

Senat
Rzeczypospolitej Polskiej
IX kadencja



Odpowiedzi

na oświadczenia złożone przez senatorów
na 78. posiedzeniu Senatu

Warszawa
2020 r.

Senat
Rzeczypospolitej Polskiej
IX kadencja



Odpowiedzi

na oświadczenia złożone przez senatorów
na 78. posiedzeniu Senatu

Warszawa
2020 r.

SPIS TREŚCI

ODPOWIEDZI NA OŚWIADCZENIA

złożone na 78. posiedzeniu Senatu:

senatora Zbigniewa Cichonia	7
senatora Zbigniewa Cichonia	9
senatora Jerzego Czerwińskiego.....	12
senatora Roberta Dowhana.....	15
senatora Roberta Dowhana.....	16
senatora Piotra Florka	19
senatora Jana Marii Jackowskiego	26
senatora Jana Marii Jackowskiego	27
senatora Kazimierza Kleiny	28
senatora Stanisława Koguta.....	30
senatora Grzegorza Napieralskiego.....	32
senatora Grzegorza Napieralskiego.....	34
senatora Grzegorza Napieralskiego.....	36
senatora Grzegorza Napieralskiego.....	38
senatora Grzegorza Napieralskiego.....	45
senatora Grzegorza Napieralskiego.....	48
senatora Aleksandra Pocieja	50
senatora Waldemara Sługockiego.....	53
senatora Waldemara Sługockiego.....	56
senatora Waldemara Sługockiego.....	58
senatora Aleksandra Szweda	62

78. POSIEDZENIE SENATU

(9 maja 2019 r.)

Oświadczenie senatora Zbigniewa Cichonia

skierowane do wiceprezesa Rady Ministrów, ministra nauki i szkolnictwa wyższego
Jarosława Gowina

Chciałbym zwrócić się ponownie do Pana Ministra, aby zechciał udzielić odpowiedzi na zapytanie, które złożyłem 21 marca, a więc blisko 2 miesiące temu, co do kwestii transz finansowych, jakie z tegoż ministerstwa zostały przekazane uczelniom. Do tej pory nie uzyskałem odpowiedzi i dlatego chciałbym prosić o to, żeby Pan Minister zechciał wypełnić swój ustawowy obowiązek.

Zbigniew Cichoń

Odpowiedź

Warszawa, 27 maja 2019 r.

Pan

Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na pismo z 10 maja 2019 r. znak BPS/043-78-2231/19, przekazujące oświadczenie złożone przez senatora Zbigniewa Cichonia podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r. w sprawie udzielenia odpowiedzi na oświadczenie złożone 21 marca 2019 r. uprzejmie przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Pismem z 27 marca 2019 r. znak BPS/043-75-2145/19 Marszałek Senatu RP przekazał Ministrowi Nauki i Szkolnictwa Wyższego oświadczenie złożone przez senatora Zbigniewa Cichonia podczas 75. posiedzenia Senatu RP w dniu 21 marca 2019 r. w sprawie wydatkowania środków finansowych przekazywanych uczelniom, w związku z ustawowym zwiększeniem stawek wynagrodzenia zasadniczego nauczycieli akademickich zatrudnionych w uczelniach publicznych. W odpowiedzi na ww. oświadczenie Minister pismem z 9 maja 2019 r. znak DBF.WFSN.055.4.2019.HŻ udzielił Marszałkowi Senatu wyjaśnień w przedmiotowej sprawie.

W załączeniu przesyłam kopię przesłanej odpowiedzi.

Z wyrazami szacunku

z up. MINISTRA
Podsekretarz Stanu
dr hab. Sebastian Skuza

Załącznik
Pismo MINISTRA NAUKI
I SZKOLNICTWA WYŻSZEGO

Warszawa, 9 maja 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na pismo z 27 marca 2019 r. znak BPS/043-75-2145/19, przekazujące oświadczenie złożone przez senatora Zbigniewa Cichonia podczas 75. posiedzenia Senatu RP w dniu 21 marca 2019 r. w sprawie wydatkowania środków finansowych przekazywanych uczelniom, uprzejmie przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Pismami z 1 marca 2019 r. Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego poinformował uczelnie o zwiększeniu subwencji, o której mowa w art. 365 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1668, z późn. zm.). Środki finansowe, pochodzące z uruchomionej decyzją Ministra Finansów rezerwy celowej, ujętej w ustawie budżetowej na rok 2019 (Dz. U. poz. 198) pod poz. 71, przeznaczone są na zwiększenie wynagrodzeń pracowników uczelni.

Należy podkreślić, że ww. zwiększenie przeznaczone jest na podwyższenie płac pracowników uczelni, tj. zarówno nauczycieli akademickich, jak i pracowników niebędących nauczycielami akademickimi. O sposobie podziału tych środków decyduje autonomicznie Uczelnia. Tym samym środki te mogą być również przeznaczone na podwyższenie wynagrodzeń nauczycieli akademickich do obowiązujących stawek minimalnych wynagrodzenia zasadniczego.

Ponadto, w kwietniu br. Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego dokonał podziału części uzupełniającej subwencji z przeznaczeniem na wyrównanie skutków finansowych ustawowego zwiększenia minimalnych stawek wynagrodzenia zasadniczego dla nauczycieli akademickich w publicznych uczelniach akademickich przez niego nadzorowanych. Łączna kwota zwiększenia przeznaczona na ten cel wyniesie 230.857,2 tys. zł.

Jednocześnie należy zauważyć, że uczelnie otrzymały w grudniu 2018 r. dodatkowe środki finansowe, w formie zwiększenia dotacji na utrzymanie potencjału badawczego. Zgodnie z art. 316 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce* (Dz. U. poz. 1669), środki na działalność statutową przyznane i niewykorzystane do 31 grudnia 2018 r. rozlicza się na zasadach subwencji. Powyższe oznacza, że do środków tych ma zastosowanie art. 407 ust. 2 ustawy – *Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce*. Uczelnia może zatem we własnym zakresie zdecydować o przeznaczeniu środków, w tym również finansować wyrównania wynagrodzeń do ustawowych minimów.

Z wyrazami szacunku

z up. MINISTRA
Sekretarz Stanu
Piotr Müller

Oświadczenie senatora Zbigniewa Cichonia

skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Zwracam się do Pana Ministra o uregulowanie zagadnienia, które wywołuje głębokie poczucie niesprawiedliwości u wielu osób.

Mianowicie w art. 73 ustawy – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną zawarto regulację, która nie ma nic wspólnego z tytułem ustawy, a która w sposób podstępny pozbywa osoby prawa własności, i to bez odszkodowania. Wprowadzono tam taki zapis, że jeżeli na cudzych gruntach została urządzona droga publiczna, to własność tego gruntu przechodzi na rzecz gminy bądź Skarbu Państwa, i to na mocy ustawy z dniem 1 stycznia 2001 r. Czyli dzieje się to ex lege, a wojewoda wydaje jedynie decyzję deklaratoryjną, która to potwierdza. I co się dzieje? Częstokroć teraz, a więc nawet 18 lat po przejściu na mocy ustawy prawa własności na rzecz Skarbu Państwa czy gminy, wojewoda to stwierdza, a ludzie nie mogą otrzymać odszkodowania, albowiem ustawa przewidziała, że wnioski o odszkodowanie można złożyć – o dziwo! – do 31 grudnia 2005 r. Czyli dzisiaj się ktoś dowiaduje, że utracił prawo własności w 2001 r., ale mógł wystąpić o odszkodowanie do końca grudnia 2005 r. No, jest to absurd i oczywista niesprawiedliwość. Ludzie licznie to kwestionują. Uważają, że należałoby to naprawić.

Stąd apeluję do Pana Ministra, żeby się zastanowił, czy nie podjąć jakichś działań ustawodawczych, które zmierzałyby do naprawienia tego stanu rzeczy. Ja uważam, że nie są to jakieś wysokie koszty, że należy jednak tym ludziom wypłacić odszkodowanie, albowiem zasada ochrony prawa własności wynikająca z konstytucji z art. 22 i 64 oraz z art. 1 protokołu dodatkowego, protokołu nr 1, do Europejskiej Konwencji Praw Człowieka stanowi, że za każde wywłaszczenie, które może być jedynie na cel publiczny, należy się odszkodowanie.

Zbigniew Cichoń

**Stanowisko
MINISTRA INFRASTRUKTURY**

Warszawa, 28 maja 2019 r.

Szanowny Pan
Jerzy Kwieciński
Minister Inwestycji i Rozwoju

Szanowny Panie Ministrze,

w załączeniu przekazuję, zgodnie z właściwością, oświadczenie złożone przez Pana senatora Zbigniewa Cichonia na 78. posiedzeniu Senatu w dniu 9 maja 2019 r., w sprawie podjęcia prac legislacyjnych w zakresie zmiany art. 73 ustawy z dnia 13 października 1998 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną, zwanej dalej „przepisami wprowadzającymi”, przekazane przy piśmie Marszałka Senatu z dnia 10 maja 2019 r., znak BPS/043-78-2232/19.

Problematyka poruszana w oświadczeniu Pana senatora dotyczy określenia w przepisach wprowadzających okresu dla skutecznego złożenia wniosku przez właściciela nieruchomości o odszkodowanie. Natomiast Minister Inwestycji i Rozwoju jest organem odwoławczym od decyzji wojewodów wydawanych na podstawie art. 73 ust. 3 przepisów wprowadzających.

Należy wskazać, że kwestie te były przedmiotem kontroli dokonywanej przez Trybunał Konstytucyjny. W wyroku z dnia 19 maja 2011 r. sygn. akt K 20/09 TK wskazał, że wprowadzenie terminu, po którym roszczenie odszkodowawcze „wygasa”, uzasadnione jest koniecznością zachowania porządku publicznego. Chodzi tu wszakże o ochronę bezpieczeństwa nie tylko podmiotów prawa, lecz także systemu prawa oraz zasad funkcjonowania społeczeństwa zgodnie z podzielanymi przez nie wartościami, które znalazły swój wyraz w Konstytucji. Niewątpliwie należą do nich przywoływane wcześniej: pewność obrotu prawnego oraz ogólna zasada prawa cywilnego, w świetle której roszczenia majątkowe po pewnym czasie ulegają przedawnieniu lub wygasają. W ocenie Trybunału, uzasadnieniem ustanowienia terminu zawitego w art. 73 ust. 4 przepisów wprowadzających jest również nakaz dbałości o równowagę budżetową, która ma status wartości konstytucyjnie chronionej.

Z poważaniem

z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Rafał Weber
Sekretarz Stanu

Odpowiedź
MINISTRA INWESTYCJI I ROZWOJU

Warszawa, 24 czerwca 2019 r.

Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Odpowiadając na oświadczenie Pana senatora Zbigniewa Cichonia, skierowane do Ministra Infrastruktury, złożone na 78. posiedzeniu Senatu w dniu 9 maja 2019 r., uprzejmie informuję, że aktualnie sprawy z zakresu regulacji stanów prawnych dróg należą do właściwości Ministra Inwestycji i Rozwoju na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 stycznia 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Inwestycji i Rozwoju (Dz.U. z 2018 r., poz. 175).

Problematyka zawarta w oświadczeniu Pana senatora dotyczy uregulowania terminu do złożenia wniosku o odszkodowanie w związku z przejęciem nieruchomości pod drogi publiczne, na podstawie art. 73 ustawy z dnia 13 października 1998 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. z 1998 r., nr 133, poz. 872), zgodnie z Konstytucją oraz prawem międzynarodowym.

Art. 73 ust. 4 ww. ustawy wskazuje, iż odszkodowanie za nieruchomości, pozostające w dniu 31 grudnia 1998 r. we władaniu Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, niestanowiące ich własności, a zajęte pod drogi publiczne, będzie wypłacane przez gminy oraz Skarb Państwa, według zasad i trybu określonych w przepisach za wywłaszczone nieruchomości, na wniosek właściciela nieruchomości złożony w okresie od dnia 1 stycznia 2001 r. do dnia 31 grudnia 2005 r. Po upływie tego okresu roszczenie wygasa.

Prawa konstytucyjne chronione nie mają charakteru absolutnego. Dopuszczalne jest zatem, ze względu na ważny interes publiczny, ograniczenie prawa własności. Pojmowanie własności jako prawa absolutnego prowadziłoby do naruszenia praw innych podmiotów, dlatego własność nie stanowi wartości absolutnej, niepodlegającej

żadnym ograniczeniem. Zgodnie z art. 21 Konstytucji własność podlega ochronie, a wywłaszczenie jest dopuszczalne jedynie wówczas, gdy jest dokonywane na cele publiczne i za słusznym odszkodowaniem. W sprawie odszkodowania za nieruchomości wywłaszczone na drogi publiczne, kwestionowana regulacja była aktem jednorazowym. Jej celem było uporządkowanie stanu prawnego dróg, co do których, z różnych przyczyn, stan faktyczny nie pokrywał się ze stanem prawnym. Ponadto, wywłaszczeni mieli możliwość dochodzenia swoich praw (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 20 lipca 2004 r., sygn. SK 11/02, publ. LexPolonica).

Wywłaszczenie na podstawie art. 73 przepisów wprowadzających obejmuje jedynie te sytuacje, gdy droga została wybudowana do końca 1998 r. na przejętej wcześniej nieruchomości. Trudno zakładać, że właściciele nie mieli świadomości utraty swoich nieruchomości przed wydaniem decyzji wojewody, która tylko potwierdza wywłaszczenie. Każdy z byłych właścicieli znajdował się w porównywalnej sytuacji prawnej, ponieważ był uprawniony w ustawowo określonym okresie do złożenia wniosku o ustalenie i wypłatę odszkodowania. W zależności od okoliczności indywidualnej sprawy różny może być czas rozstrzygnięcia wniosku i wypłaty odszkodowania, co jest między innymi uzależnione od tego, w jakim czasie wywłaszczenie zostało potwierdzone ostateczną decyzją wojewody. Ponadto wystąpienie z wnioskiem o odszkodowanie nie było uzależnione od wydania uprzednio decyzji wojewody. Złożenie wniosku było wystarczającą czynnością, by uzyskać prawo do odszkodowania za wywłaszczenie. Wniosek ten stanowił oświadczenie, że właściciel zamierza skorzystać z prawa do odszkodowania, a w następnej kolejności zawierał żądanie ustalenia i wypłaty odszkodowania w przewidzianej prawem procedurze. W konsekwencji termin wydania decyzji przez wojewodę nie stanowił przeszkody do skorzystania przez każdego z zainteresowanych z prawa do zgłoszenia roszczenia odszkodowawczego. (wyrok TK z dnia 15 września 2009 r., sygn. akt P 33/07, publ. LexPolonica).

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego, uzasadnieniem ustanowienia terminu zawitego jest nakaz dbałości o równowagę budżetową, która ma status wartości konstytucyjnie chronionej (por. np. wyrok z 9 kwietnia 2002 r., sygn. K 21/01, OTK ZU nr 2/A/2002, poz. 17). Finansowanie roszczeń odszkodowawczych z tytułu wywłaszczenia nie jest zaś irrelevantne dla budżetu. Racjonalnie uzasadnionym i koniecznym z perspektywy stabilności finansów publicznych było zatem wyznaczenie okresu, w którym w budżecie zarezerwowano określone środki finansowe na przedmiotowo istotny cel oraz precyzyjne wskazanie momentu, w którym możliwa była likwidacja tego rodzaju rezerwy finansowej. Wprowadzenie terminu, po którym roszczenie odszkodowawcze wygasa, jest uzasadnione koniecznością zachowania porządku publicznego. Chodzi tu o ochronę bezpieczeństwa także systemu prawa oraz zasad funkcjonowania społeczeństwa zgodnie z podzielanymi przez nie wartościami, które znalazły swój wyraz w Konstytucji. Należą do nich pewność obrotu prawnego oraz ogólna zasada prawa cywilnego, zgodnie z którą roszczenia majątkowe po pewnym czasie ulegają przedawnieniu lub wygasają (wyrok TK z dnia 19 maja 2011 r., sygn. akt K 20/09, publ. LexPolonica).

Charakter terminu do składania wniosków o ustalenie i wypłatę odszkodowania za grunty zajęte pod drogi publiczne (materialnoprawny), jak i skutki jego upływu (wygaśnięcie roszczenia odszkodowawczego) nie budzą żadnych wątpliwości, czego potwierdzeniem są wyroki Trybunału Konstytucyjnego (wyrok z dnia 15 września 2009 r., P 33/07, wyrok z dnia 19 maja 2011 r., K 20/09), jak i decyzja Europejskiego Trybunału Praw Człowieka (decyzja w sprawie M. Woźniak i E. Woźniak oraz Chruśliński i Powodzińska v. Polska z dnia 3 czerwca 2014 r.; 33081/11).

Mając powyższe na uwadze, stwierdzam brak postaw do nowelizacji art. 73 ust. 4 ustawy z dnia 13 października 1998 r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną.

MINISTER

z up.
Artur Soboń
Sekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Jerzego Czerwińskiego

skierowane do prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego

Szanowny Panie Premierze!

Zgodnie z obowiązującymi ustawami o samorządzie gminnym, samorządzie powiatowym oraz samorządzie województwa nadzór nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego sprawuje prezes Rady Ministrów, także przy pomocy wojewody. W szczególności wnioskuje do Sejmu o rozwiązanie rady gminy, rady powiatu lub sejmiku województwa w razie powtarzającego się naruszania ustaw lub konstytucji. Odwołuje też z tej przyczyny wójta, burmistrza lub prezydenta miasta albo rozwiązuje zarząd powiatu lub zarząd województwa na wniosek wojewody. Może także ustanowić zarząd komisaryczny, gdy organy gminy, powiatu lub województwa wykazują brak skuteczności w wykonywaniu zadań publicznych.

Szanowny Panie Premierze, czy narzędzia prawne zawarte w tzw. ustrojowych ustawach samorządowych są wystarczające do sprawowania realnego nadzoru nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego? Pytanie to zadaję po ostatnich wybrykach niektórych prezydentów dużych polskich miast. Wymienię je.

1. Podpisanie przez prezydenta Warszawy Rafała Trzaskowskiego tzw. karty LGBT+, której postanowienia, szczególnie w zakresie edukacji seksualnej dzieci i młodzieży zgodnej ze standardami WHO, naruszają polską konstytucję i ustawy. Przyjęcie podobnych rozwiązań deklarują prezydenci innych miast.

2. Celowe niewykonywanie obowiązującej wciąż ustawy o tzw. dekomunikacji przestrzeni publicznej. Do dziś w Warszawie i niektórych innych miastach funkcjonują nazwy ulic „sławiące” komunistycznych ideologów.

3. Tzw. afera reprivatyzacyjna w Warszawie i celowe działania władz miasta sabotujących rozstrzygnięcia komisji weryfikacyjnej. O podobnych nadużyciach w innych miastach, np. w Krakowie, dowiadujemy się systematycznie.

4. Próby obejścia ustawy o przekształceniu prawa użytkowania wieczystego gruntów zabudowanych na cele mieszkaniowe w prawo własności tych gruntów przez gwałtowne aktualizowanie opłat za użytkowanie wieczyste, czyli także opłat za przekształcenie, jak również „manewry” przy ustalaniu bonifikat, które obserwowaliśmy przed kilkoma miesiącami.

5. Wspieranie strajku nauczycieli i konsekwencji z niego wynikających, tzn. blokady matur i egzaminów, przez prezydentów niektórych miast.

Panie Premierze, jak wynika z tych przykładów, szczególnie niektórzy prezydenci dużych miast zachowują się tak, jakby konstytucja i ustawy w miastach przez nich zarządzanych nie obowiązywały, a przynajmniej nie w całości. Czy nie czas na skuteczne działania skierowane przeciwko tym bezprawnym procesom przy użyciu już istniejących narzędzi prawnych, a być może także nowych, np. szerszego zastosowania wykonania zastępczego? Istotne jest, aby 4 czerwca br. nie okazało się, że powstała siatka miejskich enklaw, które sabotują polskie prawo i przez akcje o podłożu politycznym walczą z polskim narodem i z polskim państwem.

