

X kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

**Komisja  
Gospodarki  
Morskiej  
i Żeglugi  
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI  
ŚRÓDLĄDOWEJ  
(NR 23)  
z dnia 12 lutego 2026 r.**



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 23)

12 lutego 2026 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– **informację na temat perspektyw rozwoju Wrocławskiego Węzła Wodnego.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anna Jastrzębska** radca w Departamencie Strategii i Odporności Klimatycznej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Marcin Jarzyński** zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą wraz ze współpracownikami, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Andrzej Kopciuch** dyrektor Delegatury w Warszawie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Jacek Drabiński** zastępca dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu do spraw ochrony przed powodzią i suszą, **Robert Łazik** zastępca dyrektora Zarządu Zlewni we Wrocławiu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska, Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Witam dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury, panią Monikę Niemiec-Butryn. Witam zastępcę prezesa Wód Polskich do spraw ochrony przed powodzią i suszą, pana Marcina Jarzyńskiego. Witam państwa współpracowników.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat rozwoju Wrocławskiego Węzła Wodnego. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznaję, że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

O zabranie głosu poproszę w pierwszej kolejności panią Monikę Niemiec-Butryn, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:**

Dzień dobry. Szanowna podkomisjo, szanowni państwo, dziękujemy bardzo za podjęcie niezwykle ważnego tematu dla żeglugi śródlądowej. Sam Wrocławski Węzeł Wodny jest istotnym elementem Odrzańskiej Drogi Wodnej, która przebiega przez miasto Wrocław. Oprócz drogi wodnej Odry mamy tam aż cztery rzeki, a może i więcej, ale cztery, które są istotne pod kątem żeglugi. Są to: Oława, Ślęza, Bystrzyca i Widawa. Jeżeli chodzi o to, jak wygląda węzeł, jakie są inwestycje i co jest planowane, jak pan przewodniczący pozwoli, korzystając z obecności pana dyrektora RZGW Wrocław, poprosilibyśmy pana dyrektora, żeby nie mówić o jego terenie bez niego, a później przedstawię jeszcze kilka informacji na temat RIS-u, za który odpowiada administracja żeglugi śródlądowej oraz na temat stanu floty i liczby statków, które eksploatują tamte drogi wodne.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Oczywiście, tak. Musimy chronić się przed infekcjami i różnymi innymi, ale panie zaraz spróbują pomóc. Na przyszłość, jeżeli są prezentacje, warto je nawet przesłać, wtedy można je wgrać na nasze serwery. Jest to łatwiejsze niż prezentacja z własnych komputerów.

W międzyczasie dodam, że przyszedłem z sali plenarnej, gdzie były kierowane pytania do ministra. Między innymi na moje pytanie o Odrę odpowiedział o nowym postępowaniu przetargowym, które rozpoczęło się na Odrze Granicznej. Gdyby można było poruszyć również

ten wątek, nie zapomnijmy o nim. Na sali plenarnej minister ma tylko chwilę, kilka minut na odpowiedź. Nie zdążył rozwinąć tego wątku, więc teraz jest dobry moment. Dzisiaj mamy chwilę na posiedzenie podkomisji. Następne posiedzenie jest o godz. 13:00, więc zdążymy. Może odwróćmy kolejność i zacznijmy od RIS-u.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:**

Dobrze, po to, żeby dobrze wykorzystać ten czas.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Pan może zdąży się przygotować.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:**

Wydawało się, że dobrze pokazać, na czym operujemy, a później co, ale zrobimy to później. Na posiedzeniu podkomisji rozmawialiśmy już o inwestycji, jaką jest RIS, która rozpoczęła się od pilotażu chyba w 2010 r.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Pani dyrektor, ponieważ nie tylko super fachowcy od branży nas oglądają, słuchają, na co mam dowody, może rozszerzymy ten tajemniczy skrót.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:**

Dobrze. Jeżeli chodzi o System Informacji Rzecznej, czyli River Information Services, system ten jest już wdrożony aż na 250 km Odry do mostu autostradowego w Świecku. W ramach obecnej perspektywy, w ramach programu „Fundusze europejskie na infrastrukturę, klimat i środowisko 2021-2027”, czyli programu FEnIKS, realizujemy kolejny etap rozszerzenia RIS-u. Będzie on obejmował również Wrocławski Węzeł Wodny. Jeżeli chodzi o środki, mamy je zapewnione w ramach FEnIKS-a. Jest tam przewidziane 27 mln zł. Jest to realizowane akurat przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, dlatego że został on wyznaczony przez ministra do administrowania i do prowadzenia RIS-u. Posuwamy się z tym systemem dalej na południe, czyli w górę rzeki. Będzie dochodził aż do Kędzierzyna-Koźle. Nie będzie obejmował wszystkich elementów drogi wodnej, niemniej jednak ten najbardziej istotny, o którym dzisiaj mówimy, Wrocławski Węzeł Wodny, jak najbardziej zostanie objęty tym systemem.

