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych).			UWAGA WYJAŚNIONA Art. 22 nie określa formy nabycia, ponieważ jego celem jest wyłącznie ustanowienie zasad ustalania ceny, a nie kompleksowa regulacja trybu pozyskiwania nieruchomości. Należy zauważyć, że projektowane przepisy wprowadzają szczególny sposób ustalenia ceny, który ma zostać zastosowany w każdym dopuszczalnym prawnie trybie nabycia. Przywoływana ustawa o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych wprowadza bardziej szczegółową procedurę z uwagi na specyfikę inwestycji portowych. Projektowana specustawa dotyczy natomiast inwestycji kluczowych z różnych gałęzi transportu, znacznie bardziej

						zróżnicowanych, co uzasadnia elastyczniejsze ujęcie przepisów dotyczących wyceny.
66	Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów	Art. 27	Należy rozważyć przepis przejściowy chroniący prawa stron lub rekompensatę.		Art. 27 przewiduje umorzenie postępowań w sprawie pozwolenia na budowę i przekształcenie ich w zgłoszenie. Może to naruszać zasadę trwałości decyzji administracyjnych i prawa stron postępowań wszczętych w zaufaniu do PB.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Projektowane przepisy przewidują umorzenie postępowań w sprawach pozwoleń na budowę, i ich dalsze prowadzenie w trybie zgłoszenia, nie narusza ani zasady trwałości decyzji administracyjnych, ani praw stron. Po pierwsze, zasada trwałości odnosi się do decyzji ostatecznych, a nie do postępowań pozostających w toku. Po drugie, przekształcenie postępowania nie ogranicza praw inwestora, lecz je upraszcza i przyspiesza. Zmiana trybu nie stanowi zatem pozbawienia istniejących uprawnień, lecz dostosowanie sposobu procedowania do nowego stanu prawnego.
67	Polska Izba Przemysłu Chemicznego	Nowy przepis	Propozycja dodania nowego przepisu	W sprawach dotyczących realizacji inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 8 – 10 nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przepisów ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2021 r. poz. 485 oraz z 2023 r. poz. 28 i 1688). W art. 59a ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) należy dodać pkt 24: 24) inwestycji związanych z realizacją inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 8 – 10 ustawy z dnia 2025 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (Dz.U...)	Co do zasady kluczowe inwestycje infrastrukturalne objęte są tzw. specustawami branżowymi, które już zawierają pewne mechanizmy usprawniające proces inwestycyjny, tj. np. w zakresie braku konieczności badania zgodności inwestycji kluczowej z dokumentami planistycznymi. Inwestycje dotyczące obiektów i infrastruktury służącej zagospodarowaniu odpadów wydobywczych i wód kopalnianych nie korzystają z tego typu dobrodziejstw. Dlatego też, rozszerzając o nie katalog kluczowych inwestycji należy wprowadzić mechanizmy usprawniające realizację inwestycji analogiczne do tych, z których korzystają inne inwestycje kluczowe.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Propozycje PIPC dot. rozszerzenia ustawowego katalogu inwestycji nie zostały uwzględnione (patrz lp. 24), w związku z czym uwaga traci na znaczeniu.
68	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nowy przepis	Propozycja dodania nowego przepisu	W przypadku złożenia do przedsiębiorstwa energetycznego zajmującego się przesyłaniem lub dystrybucją energii wniosku o przyłączenie obiektów budowlanych, budowli lub urządzeń, o których mowa w pkt 11 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, do ich przyłączenia mają odpowiednie zastosowanie przepisy art. 7 ust.	Dodanie przepisu zapewniającego priorytetowe traktowanie zagadnienia dostarczania energii elektrycznej do budowanych lub modernizowanych składników infrastruktury kolejowej w ramach realizacji inwestycji kluczowych. Proponowany przepis stanowi konsekwencję uznania, że osiągnięcie celu ustawy wskazanego w jej art. 1 wymaga zapewnienia usprawnienia realizacji tych elementów inwestycji kluczowych, które służą dostarczaniu energii elektrycznej do budowanych lub modernizowanych składników infrastruktury kolejowej.	UWAGA UWZGLĘDNIONA

				1a, art. 8 ust. 1, art. 9c ust. 3 pkt 11, art. 16 ust. 8b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne.		
69	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nowy przepis	Propozycja dodania nowego przepisu	W przypadku inwestycji kluczowych w zakresie Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR), operator systemu dystrybucyjnego wydaje warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej w terminie nie dłuższym niż 7 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku. Realizacja przyłącza następuje w terminie nie dłuższym niż 3 miesiące od dnia zawarcia umowy o przyłączenie. Podmiot realizujący przyłącze energetyczne na rzecz inwestycji RMR korzysta z ułatwień przewidzianych w niniejszej ustawie w zakresie niezbędnym do wykonania przyłącza.	Dodanie nowego artykułu - Uproszczenie procedury uzyskiwania warunków przyłączenia oraz realizacji przyłącza energetycznego dla inwestycji RMR, wraz z objęciem wykonawców tych przyłączy zakresem ustawy. Szybkie uzyskanie warunków przyłączenia oraz terminowa realizacja przyłącza są kluczowe dla zapewnienia zasilania urządzeń RMR. Włączenie wykonawców przyłączy do katalogu podmiotów objętych ustawą pozwala na stosowanie uproszczonych procedur administracyjnych również wobec prac towarzyszących, co zapewnia spójność i efektywność procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
70	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nowy przepis	Propozycja dodania nowego przepisu	1. Właściciel, użytkownik wieczysty lub zarządca nieruchomości, jest zobowiązany zapewnić inwestorowi realizującemu inwestycję kluczową, o której mowa w art. 2 pkt 6 dostęp do nieruchomości, polegający na: 1) umożliwieniu umieszczenia elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR), w tym stacji bazowych, kontenerów technicznych, urządzeń zasilających, światłowodów oraz innych urządzeń transmisyjnych; 2) umożliwieniu wykonania przyłącza energetycznego oraz telekomunikacyjnego, w tym światłowodowego niezbędnego do funkcjonowania systemu RMR; 3) zapewnieniu dostępu do nieruchomości w celu eksploatacji, konserwacji, modernizacji i rozbudowy infrastruktury RMR.	Przyspieszenie procesu uzyskiwania dostępu do nieruchomości objętych inwestycją dla potrzeb sieci uzbrojenia terenu. Proponujemy dodać nowy art. podobny do uprawnień regulowanych w art. 33 -35 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych.	UWAGA UWZGLĘDNIONA

				2. Dostęp, o którym mowa w ust.1, jest odpłatny, chyba że strony postanowią inaczej. W przypadku braku zawarcia umowy w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku przez inwestora, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. 3. Umowa, o której mowa w ust. 2, stanowi podstawę do dokonania wpisu w księdze wieczystej.		
71	Port Lotniczy Wrocław S.A	OSR	Korekta treści w związku z proponowanym rozszerzeniem katalogu inwestycji	15) rozbudowę lub przebudowę lotniska Wrocław-Strachowice, której inwestorami są Port Lotniczy Wrocław Spółka Akcyjna (w zakresie cywilnym) oraz Ministerstwo Obrony Narodowej.	Zmiana zapewni spójność pomiędzy treścią ustawy, uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję pn. rozbudowa lub przebudowa lotniska Wrocław-Strachowice
72	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	OSR 2. p-pkt 8	Korekta treści	budowę lub przebudowę infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynieryjnych, której inwestorem jest PKP PLK S.A.;	Dostosowanie zapisu do zgodności z treścią aktualizacji programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim” z dnia 08.08.2025 r.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
73	Port Lotniczy Wrocław S.A	Uzasadnienie	Korekta treści w związku z proponowanym rozszerzeniem katalogu inwestycji	(w pkt. II podpunkt 5) Rozbudowa lub przebudowa lotniska Wrocław-Strachowice Zasadność uwzględnienia inwestycji realizowanych na lotnisku Wrocław-Strachowice jako jednej z inwestycji kluczowych wynika z jej strategicznego znaczenia zarówno dla systemu transportu cywilnego, jak i obronności państwa. Lotnisko we Wrocławiu pełni funkcję głównego portu wykorzystywanego przez Siły Zbrojne RP oraz siły sojusznicze do realizacji operacji lotniczych o charakterze strategicznym, w tym	Zmiana zapewni spójność pomiędzy treścią ustawy, uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję pn. rozbudowa lub przebudowa lotniska Wrocław-Strachowice

				w ramach zobowiązań państwa-gospodarza (Host Nation Support – HNS). Planowana rozbudowa i przebudowa lotniska obejmuje m.in. budowę bazy APOD (Aerial Port of Debarkation), infrastruktury przeładunkowej, terminala pasażerskiego oraz bocznicę kolejowej. Inwestycja ta umożliwi szybkie przyjęcie wojsk wzmocnienia oraz wsparcie operacji wojskowych i humanitarnych w Europie Środkowo-Wschodniej. Położenie lotniska w bezpośrednim sąsiedztwie granic z Niemcami i Czechami czyni je kluczowym punktem logistycznym dla operacji realizowanych w ramach Wspólnej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony Unii Europejskiej (CSDP). Ponadto, inwestycja ta stanowi uzupełnienie projektu 21-PL-TM-IOCMAW, współfinansowanego ze środków europejskich, co dodatkowo potwierdza jej znaczenie w skali międzynarodowej.		
74	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uzasadnienie II pkt. 6	Korekta treści	Budowa lub przebudowa infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim” przewiduje również budowę, przebudowę lub remont infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin	Dostosowanie zapisu do zgodności z treścią aktualizacji programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim” z dnia 08.08.2025 r.	UWAGA UWZGLĘDNIONA

				Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy, Chmielno, Sierakowice, Linia, Łęczyce, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich. Planowana łączna długość linii kolejowych wynosi ok. 153 km. Szacowany koszt inwestycji to 3 218, 3 mln zł. W ramach inwestycji przewiduje się usprawnienie systemów sterowania ruchem kolejowym oraz poprawienie parametrów technicznych linii kolejowych, co wpłynie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i skrócenie czasu przewozów. Budowa infrastruktury kolejowej umożliwi dowóz pracowników i materiałów na czas budowy elektrowni, zapewni dostęp do stabilniejszych dostaw energii, oraz wpłynie pozytywnie na rozwój gospodarki, turystyki oraz przemysłu. Infrastruktura ta będzie wykorzystywana również do transportu materiałów, urządzeń oraz sprzętu wojskowego.		
--	--	--	--	--	--	--

Tabela uwag z opiniowania projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych
(numer w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów – UD262)

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna ustawy/strona uzasadnienia/ OSR, której dotyczy uwaga	Treść uwagi	Propozycja ewentualnego zapisu alternatywnego	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko do uwag
1	Wojewoda Pomorski	Uwaga ogólna	Proponowana liczba nowych etatów: 3-4 etaty dla Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego		Należy zauważyć, że większość kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych projektem ustawy zlokalizowana jest na terenie Województwa Pomorskiego. W związku ze stale zwiększającą się liczbą zadań po stronie Wojewody Pomorskiego wynikających z tzw. specustaw, niezbędne jest zapewnienie dodatkowej obsługi kadrowej, w celu prawidłowej realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy. Niestety ogromnemu zwiększeniu ilości zadań w ostatnich latach nie towarzyszyło przyznanie odpowiedniej ilości środków na stworzenie nowych etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, dla pracowników, którzy mają te zadania realizować. Należy zaznaczyć, że specustawy zawierają „siłowe” rozwiązania, które skutkują wydawaniem decyzji ograniczających prawa właścicieli nieruchomości lub wręcz przejęciem ich własności. W związku z powyższym postępowania te powinny być prowadzone z maksymalną starannością. Jednak ze względu na przyjęte w obowiązujących specustawach rozwiązania jest to często bardzo trudne, bowiem decyzje wydawane w oparciu o specustawy dotyczą najczęściej bardzo dużych i złożonych inwestycji, często z udziałem setek stron. W ustawach tych określono już krótkie terminy, jednocześnie ustalając wysoką karę za każdy dzień zwłoki (500- 1000 zł za każdy dzień opóźnienia), a projektowana ustawa jeszcze dodatkowo je skraca. Krótki czas, presja kary finansowej i skomplikowanie prowadzonych postępowań znacząco utrudniają rozplanowanie prac nad poszczególnymi wnioskami. Ponadto wszystkie te elementy zbiegają się w czasie, z rozpoczęciem procesu inwestycyjnego szeregu dużych inwestycji na terenie województwa pomorskiego np.: budowy farm wiatrowych na morzu, linii energetycznych, gazociągów, terminala FSRU, linii kolejowych czy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W związku z powyższym do Wojewody Pomorskiego zaczynają już wpływać (a w najbliższej przyszłości wpłynie ich dużo więcej) wnioski związane z tymi ogromnymi inwestycjami i konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników w celu umożliwienia sprostania ww. zadaniom. W innym przypadku niemożliwe będzie zagwarantowanie terminowej realizacji kompetencji Wojewody Pomorskiego i z amierzony cel planowanej ustawy nie zostanie osiągnięty.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną. Przyjęcie projektu ustawy co do zasady nie spowoduje zwiększenia ilości spraw prowadzonych przez organ.

2	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Uwaga ogólna	Przedmiotowy projekt nie zakłada żadnych zmian w przepisach dotyczących udzielania zamówień publicznych, które mogłyby przyspieszyć procedurę przetargową. Należy mieć na uwadze, że realizacja kluczowych inwestycji będzie wymagać przeprowadzenia postępowań przetargowych, często kilku (dokumentacja, projekt, budowa, nadzór), aby zrealizować wskazane inwestycje, a procedury w tym zakresie bywają długotrwałe. GDDKiA poddaje pod rozważenie, czy możliwe jest wprowadzenie uproszczeń w tej materii, które byłyby zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, w tym z prawem UE?			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Zgłoszona uwaga dotyczy kwestii wykraczających poza zakres przedmiotowy wniosku o wprowadzenie projektu do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych RM. Projekt został już wpisany do wykazu, co oznacza, że w tym zakresie został dokonany formalny wybór działań legislacyjnych oraz określony ogólny cel regulacji.
3	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Uwaga ogólna	Zasadniczo jesteśmy przeciwni wprowadzeniu przepisu nakładającego kary za nieterminowe wydanie decyzji. Wnosimy o jego usunięcie z projektu ustawy. W przypadku pozostawiania kar -proponujemy wprowadzenie przepisów na kształt art. 3 omawianego projektu, których adresatem byłby inwestor, niewywiązujący się z nałożonych przez prawo lub organ obowiązków. Wnosimy o wprowadzenie analogicznego narzędzia kar, w szczególności za nieterminowe i niekompletne odpowiedzi na wezwania do uzupełnienia dokumentacji oraz przedłożenie niekompletnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Z racji zaangażowania wielu różnych organów oraz powiązania kilku procesów w ramach jednego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (m.in. etap uzgodnień oraz etap opinii, zapewnienie skutecznego udziału społeczeństwa), często ewentualne opóźnienia nie są wywołane przez błędy lub opieszałość organu właściwego do wydania tej decyzji. W związku z tym zasadne jest także obciążenie organów współdziałających na podstawie art. 77 u.o.o.ś. w celu usprawnienia procedowania i umożliwienie organowi właściwemu płynne działanie.			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwzględniając uwagi dot. odstąpienia od regulacji umożliwiających nakładanie kar pieniężnych, które zgłosiły podmioty publiczne oraz PROP, w MI podjęto decyzję, że projekt ustawy w ogóle nie będzie zawierał tego rodzaju przepisów.
4	UOKiK	Uwaga ogólna	Celem projektu ustawy jest pilna potrzeba przyspieszenia procesu przygotowania oraz realizacji kluczowych inwestycji infrastrukturalnych. Przewiduje on jednak nie tylko skrócenie pewnych procedur, ale także brak konieczności ponoszenia pewnych kosztów, nieodłącznie związanych z realizacją inwestycji, co może stanowić korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFEU. W szczególności odnosi się to do inwestycji: a) z zakresu gospodarki morskiej, takie jak budowa portów zewnętrznych w Świnoujściu i Gdyni, b) w ramach programu wieloletniego przyjętego uchwałą nr 103 Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”¹, w zakresie dotyczącym m.in. budowy terminali towarowych, c) z zakresu transportu lotniczego. Inwestycje te są związane z prowadzeniem działalności gospodarczej (przyszłe gospodarcze wykorzystanie tej infrastruktury świadczy o tym, że jej budowa stanowią działalność gospodarczą. Powyższe może dotyczyć również dróg dojazdowych (lub określonych fragmentów tych inwestycji) – w tym wodnych i kolejowych – prowadzących do ww. infrastruktury, w sytuacji w której można byłoby uznać, że stanowią one infrastrukturę dedykowaną tym inwestycjom. W związku z powyższym należy zwrócić uwagę na konieczność odpowiedniego zastosowania przepisów o pomocy publicznej na przykład o pomoc de minimis lub w ramach wyłączeń grupowych.			UWAGA WYJAŚNIONA Mając na uwadze specyfikę i skalę inwestycji kluczowych, MI podkreśla, że w każdym przypadku zostanie zastosowane indywidualne podejście do procesu przygotowania i realizacji inwestycji, w tym określenia odpowiednich procedur administracyjnych i finansowych. Ze względu na złożoność projektów oraz różnorodność potencjalnych źródeł finansowania, każda inwestycja będzie oceniana odrębnie, w tym pod kątem ewentualnych aspektów związanych z pomocą publiczną, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i unijnego.
5	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Art. 2	Propozycja nowego brzmienia przepisu (rozszerzenie katalogu inwestycji)	8) budowa elementów infrastruktury systemu usług informacji rzecznej RIS na śródlądowych drogach wodnych	Wdrażanie usług informacji rzecznej RIS w Polsce, zgodnie z europejskimi standardami, przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa i efektywności żeglugi śródlądowej. Inwestycja ta jest kluczowa dla rozwoju nowoczesnej żeglugi śródlądowej w Polsce. Dzięki wdrożeniu usług RIS żegluga śródlądowa może być traktowana jako intermodalny środek transportu. Projekt pn. Rozbudowa systemu RIS na Odrzańskiej	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Inwestycje nie wskazane literalnie nie mieszczą się w zakresie regulacji.

