

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel regulacji

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

Przyjęte w niniejszym projekcie ustawy rozwiązania prawne obejmują w szczególności uregulowanie terminów dla procedur wynikających z obowiązujących przepisów w procesie inwestycyjnym oraz stworzenie odpowiednich, szczególnych regulacji prawnych, dzięki którym możliwe będzie uproszczone przygotowanie i szybsza realizacja zadań inwestycyjnych. Oczekiwanym efektem będzie w szczególności również priorytetyzacja wybranych inwestycji wśród realizowanych zadań zarówno u inwestora, jak i w procedurach administracyjnych.

Projekt ustawy, wprowadzając zmiany we wskazanych obszarach, ma również na celu wsparcie jednostek odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację kluczowych inwestycji infrastrukturalnych, zarówno organów odpowiedzialnych za uzgodnienia i decyzje, jak i inwestorów tych inwestycji.

Obowiązujące aktualnie przepisy prawa krajowego nie odpowiadają w pełni na potrzeby związane z przyspieszoną realizacją wybranych priorytetowych zadań dla kraju. Zgodnie z obecnym systemem prawnym, w zależności od poziomu skomplikowania danego przedsięwzięcia, proces inwestycyjny dużych inwestycji trwa – uśredniając – kilka lat. Nie jest rzadkością, że proces ten dodatkowo znacząco się wydłuża na etapie oceny oddziaływania na środowisko, rozpatrywania odwołań i skarg, przygotowania placu budowy, uzgodnień w zakresie ochrony zabytków, czy pozyskania nieruchomości. Z dotychczasowych doświadczeń z realizacji projektów infrastrukturalnych wynika, że proces przygotowania stosownej dokumentacji, uzyskania uzgodnień i decyzji, czy procedur obowiązujących na etapie realizacji, w szczególnych sytuacjach może zostać usprawniony.

Jednocześnie opracowanie projektu ustawy determinowane jest sytuacją geopolityczną i tym samym koniecznością przyspieszenia procesu inwestycyjnego dla wybranych zadań w zakresie potrzeb bezpieczeństwa i obronności państwa, bezpieczeństwa energetycznego, jak również potrzebą pobudzenia rozwoju gospodarczego Polski oraz zabezpieczenia państwa na wypadek klęsk żywiołowych.

Mając na uwadze działania wojenne prowadzone za naszą wschodnią granicą, niezbędna jest modernizacja istniejącej oraz budowa nowej, strategicznej infrastruktury, służącej nie tylko ludności cywilnej, ale również spełniającej warunki do wykorzystania przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej,

Powódź, która nawiedziła Polskę w 2024 r. oraz jej skutki odczuwalne do dzisiaj wskazują na niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturę przeciwpowodziową w Polsce. Wychodząc naprzeciw temu, w projekcie zidentyfikowano kluczowe inwestycje, mające na celu poprawę bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz zapobiegnięcie kolejnym klęskom żywiołowym.

Reasumując, zidentyfikowana grupa projektów kluczowych dla państwa wymaga możliwie najszybszego ich wdrożenia co wymaga zastosowania odrębnej ścieżki ich przygotowania i realizacji, a zatem niezbędne jest wprowadzenie w tym zakresie pilnych zmian usprawniających.

II. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne

W projekcie ustawy zdefiniowano, poprzez bezpośrednie wskazanie, kluczowe inwestycje infrastrukturalne realizowane z uwagi na potrzeby obronności państwa, ze względu na istotny interes bezpieczeństwa energetycznego państwa, determinujące w znaczący sposób rozwój kraju, oraz zapewniające bezpieczeństwo przed skutkami katastrof naturalnych. Katalog priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych ograniczony do kilku zadań z różnych gałęzi sektora transportu umożliwia

priorytetyzację istotnych dla kraju przedsięwzięć w procesie ich przygotowania, jak i w urzędowych procedurach administracyjnych.

1. Kluczowa inwestycja infrastrukturalna w obszarze dróg

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

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

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

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

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

W przypadku pierwszego odcinka wykonawca opracowuje koncepcję programową (zakończenie prac pod koniec 2025 r.) wraz z dokumentacją umożliwiającą złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dla odcinka drugiego i trzeciego finalizowane jest opracowanie studium komunikacyjnego, które ma na celu ustalenie zakresu rzeczowego i finansowego inwestycji. Z uwagi na fakt, iż dla tych odcinków wymagane jest jeszcze wykonanie dokumentacji przygotowawczej o większej szczegółowości poszczególne etapy procesu inwestycyjnego mają przesunięcie w czasie.

2. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne z zakresu gospodarki morskiej

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

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

Budowa portu zewnętrznego w porcie morskim w Świnoujściu wraz z budową i rozbudową infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Świnoujściu

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

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

Budowa i osiągnięcie pełnej funkcjonalności terminali w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu stanowi strategiczne działanie inwestycyjne w porcie morskim w Świnoujściu, które wzmocni i ustabilizuje rynkową pozycję zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Inwestycja finansowana jest ze środków Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (wartość nakładów ok. 1 mld zł) oraz inwestora prywatnego (wartość nakładów ok. 3 mld zł).

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

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

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

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

Poprawa dostępu kolejowego oraz drogowego do głębokowodnych terminali przeładunkowych zlokalizowanych w porcie morskim w Gdańsku

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

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

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

Modernizacja linii kolejowych:

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

Inwestycje z zakresu transportu kolejowego określone w art. 2 pkt 3 projektu ustawy dotyczą inwestycji realizowanych na liniach kolejowych należących do Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Poprawa stanu technicznego tych linii kolejowych w celu osiągnięcia odpowiednich parametrów jest wymagana rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającym rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024).