Efektom tego będzie oczywiście i poprawa bezpieczeństwa żeglugi, i możliwość stałego monitoringu ruchu statków, i uzyskanie pełnego obrazu gospodarczego wykorzystania Wrocławskiego Węzła Wodnego. Chociaż przechodząc do tego, jaką flotę mamy na Wrocławskim Węźle Wodnym, powiem, że niestety, w ostatnich czasach w dużej mierze są to armatorzy pasażerscy, właściwie tacy w dużej mierze operują na tym odcinku. Jest to ponad 100 armatorów. Małe statki do 12 pasażerów, ale są to także duże statki wycieczkowe. Jeżeli chodzi o Wrocławski Węzeł Wodny, ruch jest dosyć intensywny. Myślę, że jak pan dyrektor Jacek Drabiński jest gotowy, to moglibyśmy płynnie przejść i pokazać, jak wygląda Wrocławski Węzeł Wodny.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Zacznijmy od tego, że dla pana i dla nas będzie wygodniej, jak będzie pan siedział. Proszę do mikrofonu.

**Zastępca dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu do spraw ochrony przed powodzią i suszą Jacek Drabiński:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, pozwoliłem sobie przygotować kilka slajdów na temat Wrocławskiego Węzła Wodnego, który jest przedmiotem dzisiejszych prac podkomisji oraz krótką informację na temat projektów inwestycyjnych realizowanych, planowanych do realizacji we Wrocławiu i w okolicach Wrocławia. Krótka historia. Wrocławski Węzeł Wodny tak naprawdę został gruntownie zmodernizowany po wielkiej powodzi z 1903 r., kiedy maksymalne natężenie przepływu oszacowano na 2400 metrów sześciennych na sekundę. Był to punkt zwrotny w zakresie ochrony przeciwpowodziowej planowanej przez poprzedników, czyli przez Niemców, nie tylko we Wrocławiu, ale i w całej zlewni rzeki Odry na tym terenie. Kolejna wielka powódź z 1997 r. uświadomiła, że zabezpieczenia przeciwpowodziowe na przepływ 2400 metrów sześciennych są niewystarczające, ponieważ maksymalny przepływ w czasie powodzi w lipcu 1997 r., tak zwanej powodzi tysiącletniej, był szacowany na ponad 3640 metrów sześciennych na sekundę. Oszacowano, że w wyniku eksploatacji od 1903 r. węzeł uległ pogorszeniu. Przepustowość węzła wynosiła około 2200 metrów sześciennych na sekundę. Powódź z 1997 r.

to był kamień milowy, skutkiem którego było podjęcie decyzji o konieczności modernizacji zabezpieczeń przeciwpowodziowych. Tutaj jest krótka chronologia kluczowych zdarzeń, czyli to, kiedy były opracowane kolejne dokumenty, kiedy były podejmowane decyzje, przede wszystkim koncepcja modernizacji wrocławskiego węzła, uchwalenie przez Sejm Rzeczypospolitej wygaszonego już „Programu dla Odry – 2006”, sporządzenie studium wykonalności modernizacji wrocławskiego węzła oraz budowy, co stanowi główny punkt ochrony przeciwpowodziowej, zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz Dolny. Pan prezes też doskonale zna ten zbiornik, ponieważ był dyrektorem RZGW Gliwice.

W 2005 r. nastąpiła zmiana polskiego Prawa ochrony środowiska, która była związana z wejściem do Unii Europejskiej. W 2007 r. było podpisanie umowy Rząd Polski – Bank Światowy, Bank Rozwoju Rady Europy oraz uzyskanie dofinansowania z Funduszu Spójności. Realizacja samych prac w zakresie przebudowy wrocławskiego węzła to lata 2009-2015, czyli jeszcze pod rządami poprzedniej ustawy – Prawo wodne, kiedy inwestorami dla tych zadań były odpowiednio: Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu i RZGW w Gliwicach.

Tutaj jest główny cel, o którym wstępnie powiedziałem. Kilka zdjęć właśnie z czasów powodzi z 1997 r., słynne zdjęcie wrocławskiego dworca kolejowego. Zadania na wrocławskim węźle, ich lokalizacja, centrum. Widzą państwo kluczowe obiekty. Jest to Jaz Wrocław 1, który został gruntownie przebudowany, przystosowanie Kanału Miejskiego, modernizacja Bulwaru Odry Śródmiejskiej, stricte zabudowy Wrocławia, przystosowanie stopnia Rędzin, czyli modernizacja dwóch śluz północnej i południowej do przepuszczania wód powodziowych, podobnie jak funkcjonuje śluza Różanka, przebudowa koryta Odry tak zwanej szerokiej do ujścia Widawy, modernizacja Kanału Powodziowego i udrożnienie starej Odry. Były to zadania realizowane przez RZGW, natomiast zadania realizowane przez zarząd melioracji to była modernizacja wałów poniżej i powyżej Wrocławia. Tutaj są konkretne zadania wymienione z nazwy, komponent B1, czyli modernizacja obwałowań Odry, zadanie zarządu melioracji. Mamy tu dane dotyczące prac, które zostały wykonane. Przedstawia to obraz, skalę zadań. W ramach modernizacji przebudowano ponad 60 km wałów przeciwpowodziowych, wykonano 1,120 mln metrów sześciennych nasypu, i tak dalej, i tak dalej.

