

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 27)
z dnia 9 czerwca 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 27)

9 czerwca 2026 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji na temat wykorzystania Wisły jako atrakcji turystycznej dla Krakowa i okolic.

W posiedzeniu udział wzięli: **Ireneusz Raś** sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki wraz ze współpracownikami, **Marta Kunicka** naczelnik Wydziału Dróg Wodnych w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Gądek** zastępca dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, **Wojciech Płaska** kierownik Wydziału Śródlądowych Dróg Wodnych w Departamencie Ochrony przed Powodzią i Suszą Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz **Stanisław Wójcik** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Delegatura w Krakowie.

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

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dzień dobry, otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej. Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości, stwierdzam kworum.

W porządku dziennym mamy zaplanowane rozpatrzenie informacji na temat wykorzystania Wisły jako atrakcji turystycznej. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

O zabranie głosu poproszę panią Martę Kunicką, naczelnik wydziału w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury, a potem przedstawiciela Ministerstwa Sportu i Turystyki.

Naczelnik Wydziału Dróg Wodnych w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Marta Kunicka:

Dzień dobry.

Szanowny panie przewodniczący, państwo parlamentarzyści, szanowni państwo, przedstawię pokrótce informacje na temat śródlądowej drogi wodnej rzeki Wisły w Krakowie i okolicy, a następnie, jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddam głos przedstawicielom Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, którzy powiedzą o utrzymaniu drogi wodnej, zabudowie hydrotechnicznej i udogodnieniach cyfrowych, z których mogą korzystać użytkownicy dróg wodnych.

Droga wodna górnej Wisły to blisko dziewięćdziesięciokilometrowy odcinek atrakcji turystycznej dla Krakowa i okolic. Możemy ją podzielić na trzy odcinki o różnej klasyfikacji: niecały trzydziestoosmiokilometrowy odcinek od ujścia rzeki Przemszy do połączenia z Kanałem Łęczyńskim został sklasyfikowany w IV klasie drogi wodnej; następnie – zmierzając w dół rzeki – znajduje się Kanał Łęczyński o długości 17 km sklasyfikowany w II klasie drogi wodnej i ostatni odcinek – od Kanału Łęczyńskiego do Stopnia Wodnego Przewóz – to ponad trzydziestoczkilometrowa droga wodna sklasyfikowana jako droga III klasy.

Górna Wisła do celów żeglugowych została zagospodarowana za sprawą kaskady sześciu stopni wodnych: Dwory, Smolice, Borek Szlachecki, Kościuszko, Dąbie i Przewóz. Do Stopnia Wodnego Przewóz Wisła jest wykorzystywana zarówno przez użytkowników zawodowych, jak i turystycznych. Przeważa ruch małych jednostek sportowo-rekreacyjnych i statków pasażerskich kumulujący się w szczególności w rejonie śródmiejskim pomiędzy Stopniem Wodnym Borek Szlachecki i Stopniem Wodnym Dąbiem. Żegluga turystyczna nie ogranicza się jednak wyłącznie

do tego odcinka. Armatorzy prowadzą rejsy pasażerskie w górę rzeki do Tyńca, a użytkownicy indywidualni często wykorzystują dobre warunki nawigacyjne i płyną do Oświęcimia.

Aktualnie w rejonie Krakowa żeglugę uprawiają statki i obiekty pływające w liczbie: 14 statków pasażerskich, 20 obiektów pływających, takich jak restauracje czy hotele, 31 małych statków do przewozu do 12 osób, a także 38 obiektów pływających, do których zakwalifikować można m. in. pomosty cumownicze. Właścicielami tych statków jest 18 armatorów. Do pięciu z nich należą statki pasażerskie, hotele pływające i restauracje. Miejski odcinek drogi wodnej został także przystosowany do uprawiania żeglugi w porze nocnej.

Powyższe liczby, a także cykliczność organizowanych wydarzeń świadczą o dużej atrakcyjności śródlądowej drogi wodnej w Krakowie i okolicy.

Nad bezpieczeństwem drogi wodnej, tak intensywnie eksploatowanej przez dużą liczbę statków, czuwa Komisarjat Wodny Policji oraz krakowska delegatura Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Dyrektor tej delegatury jest dzisiaj obecny na posiedzeniu podkomisji i pozostaje do dyspozycji państwa posłów w przypadku ewentualnych pytań.

Z mojej strony to wszystko, dziękuję, i jeśli pan przewodniczący pozwoli, chciałabym oddać głos przedstawicielom Wód Polskich.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa w międzyczasie dotarł pan minister Ireneusz Raś. Wiedząc o tym, ile pracy mają ministrowie, zanim oddam głos przedstawicielom Wód Polskich, zapytam wcześniej pana ministra, czy zechciałby może teraz zabrać głos?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Sportu i Turystyki Ireneusz Raś:

Bardzo krótko, panie przewodniczący, ponieważ przedmówczyni, z tego co usłyszałem, przedstawiła najważniejsze informacje.