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

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

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

Budowa elementów Kolejowego Systemu Ruchomej Łączności Radiowej (RMR), służących realizacji zadań zarządcy infrastruktury określonych w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697, z późn. zm.) realizowanych na obszarze kolejowym w rozumieniu art. 4 pkt 8 tej ustawy.

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

4. Kluczowe inwestycje przeciwpowodziowe

Zgodnie z art. 163 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, z późn. zm.) ochrona przed powodzią jest zadaniem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dalej „PGW Wody Polskie”) oraz organów administracji rządowej i samorządowej.

W następstwie wystąpienia powodzi we wrześniu i październiku 2024 r. konieczne jest zintensyfikowanie prac nad ochroną przeciwpowodziową, również w zakresie działań polegających na

ułatwieniu wieloletniego procesu inwestycyjnego mającego na celu realizację dużych projektów hydrotechnicznych – kluczowych dla sprawnego zarządzania ochroną przeciwpowodziową.

Wskazane w projekcie ustawy zadania inwestycyjne znajdują się już w planach PGW Wody Polskie, a celem proponowanych zmian jest jedynie przyspieszenie procesu pozyskiwania niektórych decyzji administracyjnych, co może przełożyć się na szybszą realizację zadań i tym samym zwiększyć ochronę przed powodzią.

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

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

Zbiornik wodny Kamieniec Ząbkowicki na rzece Nysie Kłodzkiej

Planowany zbiornik ma być piątym w kolejności zbiornikiem w kaskadzie zbiorników na rzece Nysie Kłodzkiej. Zbiornik we współpracy z obecnie funkcjonującymi zbiornikami będzie współtworzył system ochrony przed powodzią doliny rzeki Nysy Kłodzkiej, która została szczególnie dotknięta skutkami katastrofalnej powodzi z 2024 r. Pojemność zbiornika na skutek realizacji zadania wyniesie do 104 mln m³.

Program redukcji ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej

Zadanie obejmuje realizację działań strukturalnych i niestrukturalnych redukujących zagrożenie powodziowe w zlewni Nysy Kłodzkiej. Projekt ma na celu realizację rozwiązań zwiększających ochronę przeciwpowodziową dla terenów położonych w zlewni Nysy Kłodzkiej, które najbardziej ucierpiały w trakcie katastrofalnej powodzi w 2024 r.

Zadanie jest na etapie prac koncepcyjnych, polegających na wytypowaniu przez ekspertów wariantów rozwiązań inwestycyjnych, mających na celu zminimalizowanie ryzyka powodziowego w zlewni Nysy Kłodzkiej. Aktualnie trwają konsultacje wypracowanych wariantów z mieszkańcami i stroną społeczną.

Ochrona przeciwpowodziowa doliny rzeki Wisły na odcinkach: Oświęcim - Kraków oraz Kraków – Zawichost

Inwestycja ma na celu zmniejszenie zagrożenia powodziowego w regionach wodnych Małej i Górnej Wisły, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony przed powodzią miasta Krakowa i doliny Wisły powyżej i poniżej miasta. Realizacja zadania na odcinku poniżej Krakowa jest kluczowa dla zabezpieczenia Sandomierza i jego okolic.

5. Kluczowe inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu lotniczego

Rozbudowa lub przebudowa lotniska Kraków-Balice

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

nie rozpoczęła. Pogarszający się stan istniejącej drogi startowej może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych. Dodatkowo, może również negatywnie wpłynąć na możliwości sił zbrojnych wykorzystujących to lotnisko, co należy rozpatrywać w szerokim kontekście negatywnego wpływu na bezpieczeństwo Państwa (lotnisko Kraków-Balice jest lotniskiem współużytkowanym).

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

Przeprowadzone analizy studialne wykazały, że optymalnym układem nowej drogi startowej jest posadowienie jej po północnej stronie obecnie wykorzystywanej drogi startowej i obrócenie jej o 4,7 stopnia w taki sposób, aby poprawić sytuację przeszkodową dla obu kierunków operacyjnych. Przez nieznaczne odchylenie przebiegu nowej drogi startowej zachowa ona kierunek 25-07.

Nowa droga startowa będzie miała długość 2800 m, a jej szerokość części jezdnej wyniesie 45 m oraz obustronnych poboczy po 7,5 m z każdej strony. Droga startowa zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa operacji. W ramach inwestycji planuje się budowę dróg szybkiego zjazdu oraz dowiązanie do istniejącej sieci dróg kołowania – całość nowopowstałej infrastruktury zostanie dostosowana do obsługi samolotów kodu E. Nowa droga startowa zostanie wyposażona w system do obserwacji meteorologicznych AWOS (Automated Weather Observing System), niezbędne urządzenia nawigacyjne oraz oświetlenie, a także w urządzenia ILS kat. III zarówno na kierunku głównym, jak i pomocniczym.

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

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

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

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

W Planie Inwestycyjnym Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o. na lata 2024-2045 wartość zadania została oszacowana na kwotę 659 573 755 zł. Inwestycja będzie realizowana ze środków własnych oraz finansowania dłużnego.

Rozbudowa lub przebudowa lotniska Lotnisko Chopina w Warszawie

Lotnisko Chopina w Warszawie pełni obecnie funkcję lotniska centralnego, obsługującego ruch długodystansowy oraz przesiadkowy. Aby w sposób niezakłócony mogło pełnić tę funkcję do czasu

operacyjnego uruchomienia Centralnego Portu Komunikacyjnego w roku 2032, podjęto decyzję o jego rozbudowie, umożliwiającej obsługę ponad 30 mln pasażerów rocznie. W ramach planowanych do realizacji w latach 2026-2029 inwestycji zostanie zwiększona liczba stanowisk postojowych dla samolotów oraz zmodernizowany (powiększony o ok. 15%) terminal pasażerski. Inwestycje planowane do realizacji w ramach zwiększenia przepustowości Lotniska Chopina to między innymi:

- budowa obiektu AON Welcome,
- budowa obiektu LSRG,
- przebudowa płyty PPS-3 z przebudową drogi kołowania DK-U3,
- przebudowa drogi kołowania DK-L,
- rozbudowa płyty PPS-12,
- rozbudowa płyty PPS Cargo,
- budowa płyty PPS-13B,
- poszerzenie pirsu południowego,
- rozbudowa procesora/terminala,
- prace w landside, przebudowa – część południowa Lotniska,
- prace w landside, przebudowa – część północna Lotniska.

