MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Sławomir Nowak

Warszawa, dnia kwietnia 2012 r.

BM1-0702-68-2/12

Pan
Zbigniew Rynasiewicz
Przewodniczący Sejmowej
Komisji Infrastruktury

Szanowny Panie Przewodniczący,

w związku ze złożoną deklaracją, przekazuję odpowiedzi na pytania posłów przedstawione podczas prezentowania *„Informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o zamierzeniach resortu w obecnej kadencji”* na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w dniu 1 marca br.

Z poważaniem

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
tel. +48 22 630 11 00, fax +48 22 830 02 61
e-mail: info@transport.gov.pl, www.transport.gov.pl

Które odcinki dróg, w jakich latach i jaki kilometraż zostaną zrealizowane do 2020 r. Co jesteście państwo w stanie zrobić. Oczekuję odpowiedzi, ze Pan Minister sprecyzuje co, kiedy i gdzie? ***(Poseł Andrzej Adamczyk)***

W przypadku dróg wyzwaniem nie jest zdolność organizacyjna organów rządowych czy gotowość projektów lecz ograniczenie środków finansowych dostępnych na realizację inwestycji. Z uwagi na ograniczone możliwości finansowe państwa, środki dostępne na realizację Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 to 82,8 mld zł. W limicie tym zmieściły się tylko zadania ujęte w załączniku nr 1. Natomiast inne zadania, również gotowe do rozpoczęcia do 2013 roku, nie uzyskały finansowania (zabrakło ponad 40 mld zł) i dlatego umieszczono je w rezerwowym Załączniku nr 1a.

Odnosząc się do kwestii realizacji dróg w perspektywie do 2020 r. należy wskazać, że plany inwestycyjne związane z realizacją nowej perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020 są uzależnione od wielkości środków, które zostaną przyznane Polsce w ramach funduszy strukturalnych. W zależności od kwoty do realizacji zostaną skierowane zadania obecnie znajdujące się w załączniku 1a i 2 Programu, dla których trwają prace przygotowawcze. Celem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na nową perspektywę finansową jest zrealizowanie projektów, które zwiększą dotychczasową drogową dostępność komunikacyjną Polski w tym ukończenie dróg ekspresowych w ciągach komunikacyjnych łączących główne ośrodki gospodarcze kraju, stanowiące jednocześnie trasy międzynarodowe o największym obciążeniu ruchem tranzytowym.

Co z kolejami dużych prędkości? Co z setkami i milionami złotych zaangażowanymi w ten projekt, bo nie mówimy tylko w wymiarze efektownym, ale mówimy także w wymiarze efektywnym? ***(Poseł Andrzej Adamczyk)***

Decyzja Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie oznacza całkowitej rezygnacji z projektu Kolei Dużych Prędkości, a jedynie zmienia termin jego finalizacji na rok 2030. Podstawowe prace studialne dla tego zadania będą kontynuowane tak aby zapewnić określenie charakteru biznesowego i finansowego dla tej inwestycji, jak również wskazać ostateczny przebieg linii. Nie wyklucza się, że pierwsze prace realizacyjne rozpoczną się już w przyszłej perspektywie, ze skupieniem ich w obrębie węzłów kolejowych Warszawskiego, Łódzkiego, Poznańskiego i Wrocławskiego, co przede wszystkim znacząco udrożni sieć dla pociągów konwencjonalnych na podejściach do tych węzłów, a także stworzy warunki dla wprowadzenia do nich przyszłego KDP.

Nie powiedział Pan nic o sprzedaży spółki Polskie Koleje Linowe. Czy w końcu rząd zechce sprzedać to, czego sprzedać nie powinien i o co toczy się batalia, żeby zostało państwowe, czy też będzie pan Polskie Koleje Linowe sprzedawał? ***(Poseł Andrzej Adamczyk)***

Proces prywatyzacji Spółki Polskie Koleje Linowe S.A. (PKL S.A.) prowadzony jest przez jej właściciela, tj. Spółkę PKP S.A. Z uwagi na fakt, że Spółka PKL S.A. nie została utworzona na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. *o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.), stosownie do przepisów ustawy, podjęcie decyzji o wszczęciu procesu prywatyzacji tej Spółki leżało w gestii PKP S.A.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą, którego podstawowym zadaniem jest restrukturyzacja finansowa i organizacyjna wynikająca z faktu, iż jest jedynym spadkobiercą byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP, po którym PKP S.A. przejęła zobowiązania finansowe. Zbywanie przez PKP S.A. aktywów, w tym akcji i udziałów spółek, jest jedną z form pozyskania środków na spłatę powyższych zobowiązań. Ponadto, działalność gospodarcza w zakresie przewozu pasażerów kolejami linowymi w celach turystycznych nie należy do branż, które powinny podlegać szczególnej ochronie ze strony Państwa, ponieważ działalność ta nie jest związana z bezpieczeństwem i obronnością oraz nie ma na celu zapewniania usług mających podstawowe znaczenie dla społeczeństwa.

Kwestia lotnictwa. Jeszcze dwa lata temu prosiliśmy na posiedzeniu Komisji, abyście państwo nie zlecali kolejnego studium za kilkanaście milionów złotych. Kolejne studium zostało zlecone i idea została zarzucona. Dobrze jest mówić na poziomie „nie można", „zmieniamy strategię". Tylko chciałbym usłyszeć, kto za to odpowie? Kto za to osobiście odpowie? ***(Poseł Andrzej Adamczyk)***

Co się robi w sprawie centralnego portu lotniczego? ***(Poseł Michał Wojtkiewicz)***

W Polsce funkcjonuje obecnie lotnisko centralne i jest nim Port Lotniczy Chopina w Warszawie – nie tylko dlatego, że obsługuje niemal tylu pasażerów oraz operacji lotniczych co pozostałe porty razem wzięte. Także dlatego – co należy podkreślić – że jako jedyne w kraju wypełnia funkcje tranzytowe zarówno dla połączeń krajowych jak i zagranicznych. Ponadto jego lokalizacja powoduje, że jest dogodne dla pasażerów ze wszystkich regionów kraju. Jednak posiada także wady, a jedną z nich jest uciążliwość dla setek tysięcy mieszkańców aglomeracji warszawskiej spowodowana hałasem. Chcąc zapewnić warunki zrównoważonego rozwoju w ramach istniejących norm prawnych ustalono wokół lotniska obszar ograniczonego użytkowania. A biorąc pod uwagę, że lotnisko Chopina nie posiada już obecnie możliwości budowy nowego pasa startowego, musiało pojawić się pytanie o jego dalszy rozwój – kiedy i w jakich warunkach ulegną wyczerpaniu naturalne możliwości rozwoju i jakie są możliwe alternatywne rozwiązania. Wobec tego należało zweryfikować przesłanki i oceny zawarte we wcześniejszych opracowaniach, uwzględniając ograniczone możliwości rozwoju lotniska w Warszawie. Stąd też projekt pod nazwą *„Prace analityczne związane z przygotowaniem lotniska centralnego dla Polski jako elementu systemu transportowego"*, który w 85% jest finansowany ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, zakresem obejmujący szerokie *spectrum* analiz, istotnych również z uwagi na komplementarność europejskiego systemu transportowego.

Obecnie został zakończony pierwszy etap prac, w ramach których wykonano szczegółowy i wielotematyczny opis polskiego rynku transportu lotniczego, stojących przed nim wyzwań, przepustowości portów lotniczych oraz przestrzeni powietrznej i – co najważniejsze – długoterminowa prognoza ruchu pasażerskiego i towarowego oraz operacji lotniczych do/z Polski. Uzyskany wynik wskazuje na potencjał rzędu 80 mln pasażerów łącznie we wszystkich portach lotniczych w 2035 roku, w tym 35 mln pasażerów dla lotniska warszawskiego. Pojawia się zatem problem realnych możliwości absorpcji tego ruchu przez Lotnisko Chopina – szczególnie w sytuacji istnienia poważnych ograniczeń środowiskowych określających jego dopuszczalną przepustowość w przedziale 15-16 mln pasażerów rocznie.

Wykonana przez renomowane międzynarodowe konsorcjum z udziałem ekspertów Ministerstwa analiza wykazała, że przeniesienie operacji lotniczych w nowe miejsce, wolne od ograniczeń środowiskowych i spełniające pod tym względem wszystkie wymagane normy, zapewniające maksymalny poziom bezpieczeństwa oraz poprawiające poziom skomunikowania ze wszystkimi regionami jest rozwiązaniem optymalnym oraz uzasadnionym ekonomicznie. Dlatego też Ministerstwo zamierza kontynuować prace analityczne, które dadzą odpowiedź na wiele ważnych dla tego tematu zagadnień, takich jak najkorzystniejszy model finansowania i zarządzania, racjonalny i efektywny program funkcjonalno-użytkowy, a także wybór optymalnej lokalizacji. Ten projekt jest wpisany w Plan Działalności Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i powinien być zakończony do końca 2013 r.

Komplementarność, to pojęcie zostało wymienione w pana wystąpieniu wczoraj bodajże, przedwczoraj na konferencji prasowej z premierem. Komplementarność przede wszystkim w systemie dróg samorządowych i krajowych. Czy komplementarność od komplementowania, czy pan sobie w jakiś szczególny sposób wyobraża wiązanie inwestycji drogowych krajowych i samorządowych? ***(Poseł Andrzej Adamczyk)***

Sieć drogowa w Polsce łącznie wynosi ponad 406 tys. kilometrów, w tym: drogi krajowe to ponad 18 tys. km, drogi wojewódzkie to ponad 28 tys. km, drogi powiatowe to ok. 126 tys. km, a drogi gminne to prawie 233 tys. km. Drogi krajowe stanowiące ok. 5 % wszystkich dróg publicznych, są kręgosłupem sieci drogowej i przenoszą ok. 60 % ruchu. Natomiast drogi samorządowe zapewniają podstawowe połączenia centralnych ośrodków gospodarczych regionów, ponadto są ważnymi ciągami komunikacyjnymi łączącymi powiaty i gminy, a więc istotnymi z punktu widzenia potrzeb lokalnych społeczności, które korzystają z tych tras na co dzień dojeżdżając do szkół, uczelni, zakładów pracy czy innych ośrodków świadczących usługi publiczne.

W chwili obecnej realizowany jest program wieloletni pn. *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* ustanowiony uchwałą Rady Ministrów dnia 25 stycznia 2011 r. Zasadniczym celem podejmowanych działań jest stworzenie sieci drogowej o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w tym powstanie zasadniczego szkieletu dróg o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju.

Sieć dróg samorządowych (regionalnych i lokalnych) stanowi uzupełnienie sieci dróg krajowych. Stymuluje rozwój gospodarczy, szczególnie małych i średnich przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenach gmin i powiatów i służy sprawnemu przemieszczaniu się mieszkańców w swoich rejonach. Ich znaczenie w układzie komunikacyjnym, polegające na poprowadzeniu ruchu z mniejszych ośrodków do centrów gospodarczych kraju, dowodzi, że sieć ta jest brana pod uwagę w całościowej polityce transportowej państwa.

Realizacja inwestycji drogowych powinna uwzględniać uwarunkowania wynikające z przepisów techniczno-budowlanych:

- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.),

– rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735 z późn. zm.),

– rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116 z późn. zm.).

Prowadzenie inwestycji zgodnie z ww. przepisami techniczno-budowlanymi powoduje, że drogi publiczne w zależności od kategorii posiadają odpowiednie parametry techniczno-użytkowe (czym wyższa kategoria tym wyższe parametry techniczne) oraz zapewnione są spójne połączenia dróg w zależności od ich kategorii i klas technicznych.