Szanowni państwo, cieszę się, że zajmujecie się tym tematem, ponieważ jest on ważny z punktu widzenia dalszego rozwoju turystyki w Polsce. Bez wdawania się w szczegóły chcę państwu powiedzieć – warto, żebyście o tym wiedzieli – iż turystyka jest tą częścią gospodarki, która dzisiaj, jeżeli chodzi o generowanie przychodów, bije rekordy nie tylko w Polsce, ale na całym świecie. Polska bardzo dobrze wypada na tle innych krajów Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o liczbę turystów. Jesteśmy narodem bardzo aktywnym, lubimy podróżować, a co za tym idzie jesteśmy ważną nacją z punktu widzenia branży turystycznej we Włoszech, Szwajcarii, Francji, Hiszpanii, Chorwacji, Grecji czy Turcji. W najbardziej popularnych destynacjach Polacy cały czas zajmują miejsca w okolicach podium, jeżeli chodzi o liczbę turystów.

Nasza strategia w zakresie turystyki, proszę państwa, jest obecnie nastawiona na zwiększenie liczby zagranicznych turystów odwiedzających Polskę. Chcemy w ten sposób niejako zrównoważyć obecną sytuację, tzn. wypełnić na naszym rynku lukę związaną z dużą liczbą zagranicznych wyjazdów Polaków. Zależy nam na większym napływie turystów z zagranicy, ponieważ oni w istotny sposób wpływają na naszą gospodarkę. Wkład turystyki w polski PKB jest dziś dwukrotnie większy niż wkład polskiego rolnictwa, a przecież – myślę, że państwo doskonale o tym wiecie – jeśli w rolnictwie przydarzy się susza, to mamy wielkie larum w całym kraju, natomiast – nie wiedzieć czemu – jest zdecydowanie ciszej, kiedy zachodzą niekorzystne zmiany geopolityczne, który dotyczą bezpośrednio naszej branży turystycznej. Staramy się z takich sytuacji wychodzić w miarę bez szwanku i konsekwentnie chcemy rozwijać, wspólnie z przedstawicielami branży, naszą ofertę turystyczną.

Szanowni państwo, w tym roku o 15% wzrosła liczba turystów odwiedzających nasz kraj. W zeszłym roku ten wzrost wynosił 7% i zgodnie z danymi Eurostatu zajmowaliśmy pod tym względem drugie miejsce, tuż za Malta. Z naszych badań opartych na danych GUS wynika, że w tym roku na pewno odnotujemy dwucyfrowy wzrost liczby turystów zagranicznych. Obserwujemy lawinowy przyrost w tym zakresie. Dane po pierwszym kwartale pokazują wzrost na poziomie ponad 15%. Na święta wielkanocne przyjechało w tym roku do Polski o 30% więcej Włochów i o 25% więcej Hiszpanów niż w roku poprzednim. Turyści chcą poznawać naszą tradycję, cenią sobie spokój oraz czystość i wysoki poziom bezpieczeństwa w polskich miastach. To są nasze konkurencyjne przewagi plus oczywiście należy do tego dołożyć jakość naszych usług turystycznych. Nasze usługi hotelowe są dzisiaj jednymi z najlepszych na świecie. Jesteśmy pod tym względem światowym liderem, praktycznie mamy wszystko.

Proszę państwa, wkrótce zbudujemy Port Centralny, to jest dla nas oczywiście bardzo ważna inwestycja, musimy jednak pamiętać, że z punktu widzenia turystyki kluczowy jest rozwój portów

regionalnych. Dlatego bardzo nas cieszy rozwój lotnisk w Gdańsku, we Wrocławiu i w Krakowie. Zwłaszcza ten ostatni port lotniczy jest chyba najszybciej rozwijającym się portem lotniczym w Europie, jeżeli chodzi o liczbę obsługiwanych pasażerów. Z informacji przekazanej mi przez panią naczelnik wynika, że w zeszłym roku Kraków obsłużył 16,25 mln pasażerów. Oczywiście w większości to byli Polacy, ale blisko 2 mln zagranicznych turystów też skorzystało z lotniska w Krakowie.

Bardzo się cieszę, że w posiedzeniu biorą udział przedstawiciele Wód Polskich. Chciałbym bowiem poruszyć jeden temat, którym – moim zdaniem – zdecydowanie powinna zająć się państwa komisja. Mam na myśli ścieżki rowerowe, ale takie z prawdziwego zdarzenia, czyli EuroVelo. Chodzi mi tak naprawdę o autostrady rowerowe, a nie ścieżki, po których można spacerować z piskiem albo jeździć na rolkach.