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

Rozbudowa lub przebudowa lotniska Rzeszów-Jasionka

Zarządzający lotniskiem Rzeszów-Jasionka jest obecnie na etapie przetargu nieograniczonego na wykonawcę robót budowlanych strategicznej inwestycji o przeznaczeniu cywilno-wojskowym, czyli budowę drugiego etapu równoległej drogi kołowania oraz pierwszego etapu przebudowy drogi startowej.

W zakresie syntetycznie wskazanych powyżej inwestycji, należy wskazać co następuje:

1. zadanie pn. „II etap budowy równoległej drogi kołowania oraz I etap przebudowy drogi startowej na odcinku o długości ok. 700 m wraz z infrastrukturą techniczną na lotnisku Rzeszów-Jasionka”:

- inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” 2021-2027 (CEF Military Mobility),
- zarządzający lotniskiem Rzeszów-Jasionka jest obecnie na etapie obowiązkowej kontroli Urzędu Zamówień Publicznych zakończonego postępowania przetargowego na wykonawcę robót budowlanych strategicznej inwestycji o przeznaczeniu cywilno-wojskowym, czyli budowie drugiego etapu równoległej drogi kołowania oraz pierwszego etapu przebudowy drogi startowej,
- roboty budowlane zaplanowane są na lata 2025-2026,
- wśród najważniejszych zadań jest budowa II etapu równoległej drogi kołowania, dwóch prostokątnych łączników drogi kołowania z drogą startową oraz nawierzchni do zawracania samolotów przy progu od wschodniej części lotniska, a także przebudowa istniejącej drogi startowej na odcinku 700 m od tej samej strony, z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. Prace będą realizowane etapami, w taki sposób, by nie zakłócać działalności lotniska,
- szacowana wartość realizacji zadania: 111,5 mln PLN,
- inwestycja współfinansowana ze środków UE zgodnie z zawartą umową w wysokości: 22.947.750,00 EURO i dotacją na poziomie 50% tj. 11.473.875,00 EURO kosztów kwalifikowanych,
- pozostałe środki na realizację zadania stanowią wkład własny lotniska Rzeszów-Jasionka;

2. zadanie pn. „II etap przebudowy drogi startowej na odcinku o długości ok. 1800 m wraz z infrastrukturą techniczną na lotnisku Rzeszów-Jasionka”:

- inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” 2021-2027 (CEF Military Mobility),
- zarządzający lotniskiem Rzeszów-Jasionka z uwagi na podjętą w lipcu 2024 r. decyzję o braku możliwości zamknięcia drogi startowej jest obecnie na etapie opracowania rozwiązania zamiennego, które pozwoli zrealizować strategiczną inwestycję o przeznaczeniu cywilno-wojskowym, czyli przebudowę drugiego etapu drogi startowej na odcinku 1800m,
- prace projektowe zaplanowane są na lata 2025-2026,
- roboty budowlane zaplanowane są na lata 2026-2027,
- wśród najważniejszych zadań jest częściowa rozbiórka konstrukcji istniejącej drogi startowej, przebudowa pasa startowego na odcinku 1800 m, dogęszczenie opraw oświetlenia nawigacyjnego, z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. Prace będą realizowane etapami w porze nocnej, co pozwoli utrzymać prowadzenie operacji lotniczych w porze dziennej,
- szacowana wartość realizacji zadania: 139,5 mln zł,
- inwestycja współfinansowana ze środków UE zgodnie z zawartą umową w wysokości: 10.346.600,00 EURO i dotacją na poziomie 50% tj. 5.173.300,00 EURO kosztów kwalifikowanych,
- pozostałe środki na realizację zadania stanowią wkład własny lotniska Rzeszów-Jasionka;

3. zadanie pn. „Budowa nowego wjazdu na teren zastrzeżony Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o. wraz z infrastrukturą towarzyszącą”:

- inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach działania FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w sieci TEN-T, priorytet FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS) 2021–2027,
- zarządzający lotniskiem Rzeszów-Jasionka zakończył postępowanie przetargowe na wybór projektanta i jest obecnie na etapie opracowania dokumentacji projektowej. Nowy wjazd na teren lotniska w znacznym stopniu przejmie ruch towarowy obejmujący dostawy materiałów wykorzystywanych w celach eksploatacyjnych lotniska, paliw lotniczych, a przede wszystkim ruch towaru wojskowego oraz świadczonej przy pomocy infrastruktury portu pomocy humanitarnej. Inwestycja o przeznaczeniu cywilno-wojskowym wpisuje się w podniesienie bezpieczeństwa sieci TEN-T,
- prace projektowe zaplanowane są na lata 2025–2026,
- roboty budowlane zaplanowane są na lata 2026–2027,
- wśród najważniejszych zadań jest budowa nowych obiektów kubaturowych służących do obsługi i kontroli osób, pojazdów oraz towarów; budowa zadaszonej, 3-pasmowej śluzy kontroli pojazdów; budowa oraz przebudowa dróg i ciągów pieszych łączących nowy wjazd z drogą wojewódzką, wyposażenie obiektów nowego wjazdu w najnowsze urządzenia i systemy bezpieczeństwa, kontroli oraz monitoringu, w tym kontroli rentgenowskiej i radiometrycznej bagażu i przewożonych ładunków oraz przebudowa i budowa niezbędnej infrastruktury towarzyszącej,
- szacowana wartość realizacji zadania: 25,0 mln zł,
- dotacja na poziomie 75%, oznacza dofinansowanie do Projektu ze środków UE w kwocie nie większej niż 18 750 000 zł,
- pozostałe środki na realizację zadania - wkład własny lotniska Rzeszów-Jasionka.