					Drodze Wodnej wpisuje się w ramy kluczowych inwestycji infrastrukturalnych i będzie wsparciem w sytuacjach powodziowych. Uwzględnienie projektu w katalogu inwestycji objętych ustawą o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych jest zasadne ze względu na znaczenie strategiczne, wpływ na rozwój żeglugi śródlądowej oraz konieczność realizacji w określonych ramach czasowych. Projekt ten wpisuje się w cele publiczne, przynosi korzyści ogólnospołeczne i gospodarcze oraz powinien być objęty instrumentami ułatwiającymi jego szybką realizację. Uwzględnienie projektu w ustawie pozwoli na przyspieszenie procedur lokalizacyjnych i budowlanych oraz na terminową realizację, a także pełne wykorzystanie środków unijnych przeznaczonych na tę inwestycję.	Dodatkowo należy podkreślić, że tworząc katalog inwestycji kluczowych, intencją Ministerstwa Infrastruktury było wyselekcjonowanie (zgodnie z określonymi kryteriami) kilku inwestycji z danej gałęzi transportu, co jednoznacznie podkreślałoby ich kluczowość i priorytetowość. Rozszerzenie listy inwestycji skutkowałoby efektem odwrotnym do zamierzonego.
6	Urząd Morski w Szczecinie	Art.2 pkt 1 lit. a	Propozycja nowego brzmienia przepisu	rozbudowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Świnoujściu	W porcie Świnoujście port zewnętrzny już istnieje - takiej nomenklatury używano podczas budowy infrastruktury morskiej terminalu LNG. Powinna być raczej mowa o rozbudowie portu zewnętrznego w Świnoujściu.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
7	Urząd Morski w Gdyni	Art. 2 pkt 2	Propozycja nowego brzmienia przepisu (rozszerzenie katalogu inwestycji)	Art. 2. Inwestycjami kluczowymi w rozumieniu ustawy są: (...) 2) inwestycje z zakresu gospodarki morskiej: a) budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Świnoujściu, b) budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Gdyni wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Gdyni, c) poprawa dostępu kolejowego oraz drogowego do głębokowodnych terminali przeładunkowych zlokalizowanych w porcie morskim w Gdańsku; d) budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Ustce wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Ustce,	Proponuje się dodać dodatkową inwestycję kluczową z zakresu gospodarki morskiej, która będzie miała znaczący wkład w obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. Planowana przebudowa wejścia do Portu Ustka i w wyniku jego przebudowy nowopowstający Port Zachodni wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu w Ustce do 2030 roku. Zgodnie z przyjętymi założeniami, w rozbudowanych akwatoriach portowych przewidziano funkcje rybackie, obsługę MFW, przeładunek towarów, dodatkowo projektowane nabrzeża wraz z projektowaną rampą ro-ro będą mogły obsługiwać statki transportujące sprzęt wojskowy oraz zaopatrzenie na poligon.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Inwestycje nie wskazane literalnie nie mieszczą się w zakresie regulacji. Dodatkowo należy podkreślić, że tworząc katalog inwestycji kluczowych, intencją Ministerstwa Infrastruktury było wyselekcjonowanie (zgodnie z określonymi kryteriami) kilku inwestycji z danej gałęzi transportu, co jednoznacznie podkreślałoby ich kluczowość i priorytetowość. Rozszerzenie listy inwestycji skutkowałoby efektem odwrotnym do zamierzonego

8	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art.2 pkt 2 lit. a	Usuniecie pkt a) budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Świnoujściu		Wskazano inwestycje które obecnie są procedowane w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym z postępowaniem w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Nieznane jest uzasadnienie projektodawcy do wpisania tych inwestycji bez odpowiednich przepisów przejściowych uwzględniających szczególne skomplikowanie tych spraw. Na bazie doświadczeń z postępowania dla portu kontenerowego, przyspieszenie ścieżki procedowania wpływa negatywnie na analizy środowiskowe, zawartość dokumentacji postępowania - co skutkować może wydłużeniem postępowania oraz wysoką skutecznością złożonych odwołań, w szczególności przez podmioty zagraniczne. Pozostaje wątpliwa kwestia przyspieszania postępowań, które mają na celu szczegółowe zbadanie oddziaływań inwestycji, w celu również zabezpieczenia finansowania ich realizacji ze środków zewnętrznych.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Przedmiotowa inwestycja stanowi aktualnie jedną z najważniejszych inwestycji w skali kraju, Budowa i osiągnięcie pełnej funkcjonalności terminali w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu stanowi strategiczne działanie inwestycyjne, Ponadto zwracamy uwagę, że ujęcie tej inwestycji w katalogu inwestycji kluczowych umożliwi wykorzystanie szeregu ułatwień wynikających z projektowanej ustawy. Ułatwienia te dotyczą różnych obszarów i nie koncentrują się wyłącznie na samej decyzji środowiskowej. Ponadto w wyniku uzgodnień dokonano w obszarze związanym z wydawaniem decyzji środowiskowych istotne zmiany, które w naszej opinii eliminują wskazywany problem.
9	Urząd Morski w Szczecinie	Art.2 pkt 4 lit. a	Propozycja nowego brzmienia przepisu	budowa infrastruktury hydrotechnicznej w granicach pasa technicznego na obszarze gmin Choczewo lub Krokowa oraz na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, na potrzeby elektrowni jądrowej,	Ten zapis obejmuje działaniem ustawy wszelką infrastrukturę hydrotechniczną na całych obszarach morskich RP. Wydaje się, że jest niezamierzone i zbyt daleko posunięte. Zapis powinien ograniczać się do obszarów i budowli, które faktycznie są kluczowe, np. do infrastruktury budowanej "na potrzeby elektrowni jądrowej" lub innych określonych inwestycji, nie zaś "w szczególności na potrzeby elektrowni jądrowej".	UWAGA UWZGLĘDNIONA
10	PGW Wody Polskie	Art. 2 pkt 5 lit. a-c	Propozycja nowego brzmienia przepisu	5) inwestycje przeciwpowodziowe: a) zbiornik wodny Kamieniec Ząbkowicki na rzece Nysie Kłodzkiej, b) inne niż wskazana w lit. a) inwestycje w ramach Programu redukcji ryzyka powodziowego wlewni Nysy Kłodzkiej, c) inwestycje w ramach ochrony przeciwpowodziowej doliny rzeki Wisły na odcinkach: Oświęcim – Kraków oraz Kraków – Zawichost;	W Programie redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej budowa wielozadaniowego zbiornika Kamieniec Ząbkowicki wskazywana jako kluczowy element. Czy zasadnym jest wyszczególnienie inwestycji w lit. a), podczas gdy stanowi kluczowy element, o którym mowa w lit.b)? Jeżeli tak, to propozycja zmodyfikowania zapisu w lit. b). Wskazane w literze b) i c) pozycje nie są konkretnymi inwestycjami. Program redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej stanowi zestaw kompleksowych działań dla zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców regionu natomiast pod pojęciem ochrony przeciwpowodziowej doliny rzeki Wisły na odcinkach: Oświęcim – Kraków oraz Kraków – Zawichost ujęte są również konkretne zadania inwestycyjne. Należy ujednolicić proponowane postanowienia, np. wymieniając konkretne zadania inwestycyjne pozwalające je bliżej zidentyfikować bądź wskazać, że chodzi o inwestycje planowane „w ramach” konkretnego programu lub „w ramach” grupy zadań inwestycyjnych ochrony przeciwpowodziowej doliny rzeki Wisły.	UWAGA WYJAŚNIONA Powódź z września 2024 r. uwiaryściła potrzebę wypracowania i wdrożenia działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa powodziowego obszarów szczególnie dotkniętych jej skutkami, co jest szczególnie istotne na obszarze południowej Polski, gdzie ryzyko powodzi jest wysokie. Po przeprowadzeniu pogłębionych analiz, jak również w wyniku rozpatrzenia uwag zgłaszanych w ramach uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych Ministerstwo Infrastruktury wprowadziło zmiany w art. 2 pkt 5 lit. a-c projektu ustawy. W wyniku rozpatrzenia zgłoszonych uwag odstąpiono od uwzględnienia w projekcie ustawy zadania inwestycyjnego „Zbiornik Wodny Kamieniec Ząbkowicki na rzece Nysie Kłodzkiej, którego realizacja jest przewidziana zgodnie z dotychczasowymi przepisami, bez dodatkowych usprawnień wynikających z niniejszego projektu ustawy. Dodatkowo, w każdym przypadku, gdy zamierzenie inwestycyjne w projekcie ustawy przedłożonym do konsultacji publicznych dotyczyło programu lub kierunku działań, zostało ono zastąpione konkretną nazwą przedsięwzięcia inwestycyjnego, dla którego stosowane będą usprawnienia przewidziane w treści projektu ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych. Zarówno Program redukcji ryzyka powodziowego wlewni Nysy Kłodzkiej jak i ochrona przeciwpowodziowa doliny rzeki Wisły na odcinkach: Oświęcim –Kraków oraz Kraków – Zawichost zawierają w sobie szeroki katalog działań przeciwpowodziowych, z których nie wszystkie mają

						charakter techniczny, a realizacja części z nich jest uzasadniona i możliwa w ramach już obowiązujących przepisów prawa.. Docelowo, w zaproponowanym przepisie art. 2 pkt 5 lit. a-c, jako kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe w rozumieniu przedmiotowego projektu ustawy zostały zidentyfikowane następujące zadania inwestycyjne: a) Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinie potoku Wątok w gm. Miasto Tarnów oraz Skrzyszów i Ryglice, powiat tarnowski, b) Budowa zbiornika Międzyrzecze, gm. Jasienica, c) Odbudowa suchego zbiornika retencyjnego Stronie Śląskie. Powyższe inwestycje wpisują się w cele projektowanej ustawy, znajdują się już w planach PGW Wody Polskie, ich uwzględnienie w projekcie przedmiotowej ustawy jest niezbędne dla zapewnienia ich sprawnej realizacji i zwiększenia ochrony przed powodzią w południowej Polsce.
11	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 2 pkt 5 lit. c	Usunięcie pkt c) ochrona przeciwpowodziowa doliny rzeki Wisły na odcinkach: Oświęcim – Kraków oraz Kraków – Zawichost		Inwestycja planowana jest na obszarach Natura 2000. Z dokumentu projekt „Programu działań retencyjnych stanowiący element zarządzania ryzykiem powodziowym w regionie Górnej Zachodniej Wisły i Górnej Wschodniej Wisły między Krakowem a Zawichostem”, w ramach opiniowania GDOŚ wskazywał, że w przypadku realizacji inwestycji może dojść do znaczącego negatywnego oddziaływania na wybrane obszary Natura 2000 (opinia z 11 lutego 2025 r., znak: DOOŚ-WST.410.18.2024.BW/MC). W opinii GDOŚ skrócenie czasu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tej inwestycji wpłynie negatywnie na rzetelność prowadzonych analiz oraz uzyskiwanych opinii, a w konsekwencji na obszary Natura 2000, co może skutkować opóźnieniem inwestycji, aniżeli pójście ‘standardową’ ścieżką uzyskiwania decyzji.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
12	Główny Urząd Nadzoru Budowlanego	Art. 3	Propozycja poddania po rozprawę funkcjonalności projektowanego rozwiązania.		Zaproponowane rozwiązanie bazuje na instytucji prawnej uregulowanej w art. 35 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418, z późn. zm.), zwanej dalej „PB”, która to instytucja była powielana w wielu innych aktach prawnych. Należy jednak zauważyć, że instytucja uregulowana w PB polega na karaniu organu za zwłokę z Urzędu (a nie na wniosek), zaś karę wymierza się dopiero, jak organ wyda pozwolenie na budowę, ponieważ dopiero wtedy można ustalić, ile dni organ zwlekał z wydaniem decyzji. Kara jest tu nieuchronna. Natomiast w projektowanym rozwiązaniu przewidziano inny mechanizm, gdzie karę wymierza się na wniosek inwestora (tym samym to od inwestora będzie zależało, czy organ poniesie karę, czy nie). Wydaje się, że warto ponownie przeanalizować, czy takie rozwiązanie nie będzie stanowiło elementu nacisku.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie. Wprowadzono nowy kompromisowy przepis, w którym wnioskowi o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji kluczowych został nadany priorytet ich rozpatrywania. Wnioski te mają być rozpatrywane niezwłocznie, poza kolejnością wpływu do właściwego organu

					Ponadto kara w zaproponowanym rozwiązaniu ma zostać wydana przed wydaniem docelowej decyzji (wydanie takiej decyzji uniemożliwia nałożenie kary). To powoduje dwie wątpliwości. Po pierwsze jeden organ może zostać ukarany za przekroczenie terminu o kilka dni, jeżeli inwestor szybko złoży wniosek, a drugi organ może nie zostać ukarany mimo dużego przekroczenia, jeżeli inwestor spóźni się z wnioskiem. Po drugie co się stanie, jeżeli organ będzie w zwłoce, otrzyma karę za kilka dni i dalej będzie w zwłoce. Wydaje się, że kary nie można wymierzać wielokrotnie, chyba że przepis przewidywałby taki mechanizm i sposób liczenia kolejnych kar. Zasadniczo funkcję przymuszenia organu do szybszego załatwienia sprawy, gdy ta jeszcze jest w toku spełnia ponaglenia oraz skarga do sądu administracyjnego (który ma również możliwość nałożenia grzywny), zaś zarówno na gruncie PB jak i specustaw kary wymierzane z urzędu przez organ wyższego stopnia wymierzane były już po zakończeniu postępowania, gdyż tylko to umożliwia wyliczenie kary w oparciu o analizę przebiegu całego postępowania.	
13	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 3 ust. 1	Co do kary wymierzonej w formie decyzji: Decyzja jest zasadniczo aktem skierowanym do podmiotów usytuowanych na zewnątrz administracji publicznej, a projekt zakłada, że adresatem kary będzie organ administracji publicznej. Czy ma być to kara administracyjna i decyzja, o których mowa w dziale IVA k.p.a.? Art. 189b k.p.a. nie wskazuje jednak na organ administracji publicznej, jako adresata decyzji wymierzającej karę. Czy RDOŚ, jako ewentualny adresat tej decyzji, będzie mógł się od niej odwołać? Czy jest to decyzja w rozumieniu k.p.a.?			UWAGA UWZGLĘDNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.
14	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 3 ust. 1-5	Zmiana treści (usunięcie zapisów o karach pieniężnych)	1. Termin na wydanie decyzji, o której mowa w art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881 i 1940), zwanej dalej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”, dla inwestycji kluczowych wynosi 45 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie tej decyzji. 2. Do terminów dotyczących wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji kluczowych nie wlicza się	Kara w wysokości 1000 zł za każdy dzień zwłoki RDOŚ i GDOŚ, jest skrajnie nieproporcjonalna. Właściwie to narzędzie, które w sposób lekkomyślny pozbawia organy środków służących na realizację celów ochrony środowiska i wynikających z przepisów prawa, co jest wysoce niewskazane i może wywołać odwrotne skutki do zamierzonych, wobec czego wnosi się o rezygnację z nakładania kar z zachowaniem pozostałych planowanych rozwiązań dot. określenia terminów i obowiązku sprawozdawania się z ich dotrzymywania. W przypadku nieuwzględnienia propozycji, alternatywnie wnosi się o rozciągnięcie krytykowanych rozwiązań na organy, które współdziałają w postępowaniu o wydanie decyzji. Proponowane rozwiązania są bowiem wymierzone bezpośrednio w RDOŚ i GDOŚ, a projektodawca pomija fakt, że na długość prowadzonego postępowania ma również wpływ terminowość wydawania opinii i uzgodnień, o których mowa w art. 64 ust. 1, art. 70 ust. 1 oraz art. 77 ust. 1 ustawy ocenowej.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.

				terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, w szczególności w ramach postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu. 3. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji kluczowych niezwłocznie zawiadamia organ wyższego stopnia o złożeniu wniosku o wydanie takiej decyzji oraz o jej wydaniu.	Wśród organów tych są również organy, które podlegają pod Ministra Infrastruktury.	
15	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Art. 3 ust. 1	Wzmocnienie kadrowe organów lub instytucji, które będą wydawać decyzje lub opinie lub uzgodnienia w stosunku do przedmiotowych inwestycji.		Wydaje się, że oprócz elementu dyscyplinującego, jakim jest niewątpliwie ten przepis i inne analogiczne zawarte w przedmiotowym projekcie, należałoby przede wszystkim zapewnić należyte zasoby organom lub instytucjom, które będą wydawać decyzje lub opinie lub uzgodnienia w stosunku do przedmiotowych inwestycji. Wskazany w OSR pogląd, że nie jest potrzebne zwiększanie zasobów, bo nie dochodzą nowe sprawy, tylko następuje ich priorytetyzacja, wydaje się nieprzekonywujący, choćby z uwagi na powszechnie znane trudności z terminowym wydawaniem DŚU. Obecnie średni czas wydania DŚU dla inwestycji GDDKiA wynosi 529 dni licząc od dnia złożenia wniosku (dane z od 2020 r.). Należy podkreślić, że przyjęte podejście polegające na priorytetyzacji zadań bez wzmocnienia kadrowego znacząco negatywnie wpłynie na czas procedowania DŚU dla pozostałych inwestycji nieobjętych przedmiotową ustawą.	UWAGA WYJAŚNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.
16	Urząd Morski w Szczecinie	Art. 3 ust. 1	Propozycja nowego brzmienia przepisu	W przypadku gdy właściwy organ nie wyda decyzji, o której mowa w art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881 i 1940), zwanej dalej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”, dla inwestycji	Jeżeli wniosek będzie oparty o KIP (a tak z reguły jest przy pierwszym wniosku), to przy inwestycjach wymagających przeprowadzenia pełnej procedury OOŚ organ, o którym mowa, nie tylko nie będzie mógł wydać decyzji w ciągu 45 dni, ale w ogóle nie będzie mógł jej wydać, bo dane zawarte w KIP będą do tego niewystarczające. Termin 45 dni powinien obowiązywać od daty złożenia wniosku zawierającego pełen zakres informacji wymaganych przez właściwy organ (np. inwentaryzacji przyrodniczej we wskazanym przez organ zakresie). Kara powinna być wymierzana z urzędu (automatycznie) przez organ wyższego rzędu. Nałożenie na inwestora	UWAGA WYJAŚNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.

				kluczowych w terminie 45 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji zawierającego pełny zakres informacji wymaganych przez właściwy organ, organ wyższego stopnia na wniosek inwestora, złożony do dnia wydania tej decyzji, wymierza organowi właściwemu do jej wydania, w drodze decyzji, karę w wysokości 1000 zł za każdy dzień zwłoki. Wpływy z kar stanowią dochód budżetu państwa.	zadania wnoszenia o wymierzenie takiej kary spowoduje, że wnioski nie będą składane albo będą składane tylko w wyjątkowo drastycznych sytuacjach, bo inwestorzy będą unikać składania wniosków w obawie o długoterminowe (nawet wieloletnie) zniweczenie współpracy i dobrych stosunków z organami, których te wnioski miałyby dotyczyć (będzie to odbierane w kategorii donosu i odbije się negatywnie na współpracy w przyszłości).	
17	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art.3 ust. 2	Propozycja nowego brzmienia przepisu	2. Do terminów dotyczących wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji kluczowych nie wlicza się terminów przewidzianych na dokonanie czynności w ramach postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu.	Terminy postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko nie są wskazane w przepisach prawa w zakresie określonych czynności. Taka konstrukcja przepisów mogłaby budzić wątpliwości organów w zakresie liczenia terminów postępowania. Alternatywnie należy rozważyć wprowadzenie odniesienia do 35 § 5 k.p.a., gdyż w zasadzie to projektowany przepis powieli ogólne regulacje Kodeksu postępowania administracyjnego.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.
18	Urząd Morski w Szczecinie	Art. 3 ust. 4	W przypadku zmiany zapisów art. 3 ust. 1 pkt 4 do usunięcia		Inwestor będzie zmuszony złożyć wniosek o karę w dniu upływu terminu wydania decyzji, antycypując opóźnienie w wydaniu decyzji - nawet gdyby to opóźnienie miało wynieść dzień czy dwa. Jeżeli tego nie zrobi, straci prawo do złożenia takiego wniosku nawet przy znacznie przedłużającym się opóźnieniu. To stawia inwestora w bardzo niezręcznej sytuacji i naraża go na pogorszenie współpracy z organem wydającym decyzję w przyszłości. Karę powinien nakładać organ wyższego rzędu bez wniosku inwestora.	UWAGA WYJAŚNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.
19	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 3 ust. 5	Uwzględnienie możliwości złożenia odwołania i skargi na decyzję o karze. Opisanie zawartości decyzji w zakresie skargi tj. przedstawienie ewentualnego wyliczenia terminów według wyższego organu.		Niejasne jest czy do decyzji mają zastosowanie przepisy Kpa i czy adresat będzie mógł się od tej decyzji odwołać. Decyzja powinna zawierać uzasadnienie nałożenia kary oraz możliwość zaskarżenia nałożonej kary. Z doświadczenia GDOŚ wynika, że organy, które nie prowadzą postępowań administracyjnych nie wyliczają terminów postępowania właściwe, a ze względu na wysokie kary za każdy dzień przekroczenia terminu, konieczne jest przedstawienie w uzasadnieniu decyzji dokładnego sposobu liczenia tych dni. Niewłaściwe nałożenie kary na GDOŚ bądź RDOŚ skutkowałoby uszczupleniem budżetu tych jednostek, co będzie miało pośrednie przełożenie na sprawne funkcjonowanie jednostki oraz obsadę kadrową.	UWAGA WYJAŚNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.

20	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 3 ust. 4-5	Przepis ust. 4 odsyła do wniosku, o którym mowa w ust. 1. W ust. 1 mowa jest o wniosku o wydanie decyzji i o wniosku o wymierzeniu kary. Przepis ust. 5 odsyła do decyzji, o której mowa w ust. 1. W ust. 1 mowa jest o decyzji środowiskowej i o decyzji o wymierzeniu kary. Rekomenduje się doprecyzowanie przepisów i zastosowanie konstrukcji niewzbudzającej wątpliwości.			UWAGA WYJAŚNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.
21	PGW Wody Polskie	Art. 3 i 4	Propozycja dodania odpowiednich postanowień dot. udzielenia zgody wodnoprawnej w terminie 45 dni od daty złożenia wniosku oraz obowiązku sprawozdawczego Ministra Infrastruktury na rzecz PRM informacji kwartalnej w tym zakresie (w tym działań PGW Wody Polskie), analogicznie do wymogów dotyczący decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.		Brak określenia terminu udzielenia zgody wodnoprawnej może powodować znaczące opóźnienie w procesie inwestycyjnym. Aktualnie proces ten, w zależności od organu jej udzielającego, może wynosić nawet wiele miesięcy. W projekcie ustawy ten problem nie został w ogóle zidentyfikowany i nie wskazano usprawnień. Spodziewane skrócenie okresu przygotowawczego inwestycji – około 180 dni	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie. W związku z powyższym zakłada się nie powielanie tego rozwiązania w projekcie ustawy,
22	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 4	Propozycja usunięcia przepisu		Nałożenie dodatkowego obowiązku na GDOŚ w postaci przygotowania zestawień, do których konieczne będzie pozyskanie informacji ze wszystkich RDOŚ wpłynie na wydajność czasową organu przy rozpatrywaniu ewentualnych odwołań od DŚU dla inwestycji kluczowych, biorąc pod uwagę termin na wydanie takiej decyzji, tj. 21 dni wskazany w projekcie. Niezależnie od tego, należy doprecyzować czy lista, o której mowa w pkt 2, ma zawierać wszystkie decyzje środowiskowe wydane od początku wprowadzenia ustawy (np. lista wysyłana w 2027 r. będzie zawierała też decyzje wydane w roku 2025), czy tylko wydane w danym kwartale? Proponujemy skreślenie z projektu przedmiotowego przepisu, a w przypadku jego pozostawienia wnosimy nałożenie na inwestora tożsamego obowiązku przedkładania raportów dotyczących w szczególności: - ile trwało złożenie odpowiedzi na wezwania do uzupełnienia braków formalnych lub merytorycznych, - - czy doszło do przekroczeń terminów określonych w wezwaniach przez organy, - czy odpowiedź inwestora wyczerpywała zakres wezwania do uzupełnienia. Funkcja i cel tego narzędzia będzie zbliżona jak w przypadku obowiązku nałożonego na organy. Dodatkowo zawrze informacje przydatne do ewentualnego dalszego usprawniania procedur lub ustalenia ewentualnej odpowiedzialności przy generalnie ujmując długotrwałym postępowaniu.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Pozostawienie obowiązku przygotowania zestawień ma zapewnić Prezesowi Rady Ministrów rzetelną informację o stanie prac administracji państwowej nad decyzjami środowiskowymi dotyczącymi inwestycji kluczowych z punktu widzenia bezpieczeństwa i rozwoju RP. Pozwoli to również na identyfikację czy istnieje problem z ich wydaniem w przewidzianym przez ustawę terminie a jeżeli tak to jaka jest jego skala. Sam fakt, iż sprawozdanie jest sporządzane może mieć istotny efekt „dyscyplinujący” , wpływający na sprawność prac. Jednocześnie należy wskazać, że z projektu ustawy wykreślono przepis określający termin 21 dni na wydanie decyzji w postępowaniu odwoławczym. Ponadto odnośnie do raportowanych postępowań, wskazano, że sprawozdawczości będą podlegać te postępowania, w których decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostanie wydana w terminie 60 dni od dnia złożenia wniosku o jej wydanie (wcześniej 45 dni). Co do ew. nakładania na inwestorów określonych obowiązków to należy zauważyć, iż zgodnie z art. 4 ust. 2 pkt 2 projektu informacja ma zawierać „wskazanie przyczyn opóźnień”. RDOŚ będzie mógł zatem wskazać także takie przyczyny leżące po stronie inwestora o których wspomniano w uwadze MKiŚ. Informacja o wszystkich przyczynach opóźnień będzie zawarta w jednym dokumencie, nie zaś w licznych sprawozdaniach czy informacjach pochodzących od różnych podmiotów. Tym samym Prezes Rady Ministrów będzie mógł łatwo pozyskać potrzebą wiedzę bez konieczności zbierania różnych pism, wpływających do KPRM w różnych terminach. Termin przedstawienia Prezesowi Rady Ministrów przedmiotowej informacji zostanie przesunięty na ostatni dzień miesiąca następującego po zakończeniu każdego kwartału. Ponadto ust. 2 pkt 2 otrzyma brzmienie:

						„2) listę wydanych w poprzednim kwartale decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.”
23	Wojewoda Zachodniopomorski	Art. 6	Wykreślenie jednostki redakcyjnej z projektu ustawy (Art. 6 Odstąpienie od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających teren realizacji inwestycji kluczowych, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418 i 1080).		Inwestycje kluczowe, wymienione w projekcie ustawy, realizowane są w trybie odpowiednich aktów prawnych – specustaw, które zawierają już swoiste regulacje w powyższym zakresie. Przykłady: - ustaw ZRID – „<i>Art. 32a. Odstąpienie od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego, w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających drogi, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, jeżeli nie wymaga uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi.</i>” - ustawa o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych – „<i>Art. 16 ust. 9. Odstąpienie od zatwierdzonego projektu budowlanego inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego, w zakresie objętym projektem zagospodarowania działki lub terenu w liniach rozgraniczających teren tej inwestycji, nie stanowi istotnego odstąpienia, o którym mowa w art. 36a Prawa budowlanego, jeżeli:</i> <i>1) nie prowadzi do zwiększenia obszaru oddziaływania inwestycji na nieruchomościach sąsiednich;</i> <i>2) nie narusza innych rozstrzygnięć dotyczących inwestycji;</i> <i>3) nie wymaga uzyskania opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi.</i>” Wydaje się, że regulacje zawarte w poszczególnych specustawach zawierają wystarczające regulacje istotnie liberalizujące instytucję istotnego odstąpienia od zatwierdzonego pzt lub pab.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Projektowany przepis został zmodyfikowany o dodanie braku wymogu zmiany decyzji środowiskowej w przypadku określania zmiany jako nieistotnej. Należy podkreślić, że uproszczenia te będą miały zastosowanie do imiennie wskazanych inwestycji strategicznych, istotnych z punktu widzenia obronności, bezpieczeństwa oraz gospodarki Polski.
24	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 7	Usunięcie artykułu (Art. 7 Decyzja o: 1) ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, 2) ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, 3) wydaniu pozwolenia wodnoprawnego – dotycząca inwestycji kluczowej podlega natychmiastowemu wykonaniu.)		Nakładanie rygorów natychmiastowej wykonalności, zwłaszcza na mocy ustawy, jest sprzeczne z prawem europejskim, co wielokrotnie wskazywała Komisja europejska, nie tylko w kontekście decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ale także pozostałych decyzji realizacyjnych. W korespondencji do Polski, KE wprost wskazuje że „decyzje wydawane w odniesieniu do (często kontrowersyjnych) projektów infrastrukturalnych, w szczególności tych, które otrzymują zezwolenia na podstawie przepisów specustaw, w wielu przypadkach opatrzone są klauzulą natychmiastowej wykonalności. Administracyjne i sądowe środki zaskarżenia nie zawieszają wtedy wykonania tych decyzji, co może prowadzić do sytuacji, w której pomimo toczącego się postępowania administracyjnego lub sądowego	UWAGA UWZGLĘDNIONA

					inwestycje zostają rozpoczęte lub w niektórych przypadkach nawet zakończone bez uzyskania ostatecznej decyzji. Polska powinna dokonać rewizji tej praktyki i zapewnić szeroki i skuteczny dostęp do wymiaru sprawiedliwości w ramach procedur oceny oddziaływania na środowisko i wydawania pozwoleń.”. Należy zatem usunąć zapis, aby zapewnić legalność realizowanych inwestycji oraz zgodność z zasadami obowiązującego prawa.	
25	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Art. 7	Zmiana treści	Proponuje się aktualną treść przepisu oznaczyć jako ust. 1 i dodać ust. 2 w brzmieniu: „2. Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”.	W art. 7 określono katalog decyzji dotyczących inwestycji kluczowych, które <u>podlegają natychmiastowemu wykonaniu</u>. Katalog ten nie zawiera decyzji ZRID. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 17 ust. 1 specustawy drogowej decyzji ZRID <u>nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek</u> właściwego zarządcy drogi, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym. Oznacza to, że organ może nie nadać takiego rygoru, co może wpłynąć na opóźnienie w realizacji inwestycji. Z drugiej strony szereg przepisów specustawy drogowej jest powiązanych z rygorem natychmiastowej wykonalności. Przepisy te wymagałyby modyfikacji w sytuacji, w której decyzji ZRID miałyby być wykonalne z mocy prawa (jak zaproponowano w art. 7 analizowanego projektu ustawy m.in. w stosunku do decyzji o lokalizacji linii kolejowej). Uwzględniając powyższe proponuje się określenie w przepisie obligatoryjnego nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzjom ZRID dla inwestycji kluczowych .	UWAGA WYJAŚNIONA W W projekcie ustawy został usunięty cały dotychczasowy art. 7, określający katalog decyzji, które podlegają natychmiastowemu wykonaniu.
26	PGW Wody Polskie	Art. 7	Propozycja dodania nowego pkt	Art. 7. Decyzja o: 1) środowiskowych uwarunkowaniach, 2) ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, 3) ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, 4) wydaniu pozwolenia wodnoprawnego – dotycząca inwestycji kluczowej podlega natychmiastowemu wykonaniu	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest uzyskiwana przed uzyskaniem decyzji wymienionych w art. 72 ust 1 ustawy „o ocenach”, m. in: - decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego DOULICP (art. 72 ust 1 pkt 3) – jako rodzaj decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu - decyzji o lokalizacji linii kolejowej DOLLK– (art. 72 ust 1 pkt 11) - pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych, na regulację i na wydobywanie kamienia, żwiru i piasku oraz innych materiałów (art. 72 ust 1 pkt 6). Wniosków o uzyskanie tych decyzji nie można złożyć, jeśli decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest ostateczna (tzn. złożono od niej odwołanie) albo jeśli nie posiada rygoru natychmiastowej wykonalności. Dodatkowo decyzje „lokalizacyjne” czyli DOULICP i DOLLK nie podlegają procedurze odwołania opisanej w ustawie ooś, art. 86g w nawiązaniu do art. 86f, ust 5	UWAGA WYJAŚNIONA W projekcie ustawy został usunięty cały art. dotychczasowy 7, określający katalog decyzji, które podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