Z wyrazami szacunku
Jerzy Czerwiński

**Odpowiedź
MINISTRA
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 10 maja 2019 r. (sygn. BPS/043-78-2233/19)¹ dotyczące oświadczenia Senatora RP Pana Jerzego Czerwińskiego, złożonego podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., w sprawie *narzędzi prawnych do skutecznego nadzoru nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego w przypadkach naruszania przepisów ustawowych lub konstytucyjnych przez wójta, burmistrza czy prezydenta miasta*, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości, Ministrem Edukacji Narodowej, Ministrem Inwestycji i Rozwoju oraz Ministrem Kultury i Dziedzictwa Narodowego, uprzejmie przedstawiam, co następuje.

Nadzór nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego (jst) ma ściśle wyznaczone granice, nie może bowiem naruszać, zagwarantowanej tym podmiotom, na gruncie art. 165 ust. 2 Konstytucji i podlegającej ochronie sądowej, samodzielności w wykonywaniu powierzonych zadań. Zakres nadzoru, stosownie do postanowień art. 171 ust. 1 Konstytucji, został oparty na kryterium legalności. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w art. 85 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym*² (zwanej dalej: ustawą), w myśl którego nadzór nad działalnością gminną jest sprawowany na podstawie wymogu zgodności z prawem. Organ nadzoru (wojewoda, a w zakresie spraw finansowych – regionalna izba obrachunkowa), w myśl art. 91 ust. 1 ustawy, dokonuje weryfikacji – pod względem legalności – podejmowanych przez organy jst aktów administracyjnych o charakterze generalnym (uchwał, zarządzeń). Nadzór nad gminą obejmuje również ocenę bieżącego funkcjonowania jej organów. W ustawie w art. 96 zostało uregulowane zastosowanie zarówno wobec organu wykonawczego, jak i organu stanowiącego gminy nadzwyczajnego środka nadzorczego, jakim jest ich odwołanie czy rozwiązanie. Skorzystanie z tej najsurowszej sankcji dla jst jest uwarunkowane wielokrotnością naruszenia przez wójta (burmistrza, prezydenta miasta) czy radę gminy Konstytucji lub ustaw.

Niezależnie od powyższego należy zaznaczyć, że podpisana przez Prezydenta m.st. Warszawy *Deklaracja Warszawska Polityka Miejska Na Rzecz Społeczności LGBT+* nie ma formy uchwały ani zarządzenia, dlatego też nie ma w stosunku do niej zastosowania środków nadzorczych określonych w art. 91 ust. 1 ustawy.

W odniesieniu do zagadnienia poruszonego przez Pana Senatora w punkcie 4. Minister Inwestycji i Rozwoju poinformował, że zasady aktualizacji opłat za użytkowanie wieczyste regulują przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. *o gospodarce nieruchomościami*³. W ramach przysługującej samorządom samodzielności finansowej ustawodawca umożliwił właściwym organom aktualizowanie opłat rocznych z tytułu użytkowania wieczystego nie częściej niż raz na 3 lata. Konstytucyjna zasada ochrony praw majątkowych jst stanowiła również podstawę przyznania im swobody w zakresie ustalania wysokości stawek oraz warunków udzielania bonifikat od opłat za przekształcenie prawa użytkowania wieczystego w prawo własności nieruchomości. Niemniej jednak ustawodawca zareagował na przypadki, w których w wyniku rozstrzygnięć organów jst nastąpiło zróżnicowanie sytuacji prawnej mieszkańców jednej nieruchomości. Nowelizacją ustawy *o przekształceniu prawa użytkowania wieczystego*

¹ Przesłane przy piśmie z dnia 27 maja 2019 r. (sygn. DSP.INT.4813.22.2019) Pana Łukasza Schreiber, Sekretarza Stanu, Sekretarza do Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

² Dz.U. z 2019 r. poz. 506.

³ Dz.U. z 2018 r. poz. 2204, z późn. zm.

*gruntów zabudowanych na cele mieszkaniowe w prawo własności tych gruntów*⁴ wprowadzono zasadę, stosownie do której, jeżeli postępowanie w sprawie aktualizacji opłaty za użytkowanie wieczyste wszczęto po dniu 5 października 2018 r., zaś organ nie doręczył skutecznie wypowiedzeń wszystkim współużytkownikom wieczystym nieruchomości, opłata za przekształcenie jest równa opłacie rocznej obowiązującej przed aktualizacją. Postępowania w tym przedmiocie podlegają wówczas umorzeniu.

Odnosząc się do kwestii strajku nauczycieli, należy podkreślić, że z inicjatywy Prezesa Rady Ministrów, w formie tzw. „okrągłego stołu” podjęto debatę nad przyszłością edukacji. W dotychczasowych rozmowach uczestniczyli: nauczyciele, uczniowie, rodzice, samorządowcy, przedstawiciele organizacji pozarządowych, środowiska akademickiego i instytucji związanych z oświatą, a także eksperci z resortów: edukacji, nauki i szkolnictwa wyższego, przedsiębiorczości i technologii. Głos w dyskusjach zabierali również parlamentarzyści oraz członkowie związków zawodowych. Jak wskazał Minister Edukacji Narodowej, celem obrad jest wypracowanie założeń do zmian w systemie edukacji w ramach kolejnego etapu reformy. Możliwe będzie również skonstruowanie przepisów, które w przyszłości będą zapobiegały podobnym sytuacjom, jakie miały miejsce podczas egzaminów i matur w br.

Ustawa z dnia 1 kwietnia 2016 r. *o zakazie propagowania komunizmu lub innego ustroju totalitarnego przez nazwy jednostek organizacyjnych, jednostek pomocniczych gminy, budowli, obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz pomniki*⁵ (zwana dalej: ustawą o zakazie propagowania komunizmu) w art. 2 i 3 precyzuje kompetencje wojewody w zakresie uznanych za niezgodne z ww. ustawą nazw ulic, dróg, placów etc. Wojewoda poprzez rozstrzygnięcie nadzorcze stwierdza nieważność uchwały nadającej ulicy nazwę niezgodną z ustawą o zakazie propagowania komunizmu. Następnie jeżeli nazwa ta nie zostanie przez jst zmieniona na taką, która nie będzie naruszała przepisów ww. ustawy, organ nadzoru w drodze zarządzenia zastępczego nadaje ulicy nazwę zgodną z tą ustawą. Przy czym zarówno rozstrzygnięcie nadzorcze wojewody, jak i zarządzenie zastępcze podlegają zaskarżeniu do sądu administracyjnego, do którego należy ostateczna ocena w zakresie zgodności danej nazwy ulicy, placu, etc. z przepisami prawa.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że w obecnej kadencji organów jednostek samorządu terytorialnego wojewodowie nie sygnalizowali Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji konieczności rozszerzenia czy też wzmocnienia dostępnych im obecnie instrumentów nadzorczych, jak również nie występowali o odwołanie organów wykonawczych ani o rozwiązanie organów stanowiących gmin. W przypadku gdy funkcjonowanie władz samorządowych danej jednostki rodzi zastrzeżenia, zasadnym byłoby zwrócenie się w tej sprawie bezpośrednio do właściwego wojewody.

Z poważaniem

MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
i ADMINISTRACJI
z up. Paweł Szefernaker
Sekretarz Stanu

⁴ Ustawa z dnia 31 stycznia 2019 r. *o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz ustawy o przekształceniu prawa użytkowania wieczystego gruntów zabudowanych na cele mieszkaniowe w prawo własności tych gruntów*, Dz.U. poz. 270.

⁵ Dz.U. z 2018 r. poz. 1103.

Oświadczenie senatora Roberta Dowhana

do ministra spraw wewnętrznych i administracji Joachima Brudzińskiego

Szanowny Panie Ministrze!

Jako senator Rzeczypospolitej Polskiej wnoszę o podjęcie stosownych działań mających na celu określenie jasnych kryteriów przyznawania nagrody motywacyjnej dla funkcjonariuszy Policji, którzy czasowo rezygnują z odejścia na emeryturę.

Nowelizacja ustawy o Policji przewiduje przedemerytalną nagrodę motywacyjną. W projekcie ustawy jest wiele niewiadomych w tym zakresie. Zapisy zawierają wiele określeń ogólnych, które mogą być oceniane bardzo subiektywnie. Potrzebne w tym wypadku są sztywne kryteria przyznawania nagrody. Zapisy projektu niewątpliwie wymagają uporządkowania. Nagroda jest nagrodą motywacyjną, jednocześnie będąc rozkazem personalnym, odmowa zaś nie będzie wymagać wydania rozkazu. Nie ma w tej chwili wyliczeń skutków finansowych wprowadzenia wymienionej zmiany. W związku z tym nie można dodatkowo oszacować, ilu funkcjonariuszy mogłoby otrzymać taką nagrodę.

Dlatego jestem przekonany, że działania mające na celu określenie jasnych kryteriów przyznawania nagrody motywacyjnej dla funkcjonariuszy Policji, którzy czasowo rezygnują z odejścia na emeryturę, są ważne i uzasadnione.

Z poważaniem
Robert Dowhan

Odpowiedź

Warszawa, 5 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 10 maja 2019 r. (sygn. BPS/043-78-2234/19), przekazujące tekst oświadczenia złożonego przez Senatora RP Pana Roberta Dowhana podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r. w sprawie przedemerytalnej nagrody motywacyjnej dla funkcjonariuszy Policji, uprzejmie informuję, że w następstwie zawartego w dniu 8 listopada 2018 r. porozumienia pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Stroną Społeczną, problematyka dotycząca umożliwienia przyznania dodatkowych należności pieniężnych dla funkcjonariuszy Policji, którzy po nabyciu prawa do emerytury i posiadaniu co najmniej 25 lat służby, nadal pozostaną w służbie, jest przedmiotem analizy w Komendzie Głównej Policji. Kształt proponowanych rozwiązań będzie uzależniony od jej wyników oraz późniejszych uzgodnień i konsultacji społecznych.

Z wyrazami szacunku

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI
z up. Jarosław Zieliński
Sekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Roberta Dowhana

skierowane do ministra środowiska Henryka Kowalczyka
oraz do ministra spraw wewnętrznych i administracji Joachima Brudzińskiego

Szanowny Panie Ministrze!

Jako senator Rzeczypospolitej Polskiej wnoszę o podjęcie stosownych działań mających na celu usprawnienie przepisów prawa regulującego możliwość modernizacji i rozbudowy sieci ciepłowniczej.

Ciepło systemowe w tej chwili uznawane jest za jedno z tych źródeł ogrzewania, które są najbardziej ekologiczne. Samorządy lokalne niestety nie mogą liczyć na dofinansowania na unowocześnienie sieci, ponieważ blokują je przepisy, ze względu na zapis, w którym mowa o tym, że taka możliwość istnieje tylko wtedy, gdy ciepło pochodzi ze źródeł spełniających wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego”. Pracujące w polskich miastach kotły nie spełniają tych wymogów, co automatycznie nie pozwala na ich modernizację. Modernizacja sieci ciepłowniczej może przyczynić się do stworzenia możliwości zmiany zasilania w postaci zmiany paliwa na inne, np. odpady kaloryczne. Zastosowanie alternatywnych paliw przełoży się bezpośrednio na zmniejszenie emisji smogu w dużych aglomeracjach. Bez dofinansowań i znalezienia stosownych rozwiązań modernizacja się nie uda.

W związku z tym jestem przekonany, że działania mające na celu usprawnienie prawa regulującego możliwość modernizacji i rozbudowy sieci ciepłowniczej są ważne i uzasadnione.

Z poważaniem
Robert Dowhan

**Stanowisko
MINISTRA
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

Warszawa, 28 maja 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 10 maja 2019 r. (sygn. BPS/043-78-2235-MSWA/19) przekazujące treść oświadczenia złożonego przez Senatora RP Pana Roberta Dowhana podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 roku w sprawie *modernizacji sieci ciepłowniczej*, uprzejmie informuję, że problematyka podniesiona w ww. wystąpieniu pozostaje poza zakresem właściwości Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. Właściwym do przedstawienia stanowiska w sprawie jest Minister Środowiska, do którego również skierowano treść oświadczenia.

Z poważaniem

MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
i ADMINISTRACJI
z up. Paweł Szefernaker
Sekretarz Stanu

**Stanowisko
MINISTRA ŚRODOWISKA**

Warszawa, 16 maja 2019 r.

Pan
Krzysztof Tchórzewski
Minister Energii

Szanowny Panie Ministrze,

w załączeniu przekazuję, według właściwości, oświadczenie złożone przez senatora Roberta Dowhana podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., przesłane do Ministra Środowiska przy piśmie z dnia 10 maja 2019 r., znak: BPS/043-78-2235/19, w sprawie podjęcia stosownych działań w celu usprawnienia przepisów prawa regulującego możliwość modernizacji i rozbudowy sieci ciepłowniczej.

Uprzejmie informuję, że zagadnienia podniesione w ww. oświadczeniu dotyczą wyeliminowania prawnych ograniczeń uniemożliwiających wspieranie unowocześniania tych sieci ciepłowniczych, które nie spełniają wymogów „efektywnego systemu ciepłowniczego”, tj. spraw będących we właściwości Ministra Energii. Zgodnie z ustawą z dnia 4 września 1997 r. o *działach administracji rządowej* (Dz. U. z 2018 r. poz. 762, z późn. zm.) sprawy objęte działem energia, dotyczące energii, surowców energetycznych i paliw, w tym polityki energetycznej państwa, bezpieczeństwa dostaw energii i infrastruktury energetycznej, należą do kompetencji ministra właściwego do spraw energii.

Łączę wyrazy szacunku

z up. MINISTRA
Sekretarz Stanu
Michał Kurtyka

**Odpowiedź
MINISTRA ENERGII**

Warszawa, 18 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do oświadczenia Pana Senatora Roberta Dowhana, złożonego w trakcie 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., przekazanego zgodnie z właściwością przez Ministra Środowiska przy piśmie z dnia 16 maja 2019 r. znak sprawy: DPK-1.050.47.2019.AR, w sprawie podjęcia stosownych działań w celu usprawnienia przepisów prawa regulującego możliwość modernizacji i rozbudowy sieci ciepłowniczej, uprzejmie proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Możliwość udzielania wsparcia inwestycyjnego w odniesieniu jedynie do efektywnych energetycznie systemów ciepłowniczych lub chłodniczych, czyli systemów ciepłowniczych lub chłodniczych spełniających kryteria zdefiniowane w art. 2 pkt 41 i 42

dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej, wynika z przepisów art. 46 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, czyli uregulowana jest na poziomie unijnym (w drodze rozporządzenia), a nie na gruncie prawa krajowego. Niemniej jednak, mając na uwadze konieczność poprawy jakości powietrza poprzez podejmowanie inwestycji modernizacyjnych we wszystkich systemach ciepłowniczych, bez względu na ich status, prowadzony jest obecnie proces prenotyfikacji Komisji Europejskiej programu pomocowego wsparcia systemów ciepłowniczych i chłodniczych niespełniających kryterium efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego lub chłodniczego. Przewidziana alokacja środków w tym programie wynosi 300 mln zł.

Pragnę również podkreślić, że w dniu 25 stycznia 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 14 grudnia 2018 r. o promowaniu energii elektrycznej z wysokosprawnej kogeneracji (Dz.U. z 2019 r. poz. 42 i 412), implementująca nowy mechanizm wsparcia energii elektrycznej z wysokosprawnej kogeneracji, którego jednym z celów jest umożliwienie konwencjonalnym ciepłowniom konwersję na jednostki kogeneracji, co umożliwi uzyskanie przez dany system ciepłowniczy statusu efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego, a w konsekwencji – aplikowanie o wsparcie inwestycyjne na modernizację i rozbudowę sieci ciepłowniczych. Budżet ww. mechanizmu wsparcia w perspektywie do roku 2048 szacowany jest na poziomie 36,3 mld zł. Mechanizm ten uzyskał w dniu 15 kwietnia 2019 r. akceptację Komisji Europejskiej

Z poważaniem

z upoważnienia
MINISTRA ENERGII
Tadeusz Skobel
Podsekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Piotra Florka

skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

To, co dzieje się w ostatnich 3 latach na polskich drogach, jest bardzo niepokojące. Rok 2019 rozpoczął się tragicznie. Statystyki są przerażające. W I kwartale 2019 r. zginęło o 105 osób więcej niż w analogicznym okresie roku 2018. To wzrost aż o 20%. Tak źle nie było nigdy. Koniecznością staje się podjęcie natychmiastowych i radykalnych działań. Wypadki drogowe to przede wszystkim tragedia dla najbliższych osób, ale także koszty ratowania i leczenia poszkodowanych. Te koszty w Polsce według szacunków wynoszą ok. 50 miliardów zł rocznie.

Przyczyną większości wypadków w Polsce jest prędkość i niedostosowanie do panujących warunków – tak mówią dane statystyczne. Prędkość zabija. Liczba fotoradarów w Polsce odbiega znacznie od ich liczby w innych krajach europejskich, szczególnie po likwidacji możliwości korzystania z fotoradarów przez samorządy. Niektóre straże miejskie może nadmiernie dorabiały do budżetów gmin, ale w większości monitorowały miejsca szczególnie niebezpieczne poprzez częstą zmianę miejsca pomiaru. Polscy kierowcy za granicę potrafią jeździć bezpiecznie, nie przekraczają prędkości, jeżdżą zgodnie z przepisami, nie powodują wypadków, bo wiedzą, że tam fotoradarów jest zdecydowanie więcej i można je spotkać w każdym, nawet nietypowym miejscu – opłaty z tego tytułu, czyli mandaty, też są bardzo wysokie.

Za rozmieszczenie fotoradarów w Polsce odpowiada Inspekcja Transportu Drogowego. Jest ich stanowczo za mało i nie ma pieniędzy, by je pilnie kupić. Główny inspektor transportu drogowego otrzymał zgodę na unijne dofinansowanie i rozbudowę sieci fotoradarów. Powinny one się pojawić na polskich drogach w III kwartale 2020 r., z kolei wymiana najstarszych na nowe planowana jest w III kwartale 2021 r. W sumie przy drogach będzie ponad 600 fotoradarów. Dla porównania we Włoszech jest niemal 6 tysięcy takich urządzeń, w Wielkiej Brytanii – 5,5 tysiąca, a w Niemczech – prawie 4 tysiące.

Policja ma zdecydowanie za mało fotorejestratorów. Coraz więcej śmiertelnych wypadków ma miejsce na autostradach. Należy wziąć przykład z policji niemieckiej i również dokonywać pomiaru prędkości fotoradarami rozstawianymi na wiaduktach nad autostradami.

Statystyki pokazują, że liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce w ostatnim dwudziestoleciu zmniejszyła się rocznie o co najmniej 200 osób. W roku 2015 liczba ofiar śmiertelnych w stosunku do roku 2014 zmniejszyła się o 264 osoby i wyniosła 2 tysiące 930 osób. Niestety, od roku 2016 do roku 2018 ten trend uległ zahamowaniu i obecnie, z małymi wahaniami, liczba ta utrzymuje się na poziomie zbliżonym do 3 tysięcy ofiar rocznie. Co roku ginie statystycznie jedna gmina wiejska, czyli ok. 3 tysiące osób.

Pod względem liczby ofiar śmiertelnych na drogach w statystykach europejskich jesteśmy prawie na szarym końcu. W przeliczeniu na 100 tysięcy mieszkańców na polskich drogach w 2018 r. zginęło 7,6 osoby. Dla przykładu podam, jak jest w innych krajach: Wielka Brytania – 2,8; Dania – 3,0; Szwecja – 3,2; Niemcy – 3,9; Słowacja – 4,6; Francja – 4,8. W całej Unii w zeszłym roku na drogach zginęło 25,1 tysiąca osób, o 1% mniej niż w 2017 r., a na naszych drogach o ponad 1% więcej, co stanowi ponad 11% wszystkich zabitych na unijnych drogach.