Proszę państwa, moim zdaniem musimy w Polsce zrealizować taką inwestycję, ponieważ stanie się ona atrakcją turystyczną. Najlepiej byłoby, gdyby trasy rowerowe zostały poprowadzone wzdłuż Wisły, powiedzmy z Krakowa do Gdańska. To jest oczywiście docelowa wizja, ale jeżeli my to zrobimy, to możemy niemal od razu oczekiwać komercjalizacji tego rodzaju dróg rowerowych, tak jak to się stało w Austrii, jak to się dzieje we Włoszech oraz coraz intensywniej w Słowenii, Francji i Hiszpanii. Wszędzie tam dzięki drogom rowerowym zarabia się dodatkowe pieniądze.

Przyznam się państwu, że jestem uzależniony i przynajmniej raz w roku jeżdżę po takich trasach i obserwuję, co tam się dzieje. Ciekawe jest to, że w okresie kwiecień-październik na tych trasach bynajmniej wcale nie przeważają ludzie młodzi. Zdecydowanie więcej jest osób nieco starszych, które korzystają z zalet roweru elektrycznego, dzięki któremu komfortowo mogą pokonywać 60-70 km dziennie. Przy okazji zwiedzają mijane tereny, korzystają z hoteli, pensjonatów, kwater i restauracji, kupują pamiątki itd.

Uważam, że tym tematem można i należy zająć się wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury oraz z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej. Trzeba przede wszystkim spróbować odpowiedzieć na pytanie, czy z perspektywy budżetowej na lata 2028-2034 uda się przeznaczyć kilka miliardów – taka jest bowiem skala potrzeb – na realizację dróg rowerowych wzdłuż Wisły i wzdłuż Odry. Jeśli tak, to można byłoby tym tematem zająć się na poważnie. Pewne elementy tego przedsięwzięcia są już wykonane przez samorządy we współpracy z Wodami Polskim i zarządcami konkretnych terenów, natomiast pewne kwestie trzeba uporządkować i po prostu wpisać w strategię działania, jak to miało kiedyś miejsce w przypadku budowy autostrad. Analogicznie trzeba teraz postąpić z budową tras EuroVelo, tylko jeszcze raz podkreślam – te trasy muszą być budowane w odpowiednim standardzie i z przeznaczeniem dla miłośników szeroko rozumianej turystyki rowerowej. Na ten aspekt chciałbym zwrócić państwa uwagę, jeśli chodzi o wnioski z dzisiejszego posiedzenia podkomisji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Oddam za chwilę głos naszym pozostałym gościom, ale wcześniej pozwolę sobie skierować uwagę do pań z sekretariatu naszej Komisji. Ta kwestia pojawiła się już wcześniej w różnych wypowiedziach, dwa lub trzy razy, i być może nadszedł już czas, żeby o tym nie tylko rozmawiać, ale żeby spróbować skoordynować przygotowanie jakiegoś krajowego programu budowy tego typu drogi rowerowej, chociażby przy wykorzystaniu istniejących wałów, które z różnych przyczyn do tej pory nie realizowały takiej funkcji. Widzimy, jak to wygląda na świecie.

Po tej dygresji powracamy do tematu wykorzystania Wisły w okolicach Krakowa. Dane dotyczące zarówno krakowskiego lotniska, jak i samego miasta Krakowa są wręcz fascynujące. Oprócz mnóstwa atrakcji na lądzie istnieje duży potencjał związany z rozwojem turystyki na wodzie, przynajmniej w obrębie Krakowa, i stąd pytanie, czy widzicie państwo jakieś przeszkody dla rozwoju turystyki wodnej na Wiśle, a jeśli tak, to co należy poprawić lub zmienić od strony formalno-prawnej, żeby zarówno armatorom, jak i innym użytkownikom Wisły funkcjonowało się łatwiej?

Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się do protokołu.

Zastępca dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Agnieszka Gądek:

Agnieszka Gądek, zastępca dyrektora ds. ochrony przed powodzią i suszą, Regionalny Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

Szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o odcinek drogi wodnej zlokalizowanej na terenie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, to jak wcześniej zwróciła uwagę moja przedmówczyni, jest to odcinek zlokalizowany od ujścia Przemszy w okolicach miejscowości Oświęcim, tzw. km 0+000 drogi wodnej, do Stopnia Wodnego Przewóz w km 92+600. Na tym odcinku rzeka Wisła jest wykorzystywana zarówno przez użytkowników zawodowych, jak i turystycznych. Niestety poniżej SW Przewóz z uwagi na dość dużą erozję mamy ograniczenia spowodowane niezachowaniem właściwych parametrów drogi wodnej, więc to funkcjonowanie odbywa się w ograniczonym zakresie, natomiast w sytuacji, kiedy istnieje konieczność przeprawienia jednostek pływających poniżej SW Przewóz, mamy oczywiście taką możliwość, żeby tego typu czynności wykonać. Na przykład w sytuacji, kiedy mamy jakieś rezerwy powodziowe na zbiornikach wodnych zlokalizowanych chociażby na kaskadzie Soły, możemy doprowadzić taką ilość wody, która pozwoli prześluzować jednostkę pływającą przez Stopień Wodny Przewóz.