					(definicja zezwolenia na inwestycję). Zezwolenie na inwestycję to decyzje opisane w art. 72 ust 1 pkt 1, 2, 4-6, 8-10, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 26 lub 29.	
27	PGW Wody Polskie	Art. 7 pkt 1 i 2	Propozycja wskazania jako organu właściwego do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz ustaleniu lokalizacji linii kolejowej właściwego miejscowo wojewodę, na obszarze właściwości której leży największa część Inwestycji.		Z treści proponowanej ustawy nie wynika, aby objęte nią inwestycje, w szczególności dot. infrastruktury kolejowej, w zakresie wydanie decyzji lokalizacyjnych, miały wskazane inne organy niż obowiązujące w zwykłej procedurze administracyjnej. Aktualnie wojewoda wydaje tego rodzaju decyzje wyłącznie dla terenów zamkniętych (art. 51 ust. 1 pkt 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Wskazanie tego organu zapewni jednolite podejście do procesu administracyjnego.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu. Z projektu ustawy został usunięty cały dotychczasowy art. 7, określający katalog decyzji, które podlegają natychmiastowemu wykonaniu. Niezależnie od powyższego należy wskazać, że przedmiotowa właściwość wojewodów wynika już z ogólnych reguł KPA oraz z przepisów szczególnych, które w sposób kompletny i spójny regulują właściwość organów w sprawach inwestycyjnych.
28	PGW Wody Polskie	Art. 7 pkt 3	Propozycja nowego brzmienia przepisu	Proponuje się zastąpić wyrazy „wydaniu pozwolenia wodnoprawnego” wyrazami „udzieleniu zgody wodnoprawnej”, zgodnie z art. 388 ust. 1 ustawy Prawo wodne	W toku kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, ze względu na ich stopień skomplikowania, zajmowany obszar oraz charakter, spodziewać się można uzyskiwania przez inwestorów wielu ocen lub pozwoleń wodnoprawnych, a także dokonywania zgłoszeń wodnoprawnych na różne elementy tych inwestycji oraz na różnych etapach ich realizacji (w tym na niezbędne budowie tymczasowe). Z tego powodu wydaje się istotne, aby inwestor miał możliwość sprawnego wdrażania w życie wszystkich ww. rodzajów zgód wodnoprawnych, niezależnie od ich charakteru i klasyfikacji formalnej w ujęciu Prawa wodnego.	UWAGA WYJAŚNIONA W projekcie ustawy został usunięty cały dotychczasowy art. 7, określający katalog decyzji, które podlegają natychmiastowemu wykonaniu.
29	PGW Wody Polskie		Propozycja dodania nowego artykułu „7a”	Art.7a W sprawach realizacji inwestycji kluczowych wymagających pozwolenia wodnoprawnego, o których mowa w art. 2 pkt 5 właściwy organ udziela takiego pozwolenia w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wniosku o jego wydanie. W sprawach dotyczących pozwolenia wodnoprawnego nie stosuje się art. 396 ust. 1 pkt 7, art. 407 ust. 2 pkt 3 oraz art. 422 pkt 3 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne. Dla ustalenia stanu prawnego nieruchomości, o których mowa w art. 409 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, siedziby i adresy właścicieli tych nieruchomości określa się według katastru nieruchomości.	Uzasadnieniem zmiany poprzez dodanie artykułu 7a – jest uproszczenie procedury uzyskiwania pozwolenia wodnoprawnego – analogicznie, jak w przypadku art. 11d ust. 4 tzw. specustawy drogowej (o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych). Wprawdzie pozwolenie wodnoprawne wydawane jest w oparciu o przepisy ustawy - Prawo wodne, jednakże niniejsza specustawa modyfikuje je w stosunku do inwestycji kluczowych przeciwpowodziowych, co do terminu wydania pozwolenia wodnoprawnego, wskazując maksymalny, 30-dniowy termin wydania rozstrzygnięcia w tej sprawie, które to rozwiązanie nie zostało przewidziane w tzw. specustawie powodziowej (o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowy przeciwpowodziowych). Przepis ten, mający charakter lex specialis w stosunku do przepisów ustawy - Prawo wodne, zwalnia wnioskodawcę z obowiązku załączenia do wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego dokumentów wymienionych w treści art. 407 ust. 2 pkt 3 p.w. Ustawodawca upraszcza także wymagania w zakresie określenia w operacie wodnoprawnym stanu prawnego nieruchomości usytuowanych w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych, zezwalając ustalić siedziby i adresy właścicieli tych nieruchomości według katastru nieruchomości.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie. W związku z powyższym zakłada się nie powielanie tego rozwiązania w projekcie ustawy,

					Ponadto, ustawodawca dopuszcza, w przypadku pozwoleń wodnoprawnych wydawanych dla potrzeb realizacji inwestycji drogowych w trybie specustawy drogowej, aby owe pozwolenia naruszały ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy lub decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycje celu publicznego.	
30	Główny Urząd Nadzoru Budowlanego	Art. 8	Przepisy art. 8 odnoszą się do decyzji dotyczących inwestycji kluczowych. Tak niedookreślone pojęcie może powodować wątpliwości interpretacyjne (np. czy chodzi o decyzje nakazowe wynikające z PB, w tym decyzje dotyczące nieodpowiedniego stanu technicznego użytkowanych już obiektów budowlanych stanowiących inwestycje kluczowe). Należałoby albo zdefiniować to pojęcie, albo wyliczyć w art. 8, o jakie decyzje chodzi, np. analogicznie do rozwiązań zastosowanych w innych specustawach, np. o terminalu w Świnoujściu, odbudowie Pałacu Saskiego.		Proponowany przepis wyłącza rozwiązania wprowadzone ustawą z dnia 30 marca 2021 r. (Dz.U.2021.784), które zostały opracowane w związku z zarzutami KE (naruszenie nr 2016/2046) w sprawie uchybienia przez Polskę zobowiązaniom określonym w art. 11 ust. 1 i 3 dyrektywy 2011/92/UE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko. Spowoduje to, że KE ponownie wystosuje do Polski zarzuty, tym bardziej, że KE uważnie monitoruje przebieg procesu inwestycyjnego przedsięwzięć infrastrukturalnych realizowanych na podstawie specustaw. KE już teraz wyraża obawy związane z naruszeniem prawa unijnego ze względu na powszechnie stosowanie rygoru natychmiastowej wykonalności i ograniczenia w możliwości wstrzymania wykonania decyzji administracyjnych, w konsekwencji wstrzymania prac budowlanych do czasu rozpatrzenia przez sąd skargi na stosowne decyzje w zakresie ich zgodności z wymaganiami ww. dyrektywy.	UWAGA WYJAŚNIONA Z projektu ustawy wykreślono dotychczasowy art. 8 ust. 1 W ocenie MI nie ma potrzeby dookreślania pojęcia decyzji. Niewskazanie konkretnych decyzji wskazuje wynikowo, że art. 8 dot. wszystkich decyzji w zakresie inwestycji kluczowych.
31	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 8 ust. 1-2	rezygnacja z ust. 1 Do skarg na decyzje dotyczące inwestycji kluczowych nie stosuje się art. 61 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 935 i 1685 oraz z 2025 r. poz. 769).			UWAGA UWZGLĘDNIONA
32	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Art. 8 ust. 1-3	Zapewnienie zaangażowanym instytucjom odpowiednich zasobów, w szczególności kadrowych.		Wydaje się, że w celu osiągnięcia zamierzonego rezultatu, jakim jest sprawne przeprowadzenie inwestycji kluczowych należy przede wszystkim zapewnić zaangażowanym instytucjom odpowiednie zasoby, w szczególności kadrowe. GDDKiA zwraca uwagę, że zbliżone przepisy funkcjonują w przypadku udostępniania informacji publicznej, jednak przewidziane terminy sądowe niejednokrotnie nie są dotrzymywane.	UWAGA NIEUWZGLĘDNONA Zgłoszona uwaga dotyczy kwestii wykraczających poza zakres przedmiotowy wniosku o wprowadzenie projektu do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych RM. Niemniej jednak mamy na uwadze podniesione kwestie i w ramach właściwych spotkań i uzgodnień będą one wspierane przez MI.
33	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Art. 9	GDDiK: Czy celowym zabiegiem jest, że w tym przypadku naruszenie terminu weryfikacji przez organ nie jest zagrożone karą pieniężną?			UWAGA WYJAŚNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie.
34	Wojewoda Mazowiecki	Art. 9	Propozycja nowego brzmienia przepisu	Art. 9. 1. Organ Służby Geodezyjnej i Kartograficznej weryfikuje wyniki zgłoszonych prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej wyłącznie pod względem spójności, o której mowa w art. 12b ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U. z 2024 r. poz. 1151 i 1824 oraz z 2025 r. poz. 1019), niezwłocznie, nie później niż w	Projektowana zmiana przepisu dotyczącego weryfikacji wyników zgłoszonych prac geodezyjnych dla inwestycji kluczowych ma na celu usprawnienie i przyspieszenie procedur administracyjnych związanych z realizacją przedsięwzięć o strategicznym znaczeniu dla państwa. Propozycja przewiduje rezygnację z pełnego trybu weryfikacji prac geodezyjnych, o którym mowa w art. 12b ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne i pozostawienie po stronie organu Służby Geodezyjnej i Kartograficznej (zwanego dalej „SGiK”) weryfikacji tylko i wyłącznie w zakresie spójności zbiorów danych. Ten element jest możliwy do realizacji przy użyciu narzędzi informatycznych, co powoduje, że czas może ulec skróceniu do 3 dni. Sprawdzenie poprawności wykonania dokumentacji będzie się odbywać na etapie	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W pierwszej kolejności uprzejmie dziękujemy za przedstawioną propozycję regulacji usprawniających oraz zaangażowanie w proces prac nad projektem ustawy. W toku prac projektodawca przyjął argumentację Związku Powiatów Polskich, przedstawioną w trakcie opiniowania projektu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, odnoszącą się negatywnie do propozycji weryfikacji prac geodezyjnych tylko i wyłącznie w zakresie spójności zbiorów danych, przy jednoczesnym pominięciu pozostałych przesłanek określonych w art. 12b ust. 1 pkt 1 lit. a) i b) PGiK, tj.

			terminie 3 dni roboczych od dnia ich przekazania. 2. Wyniki weryfikacji, o której mowa w ust. 1, utrwalone w protokole, organ Służby Geodezyjnej i Kartograficznej przekazuje wykonawcy prac geodezyjnych i kartograficznych nie później niż w dniu roboczym następującym po dniu sporządzenia protokołu. W przypadku negatywnego wyniku weryfikacji spójności organ Służby Geodezyjnej i Kartograficznej zwraca wykonawcy przekazane wyniki wraz z protokołem zawierającym opis stwierdzonych nieprawidłowości. 3. Dokumentacja geodezyjna zawierająca wyniki zgłoszonych prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej podlega przyjęciu do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego na podstawie protokołu odbioru prac sporządzonego przez zamawiającego. Do protokołu odbioru dołącza się pozytywny protokół weryfikacji spójności, o którym mowa w ust. 2, stanowiący jego integralny załącznik. 4. Wykonawca prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej, po przekazaniu dokumentacji do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego może umieścić na dokumentach przeznaczonych dla inwestora oświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji. Oświadczenie to jest równoważne z klauzulą urzędową, o której mowa w art. 40 ust. 3g pkt 3 ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne, i zawiera klauzulę odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń oraz dane	odbioru prac przez inwestora/ zamawiającego. Takie rozwiązanie jest znane organom SGIK i stosowane przy zleceniach prac geodezyjnych dotyczących aktualizacji baz danych prowadzonych przez Starostę lub materiałów pozyskiwanych na zlecenie Głównego Geodety Kraju. Dopiero takie rozwiązanie pozwoli na rzeczywiste skrócenie weryfikacji nawet do 3 dni roboczych, co z kolei znacząco wpłynie na skrócenie procesu inwestycyjnego. Przyjęcie zaproponowanej wersji zmiany przepisu (ust. 1-3) powoduje, że kwestia dokonania odbioru dokumentacji z wynikami prac będzie należała do zamawiającego ale jednocześnie z uwzględnieniem spójności wyników z bazami danych pzgiK, eliminując ryzyko stosowania procedury weryfikacji, w której wykonawca prac nadal może otrzymać negatywne wyniki weryfikacji (i to wielokrotnie przy obecnych przepisach), jak również odwoływać się od decyzji administracyjnej w tej sprawie, co znacząco wydłuży proces weryfikacji do nawet kilku miesięcy (ust. 6). Zaproponowane rozwiązanie (ust. 4) pozwoli na płynną realizację inwestycji kluczowych, w których niewłaściwe znaczenie ma szybki i sprawny obieg dokumentacji. Dodatkowo propozycja zawarta w ust. 5 zapewni fachowe i merytoryczne wsparcie zamawiającego (inwestora), które w większości przewidzianych do realizacji inwestycji kluczowych nie będzie wymagało dodatkowych nakładów, z uwagi na dotychczasowe powszechne i zasadne wyłanianie inspektorów nadzoru inwestorskiego w zakresie prac geodezyjnych. Mając na względzie to, że inwestycje wymienione w art. 2 projektu ustawy są realizowane na dużych obszarach i dokumentacja będzie zawierać znaczną ilość dokumentów i danych, wskazane w art. 9 projektu skrócenie terminu weryfikacji do 7 dni faktycznie będzie oznaczać brak jakiegokolwiek weryfikacji, lub znacząco zwiększy ryzyko wielokrotnego wystawiania protokołów negatywnych. Organy SGIK nie są w stanie spełnić powyższego warunku ze względu na ograniczone zasoby kadrowe. Brak faktycznej weryfikacji wyników prac powoduje późniejsze problemy w zasileniu baz danych pzgiK i długotrwałe postępowania w celu ujawnienia danych.	zgodności z przepisami prawa z zakresu geodezji i kartografii. ZPP wskazywał, że rozwiązanie to oznacza, iż organ zostaje pozbawiony możliwości skontrolowania, czy dokumentacja powstała w wyniku prac geodezyjnych odpowiada obowiązującym standardom technicznym oraz czy jest kompletna, co może przekładać się na poziom bezpieczeństwa procesów inwestycyjnych czy obrotu sąsiednimi nieruchomościami. Ponadto, w przypadku pojawienia się ewentualnych nieprawidłowości wykrytych już po formalnym przyjęciu dokumentacji do zasobu, usunięcie ich będzie wymagało zastosowania trybu znacznie bardziej uciążliwego niż standardowa weryfikacja. Ponadto, wskazano na zastrzeżenia co do konstrukcji przyjętej w art. 9 ust. 3 projektu, zgodnie z którą dokumentacja geodezyjna podlega przyjęciu do PZGIK na podstawie protokołu odbioru prac sporządzonego przez zamawiającego. Stanowi to odejście od funkcjonującej obecnie zasady, zgodnie z którą to organ prowadzący zasób (a nie podmiot zainteresowany wynikiem prac) decyduje o przyjęciu dokumentacji i odpowiada za jej jakość. Włączenie do komisji odbioru osoby posiadającej uprawnienia zawodowe, o których mowa w art. 43 PGiK (art. 9 ust. 5 projektu), nie stanowi ekwiwalentu niezależnej kontroli organu administracji publicznej, gdyż osoba ta pozostaje chociażby związana relacją umowną z zamawiającym. W ślad za argumentacją ZPP nie zdecydowano się uwzględnić zaproponowaną w art. 9 ust. 4 projektu instytucję oświadczenia wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji, równoważnego z klauzulą urzędową określoną w art. 40 ust. 3g pkt 3 PGiK. Klauzula urzędowa jest czynnością organu administracji publicznej potwierdzającą urzędowo określony stan dokumentacji, a zastąpienie jej oświadczeniem prywatnego podmiotu obwarowanym odpowiedzialnością karną oznacza, że w obrocie prawnym funkcjonowałyby dokumenty opatrzone adnotacją o skutkach równoważnych klauzuli urzędowej, mimo że nie zostały one odpowiednio zweryfikowane.
--	--	--	---	--	--