Wzrost agresji, niekulturalne zachowania ze strony kierowców, brawura, używanie sygnałów świetlnych i dźwiękowych w celach torowania sobie drogi, poczucie bezkarności, znaczne przekraczanie dozwolonej prędkości, wyprzedzanie na liniach ciągłych, rozmowy przez telefon i wysyłanie SMS-ów podczas jazdy, jazda po alkoholu i narkotykach – to główne przyczyny wypadków drogowych w Polsce.

Należy też zwrócić uwagę na znaczny wzrost liczby pojazdów silnikowych w Polsce. Przybywa ich rocznie prawie 1 milion. Według danych GUS na dzień 30 czerwca 2018 r. było ich prawie 30 milionów. W 2018 r. na polski obszar celny wprowadzono ponad 945 tysięcy używanych samochodów osobowych, a 54% z nich miało ponad 10 lat. Sprzedaż nowych samochodów

wzrosła w ubiegłym roku do ponad 600 tysięcy. Polska pod tym względem bije na głowę Niemcy i Francję. Mamy zarejestrowane 672 samochody na 1 tysiąc mieszkańców, a unijna średnia to 587.

Mimo znacznej poprawy infrastruktury drogowej w Polsce bezpieczeństwo na drogach w ostatnich latach się nie poprawia. Brak jest reakcji ze strony instytucji i służb odpowiedzialnych w tym zakresie. Każde działanie i każda złotówka wydana na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego może uratować zdrowie i życie wielu uczestników ruchu drogowego.

Na koniec zwracam się do Pana Ministra, jednocześnie przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, z następującymi pytaniami.

1. Dlaczego statystyki wypadków drogowych w Polsce są tak zastraszające? Dlaczego od 3 lat nie zmniejsza się liczba wypadków śmiertelnych na naszych drogach?

2. Ile osób uczestniczących w wypadkach drogowych ze skutkiem śmiertelnym jechało bez prawa jazdy albo po utracie prawa jazdy?

3. Dlaczego tak mało policjantów ruchu drogowego jest na naszych drogach?

4. Ile aktualnie – i dlaczego tak mało – urządzeń, wideorejestratorów i fotoradarów mobilnych ma Policja?

5. Dlaczego tak rzadko sprawdzana i monitorowana jest poprawność oznakowania na drogach?

6. Dlaczego w Polsce jest tak dużo wypadków śmiertelnych na przejściach dla pieszych? Jakie działania podejmuje ministerstwo w celu ich ograniczenia?

7. Kiedy zostaną wprowadzone i upowszechnione programy edukacyjne dla rowerzystów czy kierujących hulajnogami elektrycznymi w związku ze zmianami infrastrukturalnymi?

8. Dlaczego tak znacznie opóźnione są prace nad krajowym systemem zarządzania ruchem drogowym?

Piotr Florek

Odpowiedź

Warszawa, 10 czerwca 2019 r.

Szanowny Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie Senatora Piotra Florke, skierowane do ministra infrastruktury podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Ad 1.

W latach 2009-2018 liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych została zredukowana o ponad 37%, a liczba ciężko rannych o blisko 20%.

W ciągu ostatnich 3 lat liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wyniosła odpowiednio: 3026 osób w 2016, 2831 osób w 2017 i 2862 osoby w 2018. W roku 2018 na polskich drogach odnotowano w stosunku do roku 2017 spadek liczby wypadków (-3,3%) oraz liczby ofiar rannych w tych wypadkach (-5,3%). Niestety odnotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 1,1%.

Od początku lat dziewięćdziesiątych poczynione zostały w naszym kraju znaczące inwestycje w infrastrukturę drogową. Od 1990 do 2018 roku liczba pojazdów silnikowych wzrosła w naszym kraju o 228%. W okresie tym odnotowano spadek wypadków o 37% oraz spadek ilości ofiar śmiertelnych tych wypadków o 61%. W trójce bezpieczeństwa: infrastruktura – pojazd – człowiek pomimo nieustannie prowadzonych przez członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działań prewencyjnych i działań edukacyjnych to nadal człowiek – uczestnik ruchu drogowego, poprzez podejmowanie niewłaściwych decyzji w ruchu drogowym ponosi największą odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ad 2.

W tabeli przedstawiona została liczba wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym oraz liczba kierujących pojazdami, którzy uczestniczyli w tych wypadkach drogowych i nie posiadali uprawnień do kierowania.

Rok zdarzenia	Liczba wypadków	Liczba uczestników bez uprawnień do kierowania
2013	257	258
2014	254	257
2015	254	257
2016	256	260
2017	234	236
2018	270	274
I-IV 2019	81	81

Dane SEWIK stan na dzień 22.05.2019 r.

Jednocześnie informuję, że w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolidacji brak jest informacji szczegółowej o przyczynach braku uprawnień do kierowania pojazdami.

Ad 3.

Zgodnie z przyjętymi założeniami wartość oczekiwana średniodobowej liczby policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze powinna wynosić co najmniej 4 000. Należy podkreślić, że zgodnie ze stanem kadrowym na dzień 1 stycznia 2019 r. liczba wszystkich policjantów kierowanych do służby na drodze wynosi 7 780.

W I kwartale 2019 r. średnio na dobę do służby na drodze kierowano 4 348 policjantów ruchu drogowego, co zdecydowanie przekroczyło wartość planowaną. Dla porównania w latach ubiegłych, tj. 2017 i 2018 średnia za cały rok wyniosła odpowiednio 4 112 i 4 182 policjantów.

Na uwagę zasługuje również fakt, iż podczas ogólnokrajowych działań realizowanych na podstawie zatwierdzonego przez kierownictwo polskiej Policji Planu działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2019 roku średnia liczba policjantów ruchu drogowego skierowanych do służby na drodze jest jeszcze wyższa, tj. około 5 000.

Ad 4.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. na wyposażeniu Policji znajdują się:

- 872 sztuki radarowych mierników prędkości (w tym 6 sztuk mierników z rejestracją obrazu),
- 1068 sztuk laserowych mierników prędkości (w tym 432 sztuki mierników z rejestracją obrazu),
- 545 sztuk wideorejestratorów.

W bieżącym roku planowany jest zakup 31 sztuk radiowozów nieoznakowanych z wideorejestratorami oraz około 90 sztuk laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu.

Jednocześnie pragnę poinformować, że urzędnicy do kontroli prędkości na drogach, nabywane są przez Policję sukcesywnie w miarę przyznawanych środków finansowych, a także w ramach europejskich projektów finansowych.

Ad 5.

Działania w zakresie zarządzania ruchem na drogach wykonuje organ zarządzający ruchem, właściwy dla drogi danej kategorii. Organy te określa art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) zgodnie z którym:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,
- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kompetencje wymienionych organów (GDDKiA, marszałka województwa oraz starosty) nie obejmują zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu.

Organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – na podstawie przywołanych wyżej przepisów – jest prezydent miasta.

Organ zarządzający ruchem, zgodnie z przepisami §6 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z 2017 r. poz. 784), zatwierdza organizację ruchu – sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych i sygnałów drogowych – na podstawie projektu organizacji ruchu.

Należy również podkreślić, że w myśl przepisów §11 przywołanego wyżej *rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r.* organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczeniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizuje na własny koszt zarząd drogi.

Natomiast, wymagania techniczne i zasady umieszczania na drogach znaków drogowych określają przepisy *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. poz. 2181, z późn. zm.).

Zgodnie z przepisami §12 ust. 3 wymienionego wyżej *rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r.*, jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu.

Natomiast, niezależnie od kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu, na podstawie §12 ust. 5 *rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r.*, organ zarządzający ruchem przeprowadza co najmniej raz na 6 miesięcy kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych.

W razie stwierdzenia nieprawidłowości organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie, w szczególności:

- wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- naprawy wadliwie działających urządzeń sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej,
- umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu.

Przywołane wyżej przepisy, określając minimalną częstotliwość kontroli, dają organom zarządzającym ruchem na drogach możliwości prowadzenia częstszych kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, w zależności od potrzeb i możliwości organu zarządzającego ruchem, gęstości sieci dróg itp.

Wobec powyższego decyzję w zakresie częstotliwości prowadzonych kontroli organizacji ruchu podejmuje organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi.

Ad 6.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nieustannie kieruje swój wysiłek w działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym pieszych.

Obok stale prowadzonych działań edukacyjnych, w tym kampanii i akcji skierowanych do seniorów, podejmowane są także działania inżynieryjne.

Przykładem takich działań jest opracowanie i zatwierdzenie przez Ministra Infrastruktury w 2018 roku wytycznych prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Wytyczne te będą rekomendowane wszystkim zarządom dróg i ulic, zarządom oświetlenia, projektantom drogowym i oświetleniowym, inwestorom i wykonawcom do stosowania jako standard w zakresie przygotowania inwestycji, budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg.

Wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych zostały opracowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, we współpracy ze środowiskiem naukowców.

Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych podzielono na dwie części:

- wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych – raport z przeprowadzonych studiów i analiz,
- wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Ad 7.

W podstawie programowej kształcenia ogólnego w poszczególnych typach szkół są zawarte treści umożliwiające przygotowanie ucznia szkoły podstawowej do ubiegania się o wydanie karty rowerowej. Zajęcia dla uczniów tych szkół prowadzą nauczyciele posiadający kwalifikacje określone w art. 9 *ustawy z dnia 26 stycznia 1982 r. – Karta Nauczyciela* (Dz. U. z 2018 r. poz. 967, z późn. zm.).

Dyrektor szkoły może zawrzeć porozumienie z wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego lub ośrodkiem szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań o nieodpłatnym uczestnictwie uczniów w zajęciach organizowanych przez ten ośrodek dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej.

Na podstawie art. 42 ust. 1 *ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.) zostało wydane *rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej* (Dz.U. z 2013 r. poz. 512), które dokładnie określa:

- wymagania oraz sposób organizacji zajęć dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej,
- ubiegających się o wydanie karty rowerowej,
- tryb i warunki przeprowadzania egzaminu w zakresie karty rowerowej,
- kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej,
- wzór karty rowerowej.

Ad 8.

Realizowany przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) projekt *Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TENT – Etap 1* jest priorytetowym przedsięwzięciem GDDKiA oraz największym tego typu projektem w Europie. Przedmiotem projektu jest budowa i wdrożenie jednolitego, zintegrowanego systemu umożliwiającego uruchomienie usług ITS o największym znaczeniu

dla kierowców. System umożliwi dynamiczne zarządzanie ruchem w celu poprawy bezpieczeństwa oraz zwiększenia płynności transportu drogowego w najważniejszych korytarzach transportowych zarządzanych przez GDDKiA. Jego rezultaty na wiele lat wpłyną na to, w jaki sposób użytkownicy dróg w Polsce będą informowani o warunkach ruchu i sytuacji na drodze.

Jednocześnie informuję, że w ramach Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym powstaną całodobowe centra zarządzania ruchem – w Warszawie utworzone będzie Krajowe Centrum Zarządzania Ruchem, z kolei Regionalne Centra Zarządzania Ruchem powstaną odpowiednio w Gdańsku, Łodzi, Katowicach oraz we Wrocławiu. Zainstalowanych zostanie wiele urządzeń do automatycznego zbierania informacji, następnie do ich prezentowania na drodze. Powstanie nowoczesna sieć łączności umożliwiająca przenoszenie dużej liczby danych w czasie rzeczywistym wraz z zapleczem do przetwarzania danych.

Z uwagi na znaczenie projektu dla zmiany jakościowej funkcjonowania systemu transportowego w Polsce, a także mając na uwadze, że jest to pierwszy w Polsce tak duży i złożony projekt z zakresu systemów zarządzania ruchem, jest on realizowany przez GDDKiA w ścisłej współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju, a także w koordynacji z Agencją Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci (INEA), która reprezentuje Komisję Europejską. Powyższe działania służą zminimalizowaniu ryzyk występujących we wdrażaniu tego typu projektów oraz uniknięciu potencjalnych błędów w toku jego realizacji.

Projekt *KSZRD na sieci TEN-T – Etap 1* zostanie zrealizowany przez pięciu wykonawców wybranych w dwóch postępowaniach przetargowych na prace wdrożeniowe. Obecnie prowadzone są postępowania przetargowe:

- na realizację Centralnego Projektu Wdrożeniowego (ponowny przetarg opublikowany w dniu 28 marca 2019 r.), termin otwarcia ofert to 29 maja 2019 r.,
- na realizację 4 Regionalnych Projektów Wdrożeniowych; termin otwarcia ofert to 28 maja 2019 r.

W nawiązaniu do powyższej informacji należy dodać, że pierwotnie ogłoszone postępowanie przetargowe w dniu 17 października 2018 r. z terminem otwarcia ofert na 20 lutego 2019 r. na realizację Centralnego Projektu Wdrożeniowego zostało unieważnione. Przyczyną unieważnienia było znaczne przekroczenie wartości kosztorysu przez złożoną ofertę kwoty, którą GDDKiA zamierzała przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia. Na realizację zamówienia przewidziano 200 085 008,97 zł, a jedyna oferta złożona w postępowaniu opiewała na kwotę 372 259 500,00 zł.

W związku z sygnałami płynącymi z rynku wykonawców ubiegających się o pozyskanie zamówień w ramach projektu KSZRD, które zostały wyrażone w licznych pytaniach do treści SIWZ-ów, wnioskach o zmiany treści, czy podnoszonych w treści środków odwoławczych w toku postępowań przetargowych – GDDKiA wprowadziła zmiany w dokumentacji przetargowej na Centralny Projekt Wdrożeniowy KSZRD, które polegają na zrównoważeniu podziału ryzyka oraz na nowych zasadach odpowiedzialności kontraktowej i są wyjściem naprzeciw oczekiwaniom branży ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych). Zmiany te są konsekwencją głosów płynących z rynku wykonawców ubiegających się o pozyskanie zamówień w ramach projektu Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem. Zostały one wyrażone w licznych pytaniach do treści SIWZ, wnioskach o zmiany treści, czy podnoszonych w treści środków odwoławczych, w toku postępowań przetargowych. Wprowadzenie powyższych zmian implikowało wydłużenie realizacji procedury przetargowej dotyczącej ww. zadania. Tego rodzaju zmiany zostały również wprowadzone w postępowaniu przetargowym na Regionalne Projekty Wdrożeniowe KSZRD. Zmiany dotyczą głównie zagadnień podziału ryzyka, zasad odpowiedzialności kontraktowej, wysokości kar umownych, czy optymalizacji części wymagań technicznych.

Należy dodać, że GDDKiA dokłada starań dla skutecznej realizacji działań dotyczących projektu. Projekt został podzielony na części, które będą obsługiwane przez poszczególne jednostki GDDKiA (Oddziały), tak aby współpraca z Wykonawcami była jak najbardziej efektywna. Całość koordynowana jest też przez zespół Kierownika projektu. GDDKiA wspierana jest też przez głównego inżyniera kontraktu, który bę-

dzie trzymał pieczę nad jakością prowadzonych prac oraz współpracował z nadzorcami inwestorskimi właściwymi dla poszczególnych regionalnych obszarów wdrożenia systemu. Projekt obejmuje znaczną sieć drogową, bo ponad 1 tys. km dróg szybkiego ruchu, ale co ważniejsze, z systemem centralnym, który powstanie poprzez projekt Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym (KSZRD), będą integrowane wszystkie istniejące i planowane elementy systemu zarządzania ruchem należące do GDDKiA. Z tego względu konieczne było takie przygotowanie projektu, aby w jak najlepszym stopniu była możliwa jego dalsza rozbudowa i doskonalenie. Wymagało to dużego nakładu prac przygotowawczych, w szczególności standaryzujących poszczególne elementy systemu i jego funkcje. Wykonanie tych prac było kluczowe, bo umożliwiło zamawianie poszczególnych jego części u różnych wykonawców. Dzięki temu GDDKiA zyskała pewność, że nie jest uzależniona od jednego dostawcy. Jednocześnie podkreślam, że Krajowy System Zarządzania Ruchem to największy tego rodzaju projekt ITS w Europie, dlatego z uwagi na jego skalę postępowania przetargowe na budowę, utrzymanie oraz rozwój jego poszczególnych modułów są procesem skomplikowanym i długotrwałym.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Rafał Weber
Sekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Jana Marii Jackowskiego

skierowane do ministra środowiska Henryka Kowalczyka

Szanowny Panie Ministrze!

W wielu miejscach w kraju opłaty za wywóz śmieci poszły w górę. Mieszkańcy skarżą się na nawet dwukrotne podwyżki. Polityka śmieciowa budzi cały czas wiele kontrowersji. Samorzady skarżą się, że przybywa im obowiązków w tym zakresie.

W ostatnim czasie z pomysłem na ustabilizowanie sytuacji śmieciowej wystąpiły spółdzielnie mieszkaniowe. Związek Rewizyjny Spółdzielni Mieszkaniowych RP prezentuje projekt ustawy wprowadzający „podatek śmieciowy”. Projekt zakłada podatek od metra kwadratowego lokalu zamiast dotychczasowej opłaty za odpady.

W związku z tym proszę o informację, czy będą prowadzone prace nad modyfikacją obecnie obowiązujących przepisów dotyczących gospodarki odpadami.

Jan Maria Jackowski

Odpowiedź

Warszawa, 3 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na Oświadczenie złożone przez Pana Senatora Jana Marię Jackowskiego na 78. posiedzeniu Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., skierowane do Ministra Środowiska – Pana Henryka Kowalczyka w sprawie wniosku Związku Rewizyjnego Spółdzielni Mieszkaniowych RP o wprowadzenie „podatku śmieciowego” od metra kwadratowego lokalu zamiast dotychczasowej opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi (znak: BPS/043-78-2237/19) informuję, że obecnie Minister Środowiska nie planuje wyjść z inicjatywą zmian w zakresie sposobów naliczania opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi, które zgodnie z art. 6k ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, mogą być naliczane w zależności od liczby mieszkańców zamieszkujących daną nieruchomość, ilości zużytej wody z danej nieruchomości lub powierzchni lokalu mieszkalnego i stanowią iloczyn wybranej metody oraz stawki opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi.

Z poważaniem

z up. MINISTRA
Sławomir Mazurek
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Środowiska

Oświadczenie senatora Jana Marii Jackowskiego

skierowane do ministra zdrowia Łukasza Szumowskiego

Do opinii publicznej dotarła informacja o wycofaniu w niektórych krajach UE refundacji dla homeopatii. Agencje odpowiedzialne za ocenę technologii medycznych w tych krajach podają w wątpliwość skuteczność leczenia produktami homeopatycznymi. W Polsce samorząd lekarski apeluje o pilne zmiany: na opakowaniach powinna być informacja, że nie ma dowodów na skuteczność granulek.

W związku z tym proszę o informację, czy jest rozważane wprowadzenie postulowanych przez samorząd lekarski informacji.

Jan Maria Jackowski

**Odpowiedź
PODSEKRETARZA STANU
w MINISTERSTWIE ZDROWIA**

Warszawa, 24 maja 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

W nawiązaniu do oświadczenia senatora Jana Marii Jackowskiego złożonego podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., Minister Zdrowia uprzejmie informuje co następuje.

Realizacja postulatu przywołanego przez pana senatora nie jest planowana. Kwestie związane z oznakowaniem opakowań produktu leczniczego zostały ściśle unormowane zarówno w polskim¹ jak i unijnym² – zgodnych ze sobą w tym zakresie – porządkach prawnych.

Ponadto należy zauważyć, iż w świetle prawa unijnego produkty homeopatyczne należą do kategorii produktów leczniczych.

Z poważaniem

Maciej Miłkowski
PODSEKRETARZ STANU

¹ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 lutego 2009 r. w sprawie wymagań dotyczących oznakowania opakowań produktu leczniczego i treści ulotki (Dz. U. z 2015 r. poz. 1109, ze zm.).