Jeśli chodzi o koryto rzeki na odcinku SW Przewóz, to jego charakter jest skanalizowany z powolnym nurtem i ze znacznymi głębokościami tranzytowymi, które odpowiadają parametrom nawigacyjnym danej klasy wodnej. Warto zwrócić uwagę, że zjawiska lodowe na omawianym odcinku są obserwowane sporadycznie, a tym samym droga wodna na odcinku od Przemszy do Przewozu, od Oświęcimia do Przewozu w okresie zimowym w zasadzie cały czas pozostaje otwarta dla żeglugi. Ograniczenia są niewielkie i występują w sytuacji pojawienia się zjawisk lodowych, chociaż one nie występują dość często.

Od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łęczańskim droga wodna posiada IV klasę, następnie Kanał Łęczański II klasę i dalej droga wodna od Stopnia Wodnego Przewóz jest skanalizowana i mamy tam do czynienia z III klasą drogi wodnej. Warto zwrócić uwagę, że szlak żeglowny od km 0, czyli od Oświęcimia, jest wytyczony za pomocą nurtowych znaków brzegowych, uzupełnianych w miejscach szczególnie niebezpiecznych znakami pływającymi, tak aby przede wszystkim zachować bezpieczeństwo osób poruszających się tym szlakiem. W celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników drogi wodnej od kilku lat systematycznie RZGW w Krakowie prowadzi wymianę oznakowania nawigacyjnego. Do końca 2022 r. zamontowane zostały znaki na odcinku od Tyńca do SW Przewóz, a aktualnie trwa montaż oznakowania powyżej Tyńca.

Na górnym odcinku drogi wodnej Wisły, wspominała o tym na początku moja przedmówczyni, przeważa ruch małych jednostek sportowo-rekreacyjnych i statków pasażerskich, które głównie kumulują się na odcinku miejskim. Ponieważ miasto jest bardzo atrakcyjne turystycznie, większość imprez jest organizowanych na rzece Wiśle i z wody można także prowadzić obserwację zabytkowych obiektów Starego Miasta.

Oczywiście żegluga turystyczna nie ogranicza się wyłącznie do tego odcinka. Armatorzy prowadzą rejsy pasażerskie również w górę rzeki do Tyńca, a użytkownicy indywidualni często wykorzystują dobre warunki nawigacyjne. W taki sposób został wyznaczony jedenastokilometrowy odcinek żeglugi turystycznej pomiędzy Opactwem Benedyktynów w Tyńcu a stopniem wodnym. Miejsca przystankowe i stanowiska cumownicze są wyznaczone w oparciu o lokalizację, tak aby były one najkorzystniejsze dla użytkowników i żeby dostęp turystyczny był tam możliwy i żeby turystyka na obu brzegach Wisły była możliwie najbardziej atrakcyjna.

Warto też zauważyć, że kaskada kilku stopni, tych, o których wspominała na początku pani z Ministerstwa Infrastruktury, czyli Dwory, Smolice, Borek Szlachecki, Kościuszkowice, Dąbie i Przewóz, to są bardzo ciekawe rozwiązania hydrotechniczne, a w połączeniu z krajobrazami Kotliny Oświęcimskiej przyciąga to wielu wodniaków zarówno w sezonie letnim, jak i jesienno-zimowym. Należy w tym momencie podkreślić, że turystyka jest również realizowana w okresie jesienno-zimowym. Niewielkie ograniczenia, ale o tym informujemy wcześniej, występują w przypadku zlodzenia urządzeń. Wówczas przede wszystkim kierujemy się oczywiście bezpieczeństwem użytkowników.

Proszę państwa, na Wiśle funkcjonuje także Krakowski Tramwaj Wodny, który stanowi dodatkową atrakcją turystyczną. Tramwaj wodny znajduje się oczywiście w gestii miasta Kraków, niemniej jednak całą infrastrukturę tworzy 11 specjalnie oznakowanych przystanków oraz 10 stanowisk cumowniczych.

