

Lp.	Pytanie
1.	<p><b>Poseł Krzysztof Bosak</b></p> <p>A jak wiemy, Ukraina ma sprzeczne z nami interesy w obszarze przewozowym i w obszarze rolniczym. Dziś Pan zapowiada, że jest Pan tego świadomy i już Pan spędził kilka nocy nad rozmowami na ten temat. Ale jak Pan chce te sprzeczności usunąć, Pan nie powiedział. Pan już jest Premierem, już Pan ponosi odpowiedzialność – a dziś w nocy mieliśmy atak Policji na protestujących. Pan się w ogóle do tego nie odniósł. Zakładam, że Pan o tym słyszał, że Pan o tym wiedział. Jeżeli Pan się do tego nie odniósł w sposób krytyczny, jeżeli Pan nie przedstawia, że to odpowiedzialność Mateusza Morawieckiego, który ustawił Policję w ten sposób, żeby zrobiła z protestującymi porządek w momencie przejściowym, to znaczy, że Pan się z tym zgadza. Jeżeli inaczej, proszę wyjść i powiedzieć, jakie widzi Pan rozwiązania. Postulaty protestujących to powrót do systemu zezwoleń, kiedy i ukraiński, i polski sektor transportowy się rozwijał.</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b></p> <p>Jednym z głównych postulatów protestujących przewoźników drogowych jest przywrócenie zezwoleń na transport drogowy pomiędzy Polską a Ukrainą. W świetle obowiązywania umowy liberalizującej przewozy drogowe pomiędzy UE a Ukrainą decyzja o przywróceniu zezwoleń znajduje się w kompetencji Unii Europejskiej.</p> <p>W chwili obecnej, obowiązuje przedłużona do dnia 30 czerwca 2024 r. umowa pomiędzy UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego z dnia 29 czerwca 2022 r., która w czasie swego obowiązywania ma pierwszeństwo nad dwustronnymi regulacjami państw członkowskich z Ukrainą.</p> <p>Przed umową UE-Ukraina zasady współpracy polsko-ukraińskiej regulowała umowa dwustronna o międzynarodowych przewozach drogowych z 1992 roku. Na jej podstawie wymieniano kontyngenty zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych. W 2021 roku kontyngent ten wynosił po 160 000 dla każdej ze stron. Pomimo istniejącej nierównowagi w przewozach na korzyść strony ukraińskiej, kontyngent pozwalał stronie polskiej na zachowanie względnej równowagi z ok. 37% udziałem w rynku przewozów polsko-ukraińskich.</p> <p>Innym problemem jest wprowadzony przez stronę ukraińską w maju 2023 r. system elektronicznej kolejki „e-Cherha” na polsko-ukraińskiej granicy państwowej, co do zasady miał stanowić narzędzie umożliwiające kierowcom, jak i przewoźnikom drogowym, sprawniejsze przekraczanie granicy poprzez możliwość dołączenia do kolejki za pośrednictwem ww. platformy.</p> <p>W praktyce, niewydolne funkcjonowanie systemu doprowadziło do zatorów przy przejściach granicznych z Ukrainą i stało się bezpośrednią przyczyną rozpoczęcia protestu polskich przewoźników drogowych blokujących dojazd do granicy. Za zarządzanie systemem elektronicznej kolejki odpowiedzialna jest strona ukraińska, tym samym wprowadzenie rozwiązań postulowanych przez protestujących przewoźników, m.in. wyłączenie z systemu e-kolejki pojazdów przekraczających granicę bez ładunku pozostaje w kompetencji władz ukraińskich.</p>

	<p>Rozwiązanie sprawy protestów zależy od Unii Europejskiej, a także od strony ukraińskiej, zarządzającej systemem kolejki elektronicznej. Niezbędne jest rozwiązanie kompromisowe, intensyfikacja kontaktów z Komisją Europejską, ale również bezpośredni i konstruktywny dialog ze stroną ukraińską i z przedsiębiorcami, którzy oczekują poprawy ich sytuacji.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury prowadzi szereg działań zmierzających do zakończenia protestu przedsiębiorców z branży transportu drogowego na polsko-ukraińskiej granicy. Niezwłocznie po objęciu urzędu minister infrastruktury Dariusz Klimczak spotkał się z reprezentantami branży transportowej i zapoznał się z postulatami przewoźników. W dniu 18 grudnia br. przedstawiciele MI uczestniczyli w posiedzeniu Wspólnego Komitetu mającego na celu przeanalizowanie skutków wpływu obowiązywania umowy Unia Europejska-Ukraina na unijny rynek transportu drogowego. Jest to działanie przewidziane w art. 7 tej umowy z 2022 r. Dodatkowo, prowadzone są rozmowy z przedstawicielami władz Ukraińskich. Ich tematem jest m.in. ukraiński system elektronicznej kolejki, poprzez który muszą się rejestrować kierowcy wracający bez ładunku z Ukrainy na teren Unii Europejskiej. Proces ten znacząco wydłuża czas przekraczania granicy i naraża przedsiębiorców transportu drogowego na duże straty.</p> <p>Minister Infrastruktury Zarządzeniem nr 30 z dnia 22 grudnia 2023 r. powołał Zespół do spraw rozwiązania problemów występujących na granicy polsko – ukraińskiej, związanych z wykonywaniem międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy. Pierwsze posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 29 grudnia 2023 r. z udziałem przedstawicieli resortów: infrastruktury, finansów, spraw wewnętrznych i administracji wraz z podległymi służbami. W spotkaniu wzięli udział także przedstawiciele Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Rządowego Centrum Bezpieczeństwa oraz wojewody lubelskiego, podkarpackiego i zachodniopomorskiego.</p> <p>Podczas rozmów uzgodniono między innymi, że wszystkie służby kontrolne podejmą współpracę na rzecz zwiększenia efektywności kontroli prowadzonych wobec przewoźników ukraińskich pod kątem przestrzegania przez nich przepisów odnoszących się do transportu drogowego, jak i bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu zapewnienia przez wszystkie te służby łącznie przynajmniej jednego punktu kontrolnego w województwie, na szlakach drogowych najbardziej uczęszczanych przez przewoźników międzynarodowych, także w porze nocnej.</p> <p>Nie negując potrzeby wsparcia Ukrainy w jej zbrojnym konflikcie z Rosją istotne jest, aby nie zakłócać równowagi na unijnym rynku transportu drogowego. Ma to kluczowe znaczenie w utrzymaniu łańcuchu dostaw i równowagi opartej na zasadach uczciwej konkurencji.</p>
2.	<p><b>Poseł Urszula Nowogórska</b></p> <p>Potrzebujemy obwodnicy Limanowej, potrzebujemy otwarcia komunikacyjnego na drodze nr 28, która jest zablokowana w Kasinie Wielkiej. Potrzebujemy Sądeczanki, kontynuacji linii Piekietko – Podłęże, sprawnej komunikacji na Podhalu. To są dla nas najważniejsze cele, żeby Polakom u nas, w Małopolsce, żyło się bezpiecznie, sprawnie i żeby mieli równe szanse na rozwój i wzmocnienie potencjałów lokalnych.</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b></p> <p>W zaktualizowanym Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) jest umieszczony projekt dotyczący budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 104</p>