Rozbudowa lub przebudowa lotniska Warszawa-Modlin

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

- I etap – lata 2024–2029, kluczowe inwestycje: rozbudowa istniejącego terminala, rozbudowa płyt PPS1 o 5 stanowisk dla statków powietrznych, remonty kapitalne starych nawierzchni dróg kołowania i PPS, inwestycje towarzyszące i odtworzeniowe (maszyny i urządzenia lotniskowe, ciągi kontroli, pasażerów i bagażu, system bagażowy),

- II etap – lata 2030–2035, kluczowe inwestycje: budowa nowej drogi startowej z elementami PRN koniecznymi do jej uruchomienia, budowa II terminala pasażerskiego, zakupy środków trwałych umożliwiających obsługę pasażerów w związku z większym ruchem lotniczym,
- III etap – 2036–2048, inwestycje zakładające dalszy rozwój portu lotniczego.

Dotychczasowa droga startowa, po wybudowaniu nowej, będzie pełniła rolę drogi kołowania. Takie rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia przepustowości pola manewrowego. Jednocześnie planuje się realizację inwestycji związanych z uruchomieniem terminala CARGO, rozbudową terminala pasażerskiego, budową parkingu wielopoziomowego, a także rozbudowę infrastruktury lotniczej w tym: zwiększenie liczby płyt postojowych dla statków powietrznych, budowę stanowiska do odladzania samolotów bliżej progu drogi startowej, rozbudowę dróg kołowania. Zaplanowano także rozbudowę elementów infrastruktury lotniskowej towarzyszącej z wyposażeniem technicznym jak LSRG, hangary utrzymania, zaplecze biurowe oraz inwestycje zwiększające dostępność lotniska w tym nowe parkingi, obiekty biurowe itp. oraz inwestycje odtworzeniowe sprzętu i systemów lotniskowych. Zakłada się również realizację inwestycji celu publicznego w zakresie transportu kolejowego tj. budowę odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowę stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin.

Obecnie zarządzający jest na etapie przygotowania dokumentów do wszczęcia procedury przetargowej na wykonawcę raportu środowiskowego do wniosku o uzyskanie decyzji środowiskowej na wyżej wymienione inwestycje etapu II.

Szacowany koszt nakładów inwestycyjnych, które umożliwią rozwój tego lotniska w komplementarnym wymiarze i odpowiadają wszelkim potrzebom ujętym w Master Planie lotniska, zaplanowanych w latach od 2025–2039, wynosi łącznie na dzień dzisiejszy 2 200 mln zł. Na ten moment nie pozyskano żadnej gwarancji w zakresie uzyskania dotacji unijnych na realizację ww. inwestycji. Rozważane są przy tym inne sposoby ich finansowania w tym kredyty, dokapitalizowanie itp.

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

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

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

Inwestycja przygotowywana i realizowana przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni polegać będzie na budowie konstrukcji morskiej o długości ok. 1100 m służącej do rozładunku ponadnormatywnych materiałów i elementów wyposażenia oraz infrastruktury technicznej umożliwiającej prawidłową eksploatację konstrukcji morskiej. Realizacja wyżej wymienionej inwestycji umożliwi dostarczenie na miejsce budowy elektrowni jądrowej znacznej ilości materiałów oraz wielkogabarytowych i wysokotonażowych elementów jej wyposażenia. Po zakończeniu budowy elektrowni jądrowej możliwe będzie wykorzystanie wyżej opisanej infrastruktury do przybijania, cumowania i postoju niewielkich jednostek pływających, w tym związanych z obsługą budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych czy turystyką.

Budowa drogi krajowej nr 69 na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6

Planowana droga do elektrowni jądrowej od węzła na drodze ekspresowej S6 zapewni bezpośrednie skomunikowanie pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej z siecią dróg szybkiego ruchu. Pozwoli na

sprawną realizację tej infrastruktury energetycznej. W przypadku ewentualnego konfliktu zbrojnego pozwoli na płynne przemieszczanie wojsk i sprzętu wojskowego celem ochrony elektrowni jądrowej jako obiektu strategicznego. Z uwagi na powyższe usprawnienie procesu inwestycyjnego, a finalnie szybsze oddanie drogi do użytkowania istotnie wpłynie na bezpieczeństwo energetyczne państwa oraz zabezpieczenie interesów gospodarczych, obronnych i ekonomicznych państwa. Ponadto, ambitny harmonogram budowy samej elektrowni jądrowej przemawia za przyśpieszeniem procesu inwestycyjnego budowy drogi do niej prowadzącej.

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

Planowana długość drogi to ok. 26,4 km. Szacowany koszt inwestycji to 976,7 mln zł.

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

„Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim” przewiduje również budowę, przebudowę lub remont infrastruktury kolejowej zapewniającej dojazd do gmin Nowa Wieś Lęborska, Lębork, Wicko, Łeba, Wejherowo, Choczewo, Gniewino i Krokowa, w tym linii kolejowych wraz z sieciami trakcyjnymi, stacji pasażerskich, terminali towarowych i obiektów inżynierskich. Szacowana łączna długość linii kolejowych wynosi ok. 95 km.

