



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGWiŻŚ-9.054.1.2024  
Warszawa, 26 stycznia 2024

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do interpelacji nr 765 z dnia 10 stycznia 2024 r., postów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, pana Dariusza Mateckiego i pana Michała Wosia, w sprawie prac nad użegłowieniem Odry, przedstawiam odpowiedzi na postawione pytania.

## **Pytanie 1. i 2.**

*Jaki jest aktualny stan prac nad użegłowieniem Odry w kontekście ułatwienia żeglugi handlowej? Czy nowy rząd planuje modernizację infrastruktury i regulacji rzecznych mające na celu poprawę dostępności dla statków handlowych?*

*Jakie konkretne działania podejmowane będą w celu zwiększenia możliwości transportu towarów za pomocą Odry? Czy istnieją plany dotyczące rozszerzenia żeglowności rzeki na obszarze całego biegu Odry w Polsce? Proszę o przedstawienie ewentualnego harmonogramu prac.*

Odra na odcinku dostępowym do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu posiada parametry eksploatacyjne pozwalające na prowadzenie regularnej żeglugi i dostęp do portów od strony lądu. Jednak na dłuższych odcinkach warunki na Odrze nie pozwalają na prowadzenie niezawodnego przewozu towarów w relacji z innymi węzłami przeładunkowymi położonymi wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej. Dlatego konieczna jest realizacja działań, które rozwiną możliwość wykorzystania Odry do transportu towarów.

W kontekście żeglugi śródlądowej na Odrze kluczowymi inwestycjami są inwestycje realizowane na odcinku od Gliwic do zespołu portowy Szczecin i Świnoujście w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (dalej: POIiŚ 2014-2020). Polegają one na modernizacji istniejących liniowych części infrastruktury i obiektów hydrotechnicznych. Wartość inwestycji wynosi 1,2 mld zł.

W ostatnim kwartale 2023 r. zakończono następujące inwestycje:

- *Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - etap II – Krępa, Groszowice, Dobrzeń, termin zakończenia: listopad 2023 r. (244,6 mln zł),*
- *Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Krapkowice wraz z przebudową awanportów – termin zakończenia: grudzień 2023 (261,3 mln zł),*
- *Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Januszkowice wraz z przebudową awanportów – termin zakończenia: grudzień 2023 (233 mln zł).*

Natomiast w kwietniu 2023 r. zakończono na Odrze prace w ramach następujących inwestycji:

- *Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III klasy drogi wodnej (59,4 mln zł),*
- *Odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry - przystosowanie do III klasy drogi wodnej, na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej – ETAP II (176,1 mln zł).*

Z kolei w ramach umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec *o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)* realizowane są prace modernizacyjne na Odrze granicznej w zakresie odbudowy zabudowy regulacyjnej.

Głównym celem zadania jest odtworzenie warunków dla możliwości prowadzenia akcji lodołamania poprzez zapewnienie odpowiedniej głębokości rzeki, stabilizację warunków przepływu i likwidację miejsc zatorogennych, a dzięki temu zapewnienie warunków umożliwiających odprowadzenie lodu z rzeki Odry do Morza Bałtyckiego. Poprawa warunków nawigacyjnych korzystnie wpłynie na prowadzenie transportu wodnego śródlądowego. Wartość projektu wynosi 292 mln zł.

Inwestycje mające na celu poprawę żeglowności Odry prowadzone są również w ramach *Projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły* (dalej: POPDOW). Przewiduje on realizację najpilniejszych zadań w zakresie ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Środkowej i Dolnej Odry oraz dorzeczu Górnej Wisły.

Część inwestycji realizowanych w ramach POPDOW ma zwiększyć ochronę przeciwpowodziową poprzez zapewnienie warunków dla możliwości prowadzenia akcji lodołamania, a tym samym wyeliminować miejsca limitujące prowadzenia żeglugi śródlądowej na zapleczu Portu Morskiego Szczecin i Świnoujście. Do takich zadań należy m.in. zakończona w 2023 r. przebudowa mostu kolejowego w Podjuchach na Dolnej Odrze, dzięki której usunięto jedno z ważniejszych wąskich gardeł na rzece Regalica (zwiększono prześwit pod mostem o ok. 3 m do 6,2 m i szerokość szlaku żeglownego z 12,73 m do 50 m). Koszt inwestycji to ponad 359 mln zł.