	<p>Chabówka – Nowy Sącz, zarówno w zakresie prac przygotowawczych, jak również robót budowlanych. Nowy szlak kolejowy „Podłęże-Piekietko” ma zapewnione pełne finansowanie.</p> <p>W połowie sierpnia br. Rada Ministrów przyjęła aktualizację Krajowego Programu Kolejowego i w jej ramach przyznane zostało wsparcie dla wielu nowych inwestycji kolejowych w całym kraju. Jedną z nich jest budowa nowej linii kolejowej właśnie w województwie małopolskim: Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna, która jest częścią projektu popularnie zwanego „Podłęże-Piekietko”.</p> <p>W skład przygotowywanego połączenia kolejowego „Podłęże – Piekietko” wchodzi oprócz modernizacji i elektryfikacji 75 km trasy Chabówka – Nowy Sącz, budowa 58 km nowej linii, łączącej Podłęże z Tymbarkiem i Mszaną Dolną.</p> <p>W maju br. podpisane zostały umowy na roboty budowlane na odcinkach Klęczany – Nowy Sącz oraz Chabówka – Rabka Zaryte. Prace na tych odcinkach już trwają.</p> <p>W październiku br. PKP PLK S.A. podpisała z wykonawcą umowy na opracowanie projektu wykonawczego branży sterowania ruchem kolejowym (srk) oraz realizację kompleksowych robót budowlanych dla odcinka A2 Rabka Zaryte – Mszana Dolna.</p> <p>Realizacja Obwodnicy Limanowej w ciągu drogi krajowej nr 28 została ujęta w Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030. Nowy przebieg drogi krajowej nr 28 po południowej stronie miasta Limanowa umożliwi wyprowadzenie ruchu tranzytowego i poprawi warunki ruchu lokalnego.</p> <p>31 maja br. złożono do Burmistrza Limanowej wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Limanowej w ciągu DK 28, a 21 czerwca br. wszczęte zostało postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji DŚU. Uzyskanie decyzji DŚU umożliwi przygotowanie Koncepcji Programowej i późniejszy krok w postaci ogłoszenia przetargu na wykonanie inwestycji w formule Projektuj i buduj.</p> <p>W zakresie tzw. Sądeczanki czyli budowy drogi krajowej nr 75 klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz, odcinka II od Brzeska na włączeniu do dk 75 do Nowego Sącza należy wskazać, że przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Krakowie toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia inwestycyjnego.</p> <p>Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został złożony 27 września 2021 r.</p> <p>Z uwagi na obecny stan zaawansowania oraz mając na uwadze dotychczasowy przebieg prac przygotowawczych, w tym liczne analizy, spotkania czy stanowiska mieszkańców i samorządów, harmonogram realizacji inwestycji uzależniony jest od daty wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i uzyskania przez nią ostateczności. Na tej podstawie będą kontynuowane dalsze prace projektowe, a następnie prowadzona realizacja inwestycji. Wyzwaniem w przypadku tej inwestycji będzie uzyskanie poparcia społecznego oraz ustalenie racjonalnego kosztu realizacji.</p>
3.	<p><b>Poseł Bartłomiej Pejo</b></p> <p>Pytam zatem w imieniu milionów kierowców, co zamierza Pan Premier dla nich zrobić. Czy zmotoryzowani w dalszym ciągu będą wypychani z miast i uderzani kolejnymi opłatami, ci najmniej zamożni, których nie stać na modne, nowe elektryki? Czy kierowcy będą mogli w końcu swobodnie, sprawnie i bezpiecznie poruszać się po polskich drogach, dojeżdżać do pracy i dowozić swoje pociechy do szkół?</p>

Od stycznia na stacjach paliw pojawi się nowe paliwo E10. Proszę odpowiedzieć, co Pan w tej kwestii jest w stanie zrobić, czy ewentualnie Pan Premier jest w stanie przedłużyć okres obowiązywania na kolejne lata, żeby nie obowiązywało to od roku 2024, jak zaproponowano.

**Odpowiedź:**

Na wstępie pragnę nadmienić, że działania podejmowane przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska mają na celu przede wszystkim poprawę jakości zdrowia i życia Polaków. Smog, którego jednym ze składników są emisje pochodzące z transportu, uszkadza układ oddechowy, serce, przyczynia się do rozwoju nowotworów. Ograniczenie emisji powodujących wskazane choroby jest również istotne z punktu widzenia ograniczenia wydatków na ich leczenie. Jednym z instrumentów ograniczenia skutków emisji w transporcie są strefy czystego transportu. Możliwość ich ustanowienia wprowadziła ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Decyzje dotyczące ustanowienia stref czystego transportu leżą w kompetencjach samorządów.

Zgodnie z przyjętą Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030), podstawowym celem polityki transportowej opracowywanej na poziomie miast powinno być dążenie do osiągnięcia zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez stworzenie warunków do sprawnego, efektywnego i bezpiecznego przemieszczania się osób i przewozu towarów, przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców oraz do poprawy dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta i obszaru funkcjonalnego.

Zgodnie z SRT 2030 podejmowane będą m.in. następujące działania:

- promowanie opracowania i wdrażania przez miasta Planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP);
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów multimodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", stacje rowerów miejskich i parkingów rowerowych, tworzenie infrastruktury rowerowej wysokiej jakości, rozwój nowych form mobilności współdzielonej itp.), wspólnych rozkładów jazdy umożliwiających sprawną i nieczasochłonną zmianę środka transportu, wspólnych systemów taryfowych, systemów informacji pasażerskiej;
- rozbudowa łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- budowa opartych o kolej zintegrowanych systemów transportowych,
- rozwój szynowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych),

a także:

- promocja mechanizmów zarządzania i poprawy transportu publicznego w miastach oraz aglomeracjach miejskich;
- promocja ruchu rowerowego i pieszego;
- stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnością;
- stopniowe włączanie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, tj. integracja biletowa pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego.

SRT przewiduje, że wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się do zmian dotychczasowych indywidualnych zachowań

	<p>mobilnych obywateli na rzecz użytkowania transportu zbiorowego, jako podstawowego środka komunikacji w obszarach zurbanizowanych, wpłynie pozytywnie na kształtowanie świadomości społecznej i nastawienie do problemu przemieszczania się w mieście w sposób zgodny z zasadami zrównoważonej mobilności i rozwoju.</p> <p>Podkreślić należy, że kluczowe dla programowania zrównoważonej mobilności miejskiej i planowania przestrzeni miejskiej są Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, które przyczyniają się do osiągnięcia głównych celów mobilności, takich jak większa dostępność i mobilność, większe bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz lepsza jakość powietrza, mniejszy hałas powstający w ruchu drogowym, wyższa efektywność energetyczna i lepsza jakość życia.</p> <p>Przygotowanie tych dokumentów przez miasta i ich miejskie obszary funkcjonalne jest wspierane przez Ministerstwo Infrastruktury od wielu lat. Dziś SUMP-y stają się standardem w kreowaniu lokalnych i ponadlokalnych polityk mobilnościowych. Jest to podstawowy kierunek działań w zakresie koordynacji mobilności miejskiej.</p> <p>SUMP promują odpowiednie wdrażanie nowych, innowacyjnych rozwiązań, pozwalających na jak najlepsze wykorzystanie dostępnych opcji transportowych, w tym przede wszystkim transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego, a także nowoczesnych form poruszania się (urządzenia transportu osobistego, systemy oparte o współużytkowanie). Działania takie ukierunkowane będą na wykorzystanie technologii cyfrowych i inteligentnych systemów transportowych. Funkcjonowanie ITS powinno przyczyniać się do uprzywilejowania transportu zbiorowego w ruchu, tak by transport publiczny stanowił realną alternatywę dla transportu indywidualnego samochodowego.</p> <p>Należy również wskazać, że benzyna silnikowa E10 będzie sukcesywnie wprowadzana na rynek od stycznia 2024 r. na podstawie nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych dokonanej ustawą z 13 lipca 2023 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie biogazowni rolniczych, a także ich funkcjonowaniu.</p>
4.	<p><b>Poseł Zbigniew Bogucki</b></p> <p>Czy Pan będzie kontynuował te inwestycje, którą my rozpoczęliśmy? Co z portem instalacyjnym? Co z portem kontenerowym w Świnoujściu? Co z Odrzańską Droga Wodną? Co z drogą S10?</p> <p><b><u>Odpowiedź w zakresie pytania: Co z portem instalacyjnym?</u></b></p> <p>Warunkiem zapewnienia skutecznego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, w tym osiągnięcia celów „Polityki energetycznej Polski do 2040 r.”, pozostaje stworzenie odpowiedniego zaplecza portowego do obsługi morskich farm wiatrowych. Poprzez szerokie włączenie portów morskich w projekt polskiego offshore wind zwiększy się bezpieczeństwo energetyczne państwa przy pełnym poszanowaniu wymogów środowiskowych, a także - co równie istotne – zapewniony zostanie sprawny i skuteczny rozwój nowego sektora gospodarki z możliwie największym udziałem podmiotów krajowego łańcucha dostaw (tzw. local content) - na czym skorzysta cały system społeczno-gospodarczy Polski.</p> <p>Podejmowane w wielu lokalizacjach, przez wielu interesariuszy, działania dotyczą zarówno przygotowania zaplecza serwisowego, jak też instalacyjnego offshore wind.</p> <p>Podkreślenia wymaga to, że rozwoju sektora offshore wind - w tym także w obszarze zaplecza portowego - nie należy wiązać</p>