² Dyrektywa 2001/83/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 listopada 2001 r. w sprawie wspólnotowego kodeksu odnoszącego się do produktów leczniczych stosowanych u ludzi.

Oświadczenie senatora Kazimierza Kleiny

skierowane do minister edukacji narodowej Anny Zalewskiej

Szanowna Pani Minister!

Chciałbym zwrócić uwagę na rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2019 r. w sprawie realizacji modułu 3 wieloletniego programu „Pośitek w szkole i w domu” (DzU z 2019 r., poz. 267). Zgodnie z §2 ust. 1 rozporządzenia wsparcie finansowe przysługuje organom prowadzącym tylko publiczne szkoły podstawowe oraz publiczne szkoły artystyczne. Po wejściu w życie aktu prawnego zgłaszają się do mnie organizatorzy szkół niepublicznych, którzy nie mogą skorzystać z dofinansowania na utworzenie, adaptację, doposażanie lub poprawę standardu stołówek szkolnych. Tak skonstruowane przepisy w naturalny sposób rodzą w społeczeństwie poczucie niesprawiedliwości i dyskryminują uczniów szkół niepublicznych. W związku z tym proszę o udzielenie odpowiedzi na pytanie: dlaczego szkoły niepubliczne o uprawnieniach szkół publicznych nie mogą skorzystać z powyższego programu? Czy nie obawia się Pani Minister tego, iż stanowi to naruszenie zasady równego traktowania i pochodnej – zasady stwarzania równych szans?

Należy zwrócić uwagę, że wśród organizatorów szkół niepublicznych są organizacje pozarządowe. Podmioty te odpowiadają na potrzeby lokalnych społeczności, których często nie są w stanie zaspokoić jednostki samorządu terytorialnego. Warto zauważyć, że organizacje pozarządowe tworzące szkoły niepubliczne o charakterze publicznym realizują swoje cele statutowe i nie prowadząc działalności komercyjnej, borykają się z problemami finansowymi.

W związku z tym apeluję o podjęcie stosownych działań, mających na celu wyrównanie szans, jeśli chodzi o modernizację placówek oświatowych, i sprawiedliwe traktowanie uczniów, w szczególności w tak ważnej i podstawowej sprawie, jaką jest wyżywienie dzieci, poprzez rozszerzenie zakresu działania tego programu.

Z wyrazami szacunku
Kazimierz Kleina

Odpowiedź

Warszawa, 29 maja 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,
składam na Pana ręce odpowiedź na oświadczenie Senatora RP Pana Kazimierza Kleiny, zgłoszone 9 maja 2019 r. na 78. posiedzeniu Senatu RP, w sprawie realizacji modułu 3 wieloletniego rządowego programu „Pośitek w szkole i w domu”.

Szanowny Panie Senatorze,

zgodnie z rozporządzeniem w sprawie realizacji modułu 3 wieloletniego rządowego programu „Posiłek w szkole i w domu”¹ – wsparciem mogą zostać objęte publiczne szkoły podstawowe oraz publiczne szkoły artystyczne realizujące kształcenie ogólne w zakresie szkoły podstawowej.

Przyjęcie powyższego rozwiązania wynika z potrzeby doposażenia przede wszystkim szkół prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego, które bardzo często dysponują zużytym wyposażeniem kuchni, co przyczyniło się (w wielu przypadkach) do likwidacji stołówek szkolnych.

Ponadto, Minister Edukacji Narodowej nie dysponuje narzędziami do weryfikacji prawidłowego wykorzystania przez szkoły niepubliczne dotacji (otrzymanej w ramach modułu 3 Programu). Organy prowadzące szkoły niepubliczne, jako niezależne podmioty, nie podlegają kontrolom w zakresie m.in. gospodarności. Natomiast, takie kontrole w jednostkach samorządu terytorialnego prowadzi regionalne izby obrachunkowe.

Planuje się, że realizacja modułu 3 Programu zostanie poddana ewaluacji, której celem będzie weryfikacja adekwatności i skuteczności Programu oraz zaproponowanie, w miarę możliwości finansowych, ewentualnych kolejnych działań, uwzględniających poszerzenie grupy odbiorców Programu.

Z poważaniem

z upoważnienia
MINISTRA
EDUKACJI NARODOWEJ
Marzena Machałek
Sekretarz Stanu

¹ §2 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2019 r. w sprawie realizacji modułu 3 wieloletniego rządowego programu „Posiłek w szkole i w domu” dotyczącego wspierania w latach 2019–2023 organów prowadzących publiczne szkoły podstawowe w zapewnieniu bezpiecznych warunków nauki, wychowania i opieki przez organizację stołówek i miejsc spożywania posiłków (Dz. U. poz. 267).

Oświadczenie senatora Stanisława Koguta

skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

1 kwietnia br. pełny skład Naczelnego Sądu Administracyjnego w postanowieniu w sprawie o sygn. akt I OPS 4/17 odmówił podjęcia uchwały na wniosek Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, działającej w imieniu rządu. Prokuratura Generalna wystąpiła o odpowiedź na pytanie, czy istotnie jedynym sposobem wykazania zarządu nieruchomością, niezbędnego do uwłaszczenia się na niej, jest przedłożenie dokumentów, o których mowa w art. 38 ust. 2 nieobowiązującej już ustawy z dnia 29 kwietnia 1985 r. o gospodarce gruntami i wywłaszczaniu nieruchomości. Miało to usunąć rozbieżności orzeczeń. Naczelny Sąd Administracyjny uchylił się od udzielenia odpowiedzi na to pytanie Prokuraturii, wskazując, że rozbieżności orzeczniczych nie ma, bowiem konsekwentnie 7-osobowe składy NSA orzekały tak samo w 2 kolejnych uchwałach, podjętych w dniu 27 lutego 2017 r., sygn. akt I OPS 2/16, oraz w dniu 26 lutego 2018 r., sygn. akt I OPS 5/17:

„Pozostawanie nieruchomości we władaniu przedsiębiorstwa PKP bez udokumentowanego prawa w sposób określony w art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 kwietnia 1985 r. o gospodarce gruntami i wywłaszczaniu nieruchomości (DzU nr 22, poz. 99, ze zm.) oznacza, że nieruchomość ta należała w dniu 27 maja 1990 r. do rad narodowych i terenowych organów administracji państwowej stopnia podstawowego w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (DzU nr 32, poz. 191, ze zm.)”.

W tych okolicznościach zwracam się do Pana Ministra z prośbą o informację, w jaki sposób resort zamierza nadal postępować w sprawach uporzędowania statusu prawnego nieruchomości kolejowych, by osiągnąć stabilizację w tym zakresie.

Stanisław Kogut

Odpowiedź

Warszawa, 14 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Stanisława Koguta podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., przekazane pismem z 10 maja 2019 r. nr BPS/043-78-2240/19, uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z Prokuraturą Generalną Rzeczypospolitej Polskiej i PKP SA podejmuje działania legislacyjne i pozalegisłacyjne w celu uregulowania problemu komunalizacji gruntów kolejowych.

Mając na uwadze uwarunkowania prawne oraz złożoność przedmiotowego zagadnienia Prokuratura Generalna RP złożyła wniosek o podjęcie uchwały przez pełny skład Naczelnego Sądu Administracyjnego (NSA) w celu wyjaśnienia rozbieżności w orzecznictwie sądów administracyjnych. Naczelny Sąd Administracyjny w pełnym

składzie, postanowieniem z dnia 1 kwietnia 2019 r. sygn. akt I OPS 4/17, odmówił podjęcia uchwały. Z treści uzasadnienia do ww. postanowienia wynika, że NSA nie podzielił poglądów wnioskodawcy odnośnie do konieczności wydania uchwały, gdyż uznał, że brak jest rozbieżności w orzecznictwie sądów administracyjnych z uwagi na wydane wcześniej uchwały NSA z dnia 27 lutego 2017 r., sygn. akt I OPS 2/16 oraz z dnia 26 lutego 2018 r., sygn. akt I OPS 5/17 odnoszące się już do wątpliwości podnoszonych przez Prokuratorię Generalną RP w sprawie I OPS 4/17. W Ministerstwie, od momentu wydania ww. uchwał, analizowane i przygotowywane były propozycje różnych rozwiązań, w tym również propozycje rozwiązań ustawowych.

Jedno z rozwiązań zostało ujęte w procedowanym obecnie projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (UD530), w którym proponuje się dokonanie odpowiednich zmian w ustawie z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.). Projektowana ustawa, w miejsce wszczynanego przez wojewodę z urzędu postępowania w sprawie potwierdzenia nabycia przez gminę własności nieruchomości Skarbu Państwa, wprowadza – w odniesieniu do gruntów kolejowych – postępowanie wnioskowe (na wnioski gmin). Realizacja tego obowiązku do dnia dzisiejszego w sposób istotny obciąża wojewodów oraz często prowadzi do nieuzasadnionej i nieuprawnionej „komunalizacji” mienia państwowego. Wskazana w przedmiotowym projekcie zmiana w art. 17a ww. ustawy ma na celu zmniejszenie obciążeń urzędów wojewódzkich oraz ograniczenie nieuzasadnionych (niedostatecznie umotywowanych i niezgodnych z celem ww. ustawy) postępowań komunalizacyjnych.

Z poważaniem

Andrzej Bittel
z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Sekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Grzegorza Napieralskiego

skierowane do prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego

W imieniu mieszkańców powiatu Choszczno i Wałcz zwracam się z pytaniem, czy rozważane jest przywrócenie ruchu pasażerskiego i towarowego na trasie kolejowej Choszczno – Drawno – Mirosławiec.

W Mirosławcu funkcjonuje lotnisko wojskowe, ze względów bezpieczeństwa warto rozważyć dowóz do niego paliwa i sprzętu wojskowego na potrzeby MON. Pojezierze Drawskie to atrakcyjny teren dla turystów. Linia kolejowa mogłaby być wykorzystywana na potrzeby budowy drogi ekspresowej S10, która według zapewnień administracji rządowej będzie prowadzona.

Dziś powiat choszczeński i drawski należą do największych regionów z problemem wykluczenia transportowego.

Obecnie jest dobry czas na remont trasy Choszczno – Drawno – Mirosławiec ze względu na możliwość pozyskania materiałów z remontowanego szlaku kolejowego Szczecin – Poznań.

Z poważaniem
Grzegorz Napieralski

**Odpowiedź
SEKRETARZA STANU
w MINISTERSTWIE
INFRASTRUKTURY**

Warszawa, 10 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie złożone przez Senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 78. posiedzenia Senatu RP, które odbyło się w dniu 9 maja 2019 r., w sprawie przywrócenia ruchu pasażerskiego i towarowego na trasie kolejowej Choszczno – Drawno – Mirosławiec uprzejmie informuję, co następuje.

Zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku w bieżącej perspektywie finansowej realizowane jest zadanie inwestycyjne pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 410 oraz punktów ładunkowych na stacji Złocieniec obejmujące wykonanie niezbędnych prac dla potrzeb prowadzenia przewozów wojskowych na odcinku Złocieniec – Kalisz Pomorski – Drawno od km 61,164 do km 116,460 linii kolejowej nr 410”. Zakres rzeczowy prac obejmuje przywrócenie ruchu towarowego na przedmiotowym odcinku, a roboty nie obejmują obiektów infrastruktury pasażerskiej na stacjach i przystankach osobowych, takich jak perony i dojścia do nich oraz elementów małej architektury. Rewitalizacja będzie finansowana ze środków Ministerstwa Obrony Narodowej. Realizacja robót jest zaplanowana do 2026 r.

Obecnie w Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe SA (dalej: PKP PLK SA) prowadzone są prace planistyczne dotyczące przyszłej perspektywy finansowej 2021–2027, w ramach których Spółka PKP PLK SA zaproponowała Marszałkowi Województwa Zachodniopomorskiego rozważenie możliwości realizacji inwestycji obejmującej odtworzenie połączenia kolejowego na odcinku Drawno – Choszczno w ramach przyszłego Regio-

nalnego Programu Operacyjnego na lata 2021–2027 (dalej: „RPO”). W odpowiedzi Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego wskazał powyższą inwestycję jako ważną dla województwa i uznał umieszczenie rewitalizacji proponowanego odcinka linii kolejowej nr 410 na liście projektów dofinansowywanych ze środków RPO. Proponowany projekt uzupełniałby aktualnie prowadzone prace na przedmiotowej linii kolejowej (w szczególności w zakresie infrastruktury pasażerskiej). Planowany zakres rzeczowy projektu obejmuje prace w zakresie branży torowej, drogowej, telekomunikacyjnej, obiektów inżynieryjnych i sterowania ruchem kolejowym na odcinku Drawno – Choszczno, a także w zakresie branży elektroenergetycznej i obiektów obsługi podróżnych na całej długości linii.

Pragnę jednak podkreślić, że decyzja dotycząca ewentualnej realizacji ww. projektu uzależniona będzie m.in. od wielkości środków przewidzianych w ramach RPO w przyszłej perspektywie UE.

Odnosząc się zaś do kwestii uruchomienia przewozów pasażerskich na linii nr 410 na odcinku Choszczno – Drawno – Mirosławiec, informuję, że decyzja w tej sprawie należy do Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego jako ustawowego organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa. Podstawowy dokument strategiczny dotyczący transportu zbiorowego w województwie, jakim jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego”, nie uwzględnia linii kolejowej nr 410 w planowanej sieci połączeń kolejowych w wojewódzkich przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Jednocześnie informuję, że mieszkańcy powiatu wałeckiego oraz turyści zamierzający odwiedzić Pojezierze Drawskie mogą skorzystać z kursującego obecnie przez Wałcz, Tuczno i Kalisz Pomorski pociągu TLK Zamoyski relacji Lublin – Warszawa – Szczecin.

Ponadto informuję, że Spółka PKP Intercity SA przewiduje w przyszłości uruchomienie pociągów dalekobieżnych przez Kalisz Pomorski, gdzie mogą być zapewnione skomunikowania z pociągami regionalnymi kursującymi na trasie Choszczno – Mirosławiec.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższych informacji.

Łączę wyrazy szacunku

Andrzej Bittel

Oświadczenie senatora Grzegorza Napieralskiego

skierowane do wiceprezes Rady Ministrów,
przewodniczącej Komitetu Społecznego Rady Ministrów Beaty Szydło

Ponawiam swoją prośbę z poprzedniego oświadczenia złożonego w sprawie opieki zdrowotnej na terenie województwa zachodniopomorskiego. Informacje napływające z powiatów są przerażające. Większość placówek ma problemy z finansowaniem swojej działalności, większość szpitali zgłasza problem dostępności pracowników na rynku. Wszyscy są zgodni, że koszty działalności wzrosły bardzo mocno, a kontrakty są na bardzo niskim poziomie.

Tymczasem obowiązek zapewnienia przez państwo dotacji celowej w odpowiedniej wysokości dla jednostek samorządu terytorialnego wynika z ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.

Powiat stargardzki prowadzący szpital publiczny w Stargardzie, największym mieście w tej części województwa zachodniopomorskiego, po Szczecinie i Koszalinie, zgłasza problem w zakresie deficytu personelu medycznego. Kolejny problem to zastąpienie ryczałtu zapłaty za wykonane usługi, które nie są doszacowane pod względem ilości i kosztów.

Szpital w Barlinku prowadzony przez miasto Barlinek i powiat Myślibórz zwraca uwagę na problem odchodzenia personelu do lepiej płatnej pracy, nawet poza opieką zdrowotną. Niski kontrakt NFZ powoduje długie kolejki, długie oczekiwanie na wizytę u kardiologa, laryngologa, ortopedy, diabetologa, gastroenterologa. Osoby ze skierowaniem na rehabilitację czekają... 70–80 dni. Czas oczekiwania na przyjęcie do oddziału opieki długoterminowej też jest długi, gdyż wynosi ok. 100 dni.

Szpital w Dębnie, który jest finansowany przez miasto Dębno i powiat Myślibórz, zwraca uwagę na wysokie koszty pracy personelu wykwalifikowanego, co pogarsza wyniki finansowe placówki. Kontrakty z NFZ w żaden sposób nie pozwalają wykonywać prac remontowych. Brak pieniędzy na inwestycje powoduje, że młody personel nie chce pracować, a pacjenci szukają porad w innych placówkach.

W związku z tym zwracam się z prośbą o podjęcie działań na rzecz poprawy warunków działania opieki szpitalnej.

Z poważaniem
Grzegorz Napieralski

**Odpowiedź
WICEPREZESA
RADY MINISTRÓW**

Warszawa, 17 września 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,
w nawiązaniu do pisma z dnia 7 sierpnia 2019 r. sygn. BPS/043-83-2378119 dotyczącego oświadczenia złożonego przez senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 83. posiedzenia Senatu RP w dniu 2 sierpnia 2019 r., skierowanego do wiceprezesa

Rady Ministrów, przekazuję pismo z informacjami w przedmiotowej sprawie, uzyskanymi od Ministra Zdrowia.

Z wyrazami szacunku

Jacek Sasin

Załącznik
Pismo MINISTRA ZDROWIA

Warszawa, 11 września 2019 r.

Pan
Jacek Sasin
Wiceprezes Rady Ministrów

Szanowny Panie Premierze,

w odpowiedzi na oświadczenie Pana Senatora Grzegorza Napieralskiego złożone podczas 83. posiedzenia Senatu RP, przekazane do Ministerstwa Zdrowia przy piśmie z dnia 29 sierpnia 2019 r. znak: SKRM.4813.1.2019.NN., w sprawie finansowania opieki szpitalnej na terenie województwa zachodniopomorskiego, uprzejmie proszę o przyjęcie następujących informacji.

Na wstępie pragnę poinformować, że w roku bieżącym odbyło się wiele spotkań z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Zdrowia, Narodowego Funduszu Zdrowia oraz szpitali, na których omawiane były kwestie związane z funkcjonowaniem podmiotów leczniczych. Między innymi w wyniku tych spotkań były podejmowane decyzje dotyczące uruchomienia dodatkowych środków przekazywanych na finansowanie świadczeń opieki zdrowotnej.

W wyniku ww. decyzji NFZ w roku 2019 dokonał kilku zmian planu finansowego NFZ, w wyniku których zwiększono środki przekazywane świadczeniodawcom na łączną kwotę ok. 6,3 mld zł, w tym na leczenie szpitalne – ok. 3,4 mld zł. W wyniku ww. zmian planu finansowego koszty świadczeń opieki zdrowotnej Zachodniopomorskiego OW NFZ zostały zwiększone łącznie o kwotę ok. 248,2 mln zł, w tym leczenie szpitalne – o kwotę ok. 148,6 mln zł.

W związku z powyższym środki finansowe przekazywane przez NFZ do szpitali w roku 2019, w tym na terenie Zachodniopomorskiego OW NFZ, są znacznie wyższe, co powinno mieć pozytywny wpływ na sytuację finansową podmiotów leczniczych.

Ponadto pragnę poinformować, że przygotowany przez Prezesa NFZ plan finansowy na 2020 r. przewiduje przeznaczenie na koszty świadczeń opieki zdrowotnej środków w wysokości 91 754 033 tys. zł, co stanowi wzrost o kwotę 8 096 695 tys. zł, tj. o 9,68%, w porównaniu do pierwotnego planu finansowego NFZ na 2019 r., w tym dla Zachodniopomorskiego OW NFZ – w wysokości 3 918 969 tys. zł, co stanowi wzrost o kwotę 355 763 tys. zł, tj. o 9,98%. Jest to najwyższa dynamika wzrostu środków w planach finansowych NFZ w ostatnich latach. Dodatkowe środki finansowe stworzą warunki do poprawienia zarówno dostępu do świadczeń zdrowotnych, jak i sytuacji podmiotów leczniczych.

Z poważaniem

z upoważnienia MINISTRA ZDROWIA
Janusz Cieszyński
Podsekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Grzegorza Napieralskiego

skierowane do ministra nauki i szkolnictwa wyższego Jarosława Gowina

Szanowny Panie Ministrze!

Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego w dniu 20 września 2018 r. wydał nowe rozporządzenie w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych. Wprowadziło ono nowe zasady podziału i nawiązania w zakresie dziedzin i dyscyplin naukowych oraz uzyskiwania stopni naukowych.

Aktualnie obowiązujące zapisy ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym w art. 19 wskazują wymogi dla kandydatów na członków organów nadzorczych. Pozwala to na powoływanie osób, które posiadają stopień naukowy doktora nauk ekonomicznych, prawnych lub technicznych.

Proszę o informację, kiedy planowana jest zmiana zapisów ustawy w odniesieniu do osób, które uzyskają stopnie naukowe wg nowego podziału dziedzin i dyscyplin naukowych. Czy przygotowana nowelizacja ustawy obejmie dziedzinę i dyscyplinę w 2019 r.? Czy posiadanie stopnia doktora z dziedziny nauk społecznych i dziedziny nauk inżynierijno-technicznych będzie wpisane do nowelizacji ustawy?

Jeśli będzie to dotyczyło tylko wybranych dyscyplin naukowych ze wskazanych wyżej dziedzin naukowych, bardzo proszę o wskazanie wraz z uzasadnieniem, jakie dyscypliny zostaną objęte nową regulacją ustawową, oraz o wykazy wyłączonych dyscyplin i uzasadnienia w tym zakresie.

Z poważaniem
Grzegorz Napieralski

Odpowiedź

Warszawa, 11 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Grzegorza Napieralskiego na 78. posiedzeniu Senatu w dniu 9 maja 2019 r., dotyczące harmonizacji art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 1182, z późn. zm.) z nową klasyfikacją nauk określoną w rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych (Dz. U. z 2018 r., poz. 1818), uprzejmie informuję jak poniżej.

Zgodnie z §20 ust. 1 pkt 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) do opracowania, prowadzenia procesu uzgodnień, konsultacji publicznych lub opiniowania oraz wnoszenia do rozpatrzenia projektu dokumentu rządowego jest uprawniony członek Rady Ministrów, **stosownie do zakresu swojej właściwości**.

Przywołana przez senatora Grzegorza Napieralskiego ustawa znajduje się poza zakresem kompetencji Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Tym niemniej pragnę

uprzejmie poinformować, iż do Prezesa Rady Ministrów oraz ministrów kierujących odpowiednimi działami administracji rządowej została skierowana korespondencja z prośbą o przegląd i analizę – w zakresie właściwości – aktów normatywnych zawierających odwołania do klasyfikacji nauk. W piśmie zwrócono uwagę, iż nowa klasyfikacja jest odmienna od wcześniej obowiązującej systematyki zarówno pod względem strukturalnym, jak i merytorycznym. Przede wszystkim ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. poz. 1668, z późn. zm.) przesądziła rezygnację z trzypoziomowej klasyfikacji (obszar wiedzy, dziedzina nauki/sztuki, dyscyplina naukowa/artystyczna) na rzecz systematyki dwustopniowej, obejmującej wyłącznie dziedziny (nauki/sztuki) oraz dyscypliny (naukowe/artystyczne). Zgodnie z art. 5 ust. 3 ustawy, określając nową klasyfikację, minister miał na uwadze m.in. systematykę dziedzin i dyscyplin przyjętą przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) oraz cele, których realizacji służy klasyfikacja. Podkreślono, że w ramach nowej klasyfikacji niejednokrotnie znacząco zmodyfikowano **zakres** dotychczasowych dziedzin oraz dyscyplin (poprzez stosowną konsolidację), jak również ich **nazewnictwo**.

Z poważaniem

z up. MINISTRA
Podsekretarz Stanu
dr hab. Sebastian Skuza

Oświadczenie senatora Grzegorza Napieralskiego

skierowane do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka

*Szanowny Panie Ministrze!
Zwracam się z prośbą o informacje na temat planowanych przez ministerstwo działań modernizacyjnych dotyczących portów położonych na terenie województwa zachodniopomorskiego.*

*Z poważaniem
Grzegorz Napieralski*

Odpowiedź

Warszawa, 30 maja 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r. niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

W województwie zachodniopomorskim funkcjonuje w sumie 17 portów morskich. Wśród nich są dwa porty, które w myśl przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, t.j.) mają podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, tj. Szczecin i Świnoujście, a także 15 innych portowych struktur regionalnych i lokalnych. W grupie portów regionalnych znajduje się Darłowo, Kołobrzeg, Police i Stepnica, natomiast w grupie portów lokalnych: Dziwnów, Dźwirzyno, Kamień Pomorski, Lubin, Mrzeżyno, Nowe Warpno, Przytór, Sierosław, Trzebież, Wapnica i Wolin. Ponadto, na terenie województwa zachodniopomorskiego znajduje się 10 przystani morskich: Chłopy, Dąbki, Jarosławiec, Międzyzdroje, Międzyzdroje (przystań rybacka), Niechorze, Rewal, Unieście, Ustronie Morskie, Świnoujście-Karsibór.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, t.j.), do zadań podmiotu zarządzającego należy m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej, a także pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu.

W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską część zadań i uprawnień podmiotu zarządzającego, m.in. prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu oraz pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby jego rozwoju, wykonuje bezpośrednio gmina. W takiej sytuacji, za zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, a także budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej odpowiedzialny jest dyrektor właściwego urzędu morskiego.

Poniżej prezentuję informacje na temat projektów oraz działań inwestycyjnych prowadzonych obecnie przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA:

a) *Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego – projekt realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę” – Oś Priorytetowa – MAP Call 2014, F04 Specific Call for Cohesion Funds, Działanie: Priority 6: (F04) Motorways of the Sea (MoS).*

Celem inwestycji jest przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m. Zakres rzeczowy obejmuje: zakup stanowiska nr 6, modernizację i przedłużenie stanowiska nr 5 poprzez jego połączenie ze stanowiskiem nr 6, wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej wraz z budową placów postojowych dla naczep samochodowych, rozbudowę układu torowego i estakady łączącej place postojowe i stanowiącej nowy wjazd na terminal promowy.

Przewidywany okres realizacji – 2019-2021 r.

Koszt inwestycji netto – 238 250 751,74 PLN.

W dniu 30.11.2015 r. została podpisana umowa o dofinansowanie z KE.

Umowę z CUPT nr CEF/001/2014 zawarto w dniu 30.05.2016 r.

b) Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu – nr POIiŚ 3.2-11 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu. Modernizacja zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Ponieważ portowa infrastruktura techniczna obejmuje wiele branż i nie ogranicza się do jednego miejsca, jej rozbudowa i modernizacja obejmie wszystkie rejony portu w Szczecinie i Świnoujściu. Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych.

Przewidywany okres realizacji – 2019-2022 r.

Koszt inwestycji netto – 91 354 830,09 PLN.

28.02.2019 r. – złożenie wniosku o dofinansowanie.

c) Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego – nr POIiŚ 3.2-6 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Celem działań inwestycyjnych w Kanale Dębickim jest uzyskanie zwiększonego jakościowo i ilościowo potencjału do przeładunków drobnicowych, poprzez budowę nowego nabrzeża Norweskiego oraz modernizację istniejących nabrzeży Czeskiego i Słowackiego wraz z modernizacją infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeży i przystosowanie ich do głębokości technicznej 12,5 m. Nabrzeża Czeskie i Słowackie są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami drobnicowymi w porcie w Szczecinie, a zakres inwestycji zapewni dostosowanie ich parametrów do obsługi największych statków jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie. Elementem wspólnym dla wszystkich nabrzeży jest poszerzenie Kanału Dębickiego do szerokości 200 m (obecnie 120 m), poprzez wybranie mas ziemnych na całym odcinku zachodniego brzegu Ostrowa Grabowskiego oraz pogłębienie basenu do głębokości technicznej – 12,5 m. Umożliwi to przystosowanie nabrzeży do parametrów modernizowanego toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

Przewidywany okres realizacji – 2019-2022 r.

28.02.2019 r. – złożenie wniosku o dofinansowanie.

Koszt inwestycji netto – 353 128 400,29 PLN.

d) Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego – nr POIiŚ 3.2-8 projekt planowany do dofinansowania z Funduszu Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Celem działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych, poprzez modernizację istniejących nabrzeży: Katowickiego i Chorzowskiego, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie. Zakres inwestycji w przypadku ww. nabrzeży obejmuje przystosowanie ich parametrów technicznych i eksploatacyjnych do obsługi największych statków jakie będą mogły zawijać do portu w Szczecinie. Ponadto celem projektu jest uzyskanie głębokości technicznej $H_{tech} = 12,5$ m i nośności nabrzeży 40 kN/m^2 . Elementem komplementarnym projektu jest załadowanie Basenu Noteckiego urobkiem uzyskanym z robót pogłębiarskich w rejonie Basenu Kaszubskiego. Nabrzeża w Basenie Noteckim charakteryzują się złym stanem technicznym, niewielkimi głębokościami oraz bardzo małym zapleczem składowym, co jest powodem decyzji o zasypaniu basenu i przeznaczeniu uzyskanego w ten sposób terenu na zaplecze nab. Górnośląskiego. W efekcie wymienionych prac powstanie jednolity obszar o powierzchni około 18 ha. Konsekwencją przedłużenia nabrzeża Katowickiego o 70 m (dla uzyskania 2 stanowisk statkowych przy tym nabrzeżu) jest przeniesienie stanowiska do załadunku kwasu siarkowego i budowa nowego nabrzeża dalbowego – nab. Dąbrowieckiego.

Przewidywany okres realizacji – 2019-2022 r.

Koszt inwestycji netto – 263 488 656,09 PLN.

03.04.2019 r. – złożenie wniosku o dofinansowanie.

e) *Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu – projekt nr 2015-PL-TM-0125 realizowany w ramach CEF „Łącząc Europę”, Umowa nr CEF/030/2015 dla projektu z dnia 4.07.2017 r.*

Beneficjentami Projektu pn.: „Poprawa dostępu kolejowego do portów w Szczecinie i Świnoujściu” są PKP PLK SA i ZMPSiŚ SA.

Celem Inwestycji jest przede wszystkim: likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych, skutkiem czego nastąpi znaczący wzrost jakości oferowanych przez porty usług oraz podniesienie konkurencyjności Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście na rynku usług morskich.

Zakres projektu w porcie w Szczecinie obejmuje: modernizację wiaduktu nad ulicą Gdańską, modernizację mostu kolejowego nad rzeką Parnicą, elektryfikację dojazdu do Parku Wrocławskiego (SpD), modernizację układu kolejowego w rejonie Parku Wrocławskiego (tory, urządzenia SRK) i terminala kontenerowego w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd i wyjazd trakcją elektryczną, modernizację torów kolejowych pomiędzy stacją Szczecin Port Centralny a nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie (SpA, SpB i SpC).

Zakres projektu w porcie w Świnoujściu obejmuje: dobudowę drugiego toru szlakowego na odcinku ok. 1,5 km między stacjami Świnoujście SiA - Świnoujście SiB w celu zwiększenia zdolności przepustowej między stacją osobową i towarową, poprawę stanu infrastruktury kolejowej w rejonie stacji towarowej Świnoujście SiB (m.in. modernizacja układu torowego oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym) w celu skrócenia czasu obsługi wagonów kolejowych, budowę torów zdawczo-odbiorczych na terenie TPŚ.

Koszt całkowity projektu – 1,6 mld PLN.

Czas realizacji projektu – 2018-2020 r.

f) *Zagospodarowanie rezerwy terenowej w południowej części TPŚ – miejsca postojowe.*

Inwestycja przewiduje budowę parkingu na obszarze 6,6 ha z 278 miejscami postojowymi dla samochodów ciężarowych oraz 7 miejsc postojowych dla samochodów do 3,5 t. Ponadto: instalację sanitariatów, stacji transformatorowej oraz systemu oświetlenia terenu.

Parking, obok obecnie funkcjonujących, będzie parkingiem buforowym dla samochodów ciężarowych transportowanych drogą morską ze stanowiska promowego nr 1, 2 lub 3, 4 i 5.

Inwestycja zlikwiduje wąskie gardło w transporcie drogowym, na odcinku „ostatniej mili”, prowadzącym do portu w Świnoujściu.

Termin realizacji: 2019-2021 r.

Koszt inwestycji netto – 47 600 000,00 PLN.

g) *Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.*

Zakres rzeczowy obejmuje budowę stanowiska rozładunkowo-załadunkowego, które będzie zaprojektowane pomiędzy falochronem centralnym, osłaniającym ujście Świny a falochronem wschodnim wybudowanym na potrzeby terminala LNG, w odległości ok. 150 m od linii brzegowej. Będzie to pirs wysunięty na wodę, eksploatowany z dwóch stron. Przy stanowisku obsługiwane będą jednostki LNG: gazowce, bunkierki oraz feedery. Z jednej strony pomostu przeładunkowego będzie zlokalizowane stanowisko dla gazowców typu Q-flex, o długości kadłuba do 320 m.

Drugie stanowisko służyć będzie do obsługi jednostek o długości do 110 m (reeksport i napełnianie bunkierek). Rozbudowa części morskiej terminala LNG jest konsekwencją jego rozbudowy w części lądowej i zwiększenia zdolności regazyfikacyjnych do 7,5 mld m³.

Inwestycja będzie realizowana z kredytu komercyjnego.

Przewidywany okres realizacji – 2020-2022 r.

Szacunkowy koszt netto – 159,30 mln PLN.

h) *Budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Świnoujściu.*

Planowane przedsięwzięcie w porcie Świnoujście obejmować będzie: przebudowę istniejących konstrukcji hydrotechnicznych nabrzeży Chemików, Hutników, Górników i Pirsu Nabrzeża Portowców, polegającą na pogłębieniu i umocnieniu dna wzdłuż nabrzeży w celu osiągnięcia głębokości technicznej – 14,5 m. Zakres inwestycji obejmuje również budowę nabrzeży: Górników, Barkowe i Armatorskie. Inwestycja przewiduje również załadowanie basenu Trymerskiego. W wyniku realizacji inwestycji przy nabrzeżach w porcie w Świnoujściu będą mogły być obsługiwane statki o długości do 300 m, szerokości 50 m i zanurzeniu 13,5 m. Jest to projekt rezerwowany, przygotowywany na wypadek możliwości uzyskania dodatkowego finansowania z UE w końcu perspektywy 2014-2020.

Szacunkowy koszt netto – 130,0 mln PLN.

i) *Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w porcie w Świnoujściu.*

Projekt zakłada kompleksową budowę nowego terminala kontenerowego o funkcji hubowej, umożliwiającego docelowy przeładunek 1,5 mln TEU przy zdolności przeładunkowej ok. 2,0 mln TEU, zlokalizowanego po wschodniej stronie gazoportu.

Do głównych elementów projektu zalicza się: budowę pirsu o powierzchni 50 ha z nabrzeżami umożliwiającymi równoczesną obsługę 2 jednostek o długości do 400 m, szerokości 60 m i maksymalnym zanurzeniu 12,5 m oraz 1 jednostki o długości 200 m, budowę falochronu osłonowego, budowę toru podejściowego do terminala (zakończony obrotnicą o średnicy 800 m), budowę zaplecza w części lądowej umożliwiającego wszechstronną obsługę kontenerów i środków transportu, budowę infrastruktury dostępowej od strony lądu (drogi i kolej) oraz infrastruktury technicznej.

Przewidywany termin rozpoczęcia eksploatacji – po roku 2025.

Koszt inwestycji netto – 3 351 008 000 PLN.

Poniżej prezentuję działania inwestycyjne realizowane przez administrację morską:

j) *„Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”.*

Czynnikiem istotnie ograniczającym konkurencyjność Portu Szczecin jest niewystarczający dostęp od strony wody (morza). Zapobieżeniu swoistej peryferyzacji Portu Szczecin służyć będzie realizacja przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie inwestycji rządowej pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Po jej zrealizowaniu do Szczecina będą mogły zawijać większe jednostki. Poprawi się dostępność nawigacyjna portu w Szczecinie, który będzie mógł obsługiwać statki masowe, czy drobnicowe o niemal 100% większym tonażu niż dotychczas.

Projekt pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m” realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 ma charakter strategiczny dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa, jest niezbędny

dla rozwoju morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a tym samym zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na torze wodnym. Projekt jest III etapem modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz kontynuacją projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin – Kanał Piastowski i Mieliński – Etap II, strona wschodnia i zachodnia.

Efektom realizacji projektu będzie uzyskanie głębokości docelowej 12,5 m na długości ok. 62 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

Całkowita wartość Programu wynosi: 1 442 880 000 zł.

Stan realizacji:

- Ustawa z dnia 7 kwietnia 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 metra (Dz. U. z 2017 r. poz. 990) usprawnia przygotowanie i realizację tej inwestycji.
- W 2018 r. podpisano m.in. umowy:
 - Umowa z dnia 29.03.2018 r. zawarta na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej modernizacji obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie wraz ze sprawowaniem nadzoru autorskiego nad realizacją robót.
 - Umowa z dnia 13.07.2018 r. na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu dla inwestycji „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” wraz z wykonywaniem nadzoru i monitoringu przyrodniczego. Termin realizacji umowy: 31.12.2022 r.
 - Umowa z dnia 28.09.2018 r. na „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”.
 - Umowa z dnia 09.10.2018 r. o świadczenie usług w zakresie systematycznej, kompleksowej i pełnej obsługi prawnej zadania „Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie” realizowanego w ramach Inwestycji „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Termin realizacji umowy: 31.12.2022 r.
 - Umowa z dnia 21.12.2018 r. na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu dla inwestycji „Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie” realizowanego w ramach Inwestycji „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Okres obowiązywania umowy – składa się z dwóch okresów: ETAP I – oznacza okres od daty podpisania umowy do 31.12.2022 r.

ETAP II – oznacza Okres Zgłaszania Wad wynoszący 60 miesięcy.

- W dniu 1.02.2019 r. został ogłoszony przetarg na: Wykonanie robót budowlanych „Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie” w ramach inwestycji pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. W dniu 7.05.2019 r. nastąpiło otwarcie ofert.

Z uwagi na wyższą kwotę w ofercie niż zaplanowana Urząd Morski w Szczecinie wystąpił do CUPT-u o zgodę na przesunięcie środków finansowych powstałych z oszczędności oraz rezerwy na nieprzewidziane wydatki, celem rozstrzygnięcia przetargu i podpisania umowy z wybranym wykonawcą.

- W 2019 roku planowane są następujące działania:
 - lipiec 2019 r. – złożenie wniosku o pozwolenie na budowę dla Modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m;
 - wrzesień 2019 r. - po uzyskaniu ww. pozwolenia rozpoczęcie robót pogłębiarskich i budowlanych w zakresie Modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m;
 - lipiec 2019 r. – podpisanie umowy i rozpoczęcie robót budowlanych w zakresie modernizacji Bazy Oznakowania Nawigacyjnego.

Efektom realizacji projektu będzie uzyskanie głębokości docelowej 12,5 m na długości ok. 62 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin – co jest niezbędne do obsługi w szczecińskim porcie większych jednostek pływających, zgodnie z tendencją rynkową.

Dla zapewnienia trwałości projektu Uchwałą nr 204/2017 z dnia 12 grudnia 2017 r. Rada Ministrów zatwierdziła program wieloletni pod nazwą „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”, który zapewnia, że po oddaniu inwestycji do użytkowania, zabezpieczone będzie finansowanie utrzymania jej parametrów technicznych.

k) *Program wieloletni pod nazwą „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”.*

Uchwałą Nr 204/2017 Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 2017 r. przyjęto Program wieloletni na lata 2019-2028 pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry”.

Program ma charakter utrzymaniowy, finansowany ze środków publicznych ujętych corocznie w ustawie budżetowej w ramach części 21 – Gospodarka morska (bez angażowania środków unijnych), których sprawozdawczość będzie dokonywana zgodnie z przepisami wykonawczymi ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, t.j.).