Teraz kilka zdań na temat komponentu B2, za który odpowiadał RZGW we Wrocławiu. Długość zmodernizowanych rzek i kanałów wyniosła ponad 30 km, wykonane roboty ziemne objęły ponad 4 mln metrów sześciennych. Cała ilość mas ziemnych była kategoryzowana na trzy grupy. Kategorie A i B to były grunty niezanieczyszczone, które były deponowane jako odkład mas ziemnych do celów przeciwpowodziowych na osiedlu Janówek w rejonie miejskiej oczyszczalni ścieków. Grunty kategorii C jako zanieczyszczone były deponowane i odbierane przez uprawnionego odbiorcę. Jeszcze kilka danych. Objętość wbudowanego betonu to ponad 53 tys. metrów sześciennych, łączna liczba osób zaangażowanych w szczycie w prowadzone prace to prawie 1000 osób, liczba ciężkiego sprzętu to ponad 400 sztuk, w tym również była flota pływająca. Pan dyrektor kiwa głową, potwierdza, że był to boom, że tak powiem, kiedy lokalni armatorzy, i nie tylko, mieli zajęcie. Na dole są zdjęcia z przebudowy jazu we Wrocławiu, modernizacji bulwarów w rejonie katedry oraz po prawej gruntownej przebudowy Kanału Miejskiego. Tutaj są zdjęcia efektów prac. Zostało poszerzone koryto rzeki Odry, oznakowane szlakiem nawigacyjnym, dobudowane czwarte przesło Jazu Różanka, Jaz Wrocław 1, co widać na prawym dolnym zdjęciu. Z lewej przystań na Kanale Miejskim, jedna z pięciu, które zostały przystosowane dla białej floty.

Przejdę teraz do zadań, które realizują, planują do realizacji Wody Polskie. Otóż planowanie systemowych działań mających na celu budowę nowej infrastruktury przeciwpowodziowej Wody Polskie realizują zgodnie z art. 240 ust. 9 pkt 2 ustawy – Prawo wodne w ramach sporządzonego i aktualizowanego cyklicznie programu planowanych inwestycji gospodarki wodnej. Są tu kluczowe zadania, które są planowane do realizacji we Wrocławiu i w obrębie.

Może nie jest to związane z żeglugą, ale też o tym powiem. Jest to przebudowa i przywrócenie właściwego stanu technicznego obwałowań przeciwpowodziowych na rzece Ślęza. Jest to jeden z dopływów, który uchodzi do rzeki Odry w aglomeracji wrocławskiej. Zakładamy okres realizacji to siedem lat, wartość projektu to 21 mln zł. Strzałka dolna i górna wskazują cały odcinek rzeki Ślęzy. Jest to kilkanaście gmin, w tym oczywiście Wrocław.

Tutaj mamy trzy obiekty żeglowne. Jest to budowa nowej śluzy na hydrowęźle Opatowice-Bartoszewice, czyli drugiej śluzy Bartoszewice przystosowanej do IV klasy drogi wodnej. Obecnie mamy tam III klasę drogi wodnej. Szacowana wartość projektu to 80 mln zł. Okres realizacji

wraz z opracowaniem niezbędnej dokumentacji projektowej, uzyskaniem decyzji administracyjnych, realizacją robót budowlanych jest szacowany na osiem lat. Kolejny obiekt w podobnej klasie, czyli IV klasie drogi wodnej to śluza Zacisze. Dzisiaj mamy tam jedną śluzę, co widać na prawym dolnym zdjęciu. Podobny koszt 80 mln zł, szacunkowy okres realizacji to osiem lat. I trzecia śluza to śluza Różanka. Dzisiaj śluza ta funkcjonuje, jak państwo widzą, przy Moście Trzebińskim, o ile dobrze pamiętam. Przepraszam, jest to Most Osobowicki, nie mieszkam we Wrocławiu. To jest głowa wlotowa przystosowana do przepuszczania wód powodziowych. Była przebudowana w ramach wrocławskiego węzła, pozostawiono III klasę drogi wodnej, czyli 9,60 m, natomiast ściany komory śluzy były przebudowane w kompleksowy sposób, ponieważ 100 lat eksploatacji skutkowało tym, że wymagały kompleksowej przebudowy.

Następne zadanie to korekta łuków na Odrze skanalizowanej na odcinku, za który odpowiada RZGW we Wrocławiu, od ujścia Nysy Kłodzkiej, od kilometra 181 do stopnia wodnego Malczyce, czyli do kilometra 300. Szacowana wartość projektu wynosi około 1 mld zł. Część ostróg na odcinku poniżej została zmodernizowana, przebudowana w ramach poprzednich perspektyw finansowych oraz projektu Banku Światowego.

Następne zadanie również dotyczy dopływu, rzeki Bystrzycy od zbiornika Mietków do ujścia rzeki do Odry. W tej chwili jesteśmy na etapie uzyskiwania u wojewody dolnośląskiej pozwolenia na realizację inwestycji. Na ten rok mamy zapewnione finansowanie na poziomie 7,3 mln zł, natomiast wartość całego projektu, wszystkich trzech etapów, łącznie z modernizacją pozostałych wałów na odcinku od zbiornika Mietków od ujścia, szacowana jest na 66 mln zł. Prawe dolne zdjęcie to jest wał na wysokości osiedla Marszowice, który był zabezpieczony przed przejściem wód powodziowych.

Następne zadania są to już zadania bardziej o charakterze utrzymaniowym. Jest to naprawa zabudowy regulacyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą na stopniu wodnym Rędzin, który również został poddany modernizacji. Jaz Wrocław 1, który został gruntownie przebudowany, ale wymaga wykonania kilku prac. Mamy tam nakaz nadzoru budowlanego. I ostatnia rzecz to stopień wodny Opatowice. Szacowana wartość prac utrzymaniowych, remontowych to niecałe 2 mln zł.