Kiedy dowiemy się jaki jest faktyczny stan Krajowego Funduszu Drogowego i jego zobowiązania, przewidywane wpływy i prognoza wpływów, prognoza koniecznych wydatków. ***(Poseł Andrzej Adamczyk)***

W uzgodnionym w dniu 2 kwietnia br. Planie finansowym Krajowego Funduszu Drogowego na 2012 r. przepływy finansowe kształtują się następująco:

▪ **Wpływy:**	**29 029,1 mln zł**
Wpływy z opłaty paliwowej	3 550,0 mln zł
Refundacje z Funduszy UE	15 175,8 mln zł
Kredyty	789,9 mln zł
Obligacje	4 116,0 mln zł
Wpływy w ramach tzw. „systemu koncesyjnego”	1 283,7 mln zł
Inne	90,7 mln zł
▪ **Wydatki:**	**28 821,6 mln zł.**
Wydatki na zadania drogowe	23 570,1 mln zł*
Obsługa finansowania dłużnego	2 729,8 mln zł
Wynagrodzenie prowizyjne dla BGK	13,7 mln zł
Wydatki w ramach tzw. „systemu koncesyjnego”	2 472,2 mln zł
Inne	35,9 mln zł

*****wydatki na zadania inwestycyjne – 23 093,6 mln zł

- wydatki na remonty, odbudowy lub przebudowy zniszczonych lub uszkodzonych dróg na skutek powodzi – 476,5 mln zł.

Dzisiaj weszła w życie zwiększona opłata na autostradzie A4. Pański poprzednik w 2009 r., w grudniu, powiedział, że powoła zespół, który zajmie się analizą umowy ze Stalexportem, zajmie się przygotowaniem systemowych rozwiązań, których celem będą niższe opłaty autostradowe. Kiedy, w jaki sposób zrealizuje pan deklaracje swojego poprzednika, ale członka tego samego rządu, rozumiem, w sprawie zmniejszenia opłat za przejazd autostradą. ***(Poseł Andrzej Adamczyk)***

W związku z przeprowadzoną w 2005 oraz 2006 r. przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) kontrolą w przedmiocie wykonywania postanowień umowy koncesyjnej na budowę przez przystosowanie autostrady A-4 na odcinku Katowice – Kraków do wymogów autostrady płatnej i jej eksploatację, NIK zaleciła dokonanie analizy ekonomicznej w zakresie wpływu cofnięcia koncesji na zobowiązania finansowe Skarbu Państwa i rozważenie możliwości renegocjowania warunków umowy koncesyjnej w celu zrównania pozycji stron tej umowy.

W konsekwencji powyższego, przygotowane zostały propozycje zmian do umowy koncesyjnej ze Stalexport Autostrada Małopolska S.A. Posłużyły one do przygotowania projektu aneksu do umowy koncesyjnej. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (upoważniony przez ówczesnego Ministra Infrastruktury) przedstawił Stalexport Autostrada Małopolska S.A. propozycję aneksu do umowy. Prowadzone rozmowy z koncesjonariuszem nie doprowadziły do porozumienia. Za główną przyczynę powyższej sytuacji należy uznać, podtrzymywane stanowisko koncesjonariusza, iż propozycja strony publicznej wpływa niekorzystnie na sytuację finansową spółki. Strona publiczna kontynuuje działania w przedmiotowej sprawie, nawiązując m.in. współpracę z UOKiK.

Należy wskazać, iż została właśnie zakończona sprawa obniżki opłaty za przejazd autostradą A4 dla motocyklistów. Spółka SAM S.A. wychodząc naprzeciw licznym i częstym postulatom tej grupy użytkowników autostrady zastosowała od 1 kwietnia 2012 r. bonifikaty dla motocykli w wysokości 50%. Obecnie opłata za przejazd od motocykli na odcinku autostrady A4 Katowice – Kraków wynosi 4,5 PLN na PPO (9 PLN za przejazd całym odcinkiem SAM S.A.)

Nie mogę nie zapytać o sprawy małopolskie. Pan Minister Tadeusz Jarmuziewicz dziwił się, że mówię o wyrzuconych w błoto pieniądzach. Wyrzucone w błoto pieniądze, to mniej więcej inwestycja S7 w obrębie Krakowa, to jest kilkaset milionów złotych na drogę ekspresową długości niecałych dwóch i pół kilometra. Ona się kończy w krzakach. Pytanie – jaki jest rachunek ekonomiczny tego przedsięwzięcia i kto odpowie dzisiaj za to, ze ten rachunek ekonomiczny, jest praktycznie rzecz biorąc, nieaktualny? Obwodnica Skawiny, podobna sytuacja. Mamy wydane kilkadziesiąt milionów złotych, brak decyzji. Za chwilę przepadnie nam decyzja. Ponadto proszę w końcu doprecyzować jakie są oszczędności na przetargach drogowych? ***(Poseł Andrzej Adamczyk)***

Odcinek drogi ekspresowej *S-7 węzeł Bieżanów - ulica Christo Botewa* o długości 2,7 km zrealizowany został w ramach zadania pn. *Budowa autostrady A-4 Wielicka -Szarów wraz z drogą S-7 Bieżanów - Christo Botewa* i w dniu 19 listopada 2010 r. został oddany do ruch. Odnosząc się do kwestii zarzutu, że przedmiotowy odcinek jest drogą donikąd, uprzejmie informuję, że przedłużeniem w/w zadania będzie planowana inwestycja pn. *Budowa A-4 Wielicka – Szarów wraz z drogą S-7 Bieżanów – Christo Botewa – Igołomska na odcinku Kraków (węzeł Igołomska) – Kraków węzeł Christo Botewa (Rybitwy) stanowiąca element tzw. wschodniej obwodnicy Krakowa,* o długości 4,4 km. Przedmiotowe zadanie zostało ujęte w załączniku nr 1a do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015,* tj. na liście zadań priorytetowych. Przedmiotowe zadanie połączy oddany już odcinek drogi ekspresowej *S-7 węzeł Bieżanów - ulica Christo Botewa* z planowaną drogą ekspresową *S-7 od Krakowa (w. Igołomska) do granicy województwa świętokrzyskiego* w związku z powyższym należy podkreślić, że w chwili obecnej brak jest podstaw do stwierdzenia o zmarnowaniu dotychczas

wydanych pieniędzy na prace związane z oddaniem odcinka drogi ekspresowej *S-7 węzeł Bieżanów - ulica Christo Botewa.*

W kwestii realizacji zadania *budowy obwodnicy Skawiny w ciągu drogi krajowej nr 44* należy wskazać, że zadanie to zostało ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 również na liście zadań priorytetowych. (załącznik nr 1a). Z uwagi na aktualne możliwości finansowe państwa resort transportu zobowiązany jest racjonalnie wykorzystywać dostępne środki finansowe. W chwili obecnej, w pierwszej kolejności, realizowane są zadania znajdujące się na liście podstawowej tj. w szczególności: autostrady, zadania współfinansowane z funduszy UE oraz inwestycje wynikające z zawartych zobowiązań.

Jednocześnie należy wskazać, że w ramach podjętych działań, przy współpracy GDDKiA z samorządem miasta, dla odc. II i III uzyskane zostały: decyzja środowiskowa, lokalizacyjna oraz pozwolenie na budowę. W odniesieniu do dwóch pozostałych odcinków prace związane z przygotowaniem zadania zostały wstrzymane. Należy bowiem wskazać, że w trakcie prac projektowych prowadzonych dla odc. IV i V stwierdzono, iż ostatni V odcinek projektowanej obwodnicy przechodzi przez składowisko poprzemysłowe po Hucie Aluminium w Skawinie. Wykonane na zlecenie GDDKiA ekspertyzy nie potwierdziły w sposób rozstrzygający i jednoznaczny możliwości realizacji inwestycji w przedmiotowym kształcie, czyli w obecnie proponowanym przebiegu przez składowisko odpadów. W związku z powyższym zaistniała konieczność zmiany przebiegu drogi oraz wydłużenia ostatniego jej odcinka.

Odnosząc się do kwestii zarzutu ewentualnej niegospodarności związanej ze zmarnotrawieniem wydatkowanych środków finansowych i czasu poświęconego na proces przygotowawczy należy wskazać, że zgodnie z art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jedn. z 2010 r. Dz. U. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.) decyzja o pozwoleniu na budowę wygasa, jeżeli budowa nie została rozpoczęta przed upływem 3 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna lub budowa została przerwana na czas dłuższy niż 3 lata. W związku z powyższym należy podkreślić, że w chwili obecnej brak jest uzasadnienia dla twierdzeń o zmarnowaniu dotychczas wykonanych prac.

Odnosząc się do pytania dotyczącego oszczędności na przetargach drogowych, informuję, że z danych przekazywanych do resortu transportu przez GDDKiA wynika, iż kwota wygospodarowanych oszczędności w ramach limitu określonego w Programie, możliwa do przeznaczenia na realizację dodatkowych zadań spoza załącznika nr 1 (zgodnie ze stanem na koniec 2011 r.) wynosi niespełna 2 mld zł.

*W roku 2010 zbudowano u nas 156 kilometrów dróg, w 2011 – 230 km dróg. Plan na rok 2012, to jest 642 km autostrad i 444 km dróg ekspresowych. Moje pytanie: jak idzie i jak jest z realnością tego planu?**(Poseł Anna Paluch)***

Odnosząc się do kwestii stopnia zaawansowania planów budowy dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych w 2012 r. należy wskazać, że w chwili obecnej realizowany jest program wieloletni pn. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, ustanowiony uchwałą Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r. W budowie i przebudowie znajduje się 1358 km dróg krajowych, w tym 529 km autostrad, 739 km dróg ekspresowych i 70 km obwodnic.

Dzięki dotychczasowym działaniom, pomimo niedostatecznego przygotowania projektów wynikającego z długoletniego niedoboru środków finansowych na realizację zadań drogowych, do chwili obecnej udało się przeprowadzić działania, w wyniku których oddano do ruchu 1609 km dróg krajowych, w tym 412 km autostrad, 481 km dróg ekspresowych, 169 km obwodnic oraz 547 km dróg po przebudowie.

Polska dysponuje dokumentami strategicznymi na poziomie rządowym. Jest projekt planu zagospodarowania przestrzennego kraju, gdzie te cele są zdefiniowane jasno. Komunikacja w takim pięciokącie: Warszawa, Poznań, Wrocław, Śląsk, Kraków. Pięć najważniejszych miast i aglomeracji w kraju. I to jest, że tak powiem, w hierarchii naszych potrzeb, to jest najważniejsza kwestia. Drugą kwestią jest ruch na zewnątrz, poza granice kraju, a dopiero trzecią kwestią jest tranzyt, czyli związana z tym budowa autostrad. To jest jako trzeci priorytet w kolejności, w hierarchii ustanowionych celów. A zatem to jest moje, Panie Ministrze, pytanie dokąd będziemy tworzyć dokumenty strategiczne, zamiast je wprowadzać w życie? Ja przypomnę, że w poprzedniej kadencji Pan Minister Michał Boni w sposób niezmordowany stworzył strategie „Polska 2020", „Polska 2030", tylko że te strategie, a bieżące działania rządu, były jak jedno na wschód, a drugie na zachód. Więc stąd moje pytanie ile będzie kosztować ta strategia w wykonaniu pana ministra Tadeusza Syryjczyka, kiedy ona zostanie ujawniona? Bo nasze odczucie po tych czterech latach dyskusji w poprzedniej kadencji jest takie, że dokumentów strategicznych robi się wiele, ale gorzej jest ze spójnością działań rządu z tymi strategiami. ***(Poseł Anna Paluch)***

Prace nad *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* trwają od 2009 r. Istotą zaangażowania Pana Ministra Tadeusza Syryjczyka w procesie opracowania ww. dokumentu strategicznego jest pozyskanie dodatkowej opinii eksperckiej. SRT jest średniookresowym, sektorowym dokumentem strategicznym, który zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 oraz z 2011 r. nr 157, poz. 1241), i uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2009 r. w sprawie planu uporządkowania strategii rozwoju stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi m.in. z *Długookresową Strategią Rozwoju Kraju (DSRK*), *Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju (SRK 2020), Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK).*

Harmonogram odnoszący się do procesu opracowywania STR przedstawia się następująco:

- 3 września 2010 r. – zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* oraz ustawą 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. 2008 nr 199 poz. 1227, z późn. zm., Minister Infrastruktury podał do publicznej wiadomości, za pośrednictwem witryny internetowej, portalu BIP ministerstwa, informację o przystąpieniu do opracowywania projektu *Strategii Rozwoju Transportu* oraz o jej przedmiocie, a także opublikował dokument pn: *Strategia Rozwoju Transportu – Założenia.*