Wartość Programu wynosi 237.967 tys. zł.

Wykonawcą Programu będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Okres realizacji Programu to lata 2019-2028.

Głównym celem jest utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) oraz Polic. Planowane do realizacji zadania przyczynią się do zapewnienia odpowiedniej pozycji gospodarczej regionu oraz stworzenia warunków do rozwoju.

Konieczność uchwalenia Programu wynika bezpośrednio z ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z późn. zm.), zgodnie z którą organy administracji morskiej są zobowiązane do budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich.

Zadania Programu:

- przywrócenie parametrów torów podejściowych do parametrów określonych w obowiązujących przepisach, a następnie ich utrzymanie, celem zapewnienia bezpiecznego dostępu od strony morza do portów morskich, położonych w rejonie ujścia Odry – w szczególności do portu Szczecin,
- zapewnienie trwałości projektu realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” po okresie jego realizacji – utrzymanie parametrów technicznych toru, zgodnie ze stanowiskiem Inicjatywy Jaspers, której pozytywna opinia jest niezbędna do uzyskania zatwierdzenia dofinansowania z Komisji Europejskiej,
- zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie,
- utrzymanie ciągłego i niezakłóconego dostępu do portów w Świnoujściu i Szczecinie z uwagi na ważną rolę tych portów dla zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa, a w szczególności wypełnienia przez Polskę zobowiązań sojusznicych.

Stan realizacji:

- Trwa procedura przetargowa na wykonanie Remontu ostróg na falochronie centralnym w Świnoujściu (10.05.2019 r. – ogłoszono przetarg).

Planowane przetargi na:

- Utrzymanie pól refulacyjnych oraz konserwacja pól refulacyjnych na polach Mańków i Dębina;
- Remont II bramy torowej;
- Remont stawy Młyny;
- Prace czerpalne na torze Świnoujście-Szczecin.

Warto podkreślić, że działania inwestycyjne administracji morskiej prowadzone są także na rzecz mniejszych portów morskich Pomorza Zachodniego:

l) „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” przyczyni się m.in. do poprawy warunków funkcjonowania Portu Police. Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje m.in. odcinek toru podejściowego od obrotnicy Police do portu Police o dł. 0,29 km, a także pogłębienie i poszerzenie obrotnicy statków na wysokości Polic.

m) „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach” – to projekt odrębny, realizowany przez Urząd Morski w Szczecinie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020. Projekt ma zapewnione finansowanie ze środków UE. Wartość całkowita projektu to ok. 22,58 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE ok. 19,19 mln zł.

n) „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy” – przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie toru podejściowego do portu w Stepnicy wraz z obrotnicą, w związku ze zwiększeniem ich głębokości do 4,5 m. Zgodnie z harmonogramem, inwestycja powinna zostać zrealizowana do końca 2019 roku. Porozumienie o dofinansowaniu projektu, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 podpisano w marcu 2018 r. Szacunkowy koszt całego projektu to ok. 6,3 mln zł, kwota dofinansowania ze środków UE wyniesie 5,3 mln zł.

o) Ponadto, wśród inwestycji zrealizowanych w ostatnim czasie (II kw. 2019 r.) przez Urząd Morski w Szczecinie znajduje się „Budowa stałego falochronu osłonowego Basenu Rybackiego w Stepnicy”.

Koszt realizacji inwestycji to 1.948.000,00 zł. Celem inwestycji było osłonięcie wewnętrznego akwenu basenu przed falami, które przy silnych wiatrach z kierunków zachodnich dostają się na jego obszar oraz zmiana kierunku prądów wodnych powstających w zatoce Stepnickiej przenoszących rumowisko denne, które osadza się przy wejściu do basenu Rybackiego wypływając tor wejściowy. Jest to inwestycja Urzędu Morskiego w Szczecinie dotycząca jednego z regionalnych portów – zrealizowana wyłącznie z budżetu państwa.

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
Marek Gróbarczyk

Oświadczenie senatora Grzegorza Napieralskiego

skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Zwracam się z prośbą o informację o plany dotyczące pracowników ochrony lotnisk cywilnych w Polsce.

Proszę również o informację, jakie są podobieństwa i różnice dotyczące pracowników ochrony lotnisk w poszczególnych krajach UE, w tym w Polsce.

Z poważaniem

Grzegorz Napieralski

Odpowiedź

Warszawa, 29 maja 2019 r.

Pan

Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 10 maja 2019 r. poniżej przedstawiam stanowisko w zakresie oświadczenia złożonego przez Senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 78. posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 9 maja 2019 r.

Ministerstwo Infrastruktury aktualnie nie prowadzi prac legislacyjnych nad projektami aktów prawnych, które przewidywałyby zmiany obowiązujących przepisów dotyczących służby ochrony lotniska, o której mowa w art. 186b *ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze*.

Zagadnienie ochrony lotnictwa cywilnego co do zasady jest regulowane przepisami Unii Europejskiej, w szczególności:

- 1) *rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72, z późn. zm.),*
- 2) *rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. zm.)*

– które wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej, w związku z czym w obszarach uregulowanych ww. aktami prawa Unii Europejskiej nie występują różnice dotyczące ochrony lotnisk cywilnych.

W zakresie nieuregulowanym w przepisach Unii Europejskiej dotyczących ochrony lotnisk cywilnych obowiązują przepisy krajowe, które mają na celu zapewnienie stosowania przepisów Unii Europejskiej, w tym przepisy określające podmioty odpowiedzialne za realizację poszczególnych zadań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przewidzianych w prawie Unii Europejskiej.

W Rzeczypospolitej Polskiej są to przepisy działu IX ustawy – Prawo lotnicze oraz aktów wykonawczych do tej ustawy. Zgodnie z art. 186b ustawy – Prawo lotnicze, za realizację zadań w zakresie:

- 1) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
- 3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
- 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
 - a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,
 - b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
 - c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji,
 - d) osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;
- 5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska i innych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE;
- 6) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 *ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia* (Dz. U. z 2018 r. poz. 2142)

– odpowiada zarządzający lotniskiem, który realizuje te zadania przez służbę ochrony lotniska. Służba ochrony lotniska może być zorganizowana w ramach podmiotu będącego zarządzającego lotniskiem lub zapewniana przez podmiot zewnętrzny.

Pracownicy służby ochrony lotniska realizujący zadania, o których mowa w pkt 1-5, są obowiązani posiadać wpis na listę kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej, a w przypadku realizacji zadań, o których mowa w pkt 6, wpis na listę kwalifikowanych pracowników zabezpieczenia technicznego, zgodnie z przepisami *ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*.

Ponadto pracownicy służby ochrony lotniska realizujący zadania, o których mowa w pkt 1, są obowiązani uzyskać wpis na prowadzoną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego listę operatorów kontroli bezpieczeństwa oraz posiadać certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu.

Zgodnie z art. 186f *ustawy – Prawo lotnicze* pracownik służby ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urządzeń, w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w art. 36 ust. 1 *ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*, ma prawo do:

- 1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegających ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenia do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegających ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień;
- 2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
- 3) sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 4) korzystania z urządzeń technicznych, ze środków chemicznych oraz wykorzystania psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.

Powyższy model realizacji w Rzeczypospolitej Polskiej przepisów Unii Europejskiej z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego został przyjęty w wyniku uchwalenia *ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1015).

Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje informacjami w zakresie sposobu realizacji określonych w przepisach Unii Europejskiej zadań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jednak wystosowało zapytanie w tym zakresie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W przypadku otrzymania od Urzędu Lotnictwa Cywilnego przedmiotowych informacji, zostaną one przekazane odrębnym pismem w późniejszym terminie.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Mikołaj Wild
Sekretarz Stanu

Odpowiedź

Warszawa, 14 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w ślad za pismem z dnia 29 maja 2019 r., zawierającym odpowiedź na pismo z dnia 10 maja 2019 r. dotyczące oświadczenia złożonego przez Senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 78. posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 9 maja 2019 r., informuję co następuje.

Z informacji przekazanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wynika, że w przeważającej większości państw członkowskich Unii Europejskiej status i zadania pracowników ochrony lotniska są ukształtowane podobnie jak w Polsce, tj. są cywilnymi pracownikami ochrony odpowiedzialnymi za zadania z zakresu kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i ochrony fizycznej lotniska, wykonywanymi na rzecz zarządzających lotniskami. Jedynie w nielicznych przypadkach odpowiedzialność za realizację ww. zadań spoczywa na służbach państwowych.

Powyższe informacje pochodzą z opracowania wykonanego przez Dyрекcję Generalną Lotnictwa Cywilnego Francji (DGAC), przy współudziale Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), na temat organizacji systemu ochrony lotnictwa cywilnego w poszczególnych państwach członkowskich ECAC. Opracowanie zostało sporządzone w 2016 r. (w załączeniu fragment opracowania dotyczący odpowiedzialności za ochronę na lotniskach w poszczególnych państwach).

Z informacji przekazanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wynika również, że tendencją ogólnoeuropejską jest przekazywanie odpowiedzialności za wdrażanie środków w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego zarządzającym portami lotniczymi lub podmiotom prywatnym.

Szkolenia, certyfikacja i zasady wykonywania czynności ochronnych przez pracowników ochrony we wszystkich państwach Unii Europejskiej realizowane są zgodnie z jednolitymi wymogami określonymi w przepisach rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. zm.).

Jak wynika z powyższego, rozwiązania zastosowane w Polsce w zakresie organizacji systemu ochrony lotnictwa nie odbiegają od tych, które obowiązują w większości państw europejskich.

Z wyrazami szacunku

Mikołaj Wild
z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Sekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Grzegorza Napieralskiego

skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Rząd zapowiada działania na rzecz rozwiązania problemów wykluczenia transportowego. Mają być nowe pociągi, nowe tory i nowe dworce. Tymczasem mieszkańcy powiatów gryfińskiego, stargardzkiego, łobeskiego i świdwińskiego zgłaszają problem w postaci braku postoju pociągów PKP Intercity na stacjach: Chojna, Widuchowa, Mieszkowice, Boleszkowice, Chociwel, Runowo Pomorskie, Łobez i Świdwin. Działanie jest tym bardziej zaskakujące, gdy mówimy o walce ze smogiem i dbaniem o środowisko naturalne oraz bezpieczeństwie na drogach.

Proszę o informację, jakie działania podejmie PKP IC, by miasta liczące po kilkanaście tysięcy mieszkańców miały stałe połączenie kolejowe ze stolicą województwa zachodniopomorskiego oraz z różnymi regionami w Polsce. To znacząco poprawi warunki w dostępie m.in. do pracy, edukacji i opieki zdrowotnej.

*Z poważaniem
Grzegorz Napieralski*

Odpowiedź

Warszawa, 3 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do oświadczenia złożonego przez senatora Grzegorza Napieralskiego na 78. posiedzeniu Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., a dotyczącego oferty połączeń dalekobieżnych w województwie zachodniopomorskim, przedstawiam następujące informacje.

W kwestii dotyczącej braku postojów pociągów PKP Intercity SA (dalej: „PKP IC”) na stacjach: Chojna, Widuchowa, Mieszkowice, Boleszkowice, Chociwel, Runowo Pomorskie, Łobez i Świdwin wyjaśniam, że zgodnie z obowiązującą ofertą przewozową PKP IC, pociągi dalekobieżne zatrzymują się na stacjach Chojna, Mieszkowice, Chociwel, Runowo Pomorskie, Łobez i Świdwin. Na stacjach Chojna i Mieszkowice zatrzymują się obecnie 3 pary pociągów (TLK „Swarożyc” relacji Kołobrzeg – Katowice – Kołobrzeg, TLK „Światowid” relacji Szczecin Gł. – Katowice – Szczecin Gł., TLK „Czibór” relacji Szczecin Gł. – Wrocław Gł. – Szczecin Gł.). W okresie wakacji dodatkowo na stacjach tych będzie się zatrzymywał pociąg TLK „Pirania” relacji Kołobrzeg – Bielsko Biała Gł. – Kołobrzeg. Pociągi zatrzymujące się w Chojnie i Mieszkowicach umożliwiają bezpośredni dojazd do Świnoujścia, Szczecina, Kołobrzegu, Zielonej Góry, Wrocławia czy Katowic. Należy stwierdzić, że oferta PKP IC umożliwia podróżowanie nie tylko w relacjach dalekobieżnych, ale także regionalnych. Odnośnie do postojów pociągów na stacjach Chociwel, Łobez i Świdwin informuję, że mieszkańcy tych miejscowości mogą skorzystać z oferty PKP IC na poziomie 6 par połączeń. Na stacji Runowo Pomorskie dostępnych jest 5 par połączeń PKP IC. Zapewniają one możliwość bezpośredniego

dojazdu do Kołobrzegu, Koszalina, Słupska, Trójmiasta, Olsztyna, Białegostoku, Szczecina, Zielonej Góry, Wrocławia czy Katowic.

Informuję, że na stacjach Widuchowa i Boleszkowice nie zatrzymują się pociągi dalekobieżne, gdyż stacje te położone są blisko innych miejsc postojów handlowych pociągów dalekobieżnych, tj. Mieszkowic i Gryfina. Zadaniem PKP IC jest obsługa połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu pomiędzy największymi aglomeracjami w kraju, co wiąże się z koniecznością ograniczenia siatki postojów. Miejscowości, które nie zostały objęte ofertą PKP IC a są istotne z punktu widzenia społeczności lokalnej, powinny zatem zostać objęte ofertą przewoźnika zapewniającego połączenia regionalne.

W kontekście działań podejmowanych przez PKP IC w celu zapewnienia stałych połączeń dalekobieżnych ze stolicy województwa zachodniopomorskiego z innymi regionami w Polsce, uprzejmie informuję, że w ramach zaplanowanej oferty przewozowej rozkładu jazdy edycji 2018/2019, PKP IC uruchamia pociągi zapewniające dojazd do niemal wszystkich regionów kraju. W aktualnie obowiązującym rozkładzie jazdy uruchamianych jest ze stacji Szczecin Gł. 6 par pociągów zapewniających bezpośredni dojazd do Warszawy, 9 par pociągów do Poznania, 5 do Trójmiasta, 4 do Olsztyna, 4 do Zielonej Góry, 6 do Wrocławia i Opola, 4 do Krakowa i Rzeszowa, 2 do Lublina, 5 do Katowic oraz po jednej parze do Bydgoszczy, Torunia, Białegostoku i Łodzi. Nadmienić należy, że w ramach prac nad ofertą przewozową PKP IC na rozkład jazdy edycji 2019/2020 założono nieznaczny wzrost liczby pociągów uruchamianych ze stacji Szczecin Gł. do niektórych stacji względem obecnie obowiązującego rozkładu jazdy. Zgodnie z założeniami Szczecin uzyskać ma dwa nowe połączenia do Krakowa oraz po jednym więcej do Poznania, Zielonej Góry, Białegostoku i Łodzi. Planowane jest także uruchomienie nowego połączenia zapewniającego bezpośrednie podróżowanie na trasie Szczecin – Kielce.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższych informacji.

Łączę wyrazy szacunku

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Aleksandra Pocięja

skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

W związku z wycofaniem rozkładu jazdy pociągów na najbliższy okres wakacyjny, to jest od 9 czerwca do 31 sierpnia br., oraz wstrzymaniem sprzedaży biletów na ten okres zwracam się do Pana Ministra z prośbą o wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.

Planowanie rozkładu jazdy dla całego kraju jest procesem wymagającym czasu i odpowiedniej wiedzy. Trudno uwierzyć, iż rozpisywanie rozkładu na nowo, w dodatku w ostatniej chwili, ma go ulepszyć i usprawnić. Zrozumiałe są drobne korekty, ale w tym przypadku mówimy o ponownej konstrukcji całego wakacyjnego rozkładu na głównych magistralach w całym kraju.

Wg informacji przekazanych przez rzecznika PKP PLK główną przyczyną tego drastycznego kroku są liczne inwestycje na torach, prowadzone na szeroką skalę. Nie to stanowi jednak problem, a opóźnienia w realizacji tych inwestycji i brak należytego nadzoru nad prowadzonymi pracami. Skąd wynikają tak poważne opóźnienia remontów, bałagan informacyjny i brak odpowiedniej koordynacji? Kto jest za to odpowiedzialny?

Zbliża się czas wakacyjnych wyjazdów i taka sytuacja jest nie do zaakceptowania. Tysiące pasażerów nie mogą zaplanować swoich podróży, nie wspominając już o realnych stratach, jakimi są utraty zniżek.

W związku z tym proszę o wyjaśnienie zaistniałej sytuacji oraz o propozycję rekompensaty utraty zniżek dla pasażerów.

*Z poważaniem
Aleksander Pocięj*

Odpowiedź

Warszawa, 10 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie senatora Aleksandra Pocięja, złożone na 78. posiedzeniu senatu RP w dniu 9 maja 2019 roku, w sprawie wycofania rozkładu jazdy pociągów na najbliższy okres wakacyjny oraz wstrzymania sprzedaży biletów, przedstawiam poniższe informacje.

Obecnie realizowany jest największy w historii program modernizacji linii kolejowych w Polsce – Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Wartość inwestycji ujętych w Programie wynosi prawie 70 mld zł. Przy tak szerokim froncie robót, jaki został ustalony w Krajowym Programie Kolejowym, uniknięcie niedogodności dla podróżnych i innych uczestników rynku kolejowego jest wręcz niemożliwe, podejmowane są jednak działania mające na celu ich minimalizację. Każda inwestycja jest uwzględniona w rozkładzie jazdy, niemniej sieć kolejowa jest wrażliwa na zmiany. Zmiany na jednej linii kolejowej łączą się zazwyczaj z koniecznością zmian harmonogramu robót na innych liniach.

Przygotowanie rozkładu jazdy pociągów wymaga opracowania tras dla kilkuset pociągów dalekobieżnych i regionalnych, których relacje wzajemnie się przenikają. PKP Polskie Linie Kolejowe SA, mając na uwadze aby podróżni otrzymali na wakacje realny rozkład jazdy, na podstawie informacji z placów budów i po analizie danych dotyczących możliwości sprawnej realizacji „wakacyjnego” rozkładu jazdy (obowiązującego od 9 czerwca 2019 r. do 31 sierpnia 2019 r.), w trosce o dobro pasażerów, podjęła decyzję o zweryfikowaniu i ponownej konstrukcji rozkładu na niektórych liniach kolejowych i dla niektórych pociągów. Brak reakcji na informacje z placów budów lub przeniesienie korekty rozkładu na późniejszy termin uniemożliwiłyby sprawną realizację rozkładu jazdy, prowadząc do licznych opóźnień pociągów na terenie całej sieci. Przyjęte przez PKP PLK SA rozwiązanie: opracowanie i wdrożenie realnego rozkładu jazdy nie ograniczyło przewoźnikom możliwości realizacji prac przygotowawczych do wdrożenia rozkładu jazdy tych pociągów, których korekta nie dotyczyła.

Dla większości linii termin zarządzenia „wakacyjnego” rozkładu jazdy planowany na 30 kwietnia 2019 r. został utrzymany i wprowadzony, a data wdrożenia korekty rozkładu jazdy od 9 czerwca 2019 r. nie była zagrożona. Przewoźnicy otrzymali szczegółowe informacje, dla których linii termin przygotowania rozkładu został przesunięty z 30 kwietnia 2019 r. na 17 maja 2019 r. Ostatecznie korekta rozkładu została zarządzona w dniu 16 maja 2019 r. Powyższa procedura korekty rozkładu jazdy była standardowa (zdarza się, że zmiany w okresie pomiędzy ogłoszeniem a wprowadzeniem w życie rozkładu są jeszcze dokonywane). Projekt rozkładu jazdy został opublikowany na stronie internetowej PKP PLK SA zgodnie z terminem (tj. na 21 dni przed wejściem w życie). Spółka pozostawała również w stałym kontakcie z przewoźnikami kolejowymi.