Jak chyba wspomniałam wcześniej, rzeka Wisła jest w Krakowie także miejscem cyklicznych wydarzeń o charakterze widowiskowym. To są chociażby takie imprezy jak „Wielka parada smoków”, która dopiero co odbyła się w ubiegły weekend, parada „Przeciagnij smoka przez Wisłę” czy wreszcie Ogólnopolski Sportowo-Turystyczny Maraton Kajakowy. W trakcie trwania

tych imprez w porozumieniu z Urzędem Żeglugi Śródlądowej zostają wprowadzane pewne ograniczenia, ale dzieje się tak tylko ze względu na bezpieczeństwo jednostek pływających po tym szlaku, żeby nie doszło do niczego groźnego w sytuacji, kiedy po rzece porusza się większa liczba jednostek pływających czy jakichś innych przedmiotów, które są wykorzystywane w trakcie trwania masowych imprez.

Moim zdaniem wykorzystanie tej drogi wodnej pod względem turystycznym jest dużą atrakcją. Należy podkreślić, że w śluzowaniach, które są wykonywane na odcinku krakowskim między SW Dąbie, Kościuszko czy Borek Szlachecki, przeważają głównie śluzowania jednostek pływających w ramach sportu i rekreacji. Na przykład na SW Kościuszko w ostatnim roku przeprowadzono aż 666 takich śluzowań, co pokazuje skalę wykorzystania tego szlaku turystycznego.

Z mojej strony to tyle, szanowni państwo, chyba że pan kierownik Wojciech Płaska zechciałby jeszcze coś dodać...

Odpowiadając jeszcze na sugestię pana ministra, chciałabym zwrócić uwagę, że na obszarze miasta Kraków, i w ogóle województwa małopolskiego, od wielu lat przy współpracy z Wodami Polskimi są budowane ścieżki rowerowe, a właściwie, mówiąc precyzyjnie, drogi rowerowe, ponieważ to są takie drogi rowerowe, na które pozwala ustawa Prawo wodne. Mam tu na myśli zgodę rowerową. Takich zgód rowerowych jest wydawanych bardzo dużo. Drogi rowerowe prowadzą po wałach wiślanych oraz po wałach Dunajca i Skawy, mam tu na myśli m.in. EuroVelo 11, Velo Dunajec, Velo Raba, Velo Wisła czy właśnie Velo Skawa, która całkiem niedawno została odebrana. Można więc powiedzieć, że praktycznie wykorzystujemy wały przeciwpowodziowe do budowy dróg rowerowych. Współpracujemy w tym zakresie z marszałkiem, ponieważ głównie inwestorami są jednostki marszałka, czyli Zarząd Dróg Województwa Małopolskiego. Wspólnie staramy się wypracować takie rozwiązania, które nie będą tworzyć zagrożenia dla istniejących obiektów, a z drugiej strony umożliwią budowę dróg rowerowych, które niewątpliwie podniosą walory turystyczne tej części Polski. Z mojej strony to tyle, dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, otwieram dyskusję. Widziałem, że zgłaszał się pan minister. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MSiT Ireneusz Raś:

Chciałbym tylko zasugerować, zresztą może nawet zainicjuję wyjazd studyjny na odcinek drogi rowerowej Passau-Wiedeń. Ta droga prowadzi wzdłuż Dunaju. Sądzę, że byłoby warto, abyście państwo zobaczyli, jak to wszystko jest zorganizowane, jak taką trasę rowerową utrzymują Austriacy. To jest naprawdę coś fenomenalnego. Tam ruch rowerowy jest bardzo duży, można powiedzieć, że to jest już samodzielny produkt turystyczny, który został odpowiednio skomercjalizowany i który po prostu przynosi pieniądze i tworzy miejsca pracy. Trasy prowadzą albo wzdłuż winnic, albo najczęściej wzdłuż Dunaju po obu stronach rzeki. Zwykle nie znajdują się one na wałach, tylko niżej, tuż przy korycie rzeki. Nierzadko trasy stają się nieprzejezdne ze względu na czas zalewowy albo podniesiony stan wody w Dunaju, ale Austriacy naprawdę fantastycznie nimi zarządzają i warto to zobaczyć, żeby przenieść do nas pewne wzory i żeby budować drogi rowerowe w odpowiednim standardzie. Do tego są oczywiście potrzebne pieniądze i to niemałe. Marszałkowie mogą sobie z tym poradzić od strony formalnej, mam tu na myśli przygotowanie pewnych prac wspólnie z Wodami Polskimi, natomiast na wykonanie takiej inwestycji są potrzebne pieniądze. Moim zdaniem parlament powinien się o nie upomnieć przy podziale środków z perspektywy budżetowej 2028-2034. Żeby wszystko dobrze zrobić, potrzeba kilku miliardów złotych.