- 15 listopada 2010r. – *podpisanie umowy z firmą konsultingową (wybraną zgodnie z procedurami Banku Światowego i wg metody CQS[1]), której zlecono przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) projektu SRT wraz z opracowaniem jej Prognozy Oddziaływania.*
- 30 marca 2011r. – projekt *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* został zaakceptowany przez Kierownictwo resortu infrastruktury.
- 11 kwietnia 2011 r. – projekt SRT skierowano do uzgodnień międzyresortowych, w wyniku których Ministerstwo Infrastruktury otrzymało 165 uwag z 13 resortów i organów podległych. Otrzymane uwagi zostały przeanalizowane pod kątem ich zasadności i możliwości uwzględnienia w SRT. W dniach 13.06-20.06.2001 r. stanowisko MI odnośnie zgłoszonych uwag do projektu SRT zostało przekazane wszystkim uczestniczącym w procesie uzgodnień resortom. W przypadku rozbieżności stanowisk organizowane były konferencje uzgodnieniowe między MI a resortem podtrzymującym uwagi, w celu wypracowania konsensusu. W dniu 5 lipca 2011 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami MRR, a w dniu 6 lipca 2011 r. z reprezentantami resortu rolnictwa, podczas których uzgodniono kompromisowe zapisy w SRT.
- 14 kwietnia 2011 r. – projekt został zaprezentowany na Komitecie Koordynacyjnym ds. Polityki Rozwoju.
- 18 kwietnia 2011r. – na stronie internetowej ministerstwa została opublikowana informacja o planowanych konsultacjach społecznych dokumentów: *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* oraz *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Transportu* wraz z projektem SRT i dostępnymi jej załącznikami.[2]
- 11 maja 2011 r. – na witrynie ministerstwa, dodatkowo zamieszczono projekt Prognozy Oddziaływania na Środowisko SRT. Jednocześnie w tym dniu o*głoszenie o konsultacjach społecznych SRT i POŚ ukazało się* na portalu BIP ministerstwa oraz poszczególnych urzędów wojewódzkich, jak również *w gazecie* „D*ziennik – Gazeta Prawna".* Ponadto, obydwa dokumenty zostały udostępnione do wglądu opinii publicznej w Głównej Bibliotece Komunikacyjnej ministerstwa.
- 16 maja 2011 r. – projekt SRT wraz z załącznikami został przedstawiony i omówiony na posiedzeniu Zespołu do Spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska obradującego w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, podczas którego zostały zgłoszone uwagi

[1] Metoda CQS – (ang. Selection based on the Consultants' Qualifications) – dotyczy wyboru firmy na podstawie kwalifikacji personelu przez nią zatrudnianego.

[2] Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 6 grudnia 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, a także w nawiązaniu do art. 54 ust. 2 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,* organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko powinien zapewnić możliwość udziału społeczeństwa w procedurze opiniowania i uzgadniania ostatecznego kształtu tego dokumentu. Procedura ta powinna zostać przeprowadzona zgodnie z przepisami działu III rozdziałów 1 i 3 ustawy OOŚ. W myśl zapisów wskazanych rozdziałów, organ administracji odpowiedzialny za opracowanie projektu dokumentu powinien zapewnić możliwość udziału społeczeństwa przed przyjęciem tego dokumentu

(stosownie do art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, projekty strategii rozwoju podlegają konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi oraz Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego). W toku dalszych prac nad projektem dokumentu, uwagi powyższe podlegały analizie pod kątem ich zasadności i możliwości uwzględnienia w SRT .

- od 16 maja do 1 czerwca 2011 r. – odbywały się konferencje regionalne w ramach konsultacji społecznych SRT i POŚ (Szczecin, Kraków, Lublin, Warszawa).
- 30 czerwca 2011 r. – zostało opublikowane na stronie internetowej resortu *Sprawozdanie Ministerstwa Infrastruktury z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu Strategii Rozwoju Transportu i Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategii.*
- I połowa lipca 2011 r. – zakończono uzgodnienia z GDOŚ w zakresie uwag i postulatów zgłoszonych do projektu SRT oraz związanej z nim Prognozy Oddziaływania na Środowisko (POŚ).
- 31 lipca 2011 r. – zakończono prace polegające na opracowaniu projektu SRT uwzględniającego zaakceptowane uwagi, wnioski i opinie zebrane podczas konsultacji międzyresortowych.
- 5 sierpnia 2011 r. – zakończono proces strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu SRT. Opracowana w jego ramach zmodyfikowana wersja Prognozy Oddziaływania na Środowisko (uwzględniającej zalecenia GDOŚ) podlegała analizie przez ministerstwo, pod kątem konieczności wykorzystania w SRT zawartych w niej rekomendacji.
- połowa sierpnia 2011 r. – zlecono przygotowanie ekspertyzy uzupełniającej projekt SRT w zakresie: „Zmian organizacji i zarządzania systemem transportowym w celu podniesienia efektywności jego funkcjonowania w perspektywie 2020/2030”.
- wrzesień 2011 r. – zakończone zostały prace polegające na wprowadzaniu do tekstu SRT uzupełnień i korekt uwzględniających rekomendacje GDOŚ oraz wnioski i zalecenia zawarte w opracowanej i przyjętej *Prognozie oddziaływania na środowisko SRT*.
- wrzesień 2011 r. – naniesiono uwagi zgłoszone do projektu SRT w ramach konsultacji społecznych (w trakcie tego procesu przekazano w sumie 52 stanowiska z 700 uwagami i postulatami w odniesieniu do przedmiotowego dokumentu).
- październik 2011 r. – uzgodniono ramy finansowe dla realizacji zadań określonych w SRT (podczas posiedzenia KK w dniu 14.07.2011 r.). Ustalono, iż zostanie powołany zespół ekspercki, kierowany przez MRR, który zajmie się uporządkowaniem i przygotowaniem kompleksowych założeń ram finansowych dla strategii zintegrowanych, które później zostaną zagregowane w ramach finansowych średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Odebrano ekspertyzę pn. „Zmiana organizacji i zarządzania systemem transportowym w celu podniesienia efektywności jego funkcjonowania w perspektywie 2020/2030”, która została wykorzystana do opracowania dodatkowego rozdziału SRT dotyczącego zmian w zakresie zarządzania systemem transportowym.

- grudzień 2011 r. – zakończone zostały prace polegające na wprowadzaniu do tekstu SRT uzupełnień i korekt uwzględniających zmiany priorytetów w zakresie polityki transportowej.
- grudzień 2011/ styczeń 2012 r. – w związku z powyższym przeprowadzone zostały ponowne konsultacje wewnątrzresortowe i międzyresortowe projektu SRT.
- styczeń – luty 2012 r. – prowadzenie prac polegających na analizie i nanoszeniu zaakceptowanych w ramach ww. konsultacji uwag. W przypadku rozbieżności stanowisk w ramach konsultacji międzyresortowych organizowane były konferencje uzgodnieniowe.
- marzec 2012 r. – projekt SRT wraz z załącznikami został przedłożony ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego w celu zaopiniowania jego zgodności ze średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020, którą to opinię minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego przedstawia Radzie Ministrów (w rozumieniu art. 9 pkt 3 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju SRT jest strategią rozwoju i powinna być zgodna ze średniookresową strategią rozwoju kraju).
- marzec 2012 r. – projekt SRT wraz z załącznikami został przekazany do uzgodnień w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.
- marzec 2012 r. – przekazanie projektu SRT wraz z załącznikami pod obrady KSE.

Dalsze działania

- przedstawienie projektu SRT Komitetowi Stałemu Rady Ministrów.
- przedłożenie projektu SRT na Radzie Ministrów w celu jego przyjęcia w drodze uchwały.

Do kiedy będzie odkładana budowa drogi S7 na odcinku Lubień – Nowy Targ. Tam są dwa odcinki, z których odcinek Lubień – Rabka miał być. Rok temu ostał wyrzucony, ale następny odcinek jest również ważny i strategiczny, kiedy rząd do tego wróci? ***(Poseł Anna Paluch)***

Przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 25 stycznia 2011 r. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, musiał zostać dostosowany do aktualnych możliwości finansowych państwa. Okres realizacji Programu zaplanowano na 5 lat, natomiast okres programowania finansowego obejmuje okres 3 lat i został podzielony na 3 załączniki. Podział poszczególnych zadań Programu na załączniki wynikał zarówno z ograniczonych możliwości finansowych państwa jak też ze zróżnicowanego poziomu przygotowania zadań.

Z uwagi na aktualny stan prac przygotowawczych inwestycja pn. Przebudowa drogi S7 Lubień - Rabka została ujęta w ramach Programu w załączniku nr 2, zawierającym inwestycje, których realizacja zostanie rozpoczęta po roku 2013 pod warunkiem uzyskania wszystkich niezbędnych decyzji wymaganych przepisami prawa i zapewnienia pełnego finansowania.

Prace nad projektem „Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków - Rabka Zdrój na odcinku Lubień-Rabka Zdrój km 713+580,21 – km 729+410,00 oraz budowy odcinka drogi krajowej nr 47 klasy GP na odcinku Rabka Zdrój – Chabówka km 0+000,00 – km 0+877,22”, są

prowadzone. Dla odcinka Lubień – Rabka w klasie ekspresowej S-7 przewidziany jest przebieg tunelowy (2 km) zgodny z decyzją środowiskową. Wcześniej były rozpatrywane inne warianty, ale ostatecznie został wybrany wariant tunelowy.

Faza realizacji ww. inwestycji jest jednak uzależniona od przyznania środków i uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Po uzyskaniu decyzji ZRID nastąpią przejęcia nieruchomości i przeprowadzone zostaną badania archeologiczne. Natomiast procedura wyboru wykonawców może się rozpocząć dopiero po potwierdzeniu środków na tę inwestycję. Należy jednak zaznaczyć, iż z uwagi na brak środków finansowych, rozpoczęcie ww. inwestycji w obecnej perspektywie finansowej nie jest możliwe.

Gęstość sieci i przystanków kolejowych, szczególnie na terenach północnych i zachodnich, a tam sieć kolejowa jest gęsta, o wschodniej połowie kraju to już lepiej nie mówić, na tym terenie północnym i zachodnim gęstość przystanków kolejowych spadła o 40% w ostatnich latach. Średnia prędkość przewozowa na liniach kolejowych to jest 60 km/godz. Więc ja mam pytanie, co z kontraktowaniem projektów kolejowych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko? Przypomnę o tym miliardzie euro przeniesionym z projektów kolejowych na drogowe w trybie nadzoru ustanowionym ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, i ja bym chciała uzyskać jasną informację w jaki sposób te pieniądze zostaną wykorzystane. ***(Poseł Anna Paluch)***

Aktualnie prowadzone są rozmowy z Komisją Europejską w celu określenia ostatecznej listy projektów, które mogłyby zostać zakończone i rozliczone w ramach obecnej perspektywy finansowej UE. Podstawą dyskusji jest raport z badania ewaluacyjnego pn. *„Evaluation of readiness for implementation of railway projects in Poland and assessing the absorption capacity of the railway sector in Poland in relation to the Operational Programme Infrastructure and Environment 2007-2013”*, wykonany przez firmę LeighFisher na zlecenie KE. W najbliższych tygodniach kwietnia br. przewidziane są kolejne spotkania z KE.

Niezależnie od procedowania wniosku o przeniesienie środków przez KE, po stronie polskiej prowadzone są analizy możliwości wykorzystania środków unijnych przeznaczonych na sektor kolejowy do 2015 roku. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przygotowuje listę projektów, które mogłyby zostać zakończone i rozliczone w ramach obecnej perspektyw finansowej UE. Zgodnie z obecnymi zapisami Programu Operacyjnego, do dofinansowania z funduszy unijnych przewidywane są projekty obejmujące modernizację linii kolejowych, przebudowę dworców kolejowych oraz zakup taboru kolejowego. Jednakże podjęte zostały rozmowy z Komisją Europejską odnośnie możliwości realizacji w POIiŚ inwestycji polegających na rewitalizacji linii kolejowych. Prowadzone są także rozmowy dotyczące objęciem wsparciem z funduszy europejskich zadań w zakresie podniesienia bezpieczeństwa na kolei, m.in. obejmujące przebudowę przejazdów kolejowych czy zakup rozjazdów kolejowych. Jednocześnie przygotowywane są dodatkowe projekty taborowe. Obecne analizy mają na celu jak największe wykorzystanie środków UE.