W ramach inwestycji przewiduje się usprawnienie systemów sterowania ruchem kolejowym oraz poprawienie parametrów technicznych linii kolejowych, co wpłynie na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i skrócenie czasu przewozów. Budowa infrastruktury kolejowej zapewni dostęp do stabilniejszych dostaw energii, oraz wpłynie pozytywnie na rozwój gospodarki, turystyki oraz przemysłu. Infrastruktura ta będzie wykorzystywana również do transportu materiałów, urządzeń oraz sprzętu wojskowego.

III. Zakres projektowanej regulacji

Art. 1 zawiera przepis wprowadzający, w którym określono główny cel ustawy, czyli usprawnienie procesu inwestycyjnego w zakresie zidentyfikowanych kluczowych inwestycji infrastrukturalnych mających bezpośredni wpływ na obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Polski przez wdrożenie rozwiązań prawnych przyspieszających ich przygotowanie i / lub realizację.

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

Art. 3 wprowadza termin wydania decyzji, o której mowa w art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.), zwanej dalej „decyzją środowiskową”, dla inwestycji kluczowych – 45 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji oraz sankcje za jej niewydanie w terminie – kara w wysokości 1000 zł za każdy dzień zwłoki. Kara wymierzana będzie przez organ wyższego stopnia, w formie decyzji, na wniosek inwestora złożony do dnia wydania decyzji środowiskowej. Wniosek o wymierzenie kary złożony po dniu wydania decyzji środowiskowej nie będzie podlegał rozpoznaniu. Określenie terminów na

wydanie decyzji środowiskowej oraz sankcji za jej niewydanie w terminie pozwoli skrócić proces przygotowania inwestycji kluczowej w tym obszarze oraz nadać priorytet w prowadzonych procedurach o wydanie decyzji środowiskowej dla wskazanych istotnych dla państwa zadań.

W celu doprecyzowania i stosowania ujednoliconej interpretacji przepisu dot. 45-dniowego terminu na wydanie decyzji środowiskowej, przepis uzupełniono o wskazanie, że do terminów dotyczących wydania decyzji środowiskowej nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, w szczególności w ramach postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu. Powyższe wynika wprost z przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.), tj. art. 35 § 5.

Art. 4 reguluje obowiązki sprawozdawcze Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, zwanego dalej „GDOŚ”, względem Prezesa Rady Ministrów w zakresie przekazywania informacji o postępowaniach prowadzonych w obszarze wydania decyzji środowiskowych dla inwestycji kluczowych. GDOŚ zobowiązany jest przekazywać co kwartał informacje o postępowaniach dotyczących decyzji środowiskowych dla inwestycji kluczowych ze wskazaniem postępowań dla których nie dotrzymano 45-dniowego terminu na jej wydanie. Powyższe pozwoli na bieżący monitoring inwestycji kluczowych i odpowiednio wczesne zdiagnozowanie ewentualnych opóźnień na poziomie centralnym oraz podjęcie odpowiednich działań koordynacyjno - korygujących, celem uniknięcia dalszych opóźnień w realizacji procesu inwestycyjnego.

Art. 5 reguluje obowiązki sprawozdawcze Ministra Sprawiedliwości względem Prezesa Rady Ministrów, w zakresie przekazywania informacji o postępowaniach sądownoadministracyjnych ze skarg złożonych na decyzje środowiskowe dla inwestycji kluczowych. Przekazana informacja ma zawierać listę postępowań dotyczących skarg, wraz ze wskazaniem daty wpływu skargi oraz wskazaniem postępowań nierozstrzygniętych w 30-dniowym terminie. Powyższe pozwoli na wczesne zdiagnozowanie problemów na poziomie centralnym oraz podjęcie odpowiednich działań naprawczych, celem uniknięcia dalszych opóźnień w realizacji procesu inwestycyjnego.

Art. 6 wskazuje na możliwość odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego w zakresie objętym projektem zagospodarowania terenu w liniach rozgraniczających teren realizacji inwestycji kluczowej, bez naruszenia przy tym wymagań określonych w art. 36a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418, z późn. zm.), tj. takie odstąpienie nie będzie stanowić istotnego odstąpienia od zatwierdzonego projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego.

Art. 7 określa regułę natychmiastowego wykonania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej oraz o wydaniu pozwolenia wodnoprawnego.

Art. 8 wyłącza stosowanie art. 61 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 935, z późn. zm.), regulującego wydawanie przez sądy - na wniosek skarżących - postanowień o wstrzymaniu wykonania w całości lub w części zaskarżanego aktu lub czynności.

Ponadto przepis reguluje przekazanie akt i odpowiedzi na skargę w terminie 15 dni od dnia jej otrzymania. Sąd zobowiązano natomiast do rozpatrzenia skargi w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.

Dodatkowo w przepisie określono termin na rozpatrzenie skargi kasacyjnej na decyzje dot. inwestycji kluczowych, wynoszący 2 miesiące od dnia ich wniesienia.

Art. 9 skraca termin, w którym organy Służby Geodezyjnej i Kartograficznej powinny dokonać weryfikacji wyników zgłoszonych prac geodezyjnych dotyczących inwestycji kluczowej w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami prawa z zakresu geodezji i kartografii i spójności przekazywanych zbiorów danych z prowadzonymi bazami danych – do 7 dni roboczych od dnia

przekazania wyników. Powyższe ma przyspieszyć podjęcie działań przez Służby Geodezyjne i Kartograficzne. Obecnie terminy w ustawie z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1151, z późn. zm.) są uzależnione od wielkości obszaru objętego zgłoszeniem prac i wynoszą od 7 dni do 20 dni roboczych.