				identyfikujące zgłoszenie prac i protokół weryfikacji. 5. Protokół odbioru, o którym mowa w ust. 3, zamawiający sporządza zapewniając udział w komisji odbioru osoby posiadającej stosowne do rodzaju prac uprawnienia zawodowe, o których mowa w art. 43 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne. 6. W zakresie weryfikacji wyników zgłoszonych prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej nie stosuje się przepisów art. 12b ustawy z dnia 17 maja 1989 r. –Prawo geodezyjne i kartograficzne.		
35	Urząd Morski w Szczecinie	Art. 10 ust. 1	Propozycja nowego brzmienia przepisu	W przypadku inwestycji kluczowej jeżeli w terminie 5 dni roboczych od dnia przyjęcia zawiadomienia, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wojewódzki konserwator zabytków nie dokona oględzin odkrytego przedmiotu przerwane roboty mogą być kontynuowane, a inwestor lub podmiot działający w jego imieniu zostają zwolnieni z odpowiedzialności za zniszczenie tego przedmiotu.	W przypadku np. tzw. długich weekendów istniejący zapis oznacza, że konserwator musiałby np. dokonywać oględzin w pierwszym dniu roboczym po złożeniu zawiadomienia. Ewentualnie do rozważenia przedłużenie terminu do 7 dni.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Przepis określający w taki sposób termin dokonania oględzin występuje obecnie w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Zgodnie z art. 32 ust. 3 ww. ustawy „Wojewódzki konserwator zabytków jest obowiązany w terminie 5 dni od dnia przyjęcia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 i ust. 2, dokonać oględzin odkrytego przedmiotu.”.
36	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Art. 13	Dodanie zapisu w związku z wpisaniem inwestycji RIS na listę kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.	5) budowy obiektów budowlanych i budowli wchodzących w skład infrastruktury systemu usług informacji rzecznej RIS	Wdrażanie usług informacji rzecznej RIS w Polsce, zgodnie z europejskimi standardami, przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa i efektywności żeglugi śródlądowej. Inwestycja ta jest kluczowa dla rozwoju nowoczesnej żeglugi śródlądowej w Polsce. Dzięki wdrożeniu usług RIS żegluga śródlądowa może być traktowana jako intermodalny środek transportu. Projekt pn. Rozbudowa systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej wpisuje się w ramy kluczowych inwestycji infrastrukturalnych i będzie wsparciem w sytuacjach powodziowych. Uwzględnienie projektu w katalogu inwestycji objętych ustawą o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych jest zasadne ze względu na znaczenie strategiczne, wpływ na rozwój żeglugi śródlądowej oraz konieczność realizacji w określonych ramach czasowych. Projekt ten wpisuje się w cele publiczne, przynosi korzyści	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Katalog inwestycji ma charakter zamknięty (enumeratywny). W projekcie ustawy ustawodawca wskazał konkretną, wyczerpującą listę inwestycji, które podlegają regulacji. Inwestycje nie wskazane literalnie nie mieszczą się w zakresie regulacji. Dodatkowo należy podkreślić, że tworząc katalog inwestycji kluczowych, intencją Ministerstwa Infrastruktury było wyselekcjonowanie (zgodnie z określonymi kryteriami) kilku inwestycji z danej gałęzi transportu, co jednoznacznie podkreślałoby ich kluczowość i priorytetowość. Rozszerzenie listy inwestycji skutkowałoby efektem odwrotnym do zamierzonego.

					ogólnospołeczne i gospodarcze oraz powinien być objęty instrumentami ułatwiającymi jego szybką realizację. Uwzględnienie projektu w ustawie pozwoli na przyspieszenie procedur lokalizacyjnych i budowlanych oraz na terminową realizację, a także pełne wykorzystanie środków unijnych przeznaczonych na tę inwestycję.	
37	Wojewoda Mazowiecki	Art. 13	Proponuje się rozważenie wskazania konkretnych, kluczowych załączników wymaganych do dołączenia do przedmiotowego zgłoszenia.		Propozycja zmiany jest uzasadniona koniecznością zapewnienia prawidłowej i sprawnej realizacji zadań przez organ administracji architektoniczno-budowlanej, i wpisuje się w cel ustawy, tj. dążenie do uproszczenia procedur administracyjnych w zakresie inwestycji kluczowych ze względu na interes Państwa.	UWAGA WYJAŚNIONA Dotychczasowy art. 13 usunięto z projektu ustawy, i jednocześnie w przedmiotowym zakresie dodano nowy przepis nowelizujący ustawę Prawo Budowlane, który oprócz rozszerzenia listy inwestycji podlegających procedurze zgłoszenia, zawiera również przepisy określające dodatkowe wymogi takie jak: sporządzanie projektu budowlanego, ustanowienie kierownika budowy, prowadzenie dziennika budowy czy geodezyjne wyznaczenie w terenie, a po wybudowaniu - geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza.
38	Wojewoda Zachodniopomorski	Art. 13	Wykreślenie jednostki redakcyjnej z projektu ustawy. (Art. 13. W przypadku inwestycji kluczowych, w zakresie: 1) budowy obiektów budowlanych i budowli zlokalizowanych w granicach portu morskiego o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796), 2) budowy lub wykonania umocnień dna, 3) budowy obiektów budowlanych i budowli wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym realizowanej na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy, 4) budowy obiektów budowlanych i budowli stanowiących elementy Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR) realizowanej na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – które nie wymagają przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko albo przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, dopuszcza się zastosowanie procedury zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane)		Zapis ten może stanowić podstawę do dzielenia inwestycji na poszczególne obiekty budowlane celem skorzystania z odformalizowanej procedury zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 Prawa budowlanego. Dzielnie takie również stanowić będzie istotny problem przy ustalaniu istnienia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ocenie oddziaływania na środowisko podlega bowiem całe przedsięwzięcie, w tym przedsięwzięcie powiązane technologicznie, nawet jeżeli jest realizowane przez różne podmioty. Dodatkowo nadmienić należy, że niektóre inwestycje kluczowe, wymienione w projekcie ustawy, stanowią przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, a więc wymagają przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W praktyce przepis art. 13 ustawy może zatem nie podlegać stosowaniu lub budzić znaczne wątpliwości interpretacyjne.	UWAGA WYJAŚNIONA Dotychczasowy art. 13 usunięto z projektu ustawy, i jednocześnie w przedmiotowym zakresie dodano nowy przepis nowelizujący ustawę Prawo Budowlane. Przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, a więc wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko są wyłączone z procedury zgłoszenia, w ich wypadku konieczne będzie uzyskanie pozwolenia na budowę.
39	Główny Urząd Nadzoru Budowlanego	Art. 13 (w przypadku uwzględnienia uwagi – w konsekwencji zmiana art. 27)	Art. 13 wymaga ponownej analizy i doprecyzowania lub przeniesienia na grunt art. 29 PB.		Przy zaproponowanym brzmieniu art. 13 nie jest wiadomo, jak należy rozumieć wyrazy „dopuszcza się zastosowanie procedury zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane”. Pojawia się pytanie, czy stosuje się	UWAGA UWZGLĘDNIONA Dotychczasowy art. 13 usunięto z projektu ustawy, i jednocześnie w przedmiotowym zakresie dodano nowy przepis nowelizujący ustawę Prawo Budowlane, który oprócz rozszerzenia listy inwestycji podlegających

					pozostałe przepisy zawarte w art. 30 PB lub niektóre z nich, czy żadne. Powstaje również pytanie, czy stosuje się obowiązek sporządzania projektu budowlanego, ustanowienia kierownika budowy czy prowadzenia dziennika budowy. Nie jest również jasne, czy taki obiekt wymaga oddania do użytkowania, czy nie. Należałoby więc dokładnie rozpisać w przepisie skutki zastosowania zgłoszenia, lub przenieść ten przepis na grunt art. 29 PB i dokonać zmian np. w art. 41, art. 42, art. 54 i 55 PB, w zależności od tego, co projektodawcy uznają za słuszne. W opinii GUNB duże inwestycje lub skomplikowane inwestycje powinny mieć sporządzony projekt budowlany, ustanowionego kierownika budowy i prowadzony dziennik budowy. Do ewentualnych zmian w tym przepisie należałoby dostosować art. 27 projektu ustawy.	procedurze zgłoszenie, zawiera również przepisy określające dodatkowe wymogi takie jak: sporządzanie projektu budowlanego, ustanowienie kierownika budowy, prowadzenie dziennika budowy, czy geodezyjne wyznaczenie w terenie, a po wybudowaniu - geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza.
40	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 13 ust. 1	Doprecyzowanie brzmienia przepisu.	W przypadku inwestycji kluczowych, w zakresie: (...) – które nie wymagały przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko albo przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, dopuszcza się zastosowanie procedury zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.	Przepis w pierwotnej wersji nie jest wystarczająco klarowny. Decyzja organu co do przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko zapada w toku procedury uzyskiwania samej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zatem przewidywanie, że inwestycje, które nie wymagają oceny mogą zostać zgłoszone w myśl art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane jest błędne, ponieważ samego faktu konieczności przeprowadzenia oceny nie można do końca przewidzieć.	UWAGA WYJAŚNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż dotychczasowy art. 13 usunięto z projektu ustawy, i jednocześnie w przedmiotowym zakresie dodano nowy przepis nowelizujący ustawę Prawo Budowlane.
41	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 14	Dodanie ust. 2-4	Art. 14. 1. Do drzew lub krzewów usuwanych w związku z realizacją inwestycji kluczowych, nie stosuje się art. 83 i art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 884) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie, opłat z tym związanych oraz wykonywania nasadzeń zastępczych. 2. W pozwoleniu na realizację inwestycji kluczowych właściwy organ zezwala, w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji, na usunięcie drzew lub krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych	Całkowite zwolnienie zarówno z obowiązku uzyskania zezwolenia, a co za tym idzie oceny zasadności ich usunięcia oraz określenia odpowiedniej kompensacji przyrodniczej, nie jest zasadne. Należy zauważyć, że w niektórych specustawach został utrzymany powyższy obowiązek, ale w związku z tym, że dany obszar może być na obszarze wielu gmin, organem wydającym decyzję w tym zakresie jest organ wydający pozwolenie na budowę np. marszałek województwa lub wojewoda. Takie rozwiązanie zastosowano m.in. w następujących aktach prawnych: ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. z 2025 r. poz. 1222), ustawa z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 311 z późn. zm.), ustawa z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. z 2025 r. poz. 1156) oraz ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną. Zadania te będą podlegać kwalifikacji, ocenie właściwego organu na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w niektórych przypadkach niewykluczona jest również ponowna ocena oddziaływania na środowisko. W wyniku czego organ określa wiążące dla inwestora środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, a kwestie zadrzewień z pewnością są priorytetem dla każdej RDOŚ. .

				decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji. 3. Wniosek o wydanie pozwolenia na realizację inwestycji kluczowych w przypadku, o którym mowa w ust. 2, powinien dodatkowo zawierać: 1) inwentaryzację znajdujących się na terenie objętym wnioskiem drzew i krzewów, na usunięcie których wymagane jest zezwolenie, z wyszczególnieniem gatunku, obwodu pnia drzewa mierzonego na wysokości 130 cm oraz przeznaczenia i dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu, na którym rosną drzewa i krzewy; 2) plan gospodarki zielenią, jako część projektu zagospodarowania działki lub terenu, w którym określa się przyczynę i termin zamierzonego usunięcia poszczególnych drzew lub krzewów, wielkość powierzchni, z której zostaną usunięte krzewy, oraz planowane nasadzenia zastępcze w rozumieniu art. 83b ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. 3. W pozwoleniu na realizację inwestycji kluczowych może zostać nałożony obowiązek przesadzenia we wskazane miejsce drzew lub krzewów objętych zezwoleniem na usunięcie drzewa lub krzewów, o którym mowa w ust. 2, lub wykonania nasadzeń zastępczych, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew lub krzewów.	realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. z 2024 r. poz. 195 z późn. zm.). W związku z powyższym w przypadku podtrzymywania konieczności odejścia od przyjętych zezwoleń wydawanych na podstawie ochrony przyrody, rekomenduje się zastosowanie wyżej wskazanego rozwiązania.	
42	Wojewoda Podkarpacki	Art. 13 ust. 5	Należy doprecyzować zakres dokumentacji, którą należy dołączyć do zgłoszenia, analogicznie jak to ma miejsce w art. 30 ust. 2 i 2a Prawa budowlanego.			UWAGA UWZGLĘDNIONA Dotychczasowy art. 13 usunięto z projektu ustawy, i jednocześnie w przedmiotowym zakresie dodano nowy przepis nowelizujący ustawę Prawo Budowlane, który oprócz rozszerzenia listy inwestycji podlegających procedurze zgłoszenia, zawiera również przepisy określające dodatkowe wymogi takie jak: sporządzanie projektu budowlanego, ustanowienie kierownika budowy, prowadzenie dziennika budowy, czy geodezyjne wyznaczenie w terenie, a po wybudowaniu - geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza.
43	Wojewoda Mazowiecki	Art. 15 ust. 1 pkt 1	Proponuje się rozważenie wprowadzenia rozwiązania polegającego na zmniejszeniu dokumentacji koniecznej do sprawdzenia przez organ administracji architektoniczno-budowlanej.		Przedmiotowa zmiana skraca termin, w którym organ administracji architektoniczno-budowlanej jest obowiązany do wydania decyzji, jednocześnie nie wskazując zmniejszenia dokumentacji potrzebnej do wydania decyzji. Propozycja	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań

					zmiany polegająca na zmniejszeniu zakresu dokumentacji koniecznej do sprawdzenia przez organ administracji architektoniczno-budowlanej jest uzasadniona koniecznością zapewnienia prawidłowej i sprawnej realizacji tego zadania i wpisuje się w cel ustawy, tj. dążenie do uproszczenia procedur administracyjnych w zakresie inwestycji kluczowych ze względu na interes Państwa.	wylistowanych imiennie w samej ustawie. Należy podkreślić, że projektowany przepis dotyczy tylko dwóch inwestycji drogowych. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną. MI nie podziela stanowiska, zgodnie z którym skrócenie terminu w takiej sytuacji na wydanie decyzji przez organ administracji architektoniczno-budowlanej powinno być powiązane z jednoczesnym zmniejszeniem zakresu wymaganej dokumentacji.. Proponowana zmiana terminu nie wprowadza dodatkowych obowiązków po stronie organu, a priorytetyzuje ramy czasowe dotychczasowej procedury dla wąskiej ilości zadań.
44	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Art. 15 ust. 1 pkt 1-3	Czy celowym zabiegiem jest, że w tych przypadkach naruszenie terminu wydania decyzji lub opinii przez organ nie jest zagrożone karą pieniężną? Wydaje się, że oprócz określenia w przepisie terminu wydawania decyzji lub opinii, należałoby przede wszystkim zapewnić należyte zasoby organom lub instytucjom, które będą wydawać decyzje lub opinie lub uzgodnienia w stosunku do przedmiotowych inwestycji. Wskazany w OSR pogląd, że nie jest potrzebne zwiększanie zasobów, bo nie dochodzą nowe sprawy, tylko następuje ich priorytetyzacja, wydaje się nieprzekonywujący, choćby z uwagi na powszechnie znane trudności z terminowym wydawaniem decyzji ZRID. Obecnie średni czas wydania decyzji ZRID dla inwestycji GDDKiA wynosi 368 dni licząc od dnia złożenia wniosku, przy czym w przypadku ok. 80% decyzji ZRID był on dłuższy niż 195 dni (dane od 2020 r.). Należy podkreślić, że przyjęte podejście polegające na priorytetyzacji zadań bez wzmocnienia kadrowego znacząco negatywnie wpłynie na czas procedowania ZRID dla pozostałych inwestycji nieobjętych przedmiotową ustawą.			UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Odstąpiono od regulacji określającej 45-dniowy termin na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, oraz umożliwiającej nakładanie kar pieniężnych na organy, które nie wydałyby takiej decyzji w ww. terminie Oдноśnie do uwagi dot. priorytetyzacji zadań, należy podkreślić, że projektowany przepis dotyczyć będzie tylko dwóch inwestycji drogowych.
45	Wojewoda Pomorski	Art. 15 ust.1 pkt 1	Nie wprowadzenie tego przepisu, w przypadku nie utworzenia nowych 3-4 etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim		Należy zauważyć, że większość kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych projektem ustawy zlokalizowana jest na terenie Województwa Pomorskiego. W związku ze stale zwiększającą się liczbą zadań po stronie Wojewody Pomorskiego wynikających z tzw. specustaw, niezbędne jest zapewnienie dodatkowej obsługi kadrowej, w celu prawidłowej realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy. Niestety ogromnemu zwiększeniu ilości zadań w ostatnich latach nie towarzyszyło przyznanie odpowiedniej ilości środków na stworzenie nowych etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, dla pracowników, którzy mają te zadania realizować. Należy zaznaczyć, że specustawy zawierają „siłowe” rozwiązania, które skutkują wydawaniem decyzji ograniczających prawa właścicieli nieruchomości lub wręcz przejęciem ich własności. W związku z powyższym postępowania te powinny być prowadzone z maksymalną starannością. Jednak ze względu na przyjęte w obowiązujących specustawach rozwiązania jest to często bardzo trudne, bowiem decyzje wydawane w oparciu o specustawy dotyczą najczęściej bardzo dużych i złożonych inwestycji, często z udziałem	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy podkreślić, że przyjęcie projektu ustawy nie spowoduje zwiększenia ilości spraw prowadzonych przez organ. W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną..

					setek stron. W ustawach tych określono już krótkie terminy, jednocześnie ustalając wysoką karę za każdy dzień zwłoki (500- 1000 zł za każdy dzień opóźnienia), a projektowana ustawa jeszcze dodatkowo je skraca. Krótki czas, presja kary finansowej i skomplikowanie prowadzonych postępowań znacząco utrudniają rozplanowanie prac nad poszczególnymi wnioskami. Ponadto wszystkie te elementy zbiegają się w czasie, z rozpoczęciem procesu inwestycyjnego szeregu dużych inwestycji na terenie województwa pomorskiego np.: budowy farm wiatrowych na morzu, linii energetycznych, gazociągów, terminala FSRU, linii kolejowych czy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W związku z powyższym do Wojewody Pomorskiego zaczynają już wpływać (a w najbliższej przyszłości wpłynie ich dużo więcej) wnioski związane z tymi ogromnymi inwestycjami i konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników w celu umożliwienia sprostania ww. zadaniom. W innym przypadku niemożliwe będzie zagwarantowanie terminowej realizacji kompetencji Wojewody Pomorskiego i z amierzony cel planowanej ustawy nie zostanie osiągnięty.	
46	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Art. 16 ust. 1-2	Zmiana treści	Proponuje się następującą zmianę: 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, porozumienie, o którym mowa w art. 20b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, jest zawierane w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy. 2. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, jeżeli w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wystąpienia o zawarcie porozumienia, o którym mowa w art. 20b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, nie dojdzie do jego zawarcia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia ustala wojewoda w drodze decyzji w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia.	Wskazane w art. 16 siedmiodniowe terminy do zawarcia porozumień są zdecydowanie zbyt krótkie. Termin 7 dni w praktyce będzie niemożliwy do dotrzymania. Przykładowo przed zawarciem porozumienia z PGLLP w sprawie wycinki drzew i krzewów należy przedłożyć dokument, z którego będzie wynikać obszar przeznaczony do wycinki lub taki, który będzie pomocny przy wyznaczeniu w terenie takiego obszaru. Dlatego też termin powinien liczyć co najmniej 21 dni. Ponadto GDDKiA pod rozważę poddaje co stanie się w sytuacji, jeżeli nie zostanie dochowany termin: - 2 miesięcy, wskazany w ust. 2, dotyczący terminu wycinki drzew i ich uprzątnięcia, - 21 dni, wskazany w ust. 3, dotyczący ustalenia przez wojewodę w drodze decyzji terminu wycinki drzew i ich uprzątnięcia albo gdy termin wyznaczony przez wojewodę nie zostanie dotrzymany przez PGL LP?	UWAGA UWZGLĘDNIONA

				Organem wyższego stopnia w sprawie, o której mowa w zdaniu pierwszym, jest minister właściwy do spraw środowiska.		
47	Wojewoda Pomorski	Art. 16 ust. 2	Nie wprowadzenie tego przepisu, w przypadku nie utworzenia nowych 3-4 etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim		Należy zauważyć, że większość kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych projektem ustawy zlokalizowana jest na terenie Województwa Pomorskiego. W związku ze stale zwiększającą się liczbą zadań po stronie Wojewody Pomorskiego wynikających z tzw. specustaw, niezbędne jest zapewnienie dodatkowej obsługi kadrowej, w celu prawidłowej realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy. Niestety ogromnemu zwiększeniu ilości zadań w ostatnich latach nie towarzyszyło przyznanie odpowiedniej ilości środków na stworzenie nowych etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, dla pracowników, którzy mają te zadania realizować. Należy zaznaczyć, że specustawy zawierają „siłowe” rozwiązania, które skutkują wydawaniem decyzji ograniczających prawa właścicieli nieruchomości lub wręcz przejęciem ich własności. W związku z powyższym postępowania te powinny być prowadzone z maksymalną starannością. Jednak ze względu na przyjęte w obowiązujących specustawach rozwiązania jest to często bardzo trudne, bowiem decyzje wydawane w oparciu o specustawy dotyczą najczęściej bardzo dużych i złożonych inwestycji, często z udziałem setek stron. W ustawach tych określono już krótkie terminy, jednocześnie ustalając wysoką karę za każdy dzień zwłoki (500- 1000 zł za każdy dzień opóźnienia), a projektowana ustawa jeszcze dodatkowo je skraca. Krótki czas, presja kary finansowej i skomplikowanie prowadzonych postępowań znacząco utrudniają rozplanowanie prac nad poszczególnymi wnioskami. Ponadto wszystkie te elementy zbiegają się w czasie, z rozpoczęciem procesu inwestycyjnego szeregu dużych inwestycji na terenie województwa pomorskiego np.: budowy farm wiatrowych na morzu, linii energetycznych, gazociągów, terminala FSRU, linii kolejowych czy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W związku z powyższym do Wojewody Pomorskiego zaczynają już wpływać (a w najbliższej przyszłości wpłynie ich dużo więcej) wnioski związane z tymi ogromnymi inwestycjami i konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników w celu umożliwienia sprostania ww. zadaniom. W innym przypadku niemożliwe będzie zagwarantowanie terminowej realizacji kompetencji Wojewody Pomorskiego i z amierzony cel planowanej ustawy nie zostanie osiągnięty.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy podkreślić, że przyjęcie projektu ustawy nie spowoduje zwiększenia ilości spraw prowadzonych przez organ. W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną.
48	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Art. 16 ust. 3	Zmiana treści	Proponuje się zmianę treści ust. 3 w następującym brzmieniu: „3. W przypadku gdy inwestycje kluczowe, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, wymagają przejścia przez tereny linii kolejowej lub tereny wód płynących, a porozumienie, o którym mowa w art. 20a ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach	W przedmiotowym przepisie określono regulację dotyczącą zawierania porozumień z zarządcą infrastruktury kolejowej w związku z przejściem przez tereny linii kolejowej. Regulacja ta, pomimo nawiązania do art. 20a ust. 2 specustawy drogowej, pomija kwestię przejścia przez tereny wód płynących, co również wymaga zawarcia porozumienia. Zgodnie z treścią art. 20a ust. 2 specustawy drogowej „właściwy zarządca drogi nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, o którym mowa	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA W treści art. 16 ust. 3 (aktualnie art. 15 ust. 4) uwzględniono zajęcie na czas budowy terenów wód płynących. W opinii MI, brak jest zasadności dopisania stosowania przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

				przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, nie zostanie zawarte w terminie 21 dni od dnia przekazania jego projektu zarządcy infrastruktury kolejowej lub odpowiednim podmiotom, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, z przyczyn leżących po ich stronie, zarządca drogi po upływie tego terminu jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia terenu linii kolejowej lub terenu wody płynącej. Zajęcie terenu linii kolejowej nie może jednak utrudniać prowadzenia ruchu kolejowego i zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Do egzekucji uprawnienia o którym mowa w zdaniu pierwszym stosuje się odpowiednio przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.	w ust. 1, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, zakres, warunki i termin zajęcia tego terenu.”. Zatem art. 20a ust. 2 specustawy drogowej odnosi się nie tylko do porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej, ale również z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne. W związku z powyższym proponuje się uzupełnienie przepisu również o zawieranie porozumień dotyczących przejścia przez tereny wód płynących. Ponadto z uwagi na to, że o ile zarządca drogi będzie uprawniony do zajęcia terenu linii kolejowej lub terenu wód płynących, to musi zostać wyposażony również w narzędzia, które pozwolą mu szybko i skutecznie egzekwować uprawnienia w tym zakresie.	
49	Wojewoda Łódzki	Art. 16 ust. 3	Zmiana treści	W przypadku gdy inwestycje kluczowe, o których mowa w art. 2 pkt 1 i pkt 4 lit. b, wymagają przejścia przez tereny wód płynących albo tereny linii kolejowej, a porozumienie, o którym mowa w art. 20a ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, nie zostanie zawarte w terminie 21 dni od dnia przekazania jego projektu zarządcy infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, z przyczyn leżących po jego stronie, zarządca drogi po upływie tego terminu jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia terenu wód płynących lub terenu linii kolejowej, które nie może jednak utrudniać prowadzenia ruchu kolejowego i zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego oraz zakłócać realizowanie zadań z zakresu gospodarki wodnej.	Art. 20a specustawy drogowej odnosi się do terenów linii kolejowej oraz terenów wód płynących, natomiast proponowane zmiany, usprawnienia procesu inwestycyjnego dotyczą jedynie terenów linii kolejowej, zatem proponuje się dodanie zapisów odnoszących się do terenów wód płynących.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Wyjaśnienie jak w poz. 48. Przepis otrzymał nowe brzmienie.
50	Wojewoda Pomorski	Art. 16 ust. 3	Nie wprowadzenie tego przepisu, w przypadku nie utworzenia nowych 3- 4 etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim		Należy zauważyć, że większość kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych projektem ustawy zlokalizowana jest na terenie Województwa Pomorskiego. W związku ze stale zwiększającą się liczbą zadań po stronie Wojewody Pomorskiego	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy podkreślić, że przyjęcie projektu ustawy nie spowoduje zwiększenia ilości spraw prowadzonych przez organ. W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą

					wynikających z tzw. specustaw, niezbędne jest zapewnienie dodatkowej obsługi kadrowej, w celu prawidłowej realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy. Niestety ogromnemu zwiększeniu ilości zadań w ostatnich latach nie towarzyszyło przyznanie odpowiedniej ilości środków na stworzenie nowych etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, dla pracowników, którzy mają te zadania realizować. Należy zaznaczyć, że specustawy zawierają „siłowe” rozwiązania, które skutkują wydawaniem decyzji ograniczających prawa właścicieli nieruchomości lub wręcz przejęciem ich własności. W związku z powyższym postępowania te powinny być prowadzone z maksymalną starannością. Jednak ze względu na przyjęte w obowiązujących specustawach rozwiązania jest to często bardzo trudne, bowiem decyzje wydawane w oparciu o specustawy dotyczą najczęściej bardzo dużych i złożonych inwestycji, często z udziałem setek stron. W ustawach tych określono już krótkie terminy, jednocześnie ustalając wysoką karę za każdy dzień zwłoki (500- 1000 zł za każdy dzień opóźnienia), a projektowana ustawa jeszcze dodatkowo je skraca. Krótki czas, presja kary finansowej i skomplikowanie prowadzonych postępowań znacząco utrudniają rozplanowanie prac nad poszczególnymi wnioskami. Ponadto wszystkie te elementy zbiegają się w czasie, z rozpoczęciem procesu inwestycyjnego szeregu dużych inwestycji na terenie województwa pomorskiego np.: budowy farm wiatrowych na morzu, linii energetycznych, gazociągów, terminala FSRU, linii kolejowych czy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W związku z powyższym do Wojewody Pomorskiego zaczynają już wpływać (a w najbliższej przyszłości wpłynie ich dużo więcej) wnioski związane z tymi ogromnymi inwestycjami i konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników w celu umożliwienia sprostania ww. zadaniom. W innym przypadku niemożliwe będzie zagwarantowanie terminowej realizacji kompetencji Wojewody Pomorskiego i z amierzony cel planowanej ustawy nie zostanie osiągnięty.	się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną
--	--	--	--	--	--	--

51	Wojewoda Pomorski	Art. 17 ust. 3	Nie wprowadzenie tego przepisu, w przypadku nie utworzenia nowych 3-4 etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim		Należy zauważyć, że większość kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych projektem ustawy zlokalizowana jest na terenie Województwa Pomorskiego. W związku ze stale zwiększającą się liczbą zadań po stronie Wojewody Pomorskiego wynikających z tzw. specustaw, niezbędne jest zapewnienie dodatkowej obsługi kadrowej, w celu prawidłowej realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy. Niestety ogromnemu zwiększeniu ilości zadań w ostatnich latach nie towarzyszyło przyznanie odpowiedniej ilości środków na stworzenie nowych etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, dla pracowników, którzy mają te zadania realizować. Należy zaznaczyć, że specustawy zawierają „siłowe” rozwiązania, które skutkują wydawaniem decyzji ograniczających prawa właścicieli nieruchomości lub wręcz przejęciem ich własności. W związku z powyższym postępowania te powinny być prowadzone z maksymalną starannością. Jednak ze względu na przyjęte w obowiązujących specustawach rozwiązania jest to często bardzo trudne, bowiem decyzje wydawane w oparciu o specustawy dotyczą najczęściej bardzo dużych i złożonych inwestycji, często z udziałem setek stron. W ustawach tych określono już krótkie terminy, jednocześnie ustalając wysoką karę za każdy dzień zwłoki (500- 1000 zł za każdy dzień opóźnienia), a projektowana ustawa jeszcze dodatkowo je skracą. Krótki czas, presja kary finansowej i skomplikowanie prowadzonych postępowań znacząco utrudniają rozplanowanie prac nad poszczególnymi wnioskami. Ponadto wszystkie te elementy zbiegają się w czasie, z rozpoczęciem procesu inwestycyjnego szeregu dużych inwestycji na terenie województwa pomorskiego np.: budowy farm wiatrowych na morzu, linii energetycznych, gazociągów, terminala FSRU, linii kolejowych czy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W związku z powyższym do Wojewody Pomorskiego zaczynają już wpływać (a w najbliższej przyszłości wpłynie ich dużo więcej) wnioski związane z tymi ogromnymi inwestycjami i konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników w celu umożliwienia sprostania ww. zadaniom. W innym przypadku niemożliwe będzie zagwarantowanie terminowej realizacji kompetencji Wojewody Pomorskiego i z amierzony cel planowanej ustawy nie zostanie osiągnięty.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Z prognoz co do wystąpienia sytuacji w której przepis miałby mieć zastosowanie wynika, iż dotyczył on będzie marginalnej ilości sytuacji. Przepis będzie powodował konieczność interwencji wojewody jedynie w sytuacji, gdy nie uda się uzyskać porozumienia z Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe. Ponadto przepis projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną. Ponadto przepis
52	Główny Geodeta Kraju	Art. 18 ust. 1	Zmiana treści	1. Dla inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 3, pkt 4 lit. c i pkt 6, wojewoda wysła zawiadomienie o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości ewidencji gruntów i budynków, Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, właściwemu organowi ochrony		UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA W ocenie MI brak jest zasadności zastąpienia słów „katastrze nieruchomości” na „ewidencji gruntów i budynków”. Określenia „ewidencja gruntów i budynków” i „kataster nieruchomości” używane są w różnych ustawach zamiennie. Należy zauważyć, że np. w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234) mamy mowę o katastrze nieruchomości.