Następnie mamy odbudowę i naprawę śluzy Różanka. Może nie dotyka to samej jako takiej komory śluzy, natomiast wszystkich obiektów infrastruktury towarzyszącej. Jest to około 400 tys. zł. I ostatnie zadanie to naprawa zabudowy regulacyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gmin: Czernice, Siechnice i Wrocław. Szacowana wartość prac to 1,4 mln zł. Charakter tych robót to prace stricte utrzymaniowe.

Co mogę jeszcze powiedzieć? Warto powiedzieć, że w ramach modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego, a tak naprawdę projektu ochrony od powodzi dorzeczy Odry i Wisły, czyli w ramach tego drugiego projektu, zrealizowano projekt dotyczący modernizacji centrów operacyjnych obejmujący Wrocław aż do Rzeszowa, czyli Gliwice i Kraków. Celem projektu było wybudowanie nowoczesnych centrów operacyjnych ochrony przeciwpowodziowej w czterech RZGW, które w sposób ciągły będą monitorować obiekty hydrotechniczne położone w dorzeczu Odry i Wisły, jak też będą zarządzać nimi w taki sposób, żeby umożliwić optymalne przeprowadzanie fali wezbraniowej i powodziowej korytami rzek wraz z wykorzystaniem zbiorników wielofunkcyjnych. Zastosowana technologia pozwala na współpracę między innymi z Rządowym Centrum Bezpieczeństwa oraz regionalnymi centrami zarządzania kryzysowego. Celem modernizacji jest przystosowanie obiektów do przesyłania danych na potrzeby centrów operacyjnych oraz centrów monitorowania. Dane z obiektów objętych tym zadaniem gromadzone są przez podsystemy archiwizacji i udostępniania danych zlokalizowane w Krakowie i we Wrocławiu, a udostępniane przez te podsystemy dla centrów w Gliwicach i Rzeszowie. W tej chwili trwają ostatnie testy i szkolenia dla pracowników. Końcowe oddanie systemu do eksploatacji planowane jest do końca lipca bieżącego roku. Część danych będzie dostępna też po zalogowaniu się dla jednostek samorządu terytorialnego. Tak jak powiedziałem, w zakresie zarządzania kryzysowego będzie można korzystać z tej bazy danych. Podobnie część danych udostępnia Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Dziękuję za uwagę, to tyle.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Dziękuję. Pani dyrektor.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:**

Dziękuję serdecznie, panie dyrektorze, za przybliżenie nam, jak wygląda Wrocławski Węzeł Wodny. Zwracamy uwagę, że jest on, patrząc w skali kraju, chyba najlepiej zorganizowany. Jest to jeszcze

stara zabudowa, która cały czas wymaga modernizacji, utrzymania. Nie są to, tak jak tu często słyszymy, jakieś nowe prace regulacyjne czy jakiegokolwiek nowe betonowanie, tylko jest to infrastruktura kilkudziesięcioletnia, która wymaga utrzymania po to, żeby służyła także do celów przeciwpowodziowych, dlatego że jest to niezwykle ważne. Pan dyrektor Drabiński zwracał uwagę, że Wrocławski Węzeł Wodny tak naprawdę był modernizowany przede wszystkim w celu zabezpieczenia przeciwpowodziowego, a to, że dzięki temu są dobre warunki dla żeglugi, to na rzece tak wygląda współpraca. Jeżeli zostanie zabezpieczona pod kątem przeciwpowodziowym, to będzie też możliwe korzystanie z niej dla celów gospodarczych. Myślę, że mając tutaj pana dyrektora Jana Pysia, który jest dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, może poprosilibyśmy pana dyrektora, żeby opowiedział o tym, jak pod względem bezpieczeństwa i floty wygląda to na Wrocławskim Węźle Wodnym, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Bardzo proszę.

**Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowna podkomisjo, drodzy goście, jeżeli chodzi o Wrocławski Węzeł Wodny, ostatnimi laty bardzo dużo statków turystycznych, rekreacyjnych korzysta z tego akwenu. Szacuje się, że na węźle pływa około 100 jednostek, oczywiście nie wszystkie naraz, tylko z różnym natężeniem. Natężenie oczywiście wynika z dni wolnych, wynika, z tego, czy jest ładna pogoda. Staramy się czuć nad bezpieczeństwem użytkowników.