Pytam o linię Podłęże - Piekiełko. Jeżeli nie potrafi rząd zbudować jasnej komunikacji na południe Polski, na Podhale, komunikacji kołowej, to może czas się wziąć za kolej. I ja bym

nie chciała słyszeć tutaj powtarzanych informacji od ministra odpowiedzialnego za sieć kolejową, że po 2030 roku może się weźmiemy za linię kolejową Podłęże - Piekiełko. Najwyższy czas, żeby radykalnie skrócić czas dojazdu na południe. ***(Poseł Anna Paluch)***

Inicjatywa budowy tego połączenia jest jak najbardziej słuszna i w dalszej perspektywie czasu potrzebna, jednak na chwilę obecną z przyczyn ekonomiczno-finansowych nie ma możliwości jej realizacji. Problemy inwestycyjne i eksploatacyjne z jakimi boryka się kolej na terenie województwa małopolskiego są istotne, ale w chwili obecnej priorytetem są inwestycje realizowane ze środków unijnych oraz prace na głównych ciągach komunikacyjnych. Rozpatrywana inwestycja nie była przewidywana do realizacji w obecnej perspektywie finansowej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Aktualnie podejmowane są działania, mające na celu przygotowanie dokumentacji na opracowanie Studium wykonalności w ramach projektu *„Budowa nowej linii kolejowej Podłęże - Szczyrzyc -Tymbark/Mszana Dolna "* oraz „ *Modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz - Muszyna - granica państwa i Chabówka - Nowy Sącz".* Realizacja tych zadań jest możliwa w latach 2014-2020, jednakże pod warunkiem pozyskania środków na jej finansowanie. Zamierzenie to zostało ujęte *„Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku",* który stanowi wyraz narodowej polityki kolejowej. Zakłada się tam w trzecim okresie planowania *(lata 2021-2030)* budowę linii kolejowej Podłęże - Piekiełko, stanowiącej *(wraz ze zmodernizowanymi odcinkami, w tym Nowy Sącz - Chabówka)* docelowe połączenie Krakowa z Zakopanem oraz ze Słowacją przez Muszynę.

Miałam okazję obserwować postępy prac na dworcu we Wrocławiu. To jest obraz nędzy i rozpaczy. W połowie roku 2011 przejeżdżałam przez Wrocław, był tam totalny bałagan, rozkopane wszystko co tylko jest możliwe i pasażerowie obchodzący wielkim łukiem rozgrzebane tereny budowy, dokładnie tak samo to wygląda teraz po pół roku. Oczekuję jasnej odpowiedzi na to, jaki jest kalendarz tych prac? ***(Poseł Anna Paluch)***

Projekt pn. *„Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej"* przebiega zgodnie z przyjętym harmonogramem poza pracami na I piętrze budynku głównego związanymi z rozszerzeniem zakresu prac konserwatorskich, które nie zostaną zakończone przed 31 maja 2012 roku. Według danych przekazanych przez inwestora - PKP S.A. stan realizacji robót przedstawia się następująco:

Plac przeddworcowy: zakończono wykonywanie nowych konstrukcji płyt żelbetowych, słupów, ścian, płyty stropowej, podbudowy pod zjazd ul. Peronowej. Wykonywany jest zjazd z ul. Piłsudskiego. Kontynuacja układania kanalizacji, uruchomienie węzła CO.

Budynek dworca: zakończono wykonywanie nowych żelbetowych stropów, renowację wieżyczek, odtworzenia więźby dachowej, wymianę poszycia i dachu, konstrukcji klatek schodowych. W trakcie: wykonywanie ścianek działowych, wymiana tynku na elewacji, stolarki okiennej i drzwiowej, malowanie elewacji, wykonanie konstrukcji szybów windowych, montaż kanalizacji podposadzkowych, montaż rurociągów ciepłej i zimnej wody, kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

Perony i wiaty peronowe: zakończono już prace na peronach 1, 4, 5. Trwają prace na peronie 2, 3, w tunelu centralnym, miejskim, pocztowym, bagażowym, budowa kanału technicznego w tunelu miejskim, wykonanie nowych hal z konstrukcji stalowej.

Pawilon południowy: zakończono montaż rurociągów, urządzeń wody zimnej i ciepłej, cyrkulacji, wody hydrantowej, odwodnienia dachu, solarnej, ciepła, chłodniczej, instalacje teletechniczne, elektryczne. Trwają prace wykończeniowe.

Ponadto, trwa przebudowa zjazdów. Zakończono wykonywanie sieci i uzbrojenia podziemnego, trakcji tramwajowych, sygnalizacji świetlnych, układu drogowego, kanalizacji telekomunikacyjnej.

Według aktualnego harmonogramu, 31 maja 2012 roku zostanie oddana do użytku część publiczna dworca, wszystkie perony (1-5), przejścia podziemne, parking podziemny i hall kasowy.

Jaki jest stan w kwestii prawa budowlanego i ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, każdy widzi. Ja mam jedno krótkie pytanie; jak dalece ten projekt, który państwo planujecie, będzie przypominał niesławny druk, który wyszedł z Komisji Nadzwyczajnej „Przyjazne Państwo" pod dowództwem posła Janusza Palikota, który był efektem agresywnego lobbingu środowisk deweloperskich i który po półtorarocznym wałkowaniu uchylił Trybunał Konstytucyjny? Krótko i zwięźle, panie ministrze, pytam; jak daleko ten projekt, nad którym zaczynacie pracować, będzie przypominał to coś, przeciwko czemu protestowały wszystkie organizacje fachowców w tej dziedzinie? ***(Poseł Anna Paluch)***

Uważam za istotny element w tej kadencji przystąpienie do opracowania Kodeksu budowlanego i znacznego uproszczenia procedur gdzie one są niezbędne. Widziałem materiał planistyczny, który w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dzielił jak gdyby to planowanie na dwa resorty; jeden na budownictwo, a drugi na rozwój regionalny. Resort rozwoju regionalnego miałby się zajmować planowaniem przestrzennym krajowym i wojewódzkim, natomiast resort budownictwa planowaniem gminnym i powiatowym. Jak będą wyglądały wzajemne korelacje między planami? ***(Poseł Józef Racki)***

Myślę, że bardzo dobrze zapowiada się priorytet, który został zasygnalizowany w postaci całkowicie pełnej regulacji dotyczącej Kodeksu budowlanego. Czy to jest ten poziom deregulacji, który był popierany przez rząd w poprzedniej kadencji, a był zaprezentowany w projekcie Komisji Nadzwyczajnej „Przyjazne Państwo"? ***(Poseł Jerzy Polaczek)***

Obecnie w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przygotowany jest projekt założeń do nowej ustawy – Prawo budowlane wraz z niezbędnymi zmianami do innych ustaw w tym ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Decyzja w powyższej sprawie została podjęta na podstawie rozpoczętych już prac nad ustawą Kodeks budowlany. W wyniku pracy Zespołu oraz Rady Opiniodawczo-Doradczej do spraw projektu ustawy Kodeks budowlany oraz konsultacji wewnątrzresortowych uznano, iż nowa ustawa – Prawo budowlane jest najlepszym rozwiązaniem, które w możliwie najkrótszym czasie wprowadzi niezbędne zmiany w celu racjonalizacji procesu budowlanego. Poziom ułatwień i uproszczeń w procedurach poprzedzających rozpoczęcie robót budowlanych będzie uwzględniał doświadczenie wynikające z wyroku Trybunału Konstytucyjnego dotyczącego

ustawy zaprezentowanej przez Komisję Nadzwyczajną „Przyjazne Państwo”, aby uniknąć niezgodności z ustawą zasadniczą.

Skierował Pan do sejmu projekt ustawy o możliwości wydawania przez inspektorów budowlanych pozwoleń na użytkowanie dróg, które nie zostały zbudowane do końca zgodnie z projektem i pozwoleniem na budowę. Miało to być możliwe tylko do 30 czerwca 2012 r. Warunkiem tego skrótu inwestycyjnego ma być bezpieczeństwo podróżujących tymi drogami. Skoro jednak okazuje się, że może być bezpieczna droga, także bezpieczna ekologicznie, którą wybudowano bez spełnienia wszystkich warunków wydanych w pozwoleniu na budowę, oznacza to że niespełnione warunki są zbędne i jako takie generują niepotrzebne koszty i przedłużaj czas budowy. Jeżeli tak jest, dlaczego ogranicza pan okres obowiązywania tej ustawy tylko do kilku miesięcy? A skoro jednak ogranicza Pan ten czas, to można domniemywać, że jednak taka wybudowana droga nie jest bezpieczna i tylko dlatego idzie Pan na skróty, aby uniknąć kompromitacji na EURO 2012. ***(Poseł Adam Abramowicz)***

Przygotowany w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej projekt *ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* przewiduje ujednolicenie zasad oddawania do użytkowania dróg publicznych określonych w *ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz.U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm.) w stosunku do zasad obowiązujących w *ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane* (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.). Proponuje się, by zamiast wojewodów i starostów sprawy oddawania dróg publicznych do użytkowania prowadzili wojewódzcy i powiatowi inspektorzy nadzoru budowlanego. Zaś zasadą było oddawanie dróg do użytkowania zgodnie z przepisami ustawy Prawo budowlane - na podstawie zawiadomienia wojewódzkiego lub powiatowego inspektora nadzoru budowlanego.

Ponadto projekt ustawy dopuszcza możliwość oddania do użytkowania drogi, jezdni lub odcinka pomimo niespełnienia wymagań ochrony środowiska, o których mowa w przepisach *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) a także w przypadku niewykonania części robót wykończeniowych lub innych robót budowlanych (na podstawie już obowiązującego art. 59 ust. 3 ustawy Prawo budowlane). Przy czym taka możliwość zaistnieje, jeżeli właściwy organ nadzoru budowlanego stwierdzi, że droga spełnia warunki określone w przepisach ustawy – Prawo budowlane, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa użytkowników takiej drogi, czyli warunki zapewniające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Decyzja ta będzie miała zawsze charakter warunkowy gdyż organ nadzoru budowlanego będzie wskazywał termin wykonania części robót wykończeniowych lub innych robót budowlanych oraz spełnienia wymagań ochrony środowiska (nie dłuższy niż 9 miesięcy). Dodatkowo nałożono na właściwy organ nadzoru budowlanego obowiązek wszczęcia z urzędu postępowania mającego na celu sprawdzenie spełnienia wymagań środowiska oraz wykonania pozostałych prac. Przewiduje się, że decyzje warunkowo dopuszczające drogę albo inny obiekt infrastruktury drogowej będą mogły być wydawane w okresie od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy do dnia 30 czerwca 2012 r. Wprowadzenie projektowanych ułatwień w zakresie oddawania dróg do użytkowania zostało podyktowane potrzebami zapewnienia jak najlepszej komunikacji drogowej w czasie Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012.

Należy podkreślić, iż projekt ustawy daje możliwość skorzystania z proponowanych rozwiązań w zakresie wcześniejszego oddania do użytkowania dróg bez spełnienia wymagań ochrony środowiska ale nie ustanawia takiego obowiązku ani dla zarządcy drogi, ani dla organu nadzoru budowlanego. Każdy drogowy projekt inwestycyjny powinien być indywidualnie oceniony pod kątem możliwości z korzystania z proponowanych w projekcie ustawy rozwiązań. Na pierwszym etapie takiej oceny powinien dokonać inwestor, a następnie organ nadzoru budowlanego. Dominującym elementem przy ocenie możliwości wcześniejszego oddania do użytkowania drogi będzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zapewnienie ochrony życia i zdrowia ludzi, a także zapobiegnięcie nieodwracalnym szkodom w mieniu i środowisku. Przedstawiając powyższe informuję również, iż ustawa została uchwalona przez Sejm RP w dniu 30 marca br. i obecnie stanowi przedmiot prac Senatu RP.