				zabytków oraz zawiadamia pozostałe strony o wszczęciu tego postępowania w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości ewidencji gruntów i budynków jest skuteczne.		
53	Urząd Transportu Kolejowego	Art. 18	Propozycja dodania ustępu 3	„3. W odniesieniu do inwestycji, o których mowa w art. 2 pkt 3 wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz Prezesowi UTK”.	W przypadku braku zgody na zmianę w tak szerokim zakresie, jak to wskazano w pkt 1, zmianę można wprowadzić przynajmniej w odniesieniu do inwestycji kluczowych.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Wskazywanie wprost tylko dwóch adresatów doręczenia może być mylnie interpretowane jako wyłączenie obowiązku doręczenia innym stronom, w tym poprzez obwieszczenie, co prowadziłoby do niejasności i ryzyka podważania decyzji.
54	Wojewoda Pomorski	Art. 19 ust. 2	Nie wprowadzenie tego przepisu, w przypadku nie utworzenia nowych 3-4 etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim		Należy zauważyć, że większość kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych projektem ustawy zlokalizowana jest na terenie Województwa Pomorskiego. W związku ze stale zwiększającą się liczbą zadań po stronie Wojewody Pomorskiego wynikających z tzw. specustaw, niezbędne jest zapewnienie dodatkowej obsługi kadrowej, w celu prawidłowej realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy. Niestety ogromnemu zwiększeniu ilości zadań w ostatnich latach nie towarzyszyło przyznanie odpowiedniej ilości środków na stworzenie nowych etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, dla pracowników, którzy mają te zadania realizować. Należy zaznaczyć, że specustawy zawierają „siłowe” rozwiązania, które skutkują wydawaniem decyzji ograniczających prawa właścicieli nieruchomości lub wręcz przejęciem ich własności. W związku z powyższym postępowania te powinny być prowadzone z maksymalną starannością. Jednak ze względu na przyjęte w obowiązujących specustawach rozwiązania jest to często bardzo trudne, bowiem decyzje wydawane w oparciu o specustawy dotyczą najczęściej bardzo dużych i złożonych inwestycji, często z udziałem setek stron. W ustawach tych określono już krótkie terminy, jednocześnie ustalając wysoką karę za każdy dzień zwłoki (500- 1000 zł za każdy dzień opóźnienia), a projektowana ustawa jeszcze dodatkowo je skraca. Krótki czas, presja kary finansowej i skomplikowanie prowadzonych postępowań znacząco utrudniają rozplanowanie prac nad poszczególnymi wnioskami. Ponadto wszystkie te elementy zbiegają się w czasie, z rozpoczęciem procesu inwestycyjnego szeregu dużych inwestycji na terenie województwa pomorskiego np.: budowy farm wiatrowych na morzu, linii energetycznych, gazociągów, terminala FSRU, linii kolejowych czy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W związku z powyższym do Wojewody Pomorskiego zaczynają już wpływać (a w najbliższej przyszłości wpłynie ich dużo więcej) wnioski związane z tymi ogromnymi inwestycjami i konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników w celu umożliwienia sprostania ww. zadaniom.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Obciążenie związane z realizacją tego przepisu będzie marginalne. Przepis ten dotyczy zaledwie kilku inwestycji i będzie powodował konieczność interwencji wojewody jedynie w sytuacji, gdy nie uda się uzyskać porozumienia z Państwowym Gospodarstwem Leśnym LasyPaństwowe. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną.

					W innym przypadku niemożliwe będzie zagwarantowanie terminowej realizacji kompetencji Wojewody Pomorskiego i z amierzony cel planowanej ustawy nie zostanie osiągnięty.	
55	Wojewoda Łódzki	Art. 20	Zmiana treści	Art. 20. 1. W przypadku inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 5, termin wskazany w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 274 oraz z 2025 r. poz. 680) wynosi 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych. 2. Do inwestycji kluczowych, o których mowa w art. 2 pkt 5, nie stosuje się przepisu art. 21 ust. 10 pkt 3 ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych.	Gdy decyzja ZRIP dotyczy rodzinnych ogrodów działkowych proponuje się wyłączenie obowiązku zapewnienia gruntów zamiennych na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego. Analogiczny zapis wprowadzono przy specustawie drogowej w art. 15 ust. 2 projektu ustawy.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
56	PGW Wody Polskie	Art. 2	Rozbieżności pomiędzy wskazanym w projektowanym przepisie terminem 60 dni, a terminami wynikającymi z obowiązujących przepisów.		W art. 2 pkt 5 lit. a) wymieniony jest zbiornik wodny Kamieniec Ząbkowicki na rzece Nysie Kłodzkiej, który jest również uwzględniony w art. 2 pkt 31 lit b) ustawy z dnia 13.07.2023 r. o rewitalizacji rzeki Odry. Ww. ustawa w art. 4 ust. 2 określa, iż decyzję, o której mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych, w sprawie inwestycji dla Odry wydaje się w terminie nie dłuższym niż miesiąc od dnia złożenia wniosku o wydanie pozwolenia na realizację inwestycji, a w sprawach szczególnie skomplikowanych – w terminie nie dłuższym niż 45 dni od dnia złożenia wniosku. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu – niniejszy zapis jest rozbieżny z aktualną treścią.	UWAGA WYJAŚNIONA W związku ze zmianami w katalogu kluczowych inwestycji przeciwpowodziowych w art. 2 pkt 5 lit. a-c i wyłączeniem z niego zadania pn.: „Zbiornik wodny Kamieniec Ząbkowicki na rzece Nysie Kłodzkiej”, uwaga stała się bezprzedmiotowa.
57	Wojewoda Łódzki	Art. 21 ust. 1	Zmiana treści	Dodanie do art. 21 ust. 1 punktów: 4) art. 5 ust. 2 - wynosi 7 dni od dnia zwrócenia się przez wnioskodawcę o wyrażenie opinii, o której mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy; 5) art. 6 ust. 3 – wynosi 14 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 9 tej ustawy	Dodanie w art. 21 ust. 1 punktów 4 i 5, w których skraca się czas na wydanie opinii, o których mowa w art. 5 ust. 2 i art. 6 ust. 3 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego, wymaganych do złożenia wniosku o wydanie decyzji ZRIL, z 14 i 30 do odpowiednio 7 i 14, co również przyspieszy uzyskanie decyzji ZRIL. Analogiczny zapis wprowadzono przy specustawie drogowej w art. 15 ust. 1 pkt 2 i 3 projektu ustawy.	UWAGA UWZGLĘDNIONA
58	Wojewoda Mazowiecki	Art. 21 ust. 1 pkt 1 i 2	Proponuje się rozważenie wprowadzenia rozwiązania zakładającego zmniejszenie dokumentacji koniecznej do sprawdzenia przez organ administracji architektonicznobudowlanej.		Przedmiotowa zmiana skraca termin, w którym organ administracji architektonicznobudowlanej jest obowiązany do wydania decyzji, jednocześnie nie wskazując zmniejszenia dokumentacji potrzebnej do wydania decyzji. Propozycja	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy podkreślić, że przyjęcie projektu ustawy nie spowoduje zwiększenia ilości spraw prowadzonych przez organ. W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury

					zmiany polegająca na zmniejszeniu zakresu dokumentacji koniecznej do sprawdzenia przez organ administracji architektonicznobudowlanej jest uzasadniona koniecznością zapewnienia prawidłowej i sprawnej realizacji tego zadania i wpisuje się w cel ustawy, tj. dążenie do uproszczenia procedur administracyjnych w zakresie inwestycji kluczowych ze względu na interes Państwa.	transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną
59	Wojewoda Podkarpacki	Art. 21 ust. 1 pkt 1-3	Skrócenie terminów załatwiania spraw, przy dużej ilości i złożoności postępowań prowadzonych w organach aab, może wpłynąć na merytoryczną poprawność wydawanych decyzji i podejmowanych czynności administracyjnych, co z kolei może mieć wpływ na odpowiedzialność skarbu państwa			UWAGA WYJAŚNIONA Celem projektu jest znaczne przyspieszenie procedur dla wąskiej listy inwestycji kluczowych. Inwestycje wskazane w projekcie ustawy powinny być traktowane priorytetowo, co powinno zapewnić dochowanie wskazanych w projekcie ustawy terminów. Projekt ustawy nie zakłada zmian redukujących w zakresie rodzaju dokumentacji czy analiz
60	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 21 ust. 2	Rezygnacja z ust. 2		Postanowienie, o którym mowa w art. 63 ust. 1, wydaje się w terminie 30 dni od dnia wszczęcia postępowania w sprawie wydania dśu – w tym terminie RDOŚ musi uzupełnić braki formalne i braki merytoryczne w kip, na co wpływ ma inwestor, i uzyskać opinie organów współdziałających – termin nierealny. Efekt będzie taki, że RDOŚ w pośpiechu będzie każdorazowo stwierdzał obowiązek ooś (bez uzupełniania braków), bo tak będzie bezpieczniej. Podobnie będzie to wpływać na organy współdziałające, które w praktyce zostaną pozbawione możliwości przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego.	UWAGA WYJAŚNIONA Regulacja ma na celu usunięcie nadmiernego wydłużania procesów związanych z wydawaniem postanowień i opinii oraz dokonywaniem uzgodnień w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wskazanych w projekcie ustawy inwestycji lotniczych. Projektowane wyłączenie stosowania art. 35 § 5 oraz art. 36 Kodeksu postępowania administracyjnego ma na celu zapewnienie sprawnego i terminowego przebiegu postępowań związanych z przygotowaniem i realizacją kluczowych inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu lotniczego W konsekwencji dokonano modyfikacji brzmienie art. 21 ust. 2 (aktualnie art. 20 ust. 2): <i>2. W przypadku inwestycji kluczowej, o której mowa w art. 2 pkt 7, w zakresie wydawania postanowień, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, oraz wydawania opinii i dokonywania uzgodnień, o których mowa w 64 ust. 1–1d tej ustawy, a także dokonywania uzgodnień oraz wydawania opinii, o których mowa w art. 77 ust. 1 tej ustawy:</i> <i>1) nie stosuje się przepisu art. 35 § 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 769);</i> <i>2) nowy termin załatwienia sprawy, o którym mowa w art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, może zostać wskazany tylko jeden raz, a załatwienie sprawy powinno nastąpić nie później niż w terminie miesiąca od dnia wskazania nowego terminu załatwienia sprawy.</i>

61	PGW Wody Polskie	Art. 24 ust. 1			PGW Wody Polskie opiniuje negatywnie propozycję brzmienia art. 24 ust. 1 projektu ww. ustawy, zgodnie z którą w postępowaniach w sprawie odwołania od decyzji administracyjnych wydawanych dla inwestycji kluczowych, do których stosuje się przepisy niniejszej ustawy, termin na rozpatrzenie przez organ wyższego stopnia odwołania wynosi 21 dni. Brak jest uzasadnienia dla skrócenia miesięcznego terminu na rozpatrzenie odwołania w sprawach, w których, z uwagi na ich specyfikę, występuje wysoki stopień skomplikowania oraz obszerność dokumentacji składanej wraz z odwołaniem, a także gromadzonej w toku postępowania.	UWAGA UWZGLĘDNIONA Dotychczasowy art. 24 ust. 1 został wykreślony z projektu ustawy.
63	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	Art. 24 ust. 1-3	Dodanie ust. 4	4. Do terminu wskazanego w ust. 1 nie wlicza się terminów na dokonanie określonych czynności, w szczególności w ramach postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu.	W artykule nie wskazano, czy do terminu 21 dni na rozpatrzenie odwołania wlicza się terminy przewidziane w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, w szczególności w ramach postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu? W art. 3 dotyczącym terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w ust. 2 wprost wskazano, że ww. czynności nie są wliczane do terminu 45 dni na wydanie decyzji. Ponadto, co należy stanowczo podkreślić, wskazany w przepisie termin 21 dni na przeprowadzenie postępowania odwoławczego, nawet po odliczeniu terminów opóźnień niezależnych od organu, i tak nie jest realny. Z doświadczenia GDOŚ wynika, że duża część decyzji, poddawana kontroli w postępowaniu odwoławczym, musi być przez GDOŚ reformowana. W tym terminie organ II instancji nie będzie miał możliwości na przeanalizowanie dokumentacji sprawy, tak aby móc poprawić decyzje będące przedmiotem odwołania. W sytuacji, w której akta sprawy mają kilkaset lub kilka tysięcy stron, konieczność zakończenia postępowania w okresie 21 dni będzie w praktyce naruszeniem zasady dwuinstancyjności, ponieważ po prostu pracownikom organu nie uda się tych akt przeczytać. A przecież postępowanie dwuinstancyjne nie polega na samym zapoznaniu się z aktami sprawy. Polega ono i nadal polegać powinno, na wnikliwym przeprowadzeniu analizy akt sprawy, w tym analizy treści wydanej decyzji, jak również rozpatrzenia zasadności wniesionego odwołania i przedstawionych w nim argumentów, a na koniec – często jeszcze po przeprowadzeniu dodatkowego postępowania wyjaśniającego, w tym wezwania inwestora do wyjaśnień i uzupełnienia dokumentacji - prawidłowe zredagowanie treści decyzji. Decyzji, która z chwilą wydania jest już decyzją ostateczną.	UWAGA WYJAŚNIONA W związku z wykreśleniem z projektu ustawy dotychczasowego art. 24 ust. 1, uwaga stała się bezprzedmiotowa.