Art. 10 wprowadza termin na wydanie przez wojewódzkiego konserwatora zabytków decyzji, o których mowa w art. 32 ust. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292, z późn. zm.), tj. pozwalających na kontynuację przerwanych robót lub nakazujących dalsze wstrzymanie robót. Decyzje takie powinny być wydane w terminie nie dłuższym niż 5 dni od dnia dokonania oględzin. Ponadto sformułowano zasadę, że jeżeli w terminie 5 dni od dnia przyjęcia zawiadomienia wojewódzki konserwator zabytków nie dokona oględzin odkrytego przedmiotu przerwane roboty mogą być kontynuowane, a inwestor nie odpowiada za zniszczenie zabytku. Tym samym odpowiedzialność za zabytki i znaleziska archeologiczne na budowie przechodzi na wojewódzkiego konserwatora zabytków. Brak precyzyjnego określenia terminu i skutku braku zachowania terminu dla dokonania oględzin przez wojewódzkiego konserwatora zabytków, w szczególności niedokonywanie oględzin w terminie lub ich brak powoduje znaczące przesunięcia harmonogramów oraz konieczność wypłacania przez inwestorów roszczeń wykonawcom – gdyż w sytuacji gdy wojewódzki konserwator zabytków nie dokonywał oględzin w ustawowym terminie, inwestor nie wznawiał robót budowlanych z obawy o ryzyko zniszczenia potencjalnego zabytku i konsekwencji z tego wynikających.

Art. 11 przewiduje wyłączenie dla inwestycji kluczowych wymogu zatwierdzenia projektu robót geologicznych w drodze decyzji administracyjnej - w zakresie robót geologicznych służących określeniu warunków hydrogeologicznych związanych z zamierzonym wykonywaniem odwodnień budowlanych otworami wiertniczym, wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie; warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby zagospodarowania przestrzennego oraz posadowienia obiektów budowlanych. Zatwierdzenie w drodze decyzji administracyjnej zastąpione zostanie zgłoszeniem projektu robót geologicznych właściwemu organowi administracji geologicznej, który będzie miał 21 dni na zgłoszenie sprzeciwu tylko w przypadku, gdy:

- sposób wykonywania zamierzonych robót geologicznych zagraża środowisku,
- projekt robót geologicznych nie odpowiada wymaganiom prawa,
- metodyka i zakres projektowanych robót geologicznych nie odpowiada celowi tych robót.

Art. 12 skraca termin z 90 do 30 dni od otrzymania wniosku, na zaopiniowanie wniosku o wydanie pozwolenia ustalającego lokalizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz określającego warunki ich wykorzystania na tych obszarach.

Art. 13 określa, że w przypadkach kiedy nie jest wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, albo przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, można zastosować procedurę zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, w miejsce pozwolenia na budowę. Przepis wskazuje takie rozwiązanie dla wybranych inwestycji z zakresu gospodarki morskiej i transportu kolejowego. Powyższe będzie mieć znaczący wpływ na przyspieszenie realizacji wskazanych projektów.

Art. 14 wyłącza stosowanie przepisów art. 83 i art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, z późn. zm.) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na usunięcie drzew lub krzewów, opłat z tym związanych oraz wykonywania nasadzeń zastępczych. Wyłączenie ww. obowiązków ma na celu skrócenie czasu prac przygotowawczych do realizacji inwestycji.

Art. 15 wprowadza dodatkowe wyłączenia i uproszczenia przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 311), zwanej dalej „specustawą drogową”, w stosunku do kluczowych inwestycji drogowych.

Proponuje się skrócenie terminu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zwanej dalej „decyzją ZRID”, z 90 do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji. Ponadto skraca się czas na wydanie opinii, o których mowa w art. 11b ust. 1 i 11d ust. 1 pkt 8 specustawy drogowej, wymaganych do złożenia wniosku o wydanie decyzji ZRID, z 14 i 30 dni do odpowiednio 7 i 14 dni, co również przyspieszy uzyskanie decyzji ZRID. Ponadto w przypadku gdy decyzja ZRID dotyczy rodzinnych ogrodów działkowych wyłączono obowiązek zapewnienia gruntów zastępczych na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego. Skrócenie terminu uzyskania decyzji ZRID wpłynie na szybsze rozpoczęcie realizacji inwestycji.

Art. 16 określa termin, w którym Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, zwane dalej „PGLLP”, zawiera porozumienie dotyczące dokonania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia, o których mowa w art. 20b ust. 1 specustawy drogowej. Porozumienie takie będzie zawierane w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez PGLLP wystąpienia o zawarcie porozumienia. W przypadku braku zawarcia porozumienia w terminie, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia będzie ustalał wojewoda w drodze decyzji w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. Przepis wskazuje również, że termin na wykonanie obowiązku wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy.

Ponadto przepis skraca termin na zawarcie porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej, o którym mowa w art. 20a ust. 2 specustawy drogowej – z 30 do 21 dni od dnia przekazania projektu porozumienia zarządcy infrastruktury kolejowej. W przypadku braku zawarcia porozumienia w terminie z przyczyn leżących po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej, zarządca drogi po upływie tego terminu będzie uprawniony do nieodpłatnego zajęcia terenu linii kolejowej z zastrzeżeniem, że zajęcie to nie może utrudniać prowadzenia ruchu kolejowego i zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

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

Art. 17 określa wymóg zawierania porozumień między PGLLP, a inwestorami kluczowych inwestycji infrastrukturalnych z zakresu gospodarki morskiej. Przedmiotowe porozumienia regulować mają terminy i warunki dokonywania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia. Przedmiotowe porozumienie zawierane ma być w terminie 7 dni od otrzymania przez PGLLP wystąpienia o zawarcie takiego porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy.

Ponadto przepis wskazuje, że jeżeli w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez PGLLP wystąpienia o zawarcie porozumienia, nie dojdzie do zawarcia tego porozumienia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia zostanie ustalony w drodze decyzji przez wojewodę. Decyzja powinna zostać wydana w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. W przedmiotowych postępowaniach organem wyższego stopnia względem wojewody ma być minister właściwy do spraw środowiska.