Bardzo proszę o przemyślenie jeszcze raz, czy warto prywatyzować PKP Cargo, która może przynosić zyski dla budżetu państwa. Wielokrotnie to udowadniała. Były lata, że firma była zyskowna. Czy nie lepiej, tak jak PKP Intercity, przygotować ją do konkurowania z podmiotami na wolnym rynku? Czy nie warto jednak, żeby ta dziedzina gospodarki pozostawała w rękach państwowych? ***(Poseł Adam Abramowicz)***

Prywatyzacja spółek Grupy PKP regulowana jest przepisami ustawy z dnia 8 września 2000 r. *o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.). Zgodnie z art. 20 ust 4 przywołanej ustawy, należące do Skarbu Państwa i państwowych osób prawnych akcje lub udziały spółek, o których mowa w art. 14 i art. 19 ustawy, zbywa minister właściwy do spraw transportu lub PKP S.A. na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Działając na podstawie ww. przepisu, w dniu 20 listopada 2008 r., minister właściwy do spraw transportu udzielił spółce PKP S.A. pełnomocnictwa do dokonania czynności prawnych związanych ze zbyciem akcji spółki PKP Cargo S.A. Biorąc pod uwagę istotne znaczenie spółki PKP Cargo S.A. w zakresie kolejowego przewozu rzeczy, w udzielonym pełnomocnictwie minister właściwy do spraw transportu zobowiązał PKP S.A., do przedstawienia – po wykonaniu analiz przedprywatyzacyjnych – do akceptacji strategii prywatyzacji PKP Cargo S.A.

Na podstawie wniosków wynikających z wykonanych przez doradcę prywatyzacyjnego PKP S.A. analiz przedprywatyzacyjnych, doradca ten sporządził strategię prywatyzacji PKP Cargo S.A. zawierającą, między innymi, określenie celu prywatyzacji Spółki oraz analizę możliwych wariantów jej prywatyzacji. Rekomendowanym przez doradcę prywatyzacyjnego wariantem prywatyzacji PKP Cargo S.A. jest sprzedaż akcji Spółki inwestorowi strategicznemu wyłonionemu w trybie negocjacji podjętych na podstawie publicznego zaproszenia do negocjacji. Uzasadnienie wybranego trybu zbycia akcji PKP Cargo S.A. zawarte jest w strategii prywatyzacyjnej Spółki, będącej dokumentem, któremu nadano klauzulę „zastrzeżone”. W ocenie doradcy, aby zainteresować inwestorów udziałem w prywatyzacji Spółki konieczne jest zaoferowanie pakietu większościowego (pakiet 50% + jedna akcja). Strategia prywatyzacji PKP Cargo S.A., po przedstawieniu Radzie Ministrów, została zaakceptowana przez ministra właściwego do spraw transportu w marcu 2011 r. Przyjęty tryb prywatyzacji Spółki (tj. sprzedaż akcji inwestorowi strategicznemu wyłonionemu w trybie negocjacji podjętych na podstawie publicznego zaproszenia do

negocjacji) jest dedykowany do zbywania pakietów większościowych. Przyjęty tryb prywatyzacji PKP Cargo S.A. pozwala na:

- uzyskanie relatywnie wyższej ceny sprzedaży akcji w stosunku do innych trybów np. oferty publicznej,
- umożliwia negocjowanie z inwestorem pakietu inwestycyjnego – dopuszczalne jest zastrzeżenie w umowie prywatyzacyjnej zobowiązań inwestora co do realizacji, w porozumieniu z PKP S.A. jako współwłaścicielem, określonej strategii spółki PKP Cargo S.A.,
- daje możliwość pozyskania kapitału na inwestycje w Spółce.

W trybie negocjacji podjętych na podstawie publicznego zaproszenia, PKP S.A. oraz Skarb Państwa zachowują całkowity wpływ na to, kto zostanie inwestorem strategicznym. Jednocześnie, PKP S.A. zagwarantuje sobie w umowie prywatyzacyjnej zawartej z inwestorem strategicznym istotne uprawnienia w zakresie wpływu na zarządzanie PKP Cargo S.A., które zostaną wpisane do Statutu Spółki. Dzięki temu, PKP S.A. i pośrednio Skarb Państwa nie utraci kontroli nad podmiotem o największym udziale w rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce.

Ponadto, o czym była mowa w odpowiedzi na pytanie Pana Posła Andrzeja Adamczyka, spółka PKP S.A. jest podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą, którego podstawowym zadaniem jest restrukturyzacja finansowa i organizacyjna wynikająca z faktu, iż jest jedynym spadkobiercą byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP, po którym przejęła zobowiązania finansowe. Zbywanie przez PKP S.A. aktywów, w tym akcji i udziałów spółek, jest jedną z form pozyskania środków na spłatę powyższych zobowiązań.

Zalecana od lat relacja środków na transport w zakresie dróg i kolei wydawana przez Komisję Europejską, nie jest to dyrektywa, ale zalecenia. To jest relacja 40% do 60%; 40 na kolej, 60 na drogi. W związku z tym nasuwają się pytania, jaka będzie w związku z tym relacja zadań drogowych i kolejowych, jeśli chodzi o realizację już w 2012 roku. Czy będzie się Pan upierał w związku z tym przy przesunięciu na drogi tego 1,2 mld euro przeznaczonych na kolej. ***(Poseł Krzysztof Tchórzewski)***

Wydatki na finansowanie infrastruktury kolejowej w 2012 roku z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego**,** poza wydatkami kwalifikowanymi budżetu państwa wynoszą:

– **Budżet państwa**

- 100 000 tys. zł dotacja z budżetu państwa dla PKP S.A. na przebudowę dworców kolejowych
- 839 944 tys. zł dotacja z budżetu państwa dla PKP PLK S.A. na realizację zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych o znaczeniu państwowym
- 1 296 204 tys. zł dotacja z budżetu państwa dla PKP PLK S.A. na dofinansowanie kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej

– **Fundusz Kolejowy**

- 267 000 tys. zł środki z Funduszu Kolejowego (część A) na inwestycje infrastrukturalne dla PKP PLK S.A.
- 5 000 tys. zł środki z Funduszu Kolejowego (część A) przeznaczone na inwestycje infrastrukturalne dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
- 70 000 tys. zł środki z Funduszu Kolejowego (część B) przeznaczone na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.
- 14 600 tys. zł - wydatki bieżące PKP PLK S.A. (w ramach części E) związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową

Zgodnie z *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015* przyjętym przez Radę Ministrów uchwałą nr 219/2011 z dnia 7 listopada 2011 roku, na 2012 rok w ramach rezerwy celowej przewidziana jest kwota 2 506 867 tys. zł, ponieważ zgodnie ze stanowiskiem Ministra Rozwoju Regionalnego, w 2012 roku wydatki na projekty kolejowe dla PKP PLK S.A. realizowane w ramach POIiŚ zostały ujęte w budżecie państwa i budżecie środków europejskich w ramach rezerwy celowej.

Propozycja Polski dotycząca przesunięcia na projekty drogowe 1,2 mld EUR środków unijnych zarezerwowanych na realizację projektów kolejowych została podjęta po dokonaniu szczegółowej analizy stopnia zaawansowania rzeczowego i finansowego projektów kolejowych przewidzianych do wsparcia w ramach POIiŚ. Wniosek o modyfikację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w zakresie m.in. przeniesienia środków w wysokości 1,2 mld EUR z priorytetu VII *Transport przyjazny środowisku* do priorytetu VI *Drogowa i lotnicza sieć TEN-T* został złożony do Komisji Europejskiej przez Ministra Rozwoju Regionalnego w połowie 2011 roku, jednakże zgodnie z informacjami posiadanymi przez MTBiGM, Komisja Europejska nie zamierza wyrazić zgody na przesunięcie ww. środków. Niezależnie od decyzji KE w sprawie przesunięcia środków w ramach POIiŚ, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej we współpracy z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego podjęło kroki zmierzające do minimalizacji ryzyka utraty środków przeznaczonych dla Polski z Funduszu Spójności, a tym samym zapewnienia jak największej absorpcji środków przeznaczonych na sektor kolei. W 2011 roku rozpoczęły się rozmowy z KE dotyczące możliwości objęcia dofinansowaniem w ramach obecnego okresu programowania rewitalizacji linii kolejowych. W wyniku czego został uzgodniony rodzaj i zakres dokumentów niezbędnych do wnioskowania o środki unijne. Ponadto PKP PLK S.A. określiła listę inwestycji w zakresie rewitalizacji linii, które mogłyby otrzymać dofinansowanie z POIiŚ. Część środków UE może być również wykorzystana na inwestycje w zakresie zakupu czy modernizacji taboru kolejowego przez jednostki samorządu terytorialnego lub spółki kolejowe w zakresie przewozów pasażerskich. Należy podkreślić, że uzyskanie dofinansowania unijnego dla ww. projektów wymaga zapewnienia środków finansowych w ramach wkładu własnego w wysokości 50% wydatków kwalifikowanych inwestycji. Na obowiązującej *Liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013* znajdują się nowe projekty rewitalizacyjne, dworcowe oraz taborowe. Zgodnie z przedstawioną powyżej propozycją alternatywnego wykorzystania kwoty 1,2 mld EUR w chwili obecnej nie występuje zagrożenie utraty ww. środków.

Prywatyzacja spółek TELEKOM, Cargo i Polskie Koleje Linowe. Musimy pamiętać, że to są nie tylko normalne decyzje prywatyzacyjne, ale to są ważne decyzje państwowe, które generują wiele ewentualnych niebezpieczeństw. Więc zachodzi pytanie czy istnieje dokument - jawny lub niejawny, bo i taki może mieć miejsce, który jest wynikiem pogłębionych badań wpływu decyzji prywatyzacyjnej Cargo i TELEKOM-u na bezpieczeństwo państwa w perspektywie dłuższej, także w ewentualnym efekcie wrogiego przejęcia tych przedsiębiorstw w sytuacji międzynarodowej. Co by się stało, jeżeliby dane państwo, które przejmie te firmy, później niekoniecznie było przyjazne Polsce, nawet w dalszej perspektywie. Jest to niezwykle ważne, bo ta identyfikacja niebezpieczeństw wrogiego przejęcia, ponieważ to wynika też twardego trzymania się formuły inwestora strategicznego. ***(Poseł Krzysztof Tchórzewski)***

Kwestie związane z zapewnieniem bezpieczeństwa państwa czy bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego w kontekście prywatyzacji spółek Grupy PKP są istotnym elementem branym pod uwagę w przedmiotowym procesie, jak również przy podejmowaniu ewentualnych decyzji właścicielskich w tym zakresie.

Zapisy przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 17 kwietnia 2007 r. *Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013* odnoszą się, między innymi, do kwestii prywatyzacji PKP Cargo S.A., jak również aspektów dotyczących zapewnienia wpływu zarządcy infrastruktury na świadczenie usług telekomunikacyjnych w przypadku prywatyzacji spółki TK Telekom Sp. z o.o. Zgodnie z ww. dokumentem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa realizowanych przez PKP PLK S.A. procesów prowadzenia ruchu kolejowego, wprowadzone zostaną długoterminowe umowy udostępniania, na warunkach niekomercyjnych przez spółkę TK Telekom Sp. z o.o., pasm transmisji danych niezbędnych do prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi urządzeń technicznych wykorzystywanych przez PKP PLK S.A. Przedmiotowe umowy zawarte zostaną na warunkach trwałej służebności.

W kontekście prywatyzacji PKP Cargo S.A. zwrócić należy uwagę na fakt (o czym była mowa w odpowiedzi na pytanie Pana Posła Adama Abramowicza), że w przyjętym trybie prywatyzacji, tj. negocjacji podjętych na podstawie publicznego zaproszenia, PKP S.A. oraz Skarb Państwa zachowują całkowity wpływ na to, kto zostanie inwestorem strategicznym. Jednocześnie, PKP S.A. zagwarantuje sobie w umowie prywatyzacyjnej zawartej z inwestorem strategicznym istotne uprawnienia w zakresie wpływu na zarządzanie PKP Cargo S.A., które zostaną wpisane do Statutu Spółki. Dzięki temu, PKP S.A. i pośrednio Skarb Państwa nie utraci kontroli nad podmiotem o największym udziale w rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce.