Uważam, że instytucje, które ewentualnie mogłyby współpracować przy realizacji tego typu inwestycji u nas, powinny zobaczyć, jak w praktyce to wszystko jest zorganizowane. Moim zdaniem inaczej podchodzi się do realizacji takiej inwestycji, jeśli wcześniej pozna się standardy, które obowiązują w branży turystycznej w przypadku inwestycji na miarę XXI wieku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Jako szef grupy bilateralnej Polska-Austria i również użytkownik tego odcinka, o którym mówił pan minister, potwierdzam jego słowa. Uważam także, że oprócz obejrzenia infrastruktury warto również porozmawiać z ludźmi, którzy nią zarządzają na co dzień. Dobrze byłoby także poznać wszystkie aspekty prawne, które niejako poprzedzały dojście do dzisiejszego stanu. Być może ziarno zasiane dziś przez pana ministra trafiło na właściwą glebę i teraz będziemy

o tym pomysle nie tylko pamiętać, ale postaramy się go również zrealizować i to bynajmniej nie w taki sposób, jak on jest realizowany obecnie, czyli mocno fragmentaryzowany. W różnych częściach Polski mamy dosyć dużo odcinków tras rowerowych, tylko niestety bardzo często nie tworzą one spójnej całości, a oprócz tego są wykonywane w różnych standardach. Być może rozwiązaniem okaże się pomysł skorzystania z dużego finansowania ze środków europejskich. Czy pan dyrektor chciałby jeszcze coś do tego dodać?

Kierownik Wydziału Śródlądowych Dróg Wodnych w Departamencie Ochrony przed Powodzią i Suszą Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Wojciech Płaska:

Na razie tylko kierownik Wydziału Śródlądowych Dróg Wodnych w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Może w przyszłości dyrektor. Kto wie?

Kierownik wydziału w Departamencie Ochrony przed Powodzią i Suszą KZGW Wojciech Płaska:

Dziękuję, bardzo mi miło. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, zarówno pani naczelnik, jak i pani dyrektor przekazały już masę ciekawych i istotnych informacji, dlatego ja chciałbym tylko uzupełnić ich wypowiedzi o jedną, ale za to dość ważną i, jak sądzę, ciekawą kwestię dotyczącą turystycznego wykorzystania drogi wodnej rzeki Wisły w Krakowie. Chodzi o to, że odcinek pomiędzy kilometrem 61 a 79 został przystosowany do uprawiania żeglugi w porze nocnej. Teraz oglądanie miasta i jego zabytków od strony wody jest możliwe nie tylko w dzień, ale również po zmroku. Niejako na fali tego krakowskiego sukcesu, mówiąc w cudzysłowie, również Wisła w Warszawie została oznakowana i przystosowana do żeglugi w porze nocnej. Można powiedzieć, że Kraków okazał się być prekursorem, jeżeli chodzi o miejskie odcinki rzek, dróg wodnych.

Należy zatem podkreślić, że to właśnie w Krakowie wprowadzono rejsy w porze nocnej, oznakowanie i odblaskowe elementy świetlne na drodze wodnej oraz, co warto także podkreślić, bezpieczne i w miarę stałe głębokości tranzytowe, które w połączeniu z faktem, że zjawiska lodowe występują stosunkowo rzadko, pozwalają na to, iż na odcinku ponad 90, czyli od zera do Przewozu, żegluga może się odbywać 365 dni w roku, a to jest bardzo ważne z punktu widzenia ruchu turystycznego. Tyle ode mnie, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Podczas posiedzeń tej podkomisji często zwracamy uwagę, że żegluga to nie tylko Mazury, ale również Żuławy, również Odra ze szczególnym uwzględnieniem odcinka wrocławskiego i ujścia w okolicach od Szczecina aż do morza, ale to także Kraków i Warszawa oraz świetnie funkcjonujący fragment Noteci. Mamy naprawdę duży potencjał, co warto sobie uświadomić.

Pani dyrektor mówiła o liczbie śluzowań, ale czy macie państwo dane pokazujące, ilu pasażerów w ciągu roku zostało przewiezionych na Wiśle w okolicach Karkowa? Czy ktoś z państwa dysponuje takimi danymi? Mam na myśli dane zebrane od wszystkich armatorów. Jeśli nie macie państwo teraz tych danych, to poprosimy o ich przygotowanie na przyszłość i udzielenie nam odpowiedzi na piśmie.