W trakcie konstrukcji korekty rozkładu jazdy (obowiązującego od 9 czerwca br.), PKP PLK SA na bieżąco przekazywała informacje o pociągach, które nie były zmieniane względem wcześniejszego projektu i bilety na te pociągi mogły być udostępnione w przedsprzedaży PKP Intercity SA zgodnie z wcześniej zarządzonym rozkładem jazdy. Bez ograniczenia przedsprzedaży były dostępne do zakupu bilety na pociągi międzynarodowe, także w przejazdach w relacjach krajowych, z uwzględnieniem zasad oferty „Wcześniej” (dalej: WT). PKP PLK SA sukcesywnie przesyłała rozkłady jazdy pociągów, które były wprowadzane do systemu rezerwacyjnego i poszczególne pociągi były uwalniane do sprzedaży. Należy zwrócić uwagę, że próg 30% rabatu w ofercie WT trwa do 21 dni przed odjazdem pociągu. Jednocześnie należy mieć na uwadze kroczący charakter zmiany progu, zatem np. dla przejazdów 20 czerwca ostatnim dniem sprzedaży WT30 jest 30 maja.

Oferty „Super Promo” i „Promo” obowiązujące w pociągach kategorii EIC i EIP są zarządzane dynamicznie i ich dostępność nie wynika z liczby dni pozostającej do odjazdu, zatem opóźnienie w uruchomieniu przedsprzedaży nie spowoduje zmian w tym zakresie.

Brak sprzedaży w rzeczonyj sytuacji jest zdarzeniem całkowicie niezależnym od przewoźnika, a o możliwości wystąpienia skrócenia okresu przedsprzedaży (w szczególności w przypadku zmiany rozkładu jazdy) PKP IC informuje właściwymi zapisami w regulaminie przewozu. Jednocześnie przewoźnik zastrzega w warunkach oferty, że dostępność biletów WT jest limitowana – nie on gwarantuje zatem, że w każdej sytuacji nabycie takiego biletu będzie możliwe. PKP IC dokłada wszelkich starań, by do minimum skrócić czas pomiędzy przekazaniem rozkładu jazdy, a udostępnieniem sprzedaży. Ewentualna ograniczona dostępność jednego z progów oferty WT będzie dotyczyć wyłącznie wybranych kursów w pojedynczych dniach.

Odnosząc się do kwestii nadzoru nad kolejowymi inwestycjami infrastrukturalnymi, informuję, że projekty realizowane przez PKP PLK SA nadzorowane są na bieżąco zarówno przez inżyniera projektu, jak i pracowników Spółki. Ministerstwo Infrastruktury również monitoruje realizację zadań inwestycyjnych przez PKP PLK SA. Należy mieć na uwadze, że modernizacja linii kolejowych jest procesem dynamicznym, w związku z tym może dochodzić do przesunięć terminów wykonania robót pomimo stałego nadzoru nad toczącymi się projektami. PKP PLK SA dokłada wszelkich starań,

aby realizowane procesy inwestycyjne przebiegały sprawnie i w sposób niepowodujący utrudnień dla pasażerów. Wszelkie problemy występujące w toku realizowanych prac są analizowane i podejmowane są działania w celu uniknięcia ich powtórzenia się.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Waldemara Sługockiego

skierowane do minister edukacji narodowej Anny Zalewskiej

Szanowna Pani Minister!

Do mojego biura senatorskiego zgłosili się nauczyciele lubuskich szkół, którzy zwrócili moją uwagę na potrzebę wprowadzenia w polskich placówkach oświatowych obowiązkowego przedmiotu WK (wychowanie komunikacyjne), kończącego się egzaminem uprawniającym do posiadania karty rowerowej.

W naszym kraju od lat walczymy z łamaniem przepisów drogowych, coraz częściej też słyszymy o rosnącej liczbie tragicznych wypadków na polskich drogach, w których niepokojąco duży udział mają dzieci. Dlatego powinniśmy zadbać o edukację uczniów, tak aby wychować nowe pokolenie społeczeństwa uświadomionego oraz odpowiedzialnego za bezpieczeństwo własne i innych użytkowników ruchu drogowego. Nauczyciele muszą zapoznać dzieci już od najmłodszych lat z zasadami drogowej etykiety oraz z obowiązującymi przepisami. Obecnie treści te realizuje się częściowo na technice, jednak można zauważyć wyraźną marginalizację wychowania komunikacyjnego w placówkach oświatowych.

W opinii zainteresowanych osób, w tym nauczycieli, polskie szkoły podstawowe powinny wprowadzić przedmiot z dziedziny wychowania komunikacyjnego lub dodatkową godzinę zajęć tygodniowo o tematyce ruchu drogowego w klasach 4–8, zwiększyć nadzór nad przygotowaniem merytorycznym nauczycieli zajmujących się tą tematyką oraz uruchomić przy każdej szkole fragment miasteczka ruchu drogowego. Z kolei podejmowane działania na rzecz edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego należałoby realizować przy współpracy szkół, policji, władz lokalnych, wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i innych organizacji.

Szanowna Pani Minister, nowy przedmiot z dziedziny wychowania komunikacyjnego nie tylko przyczyni się do poszerzenia wiedzy i umiejętności uczniów w tym zakresie, ale też może, dzięki systematycznej nauce, ograniczyć w przyszłości liczbę nieszczęśliwych wypadków z udziałem dzieci. W związku z tym uprzejmie Panią proszę o ustosunkowanie się do przedmiotowej sprawy oraz o udzielenie odpowiedzi na następujące pytanie: czy Ministerstwo Edukacji Narodowej planuje wprowadzić nowy przedmiot, jakim będzie wychowanie komunikacyjne?

Z poważaniem
Waldemar Sługocki

Odpowiedź

Warszawa, 27 maja 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,
składałam Pana ręce odpowiedź na oświadczenie Senatora RP Pana Waldemara Sługockiego złożone na 78. posiedzeniu Senatu w dniu 9 maja 2019 r.

Szanowny Panie Senatorze,

uprzejmie informuję, że wychowanie komunikacyjne jest obowiązkowym obszarem kształcenia i wychowania, realizowanym na wszystkich etapach edukacyjnych zgodnie z obowiązującą podstawą programową.

Wychowanie komunikacyjne ma na celu przygotowanie dzieci i młodzieży do bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. Treści nauczania z zakresu wychowania komunikacyjnego, w tym bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zostały uwzględnione na wszystkich etapach edukacyjnych i sformułowane odpowiednio do wieku, doświadczeń i potrzeb edukacyjnych uczniów.

Zgodnie z nową podstawą programową¹, która weszła w życie 1 września 2017 r., począwszy od przedszkola, dzieci wdrażane są do bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym.

Podstawa programowa wychowania przedszkolnego wyznacza placówkom zadanie, jakim jest tworzenie sytuacji sprzyjających rozwojowi nawyków i zachowań prowadzących do samodzielności, dbania o zdrowie, sprawność ruchową i bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Natomiast cele ogólne wskazane dla edukacji wczesnoszkolnej (klasy I-III szkoły podstawowej) obejmują:

- zgodnie z treściami *Fizycznego obszaru rozwoju* umiejętność respektowania przepisów gier, zabaw zespołowych i przepisów poruszania się w miejscach publicznych; umiejętność organizacji bezpiecznych zabaw i gier ruchowych,
- zgodnie z treściami *Społecznego obszaru rozwoju* umiejętność dbania o bezpieczeństwo własne i innych uczestników grupy, w tym bezpieczeństwo uczestnictwa w ruchu drogowym.

Szczegółowe wymagania *Edukacji przyrodniczej* wskazują umiejętności takie, jak posługiwanie się numerami telefonów alarmowych, formułowanie wezwania o pomoc w sytuacji zagrożenia zdrowia i życia skierowanego do Policji, Pogotowia Ratunkowego lub Straży Pożarnej, reagowanie stosownym zachowaniem w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa, zdrowia własnego lub innej osoby, znajomość podstawowych znaków drogowych oraz stosowania przepisów bezpieczeństwa w ruchu drogowym i miejscach publicznych.

Treści nauczania obszaru *Wychowanie fizyczne* kładą nacisk na wdrażanie uczniów do respektowania przepisów ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, rowerzystów, rolkarzy, biegaczy i innych osób, których poruszanie się w miejscu publicznym może tworzyć zagrożenie bezpieczeństwa.

Na lekcjach przyrody w klasie IV szkoły podstawowej uczniowie zdobywają umiejętności umożliwiające orientację w terenie, a na lekcjach matematyki – obliczania drogi przy danej prędkości i czasie.

W podstawie programowej przedmiotu technika² wyodrębniono obszar *Wychowanie komunikacyjne*, w ramach którego uczeń zapoznaje się z zasadami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta.

Zaś zapisy zawarte w części *Warunki i sposób realizacji* podstawy programowej przedmiotu technika wyraźnie wskazują, że szkoła powinna zapewnić możliwość uzyskania karty rowerowej uczniowi, który ukończył 10 lat.

W nowej podstawie programowej dla szkół ponadpodstawowych, która będzie stosowana od roku szk. 2019/2020, określono inny, dostosowany do wieku i potrzeb uczniów, katalog zagadnień z zakresu edukacji komunikacyjnej.

Odnosząc się natomiast bezpośrednio do kwestii uzyskania przez uczniów szkoły podstawowej karty rowerowej, pragnę podkreślić, że taka możliwość istnieje od wielu lat.

¹ Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej (Dz. U. poz. 356).

² Nauczanie tego przedmiotu jest prowadzone w klasach IV-VI szkoły podstawowej w wymiarze 1 godz. tygodniowo.

Szczegółowe regulacje dotyczące karty rowerowej określone są w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami³ oraz w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej⁴.

Art. 41 ustawy o kierujących pojazdami stanowi, że w podstawie programowej kształcenia ogólnego zawiera się treści umożliwiające przygotowanie ucznia szkoły podstawowej do ubiegania się o wydanie karty rowerowej, a zajęcia dla uczniów przygotowujących się do ubiegania o wydanie karty rowerowej prowadzą nauczyciele posiadający kwalifikacje określone w art. 9 ustawy z dnia 26 stycznia 1982 r. – Karta Nauczyciela.

Natomiast rozporządzenie w sprawie uzyskiwania karty rowerowej określa:

- 1) wymagania oraz sposób organizacji zajęć dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej, ubiegających się o wydanie karty rowerowej,
- 2) tryb i warunki przeprowadzania egzaminu w zakresie karty rowerowej,
- 3) kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami szkoły podstawowej,
- 4) wzór karty rowerowej.

Wziąwszy pod uwagę przedstawione powyżej fakty, należy przyjąć, że regulacje obejmujące treści nauczania z zakresu wychowania komunikacyjnego ustalone w podstawie programowej, jak również możliwości uzyskania karty rowerowej spełniają oczekiwania edukacyjne uczniów oraz oczekiwania społeczne w tym zakresie.

Dodać również należy, iż nauczyciel może rozszerzać treści nauczania ustalone w podstawie programowej. Może on więc dodatkowo wprowadzić na lekcjach takie zagadnienia, które w jego ocenie, podniosą świadomość bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym u dzieci i młodzieży.

Warto również podkreślić, że w nowych podstawach programowych mocniej niż dotychczas zaakcentowano kształtowanie umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, która dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym ma fundamentalne znaczenie.

Umiejętność tę uznano za jedną z najważniejszych, jakie uczniowie powinni zdobyć w szkole już na wczesnym etapie edukacji.

W świetle powyższego, uprzejmie informuję Pana Senatora, że obecnie Ministerstwo Edukacji Narodowej nie planuje wprowadzenia dodatkowego przedmiotu pn. „Wychowanie komunikacyjne”.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia
MINISTRA
EDUKACJI NARODOWEJ
Maciej Kopec
Podsekretarz Stanu

³ Dz.U. z 2019 r. poz. 341 t.j.

⁴ Dz.U. poz. 512.

Oświadczenie senatora Waldemara Sługockiego

skierowane do minister rodziny, pracy i polityki społecznej Elżbiety Rafalskiej

Szanowna Pani Minister!

Już od kilku lat obserwujemy, że na polskim rynku pracy brakuje pracowników. Sama aktywizacja zawodowa młodych ludzi czy zachęcanie starszych pokoleń do późniejszego przechodzenia na emeryturę mogą nie uzupełnić istniejącego deficytu. Obecnie polskie firmy coraz częściej zatrudniają pracowników z zagranicy, szczególnie z Europy Wschodniej, co pozytywnie wpływa na rozwój naszej gospodarki. Niestety, przepisy dotyczące zatrudniania obcokrajowców w dalszym ciągu ustanawiają przewlekłe, skomplikowane procedury oraz powodują odpływ cudzoziemców do Europy Zachodniej. Istnieje więc konieczność ułatwienia obecnych procedur, przede wszystkim przez nowelizację ustawy o zatrudnieniu cudzoziemców, wydłużenie okresu zatrudnienia w ramach wydawanych zezwoleń do 24 miesięcy, a w przypadku zawodów deficytowych – do 36 miesięcy. Należy również zmienić przepisy dotyczące zatrudnienia kadr medycznych i przyspieszyć procedurę nostryfikacji dyplomów osób z Ukrainy, a obcokrajowcom pracującym w Polsce zapewnić odpowiednią opiekę medyczną i socjalną.

Szanowna Pani Minister, ułatwienie procedur administracyjnych jest niezbędne z punktu widzenia polskiej gospodarki. Zatrudniani obcokrajowcy będą uzupełniać nasze niedobory kadrowe i wspierać polskich przedsiębiorców, a nasz kraj będzie mógł w dalszym ciągu dynamicznie się rozwijać. W związku z tym uprzejmie proszę Panią Minister o ustosunkowanie się do przedmiotowej sprawy oraz o podjęcie stosownych działań zmierzających do uproszczenia obecnych procedur administracyjnych związanych z zatrudnianiem cudzoziemców.

*Z poważaniem
Waldemar Sługocki*

Odpowiedź

Warszawa, 5 czerwca 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z oświadczeniem senatora Waldemara Sługockiego w sprawie uproszczenia procedur administracyjnych dotyczących zatrudniania cudzoziemców, złożonym podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., przekazuję następujące informacje.

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej jest świadome roli jaką migracje zarobkowe odgrywają i będą odgrywać w uzupełnianiu brakujących zasobów pracy. To właśnie rozwiązania przygotowywane w naszym Ministerstwie (m.in. rozwijana od 2006 r. do dziś tzw. procedura uproszczona zatrudniania cudzoziemców) przyczyniły się do tego, że Polska jest obecnie jednym z europejskich liderów pod względem liczby przyjmowanych migrantów zarobkowych.

Odnosząc się do kwestii usprawnienia procedur zatrudniania cudzoziemców uprzejmie informuję, że Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej na bieżą-

co analizuje funkcjonowanie procedur związanych z zatrudnianiem cudzoziemców, mając świadomość jak bardzo ważna jest to kwestia dla funkcjonowania rynku pracy. W 2018 r. przeprowadzano średnio co 2-3 miesiące, wśród powiatowych urzędów pracy oraz urzędów wojewódzkich, ankiety dotyczące obciążenia procedurami zatrudniania cudzoziemców. Podobne ankiety realizowane były w latach 2016 i 2017. Będą one przeprowadzone również w 2019 r. Informacje z tych ankiet pozwoliły MRPiPS na interweniowanie w kwestii zwiększenia zatrudnienia w urzędach wojewódzkich. Znaczące zwiększenie liczby etatów w urzędach wojewódzkich, przeznaczonych na postępowania dot. legalizacji zatrudnienia cudzoziemców oraz legalizacji pobytu w celu pracy, miało miejsce w 2018 r.

Resort pracy aktywnie zachęca też urzędy do promowania składania wniosków dot. zezwoleń na pracę oraz oświadczeń o powierzeniu pracy cudzoziemcowi, z wykorzystaniem funkcjonalności elektronicznych poprzez praca.gov.pl, co znacząco przyspiesza procedurę. Wg informacji przekazanych przez jeden z urzędów wojewódzkich, elektroniczna forma składania wniosków o wydanie zezwolenia na pracę pozwoliła na zaoszczędzenie 8,5 etatu (16% wszystkich etatów przeznaczonych w tym urzędzie do obsługi zezwoleń na pracę). Podejmowane są również prace nad elektronicznym przekazywaniem, pomiędzy urzędem pracy a urzędem wojewódzkim, bez konieczności angażowania pracodawcy, informacji starosty o braku możliwości zaspokojenia potrzeb kadrowych, wymaganej w procedurze uzyskania zezwolenia na pracę.

W przypadku oświadczeń i zezwoleń na pracę sezonową (sprawy rozpatrywane przez powiatowe urzędy pracy) wprowadzono od 1 stycznia 2018 r. wpłaty 30 zł, z których 50% jest dochodem powiatu, w założeniu służącym wsparciu powiatowych urzędów pracy w zapewnieniu odpowiedniej liczby etatów do obsługi spraw związanych z zatrudnianiem cudzoziemców. Wg ankiety z kwietnia 2019 r. 223 na 313 PUP, które odpowiedziały na ankietę (71%), otrzymało w 2018 r. zwrot z powiatu środków pochodzących z wpłat, na zapewnienie wsparcia potrzebnego do sprawnej obsługi procedur związanych z legalizacją zatrudnienia cudzoziemców.

Wg informacji przekazanych przez Ministra Zdrowia w resorcie zdrowia trwają aktualnie prace nad projektem ustawy zmieniającej ustawę o zawodach lekarza i lekarza dentystry, który obejmuje również kwestie związane z uznawaniem kwalifikacji zawodowych lekarzy uzyskanych na terytorium państw trzecich. Ww. zmiany swoim zakresem obejmować będą m.in. propozycję dotyczącą wprowadzenia centralnego egzaminu nostryfikacyjnego uznającego dyplomy medyczne ukończenia studiów wyższych uzyskanych za granicą oraz zbliżenia polskich regulacji prawnych do rozwiązań niemieckich w kwestii wykonywania zawodu przez lekarzy cudzoziemców. Projekt niebawem zostanie przekazany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych oraz zostanie opublikowany na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, tam też możliwe będzie zapoznanie się ze szczegółami dotyczącymi propozycji konkretnych przepisów.

Mam świadomość, że zmieniająca się rzeczywistość, w tym narastająca konkurencja ze strony innych państw o pracowników zagranicznych, rodzi konieczność ciągłej adaptacji. Dlatego też w Rządzie RP podjęte zostały prace nad wypracowaniem nowej polityki migracyjnej. Koordynowane są one przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, ale wymagają współpracy wielu ministerstw. W nowej polityce migracyjnej potrzeby rynku pracy będą z całą pewnością jednym z najważniejszych priorytetów. Przygotowane rozwiązania będą szeroko konsultowane ze środowiskami pracodawców ze wszystkich branż, związków zawodowych i organizacji pozarządowych.

Mam nadzieję, że przedstawione powyżej informacje i wyjaśnienia uzna Pan Marszałek za satysfakcjonujące i wyczerpujące.

Z poważaniem

MINISTER

z up.

Stanisław Szwed
Sekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Waldemara Sługockiego

skierowane do ministra spraw wewnętrznych i administracji Joachima Brudzińskiego

Szanowny Panie Ministrze!

Do mojego biura senatorskiego zgłosili się przedstawiciele Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego (ZGWL), którzy w swoim stanowisku wyrazili opinię wszystkich 82 gminnych jednostek samorządu terytorialnego (JST) z terenu ziemi lubuskiej w sprawie metodologii obliczania stawek za zadania zlecone. Zgodnie z zasadą adekwatności wynikającą z przepisów ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy o finansach publicznych przekazywane z budżetu państwa dotacje celowe powinny zapewnić pełne i terminowe wykonywanie zadań zleconych. Niestety, w opinii przedstawicieli ZGWL obecny system ustalania kwot dotacji celowych na zadania zlecone z zakresu spraw obywatelskich w oparciu o przekazane przez gminy wojewodom dane statystyczne wymaga natychmiastowej reformy, ponieważ przekazywane środki nie pozwalają pokryć wszystkich kosztów związanych z realizacją tych zadań. W takiej sytuacji gminy zmuszone są wykorzystywać środki własne, aby w pełni i we właściwym czasie wykonać powierzone im zadania. Do czasu reformy systemu ustalania kwot dotacji celowych gminy zamierzają odmówić przekazywania wojewodzie danych statystycznych z zakresu spraw obywatelskich. Pragnę również zwrócić uwagę, że jednostki samorządu terytorialnego wielokrotnie apelowały o podjęcie działań zmierzających do zmiany tego systemu, który w ich opinii jest nieadekwatny do rzeczywistych kosztów zadań zleconych.