wyłącznie z działaniami po stronie rządowej, czy ministerialnej.

Kluczową rolę w tym procesie odgrywają podmioty branżowe, w tym deweloperzy morskich farm wiatrowych oraz operatorzy terminali. To właśnie oni budują morskie farmy wiatrowe, operują na komponentach turbin, i w tym celu wykorzystują dedykowaną infrastrukturę w portach – swoją działalnością biznesową bezpośrednio kształtując warunki niezbędne do przygotowania odpowiedniego zaplecza pod offshore wind w konkretnej lokalizacji, w konkretnym porcie.

Tak też jest w przypadku projektu inwestycyjnego w Porcie Gdańsk, w którym występuje kilku partnerów podejmujących kolejne działania służące przygotowaniu terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.

Projekt znajduje się w fazie przygotowawczej, jeszcze przed realizacją robót budowlanych. Aktywności realizowane są w wielu obszarach funkcjonalnych tej inwestycji np. w zakresie montażu finansowego. Trwa także postępowanie prowadzone przez zarząd portu w zakresie wydzierżawienia odpowiedniego terenu na przedmiotową inwestycję.

Należy również wskazać, że głównymi podmiotami realizującymi inwestycje w morskie farmy wiatrowe są podmioty z sektora elektroenergetycznego, tj. Grupa ORLEN i Grupa PGE. Grupa Orlen realizuje port instalacyjny w lokalizacji – port morski w Świnoujściu. Natomiast, Grupa PGE realizuje port instalacyjny w porcie morskim w Gdańsku, który będzie pełnił rolę głównego terminala instalacyjnego w Polsce.

**Odpowiedź w zakresie pytania: Co z portem kontenerowym w Świnoujściu?**

Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu jest jednym z kluczowych projektów inwestycyjnych w sektorze morskim w Polsce, ujętym w krajowych dokumentach strategicznych, za który odpowiada Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Zgodnie z założeniami, terminal ma powstać na wschód od falochronu terminala LNG, na załadowionym obszarze Zatoki Pomorskiej. Będzie to terminal głębokowodny, zdolny do przyjęcia i obsługi największych kontenerowców oceanicznych wchodzących na Morze Bałtyckie.

Docelowa zdolność przeładunkowa terminala ma wynieść 2 mln TEU (rocznie). Projekt będzie realizowany w dwóch etapach, przy zaangażowaniu wyłonionego przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. inwestora branżowego.

Terminal zostanie zaprojektowany, zbudowany i sfinansowany przez inwestora wybranego w wyniku prowadzonego postępowania przetargowego.

W wyniku przeprowadzonego postępowania - mającego na celu zawarcie umowy przedwstępnej zobowiązującej do zawarcia umowy przyrzeczonej o korzystanie z nieruchomości zlokalizowanej w granicach portu morskiego w Świnoujściu, przeznaczonej na prowadzenie terminala kontenerowego zgodnie z koncepcją zaproponowaną i zrealizowaną przez korzystającego - do realizacji tej inwestycji została wybrana oferta złożona przez konsorcjum składające się z firm z Belgii oraz Kataru.

Po negocjacjach dotyczących koncepcji zagospodarowania przyszłej nieruchomości oraz warunków i zapisów umowy przedwstępnej i umowy przyrzeczonej – w dniu 10 lipca 2023 r. została podpisana przedwstępna umowa zobowiązująca do zawarcia 30-letniej umowy przyrzeczonej o korzystanie z nieruchomości zlokalizowanej w granicach portu morskiego w Świnoujściu, przeznaczonej na prowadzenie terminala kontenerowego zgodnie z koncepcją zaproponowaną i zrealizowaną przez korzystającego.

Realizacja projektu zakładana jest w okresie do 2028 r. Obecnie trwają działania konsorcjum mające na celu organizację podmiotu

	<p>(spółki celowej) będącej stroną umowy przyrzeczonej.</p> <p><b><u>Odpowiedź w zakresie pytania: Co z Odrzańską Droga Wodną?</u></b></p> <p>Zaplanowane do realizacji inwestycje na Odrzańskiej Drodze Wodnej zostały wskazane w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 (przyjętym uchwałą nr 180/2023 Rady Ministrów z dnia 3 października 2023 r. w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030”).</p> <p>Indykatywna lista inwestycji na Odrze obejmuje następujące projekty:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów;</li> <li>2. Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą.</li> <li>3. Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących.</li> <li>4. Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej – Etap I.</li> <li>5. Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych- etap I (sekcja V i VI).</li> <li>6. Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej.</li> </ol> <p>Realizacja ww. projektów uzależniona jest od możliwości pozyskania środków finansowych, w tym funduszy UE w ramach Polityki Spójności 2021-2027 (dla projektów nr 1 – 3 i 5-6) lub zakończenia trwających postępowań sędowo-administracyjnych (dla projektu nr 4).</p> <p>Niemniej, możliwość zrealizowania ww. inwestycji pozwoli utrzymać odpowiednie warunki nawigacyjne dla prowadzenia działalności gospodarczej i przeprowadzania bezpiecznych akcji lodołamania oraz pozwoli na dalsze włączanie transportu wodnego śródlądowego w zrównoważony system transportowy kraju, m.in. poprzez rozwój zaawansowanych usług cyfrowych, tak ważnych dla budowania przewidywalnego, ekologicznego i taniego transportu.</p> <p><b><u>Odpowiedź w zakresie pytania: Co z drogą S10?</u></b></p> <p>Realizacja wszystkich brakujących odcinków S10 uwzględniona jest w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Intencją jest realizacja inwestycji ujętych w ww. Programie, mając na uwadze obowiązujące wymagania prawne jakie są niezbędne do ich przygotowania i budowy.</p> <p>Na przełomie września i października 2023 r. ogłoszone zostały przetargi na realizację ośmiu nowych odcinków S10 pomiędzy Szczecinem i Piłą, o łącznej długości blisko 114 km. W przyszłym roku planowane jest podpisanie umów, a zakończenie realizacji w formule Projektuj i Buduj do 2030 r.</p> <p>W realizacji są cztery odcinki drogi od węzła Bydgoszcz Południe do węzła Toruń Południe. Na etapie przygotowania znajdują się odcinki pomiędzy Wyrzyskiem a Bydgoszczą (40 km) oraz około 100-kilometrowy od autostrady A1 do Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW).</p>
5.	<p><b>Poseł Paulina Matysiak</b></p> <p>Czy walka z wykluczeniem transportowym będzie jednym z priorytetów Pańskiego rządu?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b></p>

Walka z wykluczeniem transportowym jest niezwykle istotnym aspektem w kontekście polepszenia życia społecznego obywateli naszego kraju. Istnieje konieczność maksymalnego ograniczenia ilości obszarów niespełniających minimalnych wymagań dotyczących obsługi komunikacyjnej (o ograniczonym dostępie lub pozbawionych dostępu do publicznego transportu zbiorowego, powodujące wykluczenie społeczne obywateli).