W ciągu ostatnich dni opinię publiczną wzburzyły informacje o tym, ze nowo oddane autostrady są już w fatalnym stanie, ze pojawiają się w nich już dziury. A z drugiej strony trwa dyskusja. Oczywiście od razu zaczęła się ostra dyskusja między GDDKiA a wykonawcami, kto jest za to winien, czy winna jest GDDKiA, ze źle spisała warunki umów, ze niewłaściwie określała technologię, czy winę ponoszą wykonawcy, którzy nie zrealizowali zadań, których się podjęli. Myślę, że tutaj tez stanowisko Pana Ministra powinno być jasno wyrażone, bo są to gigantyczne inwestycyjne pieniądze i oczekiwania społeczne też są tutaj jednoznacznie wyrażone. Drugą sprawą, to koszty budowy dróg i autostrad w Polsce. Też na ten temat była mowa, ze koszty te są znacząco wyższe od kosztów w krajach nam sąsiednich

*czy niedalekich, a więc są realizowane w bardzo podobnych warunkach geograficznych i geologicznych. I czy jednym z Pana priorytetów nie powinno być właśnie spojrzenie na ten temat, na sprawę?**(Poseł Jerzy Szmit)***

Odnosząc się do kwestii dziur i pęknięć pojawiających się na nowowybudowanych odcinkach autostrad i dróg ekspresowych należy wskazać, że chodzi o szczeliny w podbudowie asfaltowej na tzw. szwach technologicznych czyli w takich miejscach podbudowy asfaltowej, gdzie kończy się odcinek asfaltu ułożony jednego dnia a zaczyna kolejny, układany dnia następnego. Technolodzy GDDKiA dokonali odwiertów w miejscach szczelin w celu oceny przyczyn ich wystąpienia oraz czy w niższych warstwach konstrukcji drogi nie doszło do pęknięć. Z analiz laboratoryjnych wynika, że znakomita większość spękań (90%) powstała w wyniku błędów w sztuce budowlanej, a mianowicie źle wykonanych połączeń technologicznych warstw nawierzchni.

Wykonawcy odcinków autostrad, na których wystąpiły przedmiotowe spękania, zostali zobowiązani przez GDDKiA do wykonania pełnej inwentaryzacji powstałych uszkodzeń wraz ze szczegółową dokumentacją, dokonania odwiertów kontrolnych, zdiagnozowania przyczyn i rozmiarów spękań oraz przedstawienia programów naprawczych czyli propozycji technologii naprawy spękań poprzecznych mas bitumicznych, które objęte będą gwarancją wykonawcy.

W miesiącu marcu wykonawcy poszczególnych odcinków autostrad złożyli programy naprawcze. Dokumentacja została przeanalizowana przez GDDKiA pod kątem zgodności z zawartymi kontraktami oraz przepisami technicznymi.

Jednocześnie należy wskazać, że technologia WMS (podwyższony moduł sztywności mieszanek mineralno-bitumicznych) zastosowana została z powodzeniem na innych, użytkowanych już odcinkach dróg np. A2 Konin-Dąbie, dk 92 Poznań – Iwno, dk 15 obwodnica Gniezna czy dk 5 przejście przez Komorniki.

Odnosząc się do kwestii kosztów budowy autostrad i dróg ekspresowych należy wskazać, że na wartość tego wskaźnika wpływ ma wiele czynników, m.in. rodzaj budowanej drogi, jej kategoria, parametry techniczne, zakres rzeczowy planowanych prac, ilość obiektów inżynierskich koniecznych do wybudowania itp. Na całkowity koszt realizacji określonego odcinka drogi oprócz kosztów prac budowlanych składają się również badania archeologiczne, opracowanie dokumentacji projektowej, przejęcia gruntów (nieruchomości), usługi nadzoru nad wykonawcami i inne. Na wysokość ofert cenowych składanych przez wykonawców robót budowlanych w trakcie postępowań przetargowych na wybór wykonawcy robót ma również wpływ sytuacja makroekonomiczna.

W zakresie swojej właściwości oraz posiadanych możliwości podejmowane są przez GDDKiA działania mające na celu obniżenie i urealnienie cen ofertowych składanych w ramach postępowań przetargowych. W tym celu większe zadania inwestycyjne dzielone są na krótsze odcinki o mniejszym zakresie rzeczowym, dla których przeprowadzane są osobne postępowania przetargowe. Takie działanie umożliwia udział w postępowaniach poza dużymi firmami budowlanymi również mniejszych podmiotów i firm. W ten sposób, poprzez zwiększenie liczby firm mogących potencjalnie brać udział w postępowaniach, zwiększa się konkurencja pomiędzy firmami budowlanymi. Przedmiotowe działanie ma bezpośrednie przełożenie również na ceny ofertowe składane w ramach przetargów.

Chciałbym spytać Pana Ministra, jak wygląda sprawa rozliczeń z chińską firmą Covec, która zeszła z placu budowy, czy została wyrzucona z placu budowy, to ja już nie chcę dzisiaj wnikać. Ale są to dosyć poważne kwoty, przynajmniej takie były informacje z zaszłości w stosunku do podwykonawców, kaucje, które były wypłacone. Czy ten temat rozliczenia tej firmy Pan Minister podejmuje i jak ta sprawa wygląda? ***(Poseł Jerzy Szmit)***

Po odstąpieniu w dniu 27 czerwca 2011 r. od umów na projekt i budowę autostrady A2 na odcinkach „A" i „C" Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przystąpiła do dochodzenia roszczeń przysługujących Skarbowi Państwa. Prowadzone działania w tym zakresie obejmują:

- dochodzenie roszczeń przysługujących Skarbowi Państwa w stosunku do Konsorcjum COVEC;

- dochodzenie należności z wystawionych przez chińskie banki (Bank of China, Export-Import Bank of China) gwarancji bankowych zabezpieczających należyte wykonanie umów przez Konsorcjum COVEC.

Niewywiązanie się przez chińskie konsorcjum z kontraktów na budowę autostrady A2, skutkujące zerwaniem współpracy, doprowadziło do powstania wymiernych szkód majątkowych Skarbu Państwa na kwotę około 800 mln zł. W skład tej kwoty wchodzą w szczególności:

- roszczenia o zapłatę kar umownych,

- roszczenia o zapłatę odszkodowania przewyższającego wartość kar umownych z tytułu następujących szkód:

a) degradacji robót po wycofaniu się wykonawcy,

b) zapewnienia zabezpieczenia i ochrony placu budowy,

c) przeprowadzenia inwentaryzacji robót,

d) dodatkowych kosztów wewnętrznych poniesionych przez GDDKiA,

e) kosztów związanych z nieukończeniem autostrady w terminie, wynikających z braku funkcjonowania systemu poboru opłat,

f) kosztu różnicy, pomiędzy wynagrodzeniem Konsorcjum COVEC a wynagrodzeniem nowych wykonawców inwestycji,

g) roszczeń o zwrot płatności dokonanych na rzecz podwykonawców Konsorcjum COVEC przez GDDKiA z tytułu jej solidarnej odpowiedzialności jako inwestora.

Obecnie przed Sądem Okręgowym w Warszawie prowadzone jest postępowanie (sygn. akt XXV C 1339/11) przeciwko China Overseas Engineering Group Co. Ltd. Sp. z o.o. Oddział w Polsce oraz Decoma Sp. z o.o. w przedmiocie zapłaty kwoty 128 913 670,98 zł tytułem kar umownych przysługujących GDDKiA w związku z odstąpieniem od kontraktów na odc. „A" i „C" z przyczyn leżących po stronie wykonawcy. Postępowanie to zostało wszczęte na skutek pozwu wniesionego w dniu 30 września 2011 r. przez GDDKiA.

W dniu 4 października 2011 r. sąd wydał nakaz zapłaty w/w kwoty, jednak z uwagi na skuteczne wniesienie przez obu pozwanych sprzeciwów, sprawa zostanie rozpoznana na

rozprawie. Na posiedzeniu w dniu 8 lutego 2012 r. sąd wyznaczył 4 terminy rozpraw w tej sprawie w kwietniu br.

Niezależnie od sprawy dotyczącej kar umownych przygotowywane jest postępowanie sądowe dotyczące odszkodowania z pozostałych tytułów.

Jednocześnie w związku z odstąpieniem od umów na realizację autostrady A2 na odcinkach „A" i „C", Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przystąpiła do realizacji gwarancji bankowych zabezpieczających należyte wykonanie tych umów. Chińskie banki udzieliły gwarancji bankowych należytego wykonania umów przez Konsorcjum COVEC na kwotę 60 107 940,58 zł (Export-Import Bank of China), oraz na kwotę 55 914 363,32 zł (Bank of China). Pomimo dwukrotnego wezwania banków do zapłaty kwot wynikających z udzielonych gwarancji oraz upływu terminu płatności, płatność taka nie nastąpiła. Przeciwnie, banki opóźniały dokonanie wypłaty, tłumacząc to wystąpieniem okoliczności niemających związku z ich zobowiązaniami wobec Skarbu Państwa - GDDKiA, na przykład brakiem wolnych środków w PLN w swoim posiadaniu. W dniu 6 września 2011 r. GDDKiA otrzymała od chińskich banków informację, że oba banki wstrzymały realizację przedmiotowych gwarancji w rezultacie działań podjętych przez konsorcjum COVEC przed chińskim wymiarem sprawiedliwości.

W związku z powyższym, GDDKiA podjęła działania w celu uchylenia wydanych przez chińskie sądy zakazów wypłaty gwarancji. W dniu 28 września 2011 r. została zawarta umowa z kancelarią prawną, mającą za przedmiot dochodzenie powyższych należności, w szczególności na terytorium Chińskiej Republiki Ludowej. Odpowiednie czynności w tej sprawie przed sądami w Chińskiej Republice Ludowej zostały podjęte. Ponadto, w celu dodatkowego zabezpieczenia sytuacji prawnej Skarbu Państwa, GDDKiA pozwała chińskie banki o zapłatę kwot z tytułu powyższych gwarancji bankowych przed sądem powszechnym w Polsce.

Niezależnie od działań podejmowanych wobec Konsorcjum COVEC oraz chińskich banków na drodze prawnej, podejmowane są kroki na drodze dyplomatycznej podczas spotkań i rozmów bilateralnych pomiędzy obydwoma krajami.

Inspiracją do zadania tego pytania były sytuacje związane z ujawnieniem umowy menadżerskiej dla osoby kierującej budową Stadionu Narodowego. Mam nadzieję, i to chciałbym usłyszeć od Pana Ministra, że tego typu umów, które stanowią dodatkowe beneficja w resorcie, którym pan kieruje, dotyczące chociażby budowy dróg, że takich sytuacji nie ma. ***(Poseł Jerzy Szmit)***

Resort transportu nie zawiera umów menadżerskich na budowę dróg krajowych. Realizacja inwestycji opiera się o umowy zawarte z firmami wybranymi w ramach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie Prawa zamówień publicznych. Natomiast w urzędach obsługujących realizację zadań ustawowych będących we właściwości ministra ds. transportu oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zatrudniani są pracownicy w oparciu o umowę o pracę w rozumieniu Kodeksu pracy, wyłonieni w przeprowadzanych naborach bądź zorganizowanych konkursach.

Na 9. posiedzeniu Sejmu omawialiśmy raport „Polska 2011- Gospodarka, Społeczeństwo, Regiony", w którym jest napisane o gospodarce morskiej, o portach. Wymieniane są jedynie te cztery duże porty morskie – Szczecin, Świnoujście, Gdańsk i Gdynia. Port w Elblągu czy port w Kołobrzegu w ogóle nie funkcjonują w tym opracowaniu. I pytanie: czy to oznacza, że rząd nie widzi w ogóle tej części infrastruktury, która oczekuje wsparcia i może przynieść znaczący rozwój regionów? ***(Poseł Jerzy Szmit)***

W Raporcie Polska 2011 – Społeczeństwo, Gospodarka, Regiony informacje o portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ujęte zostały jako przykład i punkt odniesienia dla kondycji polskiej branży portowej w ujęciu globalnym. W ocenie MTBiGM odzwierciedla to ich rolę jako największych portów morskich w Polsce i szczególnie ważnych punktów węzłowych w sieci transportowo – logistycznej kraju, co nie oznacza, że Rząd nie dostrzega znaczenia pozostałych polskich portów morskich. Na stronie 88 Raportu Polska 2011 znajduje się ogólne odniesienie do polskich portów morskich, a autorzy dokumentu podkreślają między innymi, że wszystkie one odgrywają istotną rolę dla polskiej gospodarki, w tym rozwoju gospodarczego regionów, zwłaszcza północnych. Zamieszczona została też informacja o wzroście obrotów przeładunkowych w polskich portach morskich w ujęciu całościowym oraz kontynuacji działań zmierzających do realizacji licznych inwestycji, wynikających ze „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku" w ramach poszczególnych programów operacyjnych.