Statki we Wrocławiu można podzielić na kilka grup w zależności od tego, gdzie są zarejestrowane lub jakiej są wielkości. Na przykład mamy osiem dużych jednostek, niektóre nawet mogą zabierać kilkaset osób. Statki te są w posiadaniu trzech armatorów. Mamy też statki pasażerskie powyżej 12 osób, które są zarejestrowane w urzędzie żeglugi śródlądowej. Są także statki, na których pływa mniej niż 12 osób. One również są zarejestrowane w urzędzie żeglugi śródlądowej i posiadają nasze dokumenty bezpieczeństwa. Pierwsza grupa statków też ma dokumenty bezpieczeństwa wydane przez urząd żeglugi. Jest bardzo duża grupa statków, szacujemy, że około 50 statków, które są zarejestrowane w systemie REJA. Są to statki mniejsze, tak zwane jednostki komercyjne, przepraszam za przejęzyczenie, jachty komercyjne. Świadczą one również usługi turystyczne. Obok jednostek, o których mówiłem, pasażerskich, służących do przewozu osób, jest mnóstwo jednostek mniejszych, które służą osobom, mieszkańcom Wrocławia, i nie tylko, którzy korzystają z uroków Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Oprócz statków rozrasta się również infrastruktura służąca jednostkom. Z reguły jest tak, że każdy statek pasażerski... Tutaj współpracujemy z RZGW i bardzo dobrze nam to wychodzi. Dla wszystkich dużych jednostek pasażerskich ustalamy miejsca postoju. Miejsca dla ośmiu dużych jednostek pasażerskich są ustalone. Jest też kilkanaście miejsc, około dwudziestu miejsc dla mniejszych jednostek z reguły zarejestrowanych w systemie REJA. Oprócz miejsc postoju typowych, przydzielonych konkretnym jednostkom mamy również bulwary. Jednostki zabierają pasażerów także z bulwarów wrocławskich. Warto zaznaczyć, że oprócz żeglugi pasażerskiej, tak jak mówię, rozwija się również żegluga turystyczna mniejszego kalibru. We Wrocławiu jest na przykład sześć wypożyczalni różnego rodzaju sprzętu wodnego. Te wszystkie elementy, o których mówię, oczywiście podlegają naszemu nadzorowi. Kontrolujemy jednostki, staramy się kontrolować je wtedy, kiedy jest największe natężenie, co oznacza, że pływamy również i w soboty, i w niedziele po to, żeby sprawdzać jednostki.

Wraz z RZGW jesteśmy na etapie rozbudowy systemu oznakowania węzła wodnego. W jakiejś części jest ukończony, ale oczywiście jeszcze wymaga dopracowania. Chodzi o to, żeby wszystkie jednostki, o których mówiłem, statki, o których mówiłem, mogły pływać nie tylko w ciągu dnia, ale również w ciągu nocy. Właściwie to tyle, panie przewodniczący. Dziękuję bardzo.

**Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:**

Dziękuję serdecznie za przybliżenie czy rozszerzenie tego tematu. Jeżeli chodzi o Wrocław, to funkcjonowały tam także stocznie. Działalność stoczniowa i w sumie portowa w samym Wrocławiu została przez te lata mocno ograniczona także przez plany zagospodarowania przestrzennego, a pewnie też z uwagi na to, że remontów jest mniej. Dlatego, po to, żeby stymulować popyt na remonty czy budowę statków, teraz pracujemy nad ustawą o zmianie ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Wczoraj poszła do ponownych konsultacji międzyresortowych, do opiniowania, do konsultacji społecznych. Głównym celem tej regulacji będzie to, żeby ułatwić

możliwość dofinansowania w postaci kredytów preferencyjnych przeznaczonych na modernizację jednostek pływających. Jest to bardzo istotne, żeby troszeczkę wzmocnić armatorów w ten sposób.

Myślę, że z najważniejszych rzeczy chyba wszystko zostało przedstawione. Jest to dobra droga wodna III klasy, minimum 1,80 m głębokości, obecnie eksploatowana głównie przez armatorów floty pasażerskiej. Tak to wygląda. Dziękuję serdecznie.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Dziękuję bardzo. Zacznę od informacji, która być może będzie interesowała posłów nie tylko z naszej Komisji, ale również lokalnych. Będziemy na pewno próbowali. Ponieważ wyjazd podkomisji czy komisji jest niezwykle skomplikowanym procesem, więc oszczędzając finanse państwa, nie chcemy komplikować spraw, które mogą być proste. Jak zrobi się troszeczkę lepsza pogoda, będę chciał zrobić nieformalne spotkanie na miejscu. Oczywiście wtedy każdy z posłów w swoim zakresie musi sobie poradzić zarówno z dojazdem, jak i z pobytem. Oprócz tego nie musimy robić wszystkich elementów związanych z zapisem dźwięku, obrazu. Chcielibyśmy zobaczyć na miejscu, a nie byliśmy u państwa co najmniej kilka lat. Wydaje mi się, pamiętam, że było to wiele, wiele lat temu, a zmiany obserwujemy, będąc tam prywatnie, ale to zupełnie co innego niż wtedy, kiedy można wejść na przykład do urzędów, do obiektów i z bliska zobaczyć, jak to się zmieniło. Prośba do państwa, żebyśmy ustalili termin nieformalnego spotkania, myślę, że w miesiącach wczesnoletnich, gdzieś pomiędzy wiosną a latem.

Było tutaj pokazane na slajdach całe mnóstwo pieniędzy. Pytanie, czy slajdy mają pokrycie w budżecie. Jak państwo przewidujecie realizację zadań, które szczególnie Wody Polskie postawiły przed sobą? W jednym przypadku był chyba 1 mld zł, jak słyszałem, tylko przy okazji jednego projektu realizacyjnego. A więc pytanie, czy macie jakiś plan w tym zakresie. To po pierwsze. Oczywiście mówię to w ramach dyskusji. Formalnie jej nie otworzyłem, ale żeby dopełnić formalności, jest to już jako część dyskusji.