W ramach realizowanych programów wieloletnich (Program Kolej +, Program Przystankowy) będą podejmowane zadania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poszczególnych subregionów, które dysponują ograniczonym dostępem do transportu kolejowego. Prowadzone będą działania w zakresie uzupełniania i modernizacji lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej, których celem będzie uzyskanie/usprawnienie połączenia kolejowego różnych miejscowościach w skali kraju.

Realizowane projekty będą stanowiły uzupełnienie inwestycji kolejowych realizowanych i przewidzianych do realizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego. Powyższe Programy w sposób zasadniczy wpływają na eliminację wykluczenia komunikacyjnego na obszarze całej Polski.

Rozszerzanie katalogu międzywojewódzkich połączeń kolejowych jest możliwe w ramach zakresu przewidzianego w Planie transportowym, przy uwzględnieniu możliwości (przepustowości) infrastruktury kolejowej, standardu jakości dostępu, zakresu realizowanych prac inwestycyjnych i remontowo-utrzymawczych oraz dostępności taboru i personelu do obsługi. W związku z powyższym, Ministerstwo Infrastruktury dołoży wszelkich starań, aby realizować zapisy Planu transportowego przy jednoczesnym uwzględnieniu aktualnych warunków i możliwości.

Dzięki rozszerzaniu strategii rozwoju i inwestycji przewoźnika państwowego możliwe będzie unowocześnianie i rozbudowanie parku taborowego oraz zaplecza technicznego, a także rozwijanie oferty dla podróżnych, również dla subregionów, które dysponują ograniczonym dostępem do transportu kolejowego.

Walka z wykluczeniem komunikacyjnym to również kolej regionalna. Decyzje dotyczące zasad ustalania wielkości oferty przewozowej są podejmowane przez samorządy województw samodzielnie i suwerennie. Organizator międzywojewódzkich połączeń kolejowych w ramach wzajemnej współpracy z organizatorami przewozów wojewódzkich mogą podejmować działania zmierzające do przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Należy podkreślić, że zrównoważony i wydajny transport kolejowy przyczynia się do realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu.

Ponadto, w zakresie transportu autobusowego minister może pośrednio wpływać na poprawę regionalnej lub lokalnej oferty przewozowej, poprzez zmianę przepisów prawa w dziedzinie transportu drogowego.

Minister Infrastruktury jest dysponentem Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Środki Funduszu przeznaczone są na dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wynoszącą maksymalnie 3,00 zł do 1 wozokilometra.

Funkcjonowanie Funduszu zostało zaplanowane w perspektywie wieloletniej. W 2019 r. planowane przychody Funduszu, ze względu



	<p>na termin wejścia w życie ustawy tworzącej Fundusz, wynosiły 300 mln zł. Od 2020 r. kwota planowanych przychodów Funduszu wynosi corocznie 800 mln zł. Natomiast od 2024 roku planowane przychody Funduszu zostały zwiększone z 800 mln zł do 1 mld zł. Minister Infrastruktury jako dysponent Funduszu obserwuje rosnące zainteresowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego tym programem. W ramach kolejnych naborów dopłatą obejmowane są nowe linie komunikacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w 2019 roku - częściowo sfinansowanych ze środków Funduszu zostało 1.228 linii komunikacyjnych, a Wojewodowie wydatkowali kwotę 10.032.758,86 zł;</li> <li>• w 2020 roku - przewozy wykonywane były na 2.834 liniach komunikacyjnych, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu. Wojewodowie wydatkowali kwotę w wysokości 139.055.152,59 zł;</li> <li>• w 2021 roku dopłatą z Funduszu objęto w skali kraju 4.371 linii komunikacyjnych, a wydatkowana przez Wojewodów kwota dopłaty wynosiła 358.204.103,47 zł;</li> <li>• w 2022 roku dopłatą objęto 5.508 linii komunikacyjnych, a wydatkowana przez Wojewodów kwota dopłaty z Funduszu wyniosła 528.180.853,18 zł;</li> <li>• w 2023 roku wg danych przekazanych przez Wojewodów objętych dopłatą zostało 6.749 linii komunikacyjnych, zaś łączna wnioskowana na rok 2023 kwota dopłaty z Funduszu wynosi 782.401.335,28 zł .</li> </ul> <p>Wsparcie ze środków Funduszu stanowi istotną pomoc dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego w realizacji ich zadań własnych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Tym samym, dopłata ze środków Funduszu jest i będzie jednym ze skuteczniejszych narzędzi przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.</p> <p>Rząd oraz Minister Infrastruktury będą aktywnie wspierać jednostki samorządu terytorialnego w realizacji zadań własnych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego przy wsparciu ze środków Funduszu.</p>
6.	<p><b>Poseł Michał Wawer</b></p> <p>Czy zamierza Pan spełnić postulaty strajkujących polskich przewoźników?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b></p> <p>Jednym z głównych postulatów protestujących przewoźników drogowych jest przywrócenie zezwoleń na transport drogowy pomiędzy Polską a Ukrainą. W świetle obowiązywania umowy liberalizującej przewozy drogowe pomiędzy UE a Ukrainą, decyzja o przywróceniu zezwoleń znajduje się w kompetencji Unii Europejskiej.</p> <p>W chwili obecnej, obowiązuje przedłużona do dnia 30 czerwca 2024 r. umowa pomiędzy UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego z dnia 29 czerwca 2022 r., która w czasie swego obowiązywania ma pierwszeństwo nad dwustronnymi regulacjami państw członkowskich z Ukrainą.</p> <p>Przed umową UE-Ukraina zasady współpracy polsko-ukraińskiej regulowała umowa dwustronna o międzynarodowych przewozach drogowych z 1992 roku. Na jej podstawie wymieniano kontyngenty zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów</p>

drogowych. W 2021 roku kontyngent ten wynosił po 160.000 dla każdej ze stron. Pomimo istniejącej nierównowagi w przewozach na korzyść strony ukraińskiej, kontyngent pozwalał stronie polskiej na zachowanie względnej równowagi z ok. 37% udziałem w rynku przewozów polsko-ukraińskich.

Innym problemem jest wprowadzony przez stronę ukraińską w maju 2023 r. system elektronicznej kolejki „e-Cherha” na polsko-ukraińskiej granicy państwowej, co do zasady miał stanowić narzędzie umożliwiające kierowcom, jak i przewoźnikom drogowym, sprawniejsze przekraczanie granicy poprzez możliwość dołączenia do kolejki za pośrednictwem ww. platformy.

W praktyce, niewydolne funkcjonowanie systemu doprowadziło do zatorów przy przejściach granicznych z Ukrainą i stało się bezpośrednią przyczyną rozpoczęcia protestu polskich przewoźników drogowych blokujących dojazd do granicy. Za zarządzanie systemem elektronicznej kolejki odpowiedzialna jest strona ukraińska, tym samym wprowadzenie rozwiązań postulowanych przez protestujących przewoźników, m.in. wyłączenie z systemu e-kolejki pojazdów przekraczających granicę bez ładunku pozostaje w kompetencji władz ukraińskich.

Rozwiązanie sprawy protestów zależy od Unii Europejskiej, a także od strony ukraińskiej, zarządzającej systemem kolejki elektronicznej. Niezbędne jest rozwiązanie kompromisowe, intensyfikacja kontaktów z Komisją Europejską, ale również bezpośredni i konstruktywny dialog z przedsiębiorcami, którzy oczekują poprawy ich sytuacji.