Rząd docenia znaczenie portów morskich dla rozwoju kraju oraz regionów, czego dowodem jest umieszczenie na liście beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 nie tylko zarządów portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ale również zarządów portów komunalnych takich, jak Elbląg, Kołobrzeg, Darłowo. Natomiast małe porty będące w zarządzie urzędów morskich również mogą rozwijać infrastrukturę portową i dostępu do portów w ramach regionalnych programów operacyjnych oraz w ramach PO RYBY 2007-2013.

Przykładowe informacje związane z rozwojem mniejszych portów morskich przedstawiają się następująco:

<u>Elbląg:</u>

W 2009 roku została podpisana umowa między Polską a Rosją o żegludze na Zalewie Wiślanym, co przyczyniło się do wznowienia żeglugi oraz wzrostu przeładunków i liczby pasażerów w Porcie w Elblągu w latach 2010- 2011. Port w Elblągu jest ujęty w „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku", która stała się podstawą do uruchomienia środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (działanie 7.2 „Rozwój transportu morskiego"). W ramach w/w programu prowadzona jest inwestycja „Modernizacja i rozbudowa infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu (w obrębie Starego Miasta)", o wartości ok. 35 mln zł, nad którą prace zakończą się w grudniu 2012 roku.

<u>Kołobrzeg:</u>

W Kołobrzegu w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko" realizowane było zadanie: odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu. Nakłady poniesione w ubiegłym roku wyniosły ok. 14 mln zł. W ramach POIiŚ, aktualnie realizowany jest projekt pn. „Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu" o wartości ponad 67 mln zł.

Prowadzono także szereg inwestycji przy wsparciu finansowym w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013" (PO RYBY), środek 3.3. „Inwestycje w portach rybackich, miejscach wyładunku i przystaniach." W samym 2011 r. było to pięć inwestycji o globalnej wartości kosztorysowej ok. 15 mln zł.

Darłowo:

W przypadku Portu Darłowo należy podkreślić, że ze środków budżetu państwa Urząd Morski w Słupsku w 2011 r. realizował inwestycję pn.: „Przebudowa Nabrzeża Postojowego w porcie Darłowo " o wartości kosztorysowej ponad 1 mln zł. W 2011 r. realizowano także zadanie pn.: „Odbudowa elementów konstrukcji Nabrzeża Postojowego w porcie Darłowo " o wartości kosztorysowej 451 tys. zł.

W ramach PO RYBY szeregu inwestycji dokonują Urząd Miasta Darłowo i Zarząd Portu Darłowo. W maju br. z tego programu rozpocznie się inwestycja pn. „Przedłużenie nabrzeża słupskiego w Porcie Darłowo o wartości kosztorysowej ok. 13 mln zł, a w czerwcu inwestycja pn. „Budowa nowego basenu rybackiego w Porcie Darłowo" o wartości ok. 22 mln zł.

We wprowadzeniu, które pan prezentował, stwierdził pan, iż tutaj w perspektywie ostatnich stu dni dokonał pan, czy dokonuje pan audytu inwestycji drogowych i krajowych pod kątem ich realizacji, wykonalności i ewentualnych zmian. Bardzo jesteśmy zainteresowani tym, żeby uzyskać w tej sprawie jakiś zwarty materiał, czy to było jakieś zlecenie realizowane tutaj na zamówienie pana ministra. Bo myślę, ze to jest punkt wyjścia do dyskusji na temat również priorytetów nie tylko w 2012 r. Jeśli Pan Minister by ewentualnie tutaj tę wypowiedź uzupełnił, ewentualnie udzielił Komisji jakiejś pisemnej odpowiedzi, czy ewentualnie taki materiał przesłał. ***(Poseł Jerzy Polaczek)***

W ramach nadzoru resort transportu prowadzi bieżącą analizę zadań wykonywanych przez GDDKiA w szczególności w kontekście kontroli projektów na sieci dróg krajowych realizowanych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015. W ramach audytu GDDKiA została zobowiązana do przedstawiania resortowi transportu raportów stanu realizacji budowy dróg krajowych. Przedmiotowe zestawienia przekazywane są w cyklach cotygodniowych oraz comiesięcznych, ze szczególnym uwzględnieniem zaawansowania rzeczowego i finansowego poszczególnych zadań inwestycyjnych, występujących problemów oraz roszczeń wykonawców mających wpływ na terminową realizację.

Było takie stwierdzenie ze strony Pana Ministra, iż obejmie się specjalnym, dodatkowym nadzorem inwestycje kolejowe, zwłaszcza realizowane przez PLK. Rozumiem, że powstało jakieś dodatkowe gremium monitorujące, bo do tego chyba również Pan Minister Andrzej Massel się odwoływał. Czy to jest jakiś dokument zwarty, który stanowi podstawę ewentualnie do dyskusji, czy prezentacji, czy informacji na Komisji Infrastruktury? ***(Poseł Jerzy Polaczek)***

W związku z potrzebą zapewnienia terminowego i sprawnego realizowania kolejowych zadań inwestycyjnych finansowanych ze środków budżetu państwa i środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, w dniu 12 marca br. został powołany *Zespół do spraw nadzoru nad kolejowymi inwestycjami infrastrukturalnymi realizowanymi w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013*.

Ze względu na specyfikę, problemy i ryzyka w przygotowaniu oraz realizacji dużych kolejowych projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków unijnych POIiŚ 2007-2013 istnieje potrzeba podjęcia koordynacji działań organizacyjnych i realizacyjnych w procesie inwestycyjnym. Zespół zapewni nadzór i monitoring oraz będzie reagował na problemy wynikające z procesu realizacyjnego kolejowych projektów inwestycyjnych.

Czy podległy Panu Urząd Lotnictwa Cywilnego wykonał jakąś pracę po tym, jak nie dawno samolot rejsowy Polskich Linii Lotniczych LOT został wysłany do Londynu i władze nadzoru lotniczego w Wielkiej Brytanii po prostu zamknęły ten samolot, bo skład załogi nie odpowiadał przepisom międzynarodowym? ***(Poseł Jerzy Polaczek)***

W dniu 8 marca br. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego otrzymał pismo od Dyrektora Biura Jakości PLL LOT S.A. z wyjaśnieniem, iż bezpośrednią przyczyną niewłaściwego skomponowania załogi lotniczej podczas rejsu nr LOT 281 EPWA-EGLL był błąd ludzki. Prezes Urzędu wezwał Dyrektora Biura Jakości PLL LOT S.A. w celu osobistego złożenia wyjaśnień, omówienia zaistniałej sytuacji oraz przedstawienia podejmowanych działań zapobiegawczych. W dniu 26 marca br. odbyło się w ULC spotkanie robocze z udziałem Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego na którym omówiono tą problematykę. Dyrektor Biura Jakości PLL LOT S.A. poinformował o trwających pracach nad procedurą kontrolną mającą zabezpieczyć przed możliwością wystąpienia takich błędów w przyszłości. W dniu 27 marca br. do ULC wpłynął Biuletyn Operacyjny nr 08/2012 (dokument ULC 14381/2012) wdrażający procedurę kontrolną. W maju 2012 r. planowany jest w PLL LOT S.A. audyt operacyjny (przewidziany w rocznym planie bieżącego nadzoru operacyjnego) w ramach którego zostanie sprawdzone funkcjonowania systemu planowania załóg lotniczych oraz zapisy historyczne.

Zdziwiłem się, ze tutaj ani Pan Minister, ani jak rozumiem, Pan Minister Tadeusz Jarmuziewicz, który przejął obowiązki drogowe, słowem nie zająknęli się o kwestii leżącego od roku projektu rozporządzenia RM w sprawie zwolnień z opłat za przejazdy autostradami płatnymi w aglomeracjach. To jest projekt, który leży w ministerstwie od 2011 r., on dotyczy można powiedzieć, milionów ludzi w najważniejszych miastach Polski. W tej sprawie są tez spore napięcia. Ze swojej perspektywy również województwa śląskiego mógłbym tutaj wiele na ten temat dodać. Natomiast pytanie jest bardziej podstawowe: kiedy minister transportu rekomenduje i kiedy Rada Ministrów przyjmie to rozporządzenie? ***(Poseł Jerzy Polaczek)***

Zgodnie z generalną zasadą określoną w art. 37a ust. 1 *ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz.U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.), za przejazd autostradą pobierane są opłaty. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych* stanowi realizację delegacji zawartej w art. 1 ust. 2 ww. ustawy, zgodnie z którą Rada Ministrów określi autostrady lub ich odcinki, które będą budowane i eksploatowane albo wyłącznie eksploatowane jako płatne. Przepisy prawa powszechnie obowiązujące nie przewidują możliwości braku poboru opłat na autostradach płatnych wskazanych w w/w rozporządzeniu, w przypadku gdy autostrada płatna została oddana do użytkowania i przystosowana do poboru opłat.

Odnosząc się do propozycji nie pobierania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad od kierowców samochodów osobowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony i motocykli opłat za przejazd wskazanymi odcinkami autostrad płatnych należy stwierdzić, iż problem ten był wielokrotnie analizowany w resorcie transportu. W sprawie tej były podejmowane od połowy 2010 r. przez ówczesne Ministerstwo Infrastruktury działania zmierzające do uregulowania kwestii odpłatności poszczególnych odcinków autostrad. Ministerstwo dążąc do ostatecznego rozstrzygnięcia powyższej kwestii przygotowało projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych. Projektowane rozporządzenie miało objąć swoim zakresem ok. 160 km autostrad. Projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie autostrad płatnych został przekazany do konsultacji społecznych w dniu 30 grudnia 2010 r., w trakcie których spotkał się z ogromnym odzewem partnerów społecznych, w szczególności władz samorządowych. Postulaty zgłoszone w konsultacjach sprowadzały się do konieczności poprawy dostępności autostrad dla poszczególnych grup użytkowników, a także postulaty równego i sprawiedliwego traktowania zarówno mieszkańców wszystkich aglomeracji przy których zlokalizowano autostrady, jak i wszystkich użytkowników autostrad bez względu na miejsce ich zamieszkania.

Biorąc pod uwagę powyższe postulaty w resorcie transportu został przygotowany projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie stawek opłat za przejazd autostradą. Projekt rozporządzenia przewiduje zmniejszenie stawek opłat za przejazd autostradą dla pojazdów osobowych (z 0,20 zł do 0,10 zł/km) i motocykli (z 0,10 do 0,05 zł/km). Obniżona stawka dla samochodów osobowych pozwoli na sprawiedliwe i równe traktowanie wszystkich użytkowników autostrad w Polsce, korzystających z odcinków autostrad zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (i ewentualnie w przyszłości drogowe spółki specjalnego przeznaczenia), nie naruszając w znacznym stopniu interesów Krajowego Funduszu Drogowego. Przyjęta stawka 10 gr. za jeden kilometr dla samochodów osobowych jest stawką nie powodującą nadmiernych obciążeń dla użytkowników dróg i pozwoli praktycznie każdemu korzystać z dróg o najwyższej klasie technicznej jakimi są autostrady. Zatem efektem działań proponowanych w projektowanym rozporządzeniu będzie zwiększenie dostępności autostrad dla ogółu społeczeństwa. Projekt przedmiotowego rozporządzenia był przedmiotem uzgodnień międzyresortowych jesienią 2011 r. Aktualnie uzgodnienia dobiegły końca i przewiduje się wejście w życie projektu rozporządzenia w najbliższym czasie.