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

Art. 18 określa sposób zawiadamiania oraz strony postępowania, które wojewoda zawiadamia w postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zawiadamiani o wszczęciu postępowania są wnioskodawcy, właściciele lub użytkownicy wieczystości nieruchomości objęci wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego oraz właściwe organy ochrony zabytków. Pozostałe strony postępowania są zawiadamiane w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Z powyższego wynika, że w przedmiotowych postępowaniach będą współistniały

dwie formy zawiadamiania o wszczęciu postępowania, a mianowicie zawiadomienie przez doręczenie pisma oraz zawiadomienie przez obwieszczenie. Przy czym zastrzeżono, że doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości uważa się za skuteczne.

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

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

Wszczynianie postępowań w przedmiocie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków podczas toczących się postępowań w przedmiocie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wpływa negatywnie na możliwość realizacji inwestycji celu publicznego i wpływa istotnie na proces prowadzenia inwestycji.

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

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

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

Art. 19 określa wymóg zawierania porozumień między PGLLP, a inwestorami kluczowych inwestycji infrastrukturalnych z zakresu transportu kolejowego. Przedmiotowe porozumienia regulować mają terminy i warunki dokonywania wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia. Przedmiotowe porozumienie zawierane ma być w terminie 7 dni od otrzymania przez PGLLP wystąpienia o zawarcie takiego porozumienia, a termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia nie może przekraczać 2 miesięcy

Ponadto przepis wskazuje, że jeżeli w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez PGLLP wystąpienia o zawarcie porozumienia, nie dojdzie do zawarcia tego porozumienia, termin wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia zostanie ustalony w drodze decyzji przez wojewodę. Decyzja powinna zostać wydana w terminie 21 dni od dnia zawiadomienia przez inwestora o braku zawarcia porozumienia. W przedmiotowych postępowaniach organem wyższego stopnia względem wojewody ma być minister właściwy do spraw środowiska.

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

Art. 20 wprowadza dodatkowe uproszczenie przepisów w ustawie z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 274, z późn. zm.), w stosunku do kluczowych inwestycji infrastrukturalnych o charakterze przeciwpowodziowym. Proponuje się skrócenie terminu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji przeciwpowodziowej z 90 do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji. Skrócenie terminu wpłynie na szybsze rozpoczęcie realizacji inwestycji.

Art. 21 wprowadza dodatkowe uproszczenia w odniesieniu do przepisów ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1464), w stosunku do kluczowych inwestycji infrastrukturalnych w infrastrukturę lotniskową.

Proponuje się skrócenie terminu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego z 90 dni do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji.

Ponadto skraca się termin z 95 dni do 65 dni od dnia złożenia wniosku, po którym niewydanie ww. decyzji przez wojewodę skutkuje dla niego sankcjami w postaci kar pieniężnych w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki.

Proponuje się również skrócenie terminu z 45 do 30 dni od dnia otrzymania wniosku, do przeprowadzenia egzekucji obowiązku wynikającego z decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

Dodatkowo przepis stanowi, że w przypadku inwestycji lotniskowej:

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

nie stosuje się przepisów art. 35 § 5 i art. 36 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 22 określa delegację ustawową dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia, wskazującego gminy lub ich części, na których terenie stosowane będą szczególne zasady nabywania nieruchomości, w celu przygotowania obszaru inwestycji kluczowej.

Art. 23 ustala szczególne zasady nabywania nieruchomości w zakresie realizacji inwestycji kluczowych. Są to przepisy analogiczne do zawartych w art. 29b ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747).

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

Zgodnie z projektowanym art. 23 ust. 2 podstawę ustalenia ceny nieruchomości w przypadku nabycia jej przez inwestora stanowi wartość nieruchomości określona zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 poz. 1145, z późn. zm.). Jednakże projekt przewiduje uprawnienie inwestora do nabycia nieruchomości za cenę wyższą niż określona zgodnie z ww. ust. 2.

Po pierwsze cena nabycia może zostać ustalona jako wartość rynkowa nieruchomości powiększona o 20% wartości gruntu oraz 40% różnicy pomiędzy wartością nieruchomości i wartością gruntu, albo 20%

wartości prawa użytkowania wieczystego albo 40% wartości lokalu, stanowiącego odrębny przedmiot własności, albo wartości spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu. Proponowane podwyższenie wysokości odszkodowania o procentowo określoną część wartości rynkowej stanowi zryczałtowaną formę rekompensaty pieniężnej związanej z przymusowym charakterem nabycia nieruchomości przez podmiot publiczny. Brak takiej formy rekompensaty powoduje konieczność ponoszenia przez właścicieli szeregu kosztów, związanych m. in. z nabyciem nowej nieruchomości i przeprowadzką.

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

Kolejnym uprawnieniem jest możliwość nabycia nieruchomości za cenę stanowiącą 25-krotność wskaźnika przeliczeniowego kosztu odtworzenia 1 metra kwadratowego powierzchni użytkowej budynków mieszkalnych ogłaszanego przez wojewodę obowiązującego w roku poprzedzającym dzień dokonania transakcji. Natomiast w przypadku, gdy w budynku mieszkalnym albo samodzielny lokal mieszkalny zameldowane na pobyt stały są więcej niż 2 osoby inwestor może nabyć nieruchomość za łączną wysokość ceny ustalonej zgodnie z zasadą opisaną powyżej, powiększoną w odniesieniu do trzeciej i każdej kolejnej osoby o 10-krotność wskaźnika przeliczeniowego. Wskazać również należy, że przy ustalaniu liczby osób zameldowanych na pobyt stały pomija się osoby inne niż: osoby bliskie wobec właściciela albo użytkownika wieczystego nieruchomości, w rozumieniu art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, oraz osoby zameldowane na pobyt stały krócej niż przez 1 rok poprzedzający bezpośrednio dzień dokonania transakcji, przy czym warunek zameldowania stosuje się również do właściciela albo użytkownika wieczystego nieruchomości. Nie podlega ona natomiast zastosowaniu wobec osób, które urodziły się albo nabyły w drodze dziedziczenia, zapisu albo zapisu windykacyjnego prawo własności lub prawo użytkowania wieczystego nieruchomości w okresie jednego roku poprzedzającego bezpośrednio dzień dokonania transakcji. Zgodnie z projektowanym ust. 9 przy ustalaniu liczby osób zameldowanych na pobyt stały pomija się osoby posiadające tytuł prawny do innego lokalu mieszkalnego lub budynku mieszkalnego. Podstawą ustalenia ww. okoliczności, jest oświadczenie, składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