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi szereg działań zmierzających do zakończenia protestu przedsiębiorców z branży transportu drogowego na polsko-ukraińskiej granicy. Niezwłocznie po objęciu urzędu minister infrastruktury Dariusz Klimczak spotkał się z reprezentantami branży transportowej i zapoznał się z postulatami przewoźników. W dniu 18 grudnia br. przedstawiciele MI uczestniczyli w posiedzeniu Wspólnego Komitetu mającego na celu przeanalizowanie skutków wpływu obowiązywania umowy Unia Europejska-Ukraina na unijny rynek transportu drogowego. Jest to działanie przewidziane w art. 7 tej umowy z 2022 r.

W spotkaniu Polskę reprezentował Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka. W trakcie analizy skutków umowy wiceminister podkreślił, że Polska jest w pełni przekonana o potrzebie dalszego wsparcia Ukrainy w jej walce z agresorem, ale jednocześnie wyraźnie zaznaczył, że aby pomoc była skuteczna, nie może powodować negatywnych konsekwencji dla państw członkowskich Unii Europejskiej. W tym kontekście zadeklarował, że nowo powołany rząd Rzeczypospolitej jest zdeterminowany, aby we współpracy z Komisją Europejską oraz Ukrainą wypracować konstruktywne rozwiązania umożliwiające sprostanie obecnym wyzwaniom związanym z protestem branży transportowej na granicy Polski i Ukrainy.

Dodatkowo, prowadzone są rozmowy z przedstawicielami władz ukraińskich. Ich tematem jest m.in. ukraiński system elektronicznej kolejki, poprzez który muszą się rejestrować kierowcy wracający bez ładunku z Ukrainy na teren Unii Europejskiej. Proces ten znacząco wydłuża czas przekraczania granicy i naraża firmy transportowe na duże straty.

Minister Infrastruktury Zarządzeniem nr 30 z dnia 22 grudnia 2023 r. powołał Zespół do spraw rozwiązania problemów występujących na granicy polsko – ukraińskiej, związanych z wykonywaniem międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy. Pierwsze posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 29 grudnia 2023 r. z udziałem przedstawicieli resortów: infrastruktury, finansów, spraw wewnętrznych i administracji wraz z podległymi służbami. W spotkaniu wzięli udział także przedstawiciele Kancelarii Prezesa Rady

	<p>Ministrów, Rządowego Centrum Bezpieczeństwa oraz wojewody lubelskiego, podkarpackiego i zachodniopomorskiego. Podczas rozmów uzgodniono, między innymi, że wszystkie służby kontrolne podejmą współpracę na rzecz zwiększenia efektywności kontroli prowadzonych wobec przewoźników ukraińskich pod kątem przestrzegania przez nich przepisów odnoszących się do transportu drogowego, jak i bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu zapewnienia przez wszystkie te służby łącznie przynajmniej jednego punktu kontrolnego w województwie, na szlakach drogowych najbardziej uczęszczanych przez przewoźników międzynarodowych, także w porze nocnej.</p> <p>Nie negując potrzeby wsparcia Ukrainy w jej zbrojnym konflikcie z Rosją istotne jest, aby nie zakłócać równowagi na unijnym rynku transportu drogowego. Ma to kluczowe znaczenie w utrzymaniu łańcuchu dostaw i równowagi opartej na zasadach uczciwej konkurencji.</p>
7.	<p><b>Poseł Krzysztof Mulawa</b></p> <p>Mówił Pan w swoim exposé o zawiązanym zespole do spraw strajku przedsiębiorców i przewoźników na granicy. Czy będzie Pan znowu pozorował działania, czy tym razem w trybie dokonany załatwi Pan polski interes?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b></p> <p>Jednym z głównych postulatów protestujących przewoźników drogowych jest przywrócenie zezwoleń na transport drogowy pomiędzy Polską a Ukrainą. W świetle obowiązywania umowy liberalizującej przewozy drogowe pomiędzy UE a Ukrainą, decyzja o przywróceniu zezwoleń znajduje się w kompetencji Unii Europejskiej.</p> <p>W chwili obecnej, obowiązuje przedłużona do dnia 30 czerwca 2024 r. umowa pomiędzy UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego z dnia 29 czerwca 2022 r., która w czasie swego obowiązywania ma pierwszeństwo nad dwustronnymi regulacjami państw członkowskich z Ukrainą.</p> <p>Przed umową UE-Ukraina zasady współpracy polsko-ukraińskiej regulowała umowa dwustronna o międzynarodowych przewozach drogowych z 1992 roku. Na jej podstawie wymieniano kontyngenty zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych. W 2021 roku kontyngent ten wynosił po 160.000 dla każdej ze stron. Pomimo istniejącej nierównowagi w przewozach na korzyść strony ukraińskiej, kontyngent pozwalał stronie polskiej na zachowanie względnej równowagi z ok. 37% udziałem w rynku przewozów polsko-ukraińskich.</p> <p>Innym problemem jest wprowadzony przez stronę ukraińską w maju 2023 r. system elektronicznej kolejki „e-Cherha” na polsko-ukraińskiej granicy państwowej, co do zasady miał stanowić narzędzie umożliwiające kierowcom, jak i przewoźnikom drogowym, sprawniejsze przekraczanie granicy poprzez możliwość dołączenia do kolejki za pośrednictwem ww. platformy.</p> <p>W praktyce, niewydolne funkcjonowanie systemu doprowadziło do zatorów przy przejściach granicznych z Ukrainą i stało się bezpośrednią przyczyną rozpoczęcia protestu polskich przewoźników drogowych blokujących dojazd do granicy. Za zarządzanie systemem elektronicznej kolejki odpowiedzialna jest strona ukraińska, tym samym wprowadzenie rozwiązań postulowanych przez protestujących przewoźników, m.in. wyłączenie z systemu e-kolejki pojazdów przekraczających granicę bez ładunku pozostaje w kompetencji władz ukraińskich.</p>

	<p>Rozwiązanie sprawy protestów zależy od Unii Europejskiej, a także od strony ukraińskiej, zarządzającej systemem kolejki elektronicznej. Niezbędne jest rozwiązanie kompromisowe, intensyfikacja kontaktów z Komisją Europejską, ale również bezpośredni i konstruktywny dialog z przedsiębiorcami, którzy oczekują poprawy ich sytuacji.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury prowadzi szereg działań zmierzających do zakończenia protestu przedsiębiorców z branży transportu drogowego na polsko-ukraińskiej granicy. Niezwłocznie po objęciu urzędu minister infrastruktury Dariusz Klimczak spotkał się z reprezentantami branży transportowej i zapoznał się z postulatami przewoźników. W dniu 18 grudnia br. przedstawiciele MI uczestniczyli w posiedzeniu Wspólnego Komitetu mającego na celu przeanalizowanie skutków wpływu obowiązywania umowy Unia Europejska-Ukraina na unijny rynek transportu drogowego. Jest to działanie przewidziane w art. 7 tej umowy z 2022 r.</p> <p>W spotkaniu Polskę reprezentował Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka. W trakcie analizy skutków umowy wiceminister podkreślił, że Polska jest w pełni przekonana o potrzebie dalszego wsparcia Ukrainy w jej walce z agresorem, ale jednocześnie wyraźnie zaznaczył, że aby pomoc była skuteczna, nie może powodować negatywnych konsekwencji dla państw członkowskich Unii Europejskiej. W tym kontekście zadeklarował, że nowo powołany rząd Rzeczypospolitej jest zdeterminowany, aby we współpracy z Komisją Europejską oraz Ukrainą wypracować konstruktywne rozwiązania umożliwiające sprostanie obecnym wyzwaniom związanym z protestem branży transportowej na granicy Polski i Ukrainy.</p> <p>Dodatkowo, prowadzone są rozmowy z przedstawicielami władz ukraińskich. Ich tematem jest m.in. ukraiński system elektronicznej kolejki, poprzez który muszą się rejestrować kierowcy wracający bez ładunku z Ukrainy na teren Unii Europejskiej. Proces ten znacząco wydłuża czas przekraczania granicy i naraża firmy transportowe na duże straty.</p> <p>Minister Infrastruktury Zarządzeniem nr 30 z dnia 22 grudnia 2023 r. powołał Zespół do spraw rozwiązania problemów występujących na granicy polsko – ukraińskiej, związanych z wykonywaniem międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy. Pierwsze posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 29 grudnia 2023 r. z udziałem przedstawicieli resortów: infrastruktury, finansów, spraw wewnętrznych i administracji wraz z podległymi służbami. W spotkaniu wzięli udział także przedstawiciele Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Rządowego Centrum Bezpieczeństwa oraz wojewody lubelskiego, podkarpackiego i zachodniopomorskiego.</p> <p>Podczas rozmów uzgodniono między innymi, że wszystkie służby kontrolne podejmą współpracę na rzecz zwiększenia efektywności kontroli prowadzonych wobec przewoźników ukraińskich pod kątem przestrzegania przez nich przepisów odnoszących się do transportu drogowego, jak i bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu zapewnienia przez wszystkie te służby łącznie przynajmniej jednego punktu kontrolnego w województwie, na szlakach drogowych najbardziej uczęszczanych przez przewoźników międzynarodowych, także w porze nocnej.</p> <p>Nie negując potrzeby wsparcia Ukrainy w jej zbrojnym konflikcie z Rosją istotne jest, aby nie zakłócać równowagi na unijnym rynku transportu drogowego. Ma to kluczowe znaczenie w utrzymaniu łańcuchu dostaw i równowagi opartej na zasadach uczciwej konkurencji.</p>
8.	<p><b>Poseł Krystyna Sibińska</b></p> <p>Pytanie z lubuskiego. Proszę zapisać głęboko w sercu elektryfikację linii 203: Kostrzyn – Gorzów – Tczew. To jest niezwykle potrzebna</p>