Kolejny element to pytanie, o którym już powiedziałem na początku, a które chyba trochę umknęło, co to za postępowanie, o którym mówił dzisiaj minister, związane chyba z wodami. Jest to nowa rzecz z ubiegłego tygodnia. Chciałbym, żebyście państwo, przedstawiając nam te wszystkie elementy, zawsze pamiętali, że z nazwy jesteśmy podkomisją do spraw żeglugi śródlądowej, ale oczywiście i zasoby wodne, w tym pitne, i ochrona przed suszą i powodzią wiążą się tak ściśle, jak tylko się da i też nas interesują. Rozumiem, że pan prezes.

**Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą Marcin Jarzyński:**

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, może zacznę od drugiego pytania odnośnie do postępowania przetargowego. Chodzi o zabudowę regulacyjną na Odrze, popularne ostrogi, o których się mówi. Zgodnie z decyzją regionalnej dyrekcji ochrony środowiska, gdyż było tam też postępowanie w wojewódzkim sądzie administracyjnym, ogłosiliśmy postępowanie przetargowe na inwentaryzację przyrodniczą oraz sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko. Postępowanie już jest ogłoszone. 9 marca będzie otwarcie ofert. Będzie konieczność sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. Na ten rok mamy przeznaczoną kwotę 2 mln zł, na rok przyszły kwotę 2,5 mln zł. Jest to decyzja na pierwszy etap plus od razu na etap drugi, żeby dokończyć zabudowę regulacyjną. Jest to pierwszy krok, od którego trzeba zacząć w ogóle realizację, przygotowanie inwestycji. Chodzi o wszystkie dokumenty środowiskowe, a wiemy, że sytuacja środowiskowo nie jest tam łatwa. Jest to odpowiedź na całą korespondencję, wyrok sądu i wytyczne RDOŚ.

Jeżeli chodzi o środki, jeżeli chodzi o żeglugę śródlądową, pójdę troszeczkę do góry od Wrocławia, od Wrocławskiego Węzła Wodnego. W Wodach Polskich obecnie jest ogłoszone postępowanie przetargowe na przebudowę dwóch śluz na ujściu Nysy oraz na budowę nowego jazu. Jest tam praktycznie ostatni jaz iglicowo-koźłowy. Obsługa tegoż jazu jest bardzo trudna. Praktycznie fizycznie pracownicy na wąskiej czterdziestocentymetrowej kładce przy płynącej rzece z belkami na ramieniu chodzą i przegradzają Odrę, zaigliczają jaz. Po ostatniej powodzi, niestety, stan techniczny jazu został mocno nadszarpnięty. Koźły montuje się do specjalnej ławy w dzień. Z trudem udało nam się jaz postawić. Koźłów praktycznie nie ma już do czego zamocować. Remont jest po prostu konieczny. Mamy wszystkie dokumenty, zgody konserwatora zabytków.

Jedyne, czego teraz nie mamy... Dwa zadania, to oraz modernizację śluzy w Opolu zgłosiliśmy do środków unijnych, do tak zwanego CP3. Zakwalifikowane zostało tylko ujście Nysy. Czekamy na alokację, na uruchomienie alokacji, wpis do WPZ. Natomiast postępowanie już

trwa, żebyśmy nie tracili czasu. Cały czas liczymy, że odbędzie się to na dniach. Postępowanie jest duże, skomplikowane, jest to potężna inwestycja. Całość wyniesie prawie 500 mln zł, 300 mln zł pochłonie jaz i niecałe 300 mln zł modernizacja śluz. Co istotne, w 2024 r. dokonaliśmy korekty dokumentacji projektowej, śluzy zostały przeprojektowane na klasę III, nie na klasę VA, tylko na klasę III. Wyjaśnialiśmy to niejednokrotnie także we wszystkich pismach do Unii Europejskiej. Jest to pierwszy krok, czyli środki z Unii Europejskiej. Niestety, w zakresie żeglugi na ten moment mamy tylko to zadanie. W przygotowaniu mamy śluzę Opole. Projekt jest gotowy. Praktycznie jest ona w centrum miasta Opola przy ZOO. Jest uzgodniona z konserwatorem. Mówiąc kolokwialnie, jest tam wbita łopata, żeby nie uciekło pozwolenie na realizację inwestycji. Potrzebujemy kwoty niespełna 300 mln zł, żeby zrealizować to zadanie. Na razie zadanie to nie weszło do alokacji. W kolejnej perspektywie na pewno będziemy zabiegać o środki.

Niestety, wiele zadań nie ma zabezpieczonych środków finansowych. To, co będziemy mogli, będziemy realizować w ramach środków utrzymaniowych. Sporo zrobiliśmy w ramach usuwania skutków powodzi. Tam, gdzie nastąpiły szkody, usunęliśmy je i nadal będziemy usuwać. Plus jest zabezpieczanie środków z budżetu w ramach planu utrzymaniowego, tylko że jest on ograniczony. W tym roku mamy tam kwotę 400 mln zł, a potrzeb mamy na prawie 2 mld zł.