Gdyby Pan Minister albo któryś z zastępców, przedstawił Komisji jak wygląda uzgodnienie z Ministrem Finansów i przyjęty plan finansowy zarówno Krajowego Funduszu Drogowego, jak i Funduszu Kolejowego na 2012 r. ***(Poseł Jerzy Polaczek)***

Fundusz Kolejowy na 2012 rok wynosi 987 249,15 tys. zł i składa się z następujących części:

- Część A:

272 000,00 tys. zł na inwestycje infrastrukturalne, w tym:

- **267 000,00 tys. zł** na zadania inwestycyjne dla PKP PLK S.A.
- **5 000,00 tys. zł** na zadania inwestycyjne dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

- Część B:

70 000,00 tys. zł na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

- Część C:

130 649,15 tys. zł na zadania z zakresu zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych

- Część D:

150 000,00 tys. zł na zadania własne województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych

- Część E:

350 000,00 tys. zł - sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu akcji PKP PLK S.A.

14 600,00 tys. zł - wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową

W uzgodnionym w dniu 2 kwietnia br. Planie finansowym Krajowego Funduszu Drogowego na 2012 r. przepływy finansowe kształtują się następująco:

▪ **Wpływy:**	**29 029,1 mln zł**
Wpływy z opłaty paliwowej	3 550,0 mln zł
Refundacje z Funduszy UE	15 175,8 mln zł
Kredyty	789,9 mln zł
Obligacje	4 116,0 mln zł
Wpływy w ramach tzw. „systemu koncesyjnego”	1 283,7 mln zł
Inne	90,7 mln zł
▪ **Wydatki:**	**28 821,6 mln zł.**
Wydatki na zadania drogowe	23 570,1 mln zł*
Obsługa finansowania dłużnego	2 729,8 mln zł
Wynagrodzenie prowizyjne dla BGK	13,7 mln zł
Wydatki w ramach tzw. „systemu koncesyjnego”	2 472,2 mln zł
Inne	35,9 mln zł

*****wydatki na zadania inwestycyjne – 23 093,6 mln zł

- wydatki na remonty, odbudowy lub przebudowy zniszczonych lub uszkodzonych dróg na skutek powodzi – 476,5 mln zł.

Polityka morska. Chciałbym zapytać czy jest jakaś możliwość, żeby Gdynia nie była „wąskim gardłem", żeby można było wchodzić większymi jednostkami do portu w Gdyni. ***(Poseł Stanisław Lamczyk)***

Rok 2011 był drugim rokiem korzystnej koniunktury oraz ożywienia obrotów portowych w Porcie Gdynia mimo ogólnoświatowego spowolnienia gospodarczego. W gdyńskich terminalach: Bałtyckim Terminalu Kontenerowym Sp. z o.o. (BCT), Gdynia Container Terminal S.A. (GCT) oraz Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o. (BTDG) przeładowano łącznie 616.441 TEU, wobec 485.255 TEU w 2010 r. (wzrost rok do roku o 27%). „Strategia Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015" zawiera główne kierunki rozwoju oraz inwestycje strategiczne warunkujące realizację strategii rozwoju Portu Gdynia. W chwili obecnej największym wyzwaniem jest rozwój portu w kierunku umożliwiającym zwiększenie obrotów kontenerowych. W latach 2003-2011 na realizację zadań inwestycyjnych wdrażających zapisy Strategii poniesiono ogółem nakłady w kwocie 819 mln zł. W planie inwestycyjnym do 2015 r. przewidziano realizację strategicznych inwestycji o wartości ok. 630 mln zł.

W 2011 r. Zarząd Portu Morskiego Gdynia SA zakończył realizację projektu „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia" dofinansowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, którego celem była poprawa warunków nawigacyjnych w porcie oraz zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia, co pozwala na przyjmowanie statków o zanurzeniu do 13 m. Możliwość realizacji kolejnych inwestycji służących rozwojowi portu w Gdyni wymaga umieszczenia ich w ramach dokumentów strategicznych rozwoju państwa. W aktualnie opracowywanej strategii rozwoju portu w perspektywie do roku 2025 planowane jest wpisanie kilku tego typu działań. Wśród nich wymienić należy m.in. pogłębienie kanału do 15,5 m, co pozwoli na przyjmowanie statków o jeszcze większym zanurzeniu. Obok pogłębienia portu równie istotna będzie rozbudowa obrotnicy umożliwiającej przyjmowanie statków o większej długości - w tej chwili obrotnica ma 400 m, co pozwala na przyjmowanie statków o długości do 280 m (ok. 5 tys. TEU pojemności). Docelowo obrotnica ma mieć długość do 490 m, co pozwoliłoby przyjmować statki o długości do 370 m (o pojemności do 10-12 tys. TEU). Planowane inwestycje będą mogły być współfinansowane ze środków unijnych w ramach Nowej Perspektywy Finansowej na lata 2014-2020.

Czy GDDKiA podtrzymuje stanowisko, ze za zjazdy z autostrad czy za budowę zjazdów z autostrad, są odpowiedzialne samorządy. To jest bardzo ważny problem, który musi zostać rozstrzygnięty, żeby można było mówić o pełnych funkcjach autostrady. Druga kwestia to jest ta, która wiąże się z budową autostrad, mianowicie słyszę, że zamawiający czyli inwestor autostrad, nie płaci terminowo podwykonawcom. Stad tez rodzą się u podwykonawców ogromne problemy, zatory płatnicze, pierwsze upadłości i bardzo niekorzystne zjawisko, które może po prostu spowodować klapę totalną, jeśli chodzi o dalsze procesy inwestycyjne przy autostradach. Oba problemy powinny być jakoś oszacowane i monitorowane. ***(Poseł Bogdan Rzońca)***

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad podobnie jak pozostali zarządcy dróg publicznych ma obowiązek przestrzegania wytycznych projektowania dróg, zawierających podstawowe dla bezpieczeństwa ruchu normy techniczne. W myśl § 77 *rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków*

technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.) zjazd z drogi powinien być zaprojektowany i wybudowany w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, a w szczególności powinien być dostosowany do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze, wymiarów gabarytowych pojazdów, dla których jest przeznaczony, oraz do wymagań ruchu pieszych. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt. 3 w/w rozporządzenia w celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego określa się warunki połączeń dróg, dopuszczalne odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami oraz warunki stosowania zjazdów. Jeśli chodzi o autostrady czyli drogi klasy A to powinny one mieć powiązania z drogami klasy G i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami nie powinny być mniejsze niż 15 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast - nie mniejsze niż 5 km. Dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy nie mniejsze niż 5 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast - nie mniejsze niż 3 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają. Zaś stosowanie na drodze klasy A zjazdów jest zabronione. Natomiast GDDKiA w ramach realizacji inwestycji drogowej polegającej na budowie autostrady, buduje wielopoziomowe skrzyżowania dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy).

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz GDDKIA odpowiedzialne są za rozwój i utrzymanie sieci dróg krajowych. Realizacja postulatów samorządów w postaci budowy łączników (bądź zjazdów) danej autostrady lub drogi ekspresowej z siecią dróg lokalnych nie wchodzą w zakres kompetencji zarządcy dróg krajowych.

Zgodnie bowiem z art. 19 ust. 2 i 5 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) zarządcami dróg są:

- dla dróg krajowych - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,

- dróg wojewódzkich – zarząd województwa,

- dróg powiatowych – zarząd powiatu a dla dróg gminnych - wójt (burmistrz, prezydent miasta),

- prezydent miasta na prawach powiatu – w przypadku wszystkich dróg publicznych w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

W myśl art. 20 ww. ustawy do zarządcy drogi należy m. in. opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą.

Mając powyższe na uwadze Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie ma formalnych możliwości ingerowania w sprawy pozostające w kompetencji organów samorządowych oraz, dysponując środkami jedynie na drogi krajowe zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, nie ma możliwości finansowania zadań na drogach samorządowych.

Odnosząc się do kwestii płatności wykonawcom i podwykonawcom za realizację projektów na sieci dróg krajowych należy wskazać, że resort transportu realizuje inwestycje w oparciu o system generalnego wykonawstwa, polegający na tym, iż wykonawca organizuje, koordynuje i zapewnia kapitał obrotowy do regulowania bieżących płatności podczas realizacji inwestycji. W związku z powyższym ewentualne problemy finansowe generalnego wykonawcy oznaczają również problemy dla realizacji inwestycji i mogą oznaczać niepowodzenie całego procesu. Chcąc przeciwdziałać tym zjawiskom, zarządzając jednocześnie ryzykiem Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podjęła decyzje o dokonywaniu płatności w czasie krótszym niż wskazania w warunkach umowy. W celu ułatwienia Wykonawcom realizacji podpisanych kontraktów, z inicjatywy resortu transportu podpisany został aneks do Porozumienia zawartego pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a Bankiem Gospodarstwa Krajowego, umożliwiający niezwłoczne regulowanie zobowiązań GDDKiA wobec wykonawców robót drogowych, a nie jak to się odbywało do tej pory, w ostatnim dniu terminu płatności.

Co minister transportu na taką oto sytuację, że z Grupy PKP została wydzielona spółka Przewozy Regionalne, marszałkowie są właścicielami tej spółki, tworzą po cichu własne spółki i w kilku województwach już powstały takie własne spółki. Czy tu by się dało jakoś porozumieć na linii ministerstwo - właściciele spółki „Przewozy Regionalne". Dlaczego marszałkowie województw tworzą własne spółki kolejowe? ***(Poseł Bogdan Rzońca)***

Spółka Przewozy Regionalne Sp. z o.o. od dnia 22 grudnia 2008 r. znajduje się w wyłącznej gestii samorządów województw, które jako udziałowcy Spółki, mają decydujący wpływ na jej funkcjonowanie. W porozumieniu z Marszałkami Województw, Rząd przekazał udziały Spółki świadczącej przewozy regionalne samorządom województw przyjmując, że jest to najlepsze rozwiązanie w zakresie zapewnienia społeczeństwu usług o charakterze publicznym ponieważ samorządy województw są podmiotami, na których spoczywa obowiązek organizowania i finansowania przewozów regionalnych.

W okresie prowadzenia działalności przez usamorządowioną spółkę Przewozy Regionalne Sp. z o.o., tj. w latach 2009 – 2011 można wskazać pewne niedoskonałości systemu funkcjonowania przewozów regionalnych. Spółka zaczęła borykać się z problemami finansowymi a poziom dofinansowania ze strony samorządów województw w ostatnim okresie osiągnął górną granicę ich możliwości finansowych.

Powyższy stan wymusił konieczność poszukiwania rozwiązań problemów Spółki, która realizuje na terenie całego kraju przewozy o charakterze publicznym. W toku dyskusji pomiędzy samorządami, na początku bieżącego roku, Konwent Marszałków Województw RP powołał zespół, którego zadaniem jest przedstawienie koncepcji przyszłego funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Decyzja odnośnie ostatecznego kształtu funkcjonowania Spółki może okazać się trudna ponieważ samorządy województw prezentują różne poglądy odnośnie sposobu funkcjonowania kolejowych przewozów regionalnych.

Obecny model rynku kolejowych przewozów osób w Polsce kształtują przewoźnicy wykonujący dwa rodzaje usług – na własne ryzyko (komercyjne) oraz na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych poprzedzone jest wyborem przewoźnika przez organizatora przewozów. Wybór przewoźnika może następować w sposób konkurencyjny, np. w oparciu o przepisy ustawy – Prawo

zamówień publicznych, bądź też bezpośrednio. Jednocześnie, samorządy różnych szczebli mogą, według własnego uznania, powierzyć wykonanie usługi publicznej podmiotowi powołanemu przez siebie, np. spółce prawa handlowego. Niemniej jednak, pożądanym modelem funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich (niekomercyjnych) jest powierzenie świadczenia usług przewozowych przewoźnikowi wybranemu w trybie konkurencyjnym ponieważ ryzyko wyboru nieefektywnego przewoźnika jest wówczas mniejsze.

Wobec faktu, że samorządy województw są właścicielami spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz organizatorami i finansującymi przewozy regionalne, Rząd może pełnić jedynie funkcję wspomagającą poprzez wprowadzanie odpowiednich regulacji prawnych.