	<p>linia. Ona pozwoli, żeby lubuskie nie było wykluczone komunikacyjnie.</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b></p> <p>Obecnie trwa opracowanie dokumentacji projektowej dla modernizacji odcinka Tczew – Czersk linii kolejowej nr 203. W Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), na liście podstawowej (z zapewnionym finansowaniem) ujęty został również projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Czersk – Wierzchowo Człuchowskie – prace projektowe”. Realizacja dokumentacji projektowej na odcinku linii kolejowej nr 203 Wierzchowo Człuchowskie – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn oraz realizacja robót budowlanych na całej linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn w ramach poszczególnych projektów inwestycyjnych ujęta jest na liście rezerwowej KPK (bez zapewnionego finansowania).</p> <p>Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku zmiany priorytetów, bądź uwolnienia lub pozyskania dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PKP PLK S.A. W przypadku zapewnienia finansowania poszczególnych projektów, inwestycje wskazane na liście rezerwowej, w tym ww. inwestycje, będą mogły być przeniesione na listę podstawową w trakcie realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).</p>
9.	<p><b>Poseł Kazimierz Gwiżdowski</b></p> <p>Czy będą kontynuowane budowy dróg ekspresowych S8, S16, Via Carpatia?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b></p> <p>Uprzejmie informuję, że obecnie realizowany jest program wieloletni Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywa do 2033 r.), który określa priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w obecnej perspektywie. Program ten zakłada realizację szeregu zadań, przede wszystkim dotyczących dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych, w tym również zadań wskazanych z pytaniem.</p> <p>Realizacja wskazanych ciągów dróg ekspresowych znajduje się na bardzo różnym etapie procesu inwestycyjnego. W przypadku drogi ekspresowej S16 prowadzone są prace przygotowawcze związane z określeniem wariantu przebiegu tej drogi. Dla drogi ekspresowej S8 proces inwestycyjny dopiero się rozpoczyna. W przypadku szlaku drogowego Via Carpatia, na który na terenie Polski składają się ciągi dróg ekspresowych S61, S16 oraz w znakomitej większości S19, procesy inwestycyjne poszczególnych odcinków są zróżnicowane, przy czym na ok. 711 km łącznej długości, ponad 282,5 km zostały już oddane do użytkowania, 257,9 km jest w budowie, dla 20,3 km prowadzone są przetargi, a pozostałe 150,4 km znajduje się w przygotowaniu.</p> <p>Należy w tym miejscu wskazać jednak, że proces inwestycyjny związany z budową drogi szybkiego ruchu jest procesem bardzo złożonym, wieloetapowym i czasochłonnym. Wymagane jest przeprowadzenie szeregu analiz oraz opracowanie niezbędnej dokumentacji, jak również uzyskanie decyzji administracyjnych i opinii określonych przepisami prawa, jak również zaangażowania dużych środków finansowych, zarówno na etap przygotowawczy jak i rzeczową realizację. Intencją rządu jest realizacja inwestycji ujętych w ww. Programie, mając na uwadze obowiązujące przepisy oraz wymagania prawne jakie są niezbędne do ich przygotowania</p>

	a następnie budowy.
10.	<p><b>Poseł Anna Dąbrowska-Banaszek</b>  Zapytam o obwodnice miast, które poprawiają komfort życia mieszkańców, są ważną strategicznie infrastrukturą, która decyduje o bezpieczeństwie, rozwoju, możliwości szybkiego dotarcia do innych części kraju. Jednym z takich jest Chełm: dwie zaplanowane obwodnice – północna, już budowana, i południowa, wpisana na listę inwestycji strategicznych przez MON. Czy jej budowa będzie realizowana?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b>  Obecnie realizowany jest program wieloletni Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), który określa priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w obecnej perspektywie. Program ten zakłada realizację szeregu zadań, przede wszystkim dotyczących dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych. Głównym celem przyjętych założeń jest dokończenie realizacji sieci autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym obecnie przepisami prawa. Wśród zadań ujętych w przedmiotowym Programie, jako zadanie kontynuowane z okresu programowania lat 2014 – 2023, znajduje się m.in. obwodnica Chełma w ciągu drogi ekspresowej S12.</p> <p>Zadanie to znajduje się na zaawansowanym etapie procesu inwestycyjnego. Mianowicie w 2021 r. zawarta została umowa z wykonawcą w systemie Projektuj i Buduj, a w lipcu br. rozpoczęte zostały roboty budowlane w terenie. Zgodnie z aktualnym harmonogramem zakończenie realizacji planowane jest na wiosnę 2025 r. Dzięki temu powstanie prawie 14 km nowej drogi szybkiego ruchu, o wysokich parametrach technicznych, zapewniającej odpowiedni poziom bezpieczeństwa dla użytkowników.</p> <p>Odnosząc się do budowy południowej obwodnicy Chełma informuję, że przedmiotowe zadanie realizowane będzie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 844 i jest zadaniem realizowanym przez władze samorządowe Chełma. Zadanie to znajduje się na etapie prac przygotowawczych. Podkreślić należy, że inwestorem zadania a zatem podmiotem odpowiedzialnym są władze samorządowe. Jednocześnie informuję, że przedmiotowa inwestycja uzyskała w 2022 r. dofinansowanie w ramach środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w kwocie 100 mln zł.</p>
11.	<p><b>Poseł Anna Dąbrowska-Banaszek</b>  A kolejne pytanie dotyczy Linii Chełmskiej Szerokotorowej. Posłowie PO wspierali jej powstanie i dopytywali o jej losy. Chciałabym również zapytać o losy LChS-u?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b>  Z uwagi na niepewne otoczenie makroekonomiczne, w najbliższym czasie PKP Cargo S.A. – jedyny właściciel udziałów w kapitale zakładowym PKP Linia Chełmska Szerokotorowa Sp. z o.o. – nie zakłada podjęcia prac związanych z pozyskaniem statusu zarządcy linii kolejowej nr 63 oraz uzyskaniem licencji kolejowego przewoźnika towarowego przez PKP LChS.</p> <p>Pierwotna koncepcja funkcjonowania PKP LChS Sp. z o.o. zakładała przyjęcie przez tę spółkę roli zarządcy linii szerokotorowej nr 63 Chełm-Dorohusk, która miałaby być wykorzystywana wyłącznie do ruchu towarowego. W związku z prawdopodobnie bliskim</p>