Chcę państwu jeszcze powiedzieć, że zaprosiliśmy do udziału w dzisiejszym posiedzeniu przedstawicieli różnych podmiotów, które świadczą usługi na Wiśle. Brak odzewu z ich strony, czyli mówiąc kolokwialnie brak narzekania, rozumiem w taki sposób, że akceptują oni obecną sytuację oraz że ich współpraca zarówno z Wodami Polskimi, jak i z innymi podmiotami, które odpowiadają za utrzymanie ruchu na Wiśle, przebiega co najmniej poprawnie. W taki sposób odbieramy zaistniałą sytuację. Mówię to oczywiście do tych państwa, którzy nas dzisiaj oglądacie – jeżeli nie zgadzacie się z czymś, to trzeba na ten temat zabierać głos, trzeba o tym pisać, a najlepiej po prostu przyjechać na posiedzenie podkomisji i przedstawić swoje postulaty oraz oczekiwania.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Delegatura w Krakowie Stanisław Wójcik:

Stanisław Wójcik, dyrektor krakowskiej delegatury Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Chciałbym zwrócić uwagę na poważny problem, który występuje na Wiśle średnio co 30 lat, chociaż ostatnio wystąpił częściej, bo po 13 latach. Mam na myśli wydarzenia z 1997 r. oraz

z 2010 r. Proszę państwa, przepisy mówią tylko, że po przekroczeniu najwyższego stanu wody żeglownej żegluga jest zabroniona. U nas to jest stan ostrzegawczy, bo takie parametry zostały przyjęte. Pytanie brzmi, gdzie w takiej sytuacji mają się schować te wszystkie statki? Gdzie one mają wpłynąć? Na terenie Krakowa rzeka Wisła, od bulwaru do bulwaru, jest szlakiem żeglownym. Miejscami jest tylko wyznaczone, gdzie znajdują się mielizny, szczególnie na zakolu pod Wawelem. Fala powodziowa idzie jednak środkiem Wisły i zbiera ze sobą wszystko. My nie mamy takiej sytuacji jak Wrocław, który ma Wrocławski Węzeł Wodny i fala powodziowa idzie właściwie poza Wrocławiem. W Bydgoszczy też są bramy powodziowe, natomiast w Krakowie wszystko pójdzie środkiem.

Powódź w 2010 r. troszkę zweryfikowała tę sytuację. Oczywiście cały czas mówię tylko o statkach, które zostają na drodze fali powodziowej. Żeby państwu to lepiej uzmysłowić, podam kilka danych. Teraz mamy 14 statków pasażerskich, natomiast w czasie powodzi w maju 2010 r. było ich tylko 5. Teraz jest 11 restauracji, a wtedy było ich 7. Teraz jest 9 hoteli, w 2010 r. był tylko jeden. Małych statków przeznaczonych do przewozu do 12 osób jest 31, a było ich tylko 4. Obiektów pływających, pomostów było 5, a teraz jest ich 38.

Do czego zmierzam? Proszę państwa, mamy problem. Nie możemy nikomu zabronić pływać po Wiśle. Statków przybywa, przyjeżdżają łodem z Mazur, armatorzy kupują nowe jednostki, tylko co ci wszyscy ludzie robią, kiedy przyjdzie fala powodziowa? Gdzie oni będą mogli się bezpiecznie schować? Niemożliwe jest praktycznie dopłynięcie do portu w Kujawach. Kanał o długości 900 m prowadzący do tego portu jest praktycznie całkowicie zamulony. Port Płaszów został sprzedany. Tylko część tego portu jest nadal własnością Skarbu Państwa. Wiem, że w tej chwili myśli się o zrobieniu czegoś na brzegu, który pozostał własnością Skarbu Państwa, ale teren, który przeszedł w ręce prywatne, już przepadł. Armatorzy teraz „na hura” wymieniają i remontują poszycia statków, póki jeszcze mogą, bo w tym roku skończą się w tej stoczni dotychczasowe możliwości w tym zakresie.

Po 2010 r., kiedy weryfikowaliśmy wspólnie z prezydentem Majchrowskim i RZGW w Krakowie układ fali powodziowej, doszliśmy do wniosku, osiągnęliśmy porozumienie, że musimy wyznaczyć specjalne miejsca, gdzie ta fala się układa, które statki mogą zostać, a które muszą się ewakuować. Miasto zbudowało w latach 2013-2017 w sumie 17 sztuk pali powodziowych, bardzo dobrze osadzonych, które nie są wynajmowane, natomiast wyłącznie służą do cumowania statków w tzw. bezpiecznych miejscach, chociaż oczywiście nikt z nas nie jest w stanie powiedzieć do końca, że to na pewno będzie bezpieczne miejsce.