Trzeba też jasno powiedzieć, że w przypadku wielu obiektów są decyzje nakazowe wojewódzkich inspektorów nadzoru budowlanego, ponieważ stan techniczny wielu z tych obiektów... Akurat mówimy o Wrocławskim Węźle Wodnym, ale idąc powyżej w kierunku Opola, wiele z obiektów posiada nakazy, które musimy realizować. Nie mamy środków, żebyśmy mogli jeden do jeden zrealizować dany nakaz. Wszystkie roboty są bardzo, bardzo kosztowne. Nieraz nie widać tych pieniędzy, dlatego że wszystko potem jest zalane wodą. Natomiast praktycznie przy modernizacjach, gdzie musimy wymieniać ściany larsenowe, wrota, całe mechanizmy, są potrzebne wielomilionowe nakłady. Robimy to sukcesywnie. Tam, gdzie jest to możliwe, w przypadku decyzji nakazowych przygotowujemy dokumentację ze środków bieżących. Mówiąc krótko, kroimy dokumentację na kawałki, żeby etapować zadania. Po kawałku, po kawałku rokrocznie staramy się utrzymywać obiekty w stanie umożliwiającym ich prawidłową eksploatację.

Natomiast trzeba też jasno powiedzieć, że na zadania, które przedstawił pan dyrektor, które są mega potrzebne, mega istotne... Jeżeli nic byśmy z tym nie robili, to za chwilę cała infrastruktura po prostu będzie niszczała, nic z niej nie będzie. Będzie stanowić nawet zagrożenie powodziowe. Cały czas, zawsze tłumaczę, że jazy to może nie są urządzenia, ponieważ to nie są urządzenia przeciwpowodziowe, ale prawidłowe funkcjonowanie i praca jazów już tak, dlatego że jeżeli w odpowiednim momencie nie opuścimy klap, a będzie szła fala powodziowa, to będziemy stwarzać zagrożenie powodziowe. Funkcjonalna eksploatacja takich urządzeń jest dla nas bardzo ważna.

Na ten moment, reasumując, mamy środki utrzymaniowe. W ramach potrzeb bieżących, nagłych robimy to, dzielimy w zakresie nakazów i prac bieżących. Z dużych środków unijnych na ten moment mamy zadanie budowy jazu na ujściu Nysy oraz modernizację dwóch śluz, które są na ujściu Nysy do klasy III. Jeszcze pan dyrektor. Proszę bardzo.

### **Zastępca dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu do spraw ochrony przed powodzią i suszą Jacek Drabiński:**

Panie przewodniczący, panie prezesie, chciałbym jeszcze uzupełnić wypowiedź, z którą się oczywiście zgadzam, że budżet Wód Polskich jest, jaki jest, każdy to wie. Od czasu powodzi podpisaliśmy z jednostkami samorządu terytorialnego ponad 100 porozumień. To też jest panaceum na współfinansowanie, wspólną realizację zadań. Dotyczy to również Wrocławia. Gmina Wrocław współpracuje z nami, mamy zawartych kilka porozumień. W zeszłym tygodniu wystąpiłem do prezydenta Wrocławia Jacka Sutryka z propozycją podpisania kolejnego porozumienia na realizację zadania, o którym właśnie tutaj miałem przyjemność mówić podkomisji. Chodzi o modernizację wałów na odcinku ujściowym rzeki Bystrzycy w obrębie miejskiej oczyszczalni ścieków. Na to zadanie, tak jak powiedziałem, mamy na ten rok 7,3 mln zł. Wystąpiłem z propozycją partycypacji gminy na poziomie prawie 2 mln zł. Gmina wzięłaby na siebie realizację ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek komunikacyjnych. W podobny sposób realizowaliśmy dwa albo trzy lata temu na mocy porozumienia przebudowę jednego z kluczowych odcinków obwałowań we Wrocławiu. Chodzi o ul. Ślężoujście, która jest nasypem drogowym, ale również pełni funkcję wału przeciwpowodziowego. Są na niej obiekty hydrotechniczne, wały, jest tam ujście potoku Ługowina, nazywa się to Wrota Ługowiny. Zadanie było na poziomie prawie 12,5 mln zł.

Było porozumienie, w związku z czym współfinansowaliśmy to zadanie wspólnie z gminą Wrocław. Podstawą prawną jest tutaj art. 163 w związku z art. 213 ust. 3 ustawy – Prawo wodne. Zawieramy takie porozumienia. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Dziękuję bardzo. Jako były samorządowiec powiem, że wielokrotnie z pozycji parlamentu zachęcamy innych do takich działań. Jest to nie tylko kwestia techniki i przepływu wody, ale również estetyki i tego, jak wyglądają nabrzeża na przykład na terenie gmin, miast. Samorządowcom też na tym zależy. Kiedyś współpracy prawie nie było z różnych powodów, również, bym powiedział napięciowych, ale dotyczyły one raczej taryf niż inwestycji. Działo to w dwie strony, a nawet czasami uniemożliwiało współpracę. Być może jest to bardzo dobry kierunek na wzmocnienie i przyspieszenie wielu projektów, które odbywają się na styku. Woda bardzo często jest miejscem, do którego mieszkańcy ciągną, lgną, chcą przychodzić, jeździć czy spacerować, a więc bulwary, ścieżki rowerowe, zejścia do wody są to elementy, które już nie są techniczne w zakresie państwa jurysdykcji, ale jeszcze na waszym terenie, wobec czego na pewno warto wykorzystywać ten kierunek. Chciałbym jeszcze tylko dopytać, jak układa się współpraca z urzędem marszałkowskim, dlatego że to też dobry partner, można powiedzieć, że czasami zasobny.

**Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą Marcin Jarzyński:**

Współpraca z jednostkami bardzo się poprawiła, natomiast nie da się ukryć, że teraz uwaga bardzo mocno skupiła się na usuwaniu skutków powodzi. Jasno trzeba to sobie powiedzieć.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

No tak, ale przy okazji w wielu miejscach odnawiamy infrastrukturę.

**Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą Marcin Jarzyński:**

Tak jest, odnawiamy infrastrukturę. Jeżeli chodzi o współpracę, w ogóle Wrocław przoduje w skali kraju, jeżeli chodzi o zawieranie porozumień w zakresie wszelkich prac związanych z usuwaniem szkód powodziowych. Partycypacje jednostek są tam bardzo duże. Uważam, że obecnie współpraca jest jak najbardziej wzorowa.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Jeszcze tylko wróć do pytania, czy współpracujecie w zakresie finansowym również z urzędem marszałkowskim.

**Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą Marcin Jarzyński:**

W zakresie finansowym nie mamy żadnego przełożenia. Musiałbyś, Jacku, odnieść się, czy jest jakiś projekt. Na ten moment nie mamy dużego projektu, który wspólnie z urzędem marszałkowskim byśmy współfinansowali. Zaczyna się perspektywa, to będziemy...

**Zastępca dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu do spraw ochrony przed powodzią i suszą Jacek Drabiński:**

Panie przewodniczący, w większości współpraca z urzędem marszałkowskim, tak jak powiedział pan prezes, jest bardzo dobra. Odbywamy cykliczne spotkania z panem marszałkiem. Jeżeli chodzi o odbudowę po powodzi i zadania na styku, w większości dotyczą one odbudowy zniszczonej infrastruktury drogowej. My odbudowujemy substancję przeciwpowodziową, hydrotechniczną na styku z obiektem komunikacyjnym typu most drogowy, a jeżeli jest to droga, to wtedy marszałek finansuje odbudowę. Takie przypadki mieliśmy właśnie w obrębie zbiornika Mietków czy na terenie gmin Stronie Śląskie, Łądek. Tam właśnie takie zadania były wspólnie realizowane.

**Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą Marcin Jarzyński:**

Nie ma czegoś takiego jak był PROW, gdzie współpracowaliśmy i w ramach środków z PROW-u robiliśmy ewidencję urządzeń melioracji wodnej. Wytypowaliśmy wtedy 15 zarządów zlewni. W ramach środków i współpracy z urzędem marszałkowskim, w ramach tego projektu zrobiliśmy ewidencję. Na ten moment nie ma programu, który wpisywałby się bezpośrednio czy to w żeglugę, czy to w usuwanie szkód powodziowych. Zaczyna się nowa perspektywa, jak

podpowiada pan dyrektor. Zobaczymy. Jeżeli będzie możliwość, to na pewno będziemy uskuteczniać taką współpracę.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Być może nasza wizyta będzie okazją do tego, żeby spotkać się i z marszałkiem, i z pracownikami odpowiednich departamentów. Pamiętam wielkopolski przykład, który być może można przenieść. Chodzi o udział marszałka, urzędu i pieniędzy unijnych, którymi dysponował, w rozbudowie Wielkiej Pętli Wielkopolski. Jak jeszcze nie ma podobnego działania, być może warto pomyśleć, żeby w nowej perspektywie finansowej znalazło się takie zabezpieczenie. Były to duże pieniądze. Dzisiaj urzędy marszałkowskie dysponują gigantycznymi funduszami w tym zakresie, również funduszami unijnymi. W następnych rozdaniach będą mieć pewnie nie mniej, a może i więcej ze względu na to, że cały czas dążymy do decentralizacji finansowania projektów. Na pewno poruszymy ten temat, będę o tym pamiętał.

**Zastępca prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie do spraw ochrony przed powodzią i suszą Marcin Jarzyński:**

Panie przewodniczący, jeżeli tylko będzie możliwość pozyskania jakichś środków, jeżeli jako Wody Polskie wpisujemy się w jakąkolwiek formę współpracy, na pewno to zrobimy.

**Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):**

Myślę, że nawet nie jest to kwestia wpisania się, a stymulowania, żeby znalazły się takie zapisy. Proces tworzenia oraz każde rozdanie środków wojewódzkich jest inne, dotyczy zupełnie innych dziedzin, innych możliwości. Trzeba przynajmniej spróbować na to wpłynąć. Sam raczej nikt nie przyjdzie, dlatego że innych chętnych jest zbyt wielu, a tutaj trzeba ciągnąć kołdrę w swoją stronę wtedy, kiedy jest taka opcja. Mówię o momencie, kiedy przygotowywane są plany inwestycji, plany programów operacyjnych. Na pewno jest to dobry moment, a w takim trochę teraz jesteśmy.

Czy ktoś z państwa ma jeszcze jakieś pytanie, oświadczenie? Mam dosyć dużo pytań, ale nie chciałbym przedłużać posiedzenia. Zbliżamy się do godziny, a to akurat dobry czas posiedzenia podkomisji. Myślę, że będzie okazja zadawać pytania na miejscu. Będzie dużo łatwiej czasami zrozumieć odpowiedź, jak coś się widzi. Z myślą, że będzie dalszy ciąg naszej debaty w terenie, nie widząc innych zgłoszeń, chciałbym państwu bardzo podziękować za przyjazd, za obecność.

Zamykam formalnie dyskusję i posiedzenie. Dziękuję bardzo.