	<p>wejściem ciągu kolejowego Chełm-Dorohusk w skład Europejskiego Korytarza Transportowego Morze Północne-Morze Bałtyckie oraz zaliczeniem tego ciągu do najważniejszych solidarnościowych korytarzy UE-Ukraina występuje niezwykle niskie prawdopodobieństwo na uzyskanie zgody Komisji Europejskiej na wyjęcie infrastruktury linii szerokotorowej nr 63 Chełm-Dorohusk z gestii PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., czyli niezależnego narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej zobowiązanego do niedyskryminacyjnego traktowania wszystkich przewoźników. Jednocześnie ze względu na zmiany wywołane wojną na Ukrainie, linia nr 63 jest wykorzystywana nie tylko na potrzeby komunikacji towarowej, lecz również pasażerskiej, gdyż wiele połączeń Warszawa-Kijów jest realizowanych z przesiadką pomiędzy pociągami normalno i szerokotorowymi w Chełmie. W powyższej sytuacji brak jest zasadności i możliwości przekazania PKP LChS Sp. z o.o. roli zarządcy linii nr 63.</p> <p>Podmioty gospodarcze funkcjonują obecnie w warunkach podwyższonej niepewności, która związana jest z wojną w Ukrainie. Dostrzegalne są konsekwencje tych wydarzeń w postaci licznych reperkusji ekonomicznych, co w połączeniu z wysoką inflacją oraz wysokimi cenami energii silnie wpływa na krajową oraz międzynarodową działalność PKP CARGO S.A. – 100% udziałowcy PKP LChS. Ponadto znaczenie mają plany strony ukraińskiej związane z przebudową kolejowej infrastruktury liniowej polegające na zmianie rozstawu szyn dla wybranych linii kolejowych z szerokości torów 1520 mm na szerokość torów 1435 mm, co poddaje w wątpliwość tworzenie kolejnego podmiotu dokonującego przewozów wyłącznie na linii szerokotorowej.</p>
12.	<p><b>Poseł Andrzej Adamczyk</b> Czy takie projekty jak Via Carpatia im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego będą przerywane?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b> Via Carpatia jest projektem infrastrukturalnym obejmującym realizację szlaku komunikacyjnego o wysokich parametrach technicznych (drogi szybkiego ruchu) wzdłuż wschodniej granicy Polski, stanowiącej jednocześnie granice Unii Europejskiej. Szlak ten integruje sieci transportowe oraz stanowi przedmiot zainteresowania 12 państw, od Litwy po Grecję i Turcję.</p> <p>Na terytorium Polski długość głównej osi Via Carpatia wynosi ok. 711 km, a wraz z odgałęzieniami – ok. 1600 km.</p> <p>Kluczową arterią stanowiącą oś korytarza jest droga ekspresowa S19 biegnąca wzdłuż wschodniej granicy naszego kraju. Droga na północy poprzez planowaną drogę ekspresową S16 łączy się z innym kluczowym projektem łączącym Litwę z Polską, jakim jest droga S61, zwana popularnie Via Baltica. Na Litwie korytarz Via Carpatia ma swoje zakończenie w porcie w Kłajpedzie.</p> <p>Realizacja Via Carpatia jest bardzo zaawansowana. Na ok. 711 km szlaku ponad 282,5 km zostały już oddane do użytkowania, 257,9 km jest w budowie, dla 20,3 km prowadzone są przetargi, a pozostałe 150,4 km są w przygotowaniu.</p> <p>Cały ciąg dróg, którymi Via Carpatia będzie przebiegał przez terytorium Polski został ujęty do realizacji w ramach obowiązującego Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.).</p> <p>Jeżeli wartość inwestycji nie wzrośnie, obecnie przewidywane harmonogramy wskazują na możliwość zakończenia budowy po 2030 r. Intencją jest realizacja inwestycji ujętych w ww. Programie, mając na uwadze obowiązujące przepisy oraz wymagania prawne jakie są niezbędne do ich przygotowania a następnie budowy.</p>

13.	<p><b>Poseł Andrzej Śliwka</b> Czy Pan Premier jest zainteresowany, żeby w Elblągu powstał czwarty port Rzeczypospolitej?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b> Polska, jako jedno z dziewięciu państw z dostępem do Morza Bałtyckiego, kształtuje swój potencjał społeczno-gospodarczy w oparciu o sektor gospodarki morskiej. Jednym z jego najważniejszych filarów jest transport morski, na który składa się żegluga, porty i przystanie morskie. Wszystkie porty i przystanie stanowią ważne bieguny rozwoju lokalnego, regionalnego i krajowego. To nie tylko ogniwa stricte gospodarcze, ale również społeczne, kulturowe, rekreacyjne i obronne. Są ważnym elementem rozwoju handlu, rybołówstwa, żeglarstwa i żeglugi pasażerskiej, niejednokrotnie tworzą także warunki dla produkcji stoczniowej. Skarb Państwa jest większościowym udziałowcem w spółkach powołanych do zarządzania portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, z kolei małe i średnie porty to w większości spółki komunalne. W przypadku portu w Elblągu Zarząd Portu Morskiego Elbląg sp. z o. o. jest własnością Gminy Miasto Elbląg, która posiada wszystkie udziały. Port Morski Elbląg ma duży potencjał do rozwoju, jako port komunalny wypełniający swoje funkcje portowe, społeczne oraz gospodarcze w obrębie Elbląga jak i otoczenia funkcjonalnego portu. M.in. szanse związane z budową kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną zostały wyraźnie wskazane w „Strategii rozwoju portu morskiego w Elblągu (aktualizacja)” dostępnym na stronie internetowej Portu Morskiego Elbląg.</p> <p>Rząd RP prowadzi działania wspierające rozwój portów morskich z poszanowaniem różnic ich funkcji oraz mając na względzie, że system portowy Polski składa się zarówno z wielkich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, jak i małych i średnich portów oraz przystani.</p> <p>Należy przy tym podkreślić, że na całej długości polskiego wybrzeża, oprócz czterech najważniejszych portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, zlokalizowanych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, istnieje także 28 portów regionalnych i lokalnych oraz 50 przystani morskich.</p> <p>Katalog portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej określa ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Porty te charakteryzują się posiadaną infrastrukturą, potencjałem przeładunkowym, zapewnioną dostępnością od strony morza i lądu, a także rozbudowaną suprastrukturą. To na porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej przypada, wg danych GUS za 2022 r. niemal 99 procent (98,7%) obrotów przeładunkowych w polskich portach morskich, przy czym nie znaczy to że mniejsze porty, takie jak Port Morski Elbląg nie są potrzebne. Są – jak już wspomniano - niezbędną częścią polskiego systemu portowego.</p>
14.	<p><b>Poseł Elżbieta Duda</b> Czy budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie kontynuowana?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b> Dalsze decyzje, co do ewentualnego kształtu projektu związanego z CPK zostaną podjęte po przeprowadzonym audycie, analizie finansowej przedsięwzięcia oraz na podstawie rekomendacji wypracowanych przez nowego Pełnomocnika Rządu ds. CPK. Ewentualna</p>