Proszę państwa, w tej chwili armatorzy, którzy dokupili statki, mają pretensje o to, że nie posiadają takiego pala. Zadają nam oczywiście pytania, dlaczego nie mogą stać w tamtych miejscach, ale najgorsze jest to, że nie ma przepisów, które by to wszystko regulowały. Funkcjonuje tylko zasada, a praktycznie jest to porozumienie pomiędzy miastem, administracją i urzędem żeglugi, że armator musi mieć plany ochrony przed powodzią. Ministerstwo to oczywiście uchylało. Teraz to się nazywa instrukcja i wydaje ją zarządzeniem prezydent miasta. Na jej podstawie wynajmowane są pale na brzegu. Te pale należą do miasta, natomiast woda i grunt pod wodą należy do RZGW, a za bezpieczeństwo odpowiada urząd żeglugi. Te wszystkie instytucje muszą uzgodnić miejsce dla konkretnego statku. Armator podpisuje z miastem umowę, nie pamiętam tylko czy na 3 lata, czy na rok, i wtedy musi uzgodnić plan z odpowiednią komórką miejską, w tym przypadku jest to chyba zarząd zieleni, który akurat gospodaruje tymi palami. Armator podpisuje oczywiście także porozumienie z administracją drogi wodnej i z urzędem żeglugi, i dopiero wtedy miasto wynajmie mu te pale, żeby mógł w danym miejscu stać bezpiecznie.

To jest problem, proszę państwa, ponieważ część jednostek musi się ewakuować. Tylko część będzie mogła zostać, mimo że zwiększyliśmy liczbę miejsc, dopuszczając cumowanie w dwóch rzędach, czyli dwa statki burta przy burcie. Zwracam jednak uwagę, że nie mamy żadnej możliwości egzekucji przepisów, jeśli ktoś z takiego miejsca nie odpłynie, a później fala wszystko zerwie. Naprawdę nie wiemy, jak to będzie wyglądało.

W 2010 r. statków było dużo mniej, one przetrzymały tę powódź w bezpiecznych miejscach, tylko że teraz statków przybyło i wszyscy domagają się bezpiecznych miejsc, których po prostu nie ma w wystarczającej ilości. W związku z tym zaczynają się pojawiać pretensje i skargi na urząd miasta i wszystkich na około, że nie pozwalamy im korzystać z bezpiecznej żeglugi. To jednak jest inna sytuacja niż w przypadku miejsc postojowych dla samochodów. My po prostu nie mamy w Krakowie odpowiedniej infrastruktury w tym zakresie i zwracam uwagę, że to jest poważny problem.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Czyli nie jest tylko różowo. W pierwszej chwili chciałem to zaproponować, ale domyślam się, że z pewnością macie państwo jakieś lokalne spotkania czy konferencje, na które moglibyśmy do was dojechać i na miejscu porozmawiać o tym problemie. Moment w tej chwili jest szczególny, w związku ze zmianą prezydenta miasta, więc pewnie trzeba będzie chwilę poczekać, aż dobiegnie końca proces wyborczy. Uważam, że po wyborach prezydenta moglibyśmy zorganizować takie spotkanie, mniej czy bardziej formalne, i spróbować ustalić czy konieczna jest zmiana prawa, czy może wystarczy lepsze współdziałanie i współpraca zainteresowanych podmiotów. Czasami ta druga opcja jest całkowicie wystarczająca, ale oczywiście sugestię zrozumiałem.

Dyrektor UŻŚ we Wrocławiu Delegatura w Krakowie Stanisław Wójcik:

Współdziałanie trzech zainteresowanych instytucji jest wręcz wzorowe. Pod tym względem nie ma żadnych problemów. Problem jest natomiast taki, że nie ma przepisów zabraniających armatorom przywozić statki, przyplывать nimi czy w ogóle pływać, ponieważ to jest droga wodna otwarta dla wszystkich. Przepis jedynie sucho stwierdza, że po przekroczeniu stanu ostrzegawczego żegluga jest zabroniona, natomiast nie mówi, co ma być dalej. Nie mówi, gdzie te wszystkie statki mają się schronić, a należy pamiętać, że w Krakowie jest dużo mostów...

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Całkowicie rozumiem pańskie stanowisko. Z jednej strony wszystkich oczywiście zachęcamy do jak najczęstszego korzystania z tej drogi wodnej, a z drugiej strony wiemy, że mogą pojawić się takie momenty, w których nieodpowiednio zacumowane jednostki mogą stwarzać zagrożenia dla infrastruktury miejskiej, tj. dróg, mostów i innych obiektów, które mogą zostać zniszczone lub uszkodzone przez jednostkę pływającą porwaną po prostu przez falę powodziową.

Z pewnością na ten temat należy rozmawiać i to nie tylko w Krakowie, ale w całym kraju. Sytuacja w wielu miejscach może być podobna. Nie wiadomo, czy Warszawa posiada wystarczającą liczbę takich bezpiecznych miejsc. Stolica jest co prawda w trochę lepszej sytuacji, ponieważ mamy kilka portów, które mogą być wykorzystane jako schronienie, ale z pewnością jest to problem.

Dziękuję bardzo za ten głos w dyskusji. Pewnie w niedalekiej przyszłości będziemy na miejscu mieli okazję o tym porozmawiać. Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Zamykam dyskusję.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję panu ministrowi i pozostałym gościom. Zamykam posiedzenie podkomisji.