64	Wojewoda Małopolski	Art. 24 ust.3	Propozycja nowego brzmienia przepisu	W przypadku gdy odwołanie od decyzji lub zażalenie na postanowienie nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 2, stosuje się art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z tym że wezwanie wnoszącego do usunięcia braków nie powinno nastąpić później niż po upływie 14 dni od dnia wpływu odwołania lub zażalenia do organu II instancji .	Co prawda organ I instancji powinien niezwłocznie przesłać odwołanie lub zażalenie do organu II instancji, jednak w praktyce bywa różnie. Termin na wezwanie wnoszącego do uzupełnienia braków powinien być uzależniony od daty wpływu odwołania do organu II instancji, bowiem może dojść do sytuacji gdzie odwołanie wpłynie do organu II instancji po terminie umożliwiającym wysłanie wezwania.	UWAGA WYJAŚNIONA Proponowany zapis uwzględniono z korektą. Zapis „do organu II instancji” skorygowano na „do organu wyższego stopnia”.
65	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Art. 24 ust.3	GDKiA: Jakie będą konsekwencje niedochowania tego terminu?			UWAGA WYJAŚNIONA Zastosowanie znajdzie art. 36 Kpa - O każdym przypadku niezakończania sprawy w terminie organ administracji publicznej jest obowiązany zawiadomić strony, podając przyczyny zwłoki, wskazując nowy termin zakończenia sprawy oraz pouczając o prawie do wniesienia ponaglenia.
66	Wojewoda Pomorski	Art. 25 ust.1	Nie wprowadzenie tego przepisu, w przypadku nie utworzenia nowych 3-4 etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim		Należy zauważyć, że większość kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych projektem ustawy zlokalizowana jest na terenie Województwa Pomorskiego. W związku ze stale zwiększającą się liczbą zadań po stronie Wojewody Pomorskiego wynikających z tzw. specustaw, niezbędne jest zapewnienie dodatkowej obsługi kadrowej, w celu prawidłowej realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy. Niestety ogromnemu zwiększeniu ilości zadań w ostatnich latach nie towarzyszyło przyznanie odpowiedniej ilości środków na stworzenie nowych etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, dla pracowników, którzy mają te zadania realizować. Należy zaznaczyć, że specustawy zawierają „siłowe” rozwiązania, które skutkują wydawaniem decyzji ograniczających prawa właścicieli nieruchomości lub wręcz przejęciem ich własności. W związku z powyższym postępowania te powinny być prowadzone z maksymalną starannością. Jednak ze względu na przyjęte w obowiązujących specustawach rozwiązania jest to często bardzo trudne, bowiem decyzje wydawane w oparciu o specustawy dotyczą najczęściej bardzo dużych i złożonych inwestycji, często z udziałem setek stron. W ustawach tych określono już krótkie terminy, jednocześnie ustalając wysoką karę za każdy dzień zwłoki (500- 1000 zł za każdy dzień opóźnienia), a projektowana ustawa jeszcze dodatkowo je skraca. Krótki czas, presja kary finansowej i skomplikowanie prowadzonych postępowań znacząco utrudniają rozplanowanie prac nad poszczególnymi wnioskami. Ponadto wszystkie te elementy zbiegają się w czasie, z rozpoczęciem procesu inwestycyjnego szeregu dużych inwestycji na terenie województwa pomorskiego np.: budowy farm wiatrowych na morzu, linii energetycznych, gazociągów, terminala FSRU, linii kolejowych czy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W związku z powyższym do Wojewody Pomorskiego zaczynają już wpływać (a w	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy podkreślić, że przyjęcie projektu ustawy nie spowoduje zwiększenia ilości spraw prowadzonych przez organ. W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną.

					najbliższej przyszłości wpłynie ich dużo więcej) wnioski związane z tymi ogromnymi inwestycjami i konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników w celu umożliwienia sprostania ww. zadaniom. W innym przypadku niemożliwe będzie zagwarantowanie terminowej realizacji kompetencji Wojewody Pomorskiego i z amierzony cel planowanej ustawy nie zostanie osiągnięty.	
67	Wojewoda Pomorski	Art. 27	Nie wprowadzenie tego przepisu, w przypadku nie utworzenia nowych 3-4 etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim		Należy zauważyć, że większość kluczowych inwestycji infrastrukturalnych objętych projektem ustawy zlokalizowana jest na terenie Województwa Pomorskiego. W związku ze stale zwiększającą się liczbą zadań po stronie Wojewody Pomorskiego wynikających z tzw. specustaw, niezbędne jest zapewnienie dodatkowej obsługi kadrowej, w celu prawidłowej realizacji zadań wynikających z projektowanej ustawy. Niestety ogromnemu zwiększeniu ilości zadań w ostatnich latach nie towarzyszyło przyznanie odpowiedniej ilości środków na stworzenie nowych etatów w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim, dla pracowników, którzy mają te zadania realizować. Należy zaznaczyć, że specustawy zawierają „siłowe” rozwiązania, które skutkują wydawaniem decyzji ograniczających prawa właścicieli nieruchomości lub wręcz przejęciem ich własności. W związku z powyższym postępowania te powinny być prowadzone z maksymalną starannością. Jednak ze względu na przyjęte w obowiązujących specustawach rozwiązania jest to często bardzo trudne, bowiem decyzje wydawane w oparciu o specustawy dotyczą najczęściej bardzo dużych i złożonych inwestycji, często z udziałem setek stron. W ustawach tych określono już krótkie terminy, jednocześnie ustalając wysoką karę za każdy dzień zwłoki (500- 1000 zł za każdy dzień opóźnienia), a projektowana ustawa jeszcze dodatkowo je skraca. Krótki czas, presja kary finansowej i skomplikowanie prowadzonych postępowań znacząco utrudniają rozplanowanie prac nad poszczególnymi wnioskami. Ponadto wszystkie te elementy zbiegają się w czasie, z rozpoczęciem procesu inwestycyjnego szeregu dużych inwestycji na terenie województwa pomorskiego np.: budowy farm wiatrowych na morzu, linii energetycznych, gazociągów, terminala FSRU, linii kolejowych czy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce. W związku z powyższym do Wojewody Pomorskiego zaczynają już wpływać (a w najbliższej przyszłości wpłynie ich dużo więcej) wnioski związane z tymi ogromnymi inwestycjami i konieczne jest zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników w celu umożliwienia sprostania ww. zadaniom. W innym przypadku niemożliwe będzie zagwarantowanie terminowej realizacji kompetencji Wojewody Pomorskiego i z amierzony cel planowanej ustawy nie zostanie osiągnięty.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Należy podkreślić, że przyjęcie projektu ustawy nie spowoduje zwiększenia ilości spraw prowadzonych przez organ. W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie. Wraz z zakończeniem realizacji wymienionych w projekcie ustawy zadań regulacje te wygasną
68	Urząd Transportu Kolejowego	Nowy przepis	Propozycja dodania nowego artykułu (23a)	W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 1234) w art. 9q w ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Wojewoda:	Zmiana pozwoli na szybsze uzgadnianie przez Prezesa UTK projektów decyzji o lokalizacji linii kolejowej (również dla inwestycji kluczowych) oraz dodatkowo na przyspieszenie procesu uzgadniania projektów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Propozycja wynika z generalnej potrzeby pozyskiwania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w związku z zadaniami realizowanymi przez Prezesa Urzędu	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Proponowana zmiana wykracza poza zakres projektowanej regulacji, odnosi się bowiem do wszelkich inwestycji, a nie jedynie kluczowych. W kontekście omawianych zagadnień należy podkreślić, iż przepisy projektowanej ustawy nie odnoszą się do wszystkich zadań z zakresu infrastruktury transportowej, a tylko

				1) doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz Prezesowi UTK; 2) wysyła zawiadomienie o jej wydaniu właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości. 3) zawiadamia pozostałe strony w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.”	Transportu Kolejowego z zakresu zagospodarowania przestrzennego. Konieczność uzyskiwania przedmiotowych informacji dla każdej sprawy indywidualnie – jak to ma miejsce obecnie – powoduje dodatkową pracochłonność realizacji zadania oraz wydłużenie procesu uzgodnienia.	wybranej, wąskiej grupy pilnych zadań wylistowanych imiennie w samej ustawie.
69	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	OSR Str. 1	Dodanie zapisu w związku z wpisaniem inwestycji RIS na listę kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.		Wdrażanie usług informacji rzecznej RIS w Polsce, zgodnie z europejskimi standardami, przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa i efektywności żeglugi śródlądowej. Inwestycja ta jest kluczowa dla rozwoju nowoczesnej żeglugi śródlądowej w Polsce. Dzięki wdrożeniu usług RIS żegluga śródlądowa może być traktowana jako intermodalny środek transportu. Projekt pn. Rozbudowa systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej wpisuje się w ramy kluczowych inwestycji infrastrukturalnych i będzie wsparciem w sytuacjach powodziowych. Uwzględnienie projektu w katalogu inwestycji objętych ustawą o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych jest zasadne ze względu na znaczenie strategiczne, wpływ na rozwój żeglugi śródlądowej oraz konieczność realizacji w określonych ramach czasowych. Projekt ten wpisuje się w cele publiczne, przynosi korzyści ogólnospołeczne i gospodarcze oraz powinien być objęty instrumentami ułatwiającymi jego szybką realizację. Uwzględnienie projektu w ustawie pozwoli na przyspieszenie procedur lokalizacyjnych i budowlanych oraz na terminową realizację, a także pełne wykorzystanie środków unijnych przeznaczonych na tę inwestycję.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję systemu usług informacji rzecznej RIS.

70	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	OSR Str. 2	Dodanie zapisu w związku z wpisaniem inwestycji RIS na listę kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.	15) budowa elementów infrastruktury systemu usług informacji rzecznej RIS na śródlądowych drogach wodnych		UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję systemu usług informacji rzecznej RIS.
71	Urząd Morski w Gdyni	OSR Str. 2	Zmiana treści	Mając na uwadze powyższe, jako inwestycje kluczowe zaklasyfikowano oraz imiennie wymieniono w projekcie ustawy: (...) 4a) budowę portu zewnętrznego w porcie morskim w Ustce wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Ustce; (...)	Proponuje się dodać dodatkową inwestycję kluczową z zakresu gospodarki morskiej, która będzie miała znaczący wkład w obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. Planowana przebudowa wejścia do Portu Ustka i w wyniku jego przebudowy nowopowstający Port Zachodni wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu w Ustce do 2030 roku. Zgodnie z przyjętymi założeniami, w rozbudowanych akwatoriach portowych przewidziano funkcje rybackie, obsługę MFW, przeładunek towarów, dodatkowo projektowane nabrzeża wraz z projektowaną rampą ro-ro będą mogły obsłużyć statki transportujące sprzęt wojskowy oraz zaopatrzenie na poligon.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję pn. budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Ustce wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Ustce.
72	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	OSR Str. 4	Dodanie zapisu w związku z wpisaniem inwestycji RIS na listę kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.	6) w zakresie inwestycji dot. żeglugi śródlądowej: - szacuje się około 90 dni oszczędności dla pozyskania pozwolenia wodnoprawnego oraz około 60 dni oszczędności w pozyskaniu pozwolenia na budowę - przyspieszenie procedur administracyjnych pozwoli ograniczyć ryzyko wzrostu kosztów realizacji inwestycji, wynikających z konieczności ich waloryzacji, a także umożliwi generalnemu wykonawcy realizację projektu w założonym terminie, co przełoży się na wymierne oszczędności zarówno po stronie inwestora, jak i budżetu państwa.		UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję systemu usług informacji rzecznej RIS.
73	Urząd Morski w Gdyni	OSR Str. 8	Zmian treści	4.Podmioty, na które oddziałuje projekt. Porty w Świnoujściu, w Gdańsku i w Gdyni, w Ustce	Proponuje się dodać dodatkową inwestycję kluczową z zakresu gospodarki morskiej, która będzie miała znaczący wkład w obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. Planowana przebudowa wejścia do Portu Ustka i w wyniku jego przebudowy nowopowstający Port Zachodni wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu w Ustce do 2030 roku. Zgodnie z przyjętymi założeniami, w rozbudowanych akwatoriach portowych przewidziano funkcje rybackie, obsługę MFW, przeładunek towarów, dodatkowo projektowane nabrzeża wraz z projektowaną rampą ro-ro będą mogły obsłużyć statki transportujące sprzęt wojskowy oraz zaopatrzenie na poligon	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję pn. budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Ustce wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Ustce.

74	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	OSR Załącznik nr 1	Dodanie zapisu w związku z wpisaniem inwestycji RIS na listę kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.	Rodzaj inwestycji kluczowej: żegluga śródlądowa. 5, 9-12, 14-17, 19, 24-25 = ✓ 6-8, 13, 18, 20-23 = n/d		UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję systemu usług informacji rzecznej RIS.
75	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostad	Uzasadnienie I	Należy zwrócić uwagę na kwestię definiowania procesu inwestycyjnego. Jeśli chodzi o inwestycje GDDKiA proces inwestycyjny trwa zdecydowanie częściej bliżej 10 lat, od przygotowania do oddania do użytku.			UWAGA UWZGLĘDNIONA
76	Urząd Morski w Gdyni	Uzasadnienie II.2	Zmiana treści	Budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Ustce wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Ustce. Planowana przebudowa wejścia do Portu Ustka i w wyniku jego przebudowy nowopowstający Port Zachodni znacząco wzmocni pozycję portu na środkowym wybrzeżu Bałtyku. Korzyściami z inwestycji będzie rozwój sieci transportowej oraz rozwój rynku pracy. Docelowo port morski w Ustce poprawi swoją pozycję strategiczno-rozwojową. Rozszerzenie obszaru portu w kierunku zachodnim umożliwi aktywizację wielofunkcyjnej działalności usteckiego portu, a jednocześnie pozwoli na ograniczenie potencjalnych konfliktów przestrzennych. Ze względu na lokalizację w pobliżu poligonu Ustka-Wicko-Morskie port będzie stanowił dogodne zaplecze zaopatrzeniowe i przerzutowe. Jednym z potencjalnych obszarów wykorzystania portu jest dogodna lokalizacja Ustki jako zaplecza dla przemysłu morskiej energetyki wiatrowej – głównie obsługa MFW. Morska energetyka wiatrowa, zgodnie z zapisami nowej Polityki Energetycznej Polski do 2040 roku (PEP2040) stanowić ma	Proponuje się dodać dodatkową inwestycję kluczową z zakresu gospodarki morskiej, która będzie miała znaczący wkład w obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. Planowana przebudowa wejścia do Portu Ustka i w wyniku jego przebudowy nowopowstający Port Zachodni wpisuje się w Strategię Rozwoju Portu w Ustce do 2030 roku. Zgodnie z przyjętymi założeniami, w rozbudowanych akwatoriach portowych przewidziano funkcje rybackie, obsługę MFW, przeładunek towarów, dodatkowo projektowane nabrzeża wraz z projektowaną rampą ro-ro będą mogły obsłużyć statki transportujące sprzęt wojskowy oraz zaopatrzenie na poligon	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję pn. budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Ustce wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Ustce.

				główny obszar rozwoju OZE (odnawialne źródła energii) w Polsce.		
77	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Uzasadnienie II	Dodanie zapisu w związku z wpisaniem inwestycji RIS na listę kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.	7. Kluczowe inwestycje z zakresu żeglugi śródlądowej Budowa elementów infrastruktury systemu usług informacji rzecznej RIS na śródlądowych drogach wodnych. Usługi informacji rzecznej RIS (ang. river information services) to zharmonizowane, zaawansowane usługi informacyjne, które mają na celu wsparcie zarządzania ruchem i transportem w żegludze śródlądowej, poprawę bezpieczeństwa, konkurencyjności oraz efektywności wykorzystania infrastruktury rzecznej. Do usług związanych z ruchem na śródlądowych drogach wodnych należą: usługi informacji o drogach wodnych, informacje o ruchu, zarządzanie ruchem oraz monitorowanie ruchu i łagodzenie skutków katastrof; usługi związane z transportem to: planowanie podróży, zarządzanie portami i terminalami, zarządzanie ładunkiem i flotą, usługi statystyczne oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury śródlądowych dróg wodnych. Usługi RIS wdrażane są w całej Unii Europejskiej zgodnie ze standardami opisanymi w Dyrektywie RIS 2005/44/WE. Należą do nich: elektroniczne raportowanie statków, komunikaty dla kierowników statków, śródlądowe elektroniczne mapy nawigacyjne oraz śledzenie i namierzanie statków. Wdrażanie usług informacji rzecznej RIS w Polsce, zgodnie z europejskimi standardami, przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa i efektywności żeglugi śródlądowej. Inwestycja ta jest kluczowa dla rozwoju		UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję systemu usług informacji rzecznej RIS.

				nowoczesnej żeglugi śródlądowej w Polsce. Dzięki wdrożeniu usług RIS żegluga śródlądowa może być traktowana jako intermodalny środek transportu.		
78	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Uzasadnienie III	Dodanie zapisu w związku z wpisaniem inwestycji RIS na listę kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.	„[...] inwestycje z zakresu gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej [...]”		UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję systemu usług informacji rzecznej RIS.
79	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Uzasadnienie III	Dodanie zapisu w związku z wpisaniem inwestycji RIS na listę kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.	„[...] Przepis wskazuje takie dla wybranych inwestycji z zakresu gospodarki morskiej, żeglugi śródlądowej i transportu kolejowego. [...]”		UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga traci na znaczeniu, gdyż nie uwzględniono uwagi dot. rozszerzenia katalogu inwestycji o inwestycję systemu usług informacji rzecznej RIS.