	decyzja posiada duże znaczenie dla społeczeństwa oraz dla finansów publicznych, dlatego dołożymy wszelkiej staranności, aby decyzja ta była optymalna.
15.	<p><b>Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk</b></p> <p>Panie Premierze, po źle przeprowadzonej w latach 90-tych komercjalizacji Polskich Linii Oceanicznych i bankructwie wielu spółek grupy PLO, dopiero za rządów PiS, w miejsce wycofanych i wyeksploatowanych statków, zakupiono nowoczesne większe jednostki. Były to pierwsze zakupy po 30 latach. Czy zamierza Pan kontynuować proces rozwoju floty, która stanowi bardzo ważny element niezależności i bezpieczeństwa Polski, pełni w bilansie płatniczym kraju funkcję antyimportową i proeksportową, a także strategiczną?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b></p> <p>Jednym z kluczowych celów spółki Polskie Linie Oceaniczne S.A. (dalej: PLO), której większościowym akcjonariuszem jest Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (dalej: ARP) jest uzyskanie znaczącej pozycji rynkowej w sektorze polskiej gospodarki morskiej, w morskich przewozach średniodystansowych, głównie ładunków gestorów państwowych, z wykorzystaniem floty własnej i czarterowanej bądź w formie spedycji.</p> <p>Realizacji tego celu służyła będzie dalsza rozbudowa posiadanej floty oraz zakresu świadczonych usług. Spółka zamierza pozyskać kolejne statki do zarządu technicznego i prowadzi rozmowy z potencjalnymi klientami, głównie podmiotami z udziałem Skarbu Państwa, w celu pozyskania kontraktów przewozowych. Ponadto ARP prowadzi prace projektowe celem zaangażowania PLO w proces zamawiania trzech małych jednostek serwisowych (CTV), na które zapotrzebowanie wyraził jeden z podmiotów z grupy ORLEN oraz deweloper morskiej farmy wiatrowej Baltic Power. Realizacja inwestycji umożliwi rozszerzenie działalności Spółki o nowy sektor żeglugowy związany z morską energetyką wiatrową, a tym samym wpłynie na zwiększenie jej przychodów. Rozważany jest także udział PLO w procesie zamawiania i eksploatacji większych jednostek serwisowych (SOV) dla obsługi budowy i eksploatacji morskiej energetyki wiatrowej (MEW) na Bałtyku.</p> <p>Dwaj najwięksi polscy armatorzy PŻM PP i PŻB S.A. działają na wysoce konkurencyjnych rynkach przewozów morskich (PŻM PP przewozów frachtowych i promowych, PŻB SA przewozów promowych). Rejon morza bałtyckiego jest jednym z najbardziej ruchliwych obszarów żeglugi na świecie, gdzie konkuruje ze sobą 15 operatorów, w tym ww. polscy. Rynek nadal dynamicznie się rozwija, m.in. z uwagi na fakt, iż transport promowy dla przewozu wszelkich rodzajów ładunków, pasażerów i samochodów nie narzuca limitów wagowych dla ładunku i bagażu, jak to jest w przypadku niskobudżetowych linii lotniczych. Prowadzenie opłacalnej działalności wobec licznej i ciągle rozwijającej się międzynarodowej konkurencji, jak również coraz wyższych wymogów międzynarodowych konwencji i dyrektyw UE, np. w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń, wymaga przemyślnych i adekwatnych działań inwestycyjnych. Uzasadnione zatem będą wyłącznie działania zmierzające do pozyskiwania ultranowoczesnych, proekologicznych i niskoemisyjnych promów. Priorytetową kwestią pozostaje tu również fakt zaangażowania istotnych środków finansowych Skarbu Państwa, gdzie kryterium rynkowej stopy zwrotu jest kluczowe także z formalnego punktu widzenia i może decydować o dalszym istnieniu podmiotów.</p> <p>Z uwagi na powyższe, przewidujemy podwyższenie standardów w zakresie analiz rynku i trendów sektora frachtowych przewozów</p>

	<p>morskich i promowych żeby precyzyjnie określić potrzeby i kierunki dalszego rozwoju oraz optymalizacji inwestycji wzmocnienia posiadanej przez polskich armatorów floty. Działania inwestycyjne będą podejmowane przez spółki wyłącznie na podstawie rzetelnych analiz, adekwatnie do potrzeb i możliwości inwestycyjnych oraz wyłącznie na rynkowych warunkach. Nowa flota musi być dopasowana do profilu korzystającego z niej podmiotu i uwzględniać długoterminowe perspektywy funkcjonowania na rynku.</p>
16.	<p><b>Poseł Dariusz Piontkowski</b>  Przed Euro 2012 zabrał Pan kilka miliardów złotych na budowę trasy S8 łączącej Warszawę z Białymstokiem. W tym kontekście chcę zapytać, czy nie odbierze Pan pieniędzy przeznaczonych na budowę drogi Via Carpatia i odbierze Pan możliwość podróżowania wzdłuż wschodniej granicy Polski i rozwoju tych regionów?  Czy takie projekty jak Via Carpatia im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego będą przerywane?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b>  Via Carpatia jest projektem infrastrukturalnym obejmującym realizację szlaku komunikacyjnego o wysokich parametrach technicznych (drogi szybkiego ruchu) wzdłuż wschodniej granicy Polski, stanowiącej jednocześnie granice Unii Europejskiej. Szlak ten integruje sieci transportowe oraz stanowi przedmiot zainteresowania 12 państw, od Litwy po Grecję i Turcję.  Na terytorium Polski długość głównej osi Via Carpatia wynosi ok. 711 km, a wraz z odgałęzzeniami – ok. 1600 km.  Kluczową arterią stanowiącą oś korytarza jest droga ekspresowa S19 biegnąca wzdłuż wschodniej granicy naszego kraju. Droga na północy poprzez planowaną drogę ekspresową S16 łączy się z innym kluczowym projektem łączącym Litwę z Polską, jakim jest droga S61, zwana popularnie Via Baltica. Na Litwie korytarz Via Carpatia ma swoje zakończenie w porcie w Kłajpedzie.  Realizacja Via Carpatia jest bardzo zaawansowana. Na ok. 711 km szlaku ponad 282,5 km zostały już oddane do użytkowania, 257,9 km jest w budowie, dla 20,3 km prowadzone są przetargi, a pozostałe 150,4 km są w przygotowaniu.  Cały ciąg dróg, którymi Via Carpatia będzie przebiegał przez terytorium Polski został ujęty do realizacji w ramach obowiązującego Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.).  Jeżeli wartość inwestycji nie wzrośnie, obecnie przewidywane harmonogramy wskazują na możliwość zakończenia budowy po 2030 r. Intencją jest realizacja inwestycji ujętych w ww. Programie, mając na uwadze obowiązujące przepisy oraz wymagania prawne jakie są niezbędne do ich przygotowania a następnie budowy.</p>
17.	<p><b>Poseł Artur Szałabawka</b>  Czy będą kontynuowane dwie ważne dla województwa zachodniopomorskiego inwestycje: obwodnica zachodnia Szczecina z tunelem Police – Święta i droga S10?</p> <p><b><u>Odpowiedź:</u></b>  Realizacja Zachodniej Obwodnicy Szczecina oraz wszystkich brakujących odcinków S10 uwzględniona jest w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Intencją jest realizacja inwestycji ujętych w ww. Programie, mając na uwadze obowiązujące wymagania prawne jakie są niezbędne do ich przygotowania i budowy.</p>

	<p>Zachodnia Obwodnica Szczecina (docelowo droga ekspresowa S6) znajduje się na etapie prac przygotowawczych. Na przełomie września i października 2023 r. ogłoszone zostały przetargi na realizację ośmiu nowych odcinków S10 pomiędzy Szczecinem i Piłą, o łącznej długości blisko 114 km. W przyszłym roku planowane jest podpisanie tych umów. W realizacji są cztery odcinki drogi od węzła Bydgoszcz Południe do węzła Toruń Południe. Na etapie przygotowania znajdują się odcinki pomiędzy Wyrzyskiem a Bydgoszczą (40 km) oraz około 100-kilometrowy od autostrady A1 do Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW).</p>
--	---