Szanowny Panie Ministrze, z powodu zbyt niskich dotacji celowych jednostki samorządu terytorialnego muszą współfinansować realizację zadań zleconych, co stanowi duże obciążenie dla ich budżetów. W tym miejscu należy podkreślić, że gminy powinny wykorzystywać środki własne na zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej, a nie przeznaczać je na pokrywanie wydatków związanych z realizacją zadań zleconych. Mając na uwadze trudną sytuację jednostek samorządu terytorialnego, uprzejmie proszę o ustosunkowanie się do przedmiotowego problemu oraz o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania.

1. Czy Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji planuje reformę systemu ustalania kwot dotacji celowych na zadania zlecone z zakresu spraw obywatelskich?

2. Czy kierowany przez Pana resort dysponuje danymi z zakresu oceny działania systemu dotacyjnego? Jeśli tak, uprzejmie proszę o udostępnienie tych informacji.

Z poważaniem
Waldemar Sługocki

**Stanowisko
MINISTRA
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

Warszawa, 28 maja 2019 r.

Pani
Teresa Czerwińska
Minister Finansów

Szanowna Pani Minister,
stosownie do art. 7 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o *działach administracji rządowej* (Dz.U. z 2018 r. poz. 762, z późn. zm.) w załączeniu przekazuję – zgodnie z właściwością – oświadczenie Senatora RP Pana Waldemara Sługockiego w sprawie *metodologii obliczania stawek na zadania zlecone*.

Z wyrazami szacunku

MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI
z up. Paweł Szefernaker
Sekretarz Stanu

**Stanowisko
MINISTRA FINANSÓW**

Warszawa, 10 czerwca 2019 r.

Pani
Elżbieta Witek
Minister Spraw Wewnętrznych
i Administracji

Szanowna Pani Minister,
w związku z pismem z dnia 28 maja 2019 r. m BMP-0724-1-5/2019/PS, przy którym przekazano oświadczenie Senatora RP Pana Waldemara Sługockiego w sprawie *metodologii obliczania stawek za zadania zlecone z zakresu spraw obywatelskich*, uprzejmie informuję, że zwracam przedmiotowe oświadczenie z prośbą o załatwienie zgodnie z właściwością.

Zgodnie bowiem z art. 4 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o *działach administracji rządowej* minister kierujący działem administracji rządowej jest właściwy w sprawach z zakresu administracji rządowej określonych w ustawie, z wyjątkiem spraw zastrzeżonych w odrębnych przepisach do kompetencji innego organu. W świetle natomiast art. 29 tej ustawy dział sprawy wewnętrzne obejmuje m.in. sprawy obywatelstwa, rejestracji stanu cywilnego oraz ewidencji ludności, dowodów osobistych i paszportów.

Ponadto, zgodnie z art. 11 ust. 3 ustawy z dnia 28 listopada 2014 r. – *Prawo o aktach stanu cywilnego*, minister właściwy do spraw wewnętrznych sprawuje nadzór nad działalnością wojewody w zakresie rejestracji stanu cywilnego.

Jednocześnie, na podstawie art. 146 ww. ustawy, minister właściwy do spraw wewnętrznych wraz z ministrem właściwym do spraw informatyzacji, po dwóch latach obowiązywania niniejszej ustawy, przeprowadzili analizę wpływu rozwiązań przyjętych w tej ustawie na funkcjonowanie urzędów stanu cywilnego.

W związku z powyższym dokonanie procesu weryfikacji katalogu i określonych czasochłonności w odniesieniu do zadań zleconych z zakresu spraw obywatelskich należy do ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Jednakże biorąc pod uwagę, że przedstawiciele Ministerstwa Finansów dotychczas brali czynny udział w wypracowywaniu rozwiązań mających na celu opracowanie optymalnego sposobu finansowania tych zadań, deklaruję dalszą współpracę w tym zakresie.

Z poważaniem

z upoważnienia
MINISTRA FINANSÓW
Podsekretarz Stanu
Tomasz Robaczyński

**Odpowiedź
MINISTRA
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

Warszawa, 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 10 maja 2019 r. (sygn. BPS/043-78-2251/19) dotyczące oświadczenia Senatora RP Pana Waldemara Sługockiego, złożonego podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r., *w sprawie metodologii obliczania stawek za zadania zlecone z zakresu spraw obywatelskich* należy wskazać, że prace nad ujedynoliceniem sposobu podziału dotacji przekazywanych na realizację ww. zadań zostały zainicjowane w 2014 r. przez Ministerstwo Finansów (MF) w efekcie zgłaszanych problemów w przedmiocie finansowania zadań zleconych i niedofinansowania gmin w tym zakresie (które znalazły odzwierciedlenie m.in. w formie pozwów sądowych jednostek samorządu terytorialnego przeciwko Skarbowi Państwa, np. miasto Kraków), braku jednolitości postępowania dotyczącego wysokości przekazywanych środków, jak i sposobu ich podziału. Wcześniej wojewodowie – jako dysponenci środków przekazywanych przez MF – dokonywali podziału dotacji np. według liczby mieszkańców, zgłaszanych przez jednostki samorządu terytorialnego zapotrzebowań czy też liczby wykonanych zadań.

W wyniku współpracy ówczesnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, MF i wojewodów postanowiono, że dotacja celowa na zadania zlecone z zakresu spraw obywatelskich będzie przydzielana w zależności od liczby faktycznie wykonanych zadań przez daną gminę. W tym celu opracowano katalog zadań, do których przypisano uśrednioną czasochłonność ich realizacji. Ministerstwo Finansów określiło również stawkę tzw. roboczogodziny brutto. Według wprowadzonych zasad wojewodowie określają wysokość dotacji dla poszczególnych gmin w następujący sposób:

liczba wykonanych zadań x czasochłonność x stawka roboczogodziny.

Należy wskazać, że dysponentem środków przeznaczonych na finansowanie zadań zleconych jest właściwy wojewoda, a resortem odpowiedzialnym za projekt budżetu w tym zakresie jest MF. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji czuwa natomiast nad merytorycznym opracowaniem katalogu zadań.

Wobec oczekiwań strony samorządowej wyrażanych w licznej korespondencji co do konieczności modyfikacji zasad naliczania dotacji celowej, w szczególności podwyższenia stawki roboczogodziny, już w 2016 r. podjęto prace nad weryfikacją katalogu zadań i sposobu podziału dotacji celowej na zadania zlecone z zakresu spraw obywatelskich. Niemniej z uwagi na krótki okres obowiązywania nowych zasad w sferze finansowania zadań zleconych dotyczących spraw obywatelskich, weryfikacja katalogu zadań i sposobu finansowania została zasadniczo uznana za przedwczesną. Ponowne działania w kierunku rewizji zasad podziału środków pomiędzy gminy w obszarze spraw obywatelskich miały miejsce w 2018 r., ale jako że brak jest ogólnokrajowych rozwiązań w zakresie zadań zleconych, nie były one kontynuowane.

Postulaty i problemy Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego, przedstawione przez Pana Senatora, zostały przekazane Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji przez Wojewodę Lubuskiego. Okoliczność ta skłoniła tutejszy resort do wystąpienia do MF z propozycją wznowienia prac zmierzających do zmian w katalogu zadań i sposobie podziału dotacji celowej. Temat ten będzie zatem przedmiotem ponownej analizy.

Z poważaniem

MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
i ADMINISTRACJI
z up. Sylwester Tułajew
Sekretarz Stanu

Oświadczenie senatora Aleksandra Szweda

skierowane do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka, do prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” Przemysława Dacy oraz do dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Mateusza Surowskiego

Szanowny Panie Ministrze! Szanowny Panie Prezesie! Szanowny Panie Dyrektorze!

Kieruję do Panów swoje oświadczenie – które chciałbym zatytułować: „System antypowodziowy – tak. Wysiedlenia mieszkańców – nie” – w związku z trwającym od kilku tygodni zamieszczeniem medialnym na terenie ziemi kłodzkiej odnoszącym się do wstępnych projektów, koncepcji i analiz dotyczących możliwości zwiększenia retencji powodziowej w Kotlinie Kłodzkiej.

Chciałbym wyrazić zaniepokojenie planami, które godzą w podstawowe prawa mieszkańców naszego regionu. Na pewno wszyscy jesteśmy za budową systemu antypowodziowego na terenie Kotliny Kłodzkiej, ale nie w sposób prowadzący do wywłaszczeń mieszkańców. Podobnie jak mieszkańcy wsi, a także radni gminni oraz radni powiatowi Prawa i Sprawiedliwości reprezentujący nasz region, czuję się zaniepokojony potencjalnym planem budowy suchych zbiorników w miejscach zamieszkałych, która mogłaby doprowadzić do konieczności przesiedleń wielu osób. Plany takie dotyczą wielu miejsc na ziemi kłodzkiej i spotkały się z protestami na masową skalę w społecznościach m.in. Długopola Górnego, Wilkanowa, Bolesławowa, Starego Gieraltowa, Goszowa, Radochowa i Ścinawki Górnej. Projekt dotyczy miejsc o ogromnym znaczeniu turystycznym, których mieszkańcy utrzymują się przede wszystkim z prowadzenia rodzinnej działalności turystycznej. Plany ich wywłaszczenia, z konsekwencją w postaci przesiedleń, a także działalność ingerująca dramatycznie w lokalny krajobraz i krajobraz kulturowy, prowadzić mogą jedynie do dramatów pojedynczych mieszkańców, a także całych lokalnych społeczności. Projekty motywowane nawet najlepszymi intencjami – a tak, zakładam, było w przypadku przygotowywanych projektów dotyczących poprawy retencji – które niestety niosą za sobą dramatyczne konsekwencje społeczne, nie powinny i nie mogą wejść w fazę realizacji. Oczywiście rozumiem potrzebę zabezpieczenia naszego regionu przed negatywnymi skutkami powodzi, nie może się to jednak odbywać kosztem obywateli naszego kraju.

Program Prawa i Sprawiedliwości to przede wszystkim dbanie o potrzeby każdego mieszkańca bez względu na jego miejsce zamieszkania i status społeczny. To także konsekwentnie realizowane dbanie o jego podstawowe prawa wyrażane w ustawach podejmowanych przez polski parlament.

Dlatego zwracam się do Panów z prośbą o wyjaśnienia w związku z tą sprawą, a także o zatrzymanie na tym wstępnym etapie procesu, który wyraziłby naszemu regionowi ogromne szkody zarówno społeczne, kulturowe, jak i środowiskowe, uderzając bezpośrednio w jego mieszkańców i niosąc za sobą ich rodzinne dramaty.

Proszę równocześnie o uwzględnienie możliwości relokacji zbiorników przeciwpowodziowych w miejsca niekolidujące z zabudową mieszkaniową i uwzględnienie problemu społeczności lokalnej związanego z suszą poprzez plany budowy systemu małej retencji zarówno na terenie Lasów Państwowych, jak i na pozostałych gruntach.

Aleksander Szwed

**Odpowiedź
MINISTRA
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

Warszawa, 16 maja 2019 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

W odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Aleksandra Szweda podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 roku w sprawie *koncepcji i analiz dotyczących możliwości zwiększania retencji powodziowej w Kotlinie Kłodzkiej*, niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW WP), które jest podmiotem odpowiedzialnym za planowanie i realizację inwestycji hydrotechnicznych, w szczególności w zakresie ochrony przed powodzią, nie prowadzi obecnie prac dotyczących budowy nowych suchych zbiorników przeciwpowodziowych na terenie Kotliny Kłodzkiej. Budowa nowych zbiorników na Ziemi Kłodzkiej nie pojawia się również w żadnych nowych planach inwestycyjnych PGW WP.

W ramach Projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły realizowana jest budowa czterech suchych zbiorników: w Boboszowie na rzece Nysa Kłodzka, w Roztokach Bystrzyckich na rzece Goworówka, w Szalejowie na rzece Bystrzyca Dusznicka oraz na potoku Duna w Krosnowicach. Planowane jest również wykonanie remontów oraz powiększenie światła przepływów w istniejących korytach rzek i potoków na Ziemi Kłodzkiej do 2023 r., co wraz z zakończeniem budowy suchych zbiorników zwiększy znacząco ochronę przed powodzią mieszkańców.

Jednakże w związku z identyfikacją Kotliny Kłodzkiej jako obszaru szczególnie narażonego na niebezpieczeństwo powodzi, konieczne jest prowadzenie dalszych prac planistycznych i opracowania działań dla pełnego zabezpieczenia przed powodzią omawianych terenów, w tym opracowania wariantów działań zarówno o charakterze technicznym jak i nietechnicznym w zakresie ochrony przeciwpowodziowej.

W związku z powyższym PGW WP, przygotowując się do opracowywania nowych planów strategicznych ochrony przed powodzią regionu, w tym Ziemi Kłodzkiej, zleciło opracowanie hydrologicznych uwarunkowań dla potencjalnych lokalizacji obiektów hydrotechnicznych pn.: „Analiza zwiększenia retencji powodziowej w Kotlinie Kłodzkiej dla opracowania możliwych wariantów”.

Przygotowane opracowanie jest materiałem wstępnym i ma na celu przedstawienie wielu możliwości (wariantów) zwiększenia ochrony przeciwpowodziowej. Dokument będzie podlegał dalszemu opiniowaniu przez grono naukowe, a istotnym elementem prac koncepcyjnych będą szeroko prowadzone konsultacje z mieszkańcami w 2020 r.

Jeśli przeprowadzone analizy i koncepcje wskażą konieczność zwiększenia retencji powodziowej, do realizacji zostaną zaproponowane zbiorniki wyłącznie w miejscach bezkolizyjnych, których budowa będzie mogła się odbyć w sposób najmniej uciążliwy dla mieszkańców, infrastruktury oraz krajobrazu i środowiska przyrodniczego.

Konieczność zwiększenia retencji wodnej jest niezaprzeczalna i została powszechnie uznana za niezbędną przez administrację rządową i samorządową, społeczność naukową oraz organizacje pozarządowe i służy zabezpieczeniu potrzeb mieszkańców, ważnych z punktu widzenia ochrony przed powodzią, jak również zaopatrzenia ludności w wodę.

Dotychczasowe starania o wypracowanie strategicznego podejścia do magazynowania wody w Polsce, w tym identyfikacji problemów i szans z tym związanych, nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Powodem były niewystarczające środki finansowe przeznaczone na gospodarkę wodną, brak ciągłości w ich pozyskiwaniu oraz rozproszone kompetencje w zakresie zarządzania zasobami wodnymi. W związku

z powyższym Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpoczęło prace nad uruchomieniem i wdrożeniem Programu Rozwoju Retencji (PRR), który ma na celu rozwiązanie problemu retencji wody w Polsce. Program rozwoju retencji jest na etapie przygotowania założeń, które w najbliższym czasie mają być skierowane do uzgodnień międzyresortowych, szerokich konsultacji publicznych i opiniowania. Założenia PRR mają być zatwierdzone poprzez uchwałę Rady Ministrów.

PRR zostanie opracowany dla obszaru całego kraju, z uwzględnieniem podziału na obszary dorzeczy i regiony wodne. Zgodnie z harmonogramem, prace nad samym Programem Rozwoju Retencji, po przejściu przez Radę Ministrów jego założeń, powinny zostać ukończone na przełomie IV kwartału 2020 r. i I kwartału 2021 r.

Z poważaniem

z upoważnienia MINISTRA
Anna Moskwa
Podsekretarz Stanu

**Odpowiedź
PREZESA
PAŃSTWOWEGO
GOSPODARSTWA WODNEGO**

Warszawa, 28 maja 2019 r.

Pani
Maria Koc
Wicemarszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,
odpowiadając na pismo Pani Marszałek BPS/043-78-2252-PGWWP/19 z 19 maja br. w sprawie oświadczenia złożonego przez senatora Aleksandra Szweda podczas 78. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 maja 2019 r. przekazuję następującą informację.

Udzieliłem odpowiedzi na zapytanie senatora Aleksandra Szweda w sprawie planów inwestycyjnych dotyczących budowy zbiorników przeciwpowodziowych na Ziemi Kłodzkiej 15 maja br. pismem KBS.053.10.2019 MR. Załączam Pani Marszałek kopię tego listu. Jest to także stanowisko Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu.

Zgodnie z prośbą Pani Marszałek, na wskazany adres mailowy senatu, zostanie wysłana edytowalna wersja odpowiedzi.

Z poważaniem

PREZES
PAŃSTWOWEGO
GOSPODARSTWA WODNEGO
Wody Polskie
Przemysław Dąca

**Stanowisko
PREZESA
PAŃSTWOWEGO
GOSPODARSTWA WODNEGO**

Opole, 15 maja 2019 r.

Szanowny Pan
Aleksander Szwed
Senator RP

Odpowiadając na pismo Pana Senatora z dnia 9 maja 2019 r. w sprawie planów inwestycyjnych dotyczących budowy zbiorników przeciwpowodziowych na Ziemi Kłodzkiej, jako Prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, przedstawiam następujące informacje.

W żadnych planach inwestycyjnych Wód Polskich nie ma budowy nowych zbiorników na Ziemi Kłodzkiej. W ostatnim czasie w mediach społecznościowych rozpowszechniane są nieprawdziwe informacje o rzekomych lokalizacjach zbiorników przeciwpowodziowych w Kotlinie Kłodzkiej. Powoduje to niepokoje i wprowadza opinię publiczną w błąd.

Obecnie na Ziemi Kłodzkiej budowane są cztery tzw. suche zbiorniki przeciwpowodziowe: w Boboszowie na rzece Nysa Kłodzka, w Roztokach na rzece Goworówka, w Szalejowie na rzece Bystrzyca Dusznicka oraz na potoku Duna w Krosnowicach. Program inwestycyjny zakłada wykonanie remontów oraz powiększenie światła przepływów w istniejących korytach rzek i potoków na Ziemi Kłodzkiej do 2023 roku, co dodatkowo zabezpieczy i ochroni przed powodzią mieszkańców regionu oraz ich mienie.

PGW Wody Polskie są jedynym podmiotem nadzorującym gospodarkę wodną, w tym planowanie i realizację inwestycji hydrotechnicznych na polskich rzekach. Wszystkie budowy muszą być zatwierdzone przez PGW Wody Polskie, po spełnieniu szczegółowych uwarunkowań prawnych, proceduralnych i środowiskowych. Ochrona życia i mienia mieszkańców wymaga pełnej koordynacji wszystkich służb, instytucji publicznych i całej społeczności lokalnej. Elementem koniecznym do realizacji inwestycji są zawsze szerokie konsultacje społeczne.

Wody Polskie przygotowują nowe plany strategiczne ochrony przeciwpowodziowej regionu, w tym Ziemi Kłodzkiej. W tym celu wykonywane są analizy i przeprowadzane dyskusje w gronie ekspertów. Wstępne koncepcje są planowane do poddania szerokim konsultacjom społecznym w 2020 roku. Jeżeli na podstawie opracowanych analiz okaże się, że niezbędna będzie dodatkowa retencja przeciwpowodziowa, do realizacji zostanie zaproponowane przeprowadzenie inwestycji, jednak wyłącznie w miejscach bezkolizyjnych, o jak najmniejszym wpływie na mieszkańców, infrastrukturę, krajobraz oraz środowisko przyrodnicze.

PREZES
PAŃSTWOWEGO
GOSPODARSTWA WODNEGO
Wody Polskie
Przemysław Daca