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

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

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

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

Art. 24 w ust. 1 ustala termin 21 dni na rozpatrzenie przez organ wyższego stopnia odwołania od decyzji administracyjnych wydawanych dla inwestycji kluczowych, do których stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Ponadto w ust. 2 wprowadza zobowiązanie dla stron postępowań niezadowolonych z rozstrzygnięć wydawanych przez organy administracji publicznej do jednoznacznego określenia w odwołaniach i zażaleniach: zarzutów wobec rozstrzygnięć organu administracji publicznej, zakresu żądania będącego

przedmiotem odwołania oraz wskazania dowodów uzasadniających to żądanie. Celem tego rozwiązania będzie przyspieszenie procedury postępowań administracyjnych, a tym samym przyspieszenie procesów inwestycyjnych. Proponowana regulacja służy ograniczeniu liczby odwołań od decyzji oraz zażeń na postanowienia składanych przez strony postępowania, których celem często nie jest walka o własne prawa, ale takie działanie, które ma na celu jedynie wydłużenie postępowania i utrudnienie realizacji inwestycji.

Stosownie do ust. 3 w przypadku gdy odwołanie od decyzji lub zażalenie na postanowienie nie będzie spełniało powyższych wymogów, zastosowanie będzie miał art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego – z tym, że wezwanie wnoszącego do usunięcia braków nie powinno nastąpić później niż po upływie 14 dni od dnia wpływu odwołania lub zażenia.

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

Przedmiotowa konstrukcja prawna jest wzorowana na obowiązującym przepisie art. 53 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, z późn. zm.). Została również wykorzystana w projekcie ustawy o rozwiązaniach służących zwiększeniu dostępności gruntów pod budownictwo mieszkaniowe (UA10).

Art. 25 określa przepisy przejściowe odnoszące się do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy. Ustalono, że zastosowanie będą mieć przepisy projektowanej ustawy, z tym że w przypadku postępowania w I instancji termin na wydanie decyzji ustalono na 45 dni (chyba, że zgodnie z przepisami dotychczasowymi decyzja powinna zostać wydana wcześniej), zaś w postępowaniu odwoławczym na 21 dni od wejścia w życie projektowanej ustawy (chyba, że zgodnie z przepisami dotychczasowymi termin rozpatrzenia odwołania przypadł wcześniej). Jednocześnie przepis stanowi, że wyjątkiem od tej reguły są postępowania w I instancji, o których mowa w art. 13 projektowanej ustawy.

Ponadto przepis nakazuje stosowanie przepisów projektowanej ustawy do wszczętych i niezakończonych przed dniem jej wejścia w życie postępowań skargowych. Początek biegu terminu na rozpatrzenie skargi przez sąd określony został na dzień wejścia w życie projektowanej ustawy, chyba, że zgodnie z przepisami dotychczasowymi termin rozpatrzenia skargi lub skargi kasacyjnej przypadł wcześniej.

Art. 26 wprowadza wymóg informowania właściwego organu ochrony zabytków w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy o toczącym się postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w zakresie kolejowych inwestycji kluczowych, co ma uniemożliwić, do czasu uzyskania przez inwestora decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, wszczęcie nowych postępowań w przedmiocie wpisu do ewidencji zabytków lub wpisu do rejestru zabytków. Ponadto na podstawie projektowanego przepisu toczące się postępowania w przedmiocie wpisania do ewidencji zabytków lub rejestru zabytków są umarzane z dniem otrzymania zawiadomienia o toczącym się postępowaniu o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

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

Art. 27 określa przepis przejściowy dla wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy postępowań o których mowa w art. 13 projektowanej ustawy. Przedmiotowe postępowania mają być umorzone z mocy prawa, natomiast złożone wnioski o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę podlegają rozpatrzeniu w trybie zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1b

ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Początek biegu terminu na wniesienie sprzeciwu przez organ administracji architektoniczno-budowlanej określony został na dzień wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 28 statuuje, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Proponowany termin wejścia w życie ustawy zapewnia adresatom projektowanych regulacji odpowiedni okres *vacatio legis*, umożliwiając zapoznanie się z treścią przepisów oraz podjęcie niezbędnych działań organizacyjnych i prawnych związanych z ich stosowaniem. Okres ten należy uznać za wystarczający z punktu widzenia zasady pewności i bezpieczeństwa prawnego, a także z uwagi na charakter wprowadzanych rozwiązań, które nie wymagają dłuższego czasu przygotowawczego. Tym samym przewidziany termin wejścia w życie ustawy pozostaje adekwatny do zakresu oraz przedmiotu regulacji i gwarantuje jej prawidłowe wdrożenie.

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

IV. Zgłoszenie lobbingowe.

Stosownie do art. 5 ustawy z 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz art. 52 § 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

V. Oświadczenie o zgodności projektowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

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

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

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

VII. Inne informacje

Projekt nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców w zakresie określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającego decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1).

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

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