Z kolei działania planowane do 2030 r., mające na celu zwiększenie roli transportu wodnego śródlądowego i dążenie do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania żeglugi śródlądowej na wykorzystywanych transportowo odcinkach dostępowych do portów morskich, zostały wskazane w *Krajowym Programie Żegludowym do roku 2030* (dalej: KPŻ2030). Dokument przewiduje działania o charakterze sektorowym i inwestycyjnym.

Zadania o charakterze sektorowym mają wesprzeć rozwój sektora żeglugi śródlądowej poprzez m.in. cyfryzację sektora, rozwój kapitału ludzkiego, modernizację floty śródlądowej do nisko i zeroemisyjnej oraz przystosowanej do zachodzącej zmiany klimatu, w tym obniżenia stanu wód.

Program zawiera również listę inwestycji, jakie muszą zostać zrealizowane do roku 2030 na użytkowanych transportowo odcinkach Odry i Wisły w celu zagwarantowania Dobrych

Warunków Nawigacyjnych oraz możliwości transportu towarów na zapleczu portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni.

W KPŻ2030 wskazano pięć inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej polegających na modernizacji istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej oraz jedno zadanie, w ramach którego rozbudowany zostanie system informacji rzecznej RIS na Odrze.

Należy podkreślić, że w ocenie Ministerstwa Infrastruktury, inwestycje na Odrze wskazane w ramach KPŻ2030, mające charakter kluczowy dla możliwości prowadzenia bezpiecznej żeglugi oraz konieczności zachowania obiektów w dobrym stanie technicznych to m.in.:

- *Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej*, termin realizacji wskazany w KPŻ2030: 2023-2028, inwestor: Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.
- *Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą* (budowla jest obiektem z XIX w.), termin realizacji wskazany w KPŻ2030: 2023-2026, inwestor: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (dalej: PGW WP),
- *Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów* (obiekt w bardzo złym stanie technicznym), termin realizacji wskazany w KPŻ2030: 2023-2027, inwestor: PGW WP,
- *Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących* (budowla istotna dla utrzymania dobrych warunków nawigacyjnych), termin realizacji wskazany w KPŻ2030: 2023-2027, inwestor: PGW WP.

### **Pytanie 3.**

*Czy Ministerstwo Infrastruktury prowadzi konsultacje z ekspertami branżowymi, przedstawicielami przemysłu oraz lokalnymi społecznościami w celu identyfikacji najistotniejszych problemów i potrzeb związanych z żeglugą na Odrze?*

Podejmowanie działań w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej wymaga prawidłowej identyfikacji wyzwań stojących przed sektorem. W tym celu Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco kontaktuje się z interesariuszami sektora, organizacjami pozarządowymi wyrażającymi opinie różnych grup społecznych czy lokalnych społeczności, a także jednostkami samorządu terytorialnego, ekspertami i naukowcami.

Najważniejszym organem działającym przy ministrze właściwym do spraw żeglugi śródlądowej jest Rada Żeglugi Śródlądowej. Rada pełni rolę organu opiniodawczo-doradczego przy ministrze właściwym do spraw żeglugi śródlądowej. Zgodnie z art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. *o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym* w skład Rady wchodzi przedstawiciele: ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw środowiska, ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej, ministra właściwego do spraw klimatu, armatorów i ich związków, organizacji, których statutowym zadaniem jest działanie

na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej i śródlądowych dróg wodnych, ośrodków naukowych zajmujących się żeglugą śródlądową oraz samorządów województw.

Ostatnie posiedzenie Rady Żeglugi Śródlądowej miało miejsce w grudniu 2023 r., kolejne planowane jest na przełomie I i II kwartału 2024 r.

Ponadto przedstawiciele Ministerstwa regularnie spotykają się z reprezentantami sektora żeglugi śródlądowej (w tym Związku Polskich Armatorów Śródlądowych), z Zespołem ds. Promocji Turystyki Wodnej działającym przy Prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z zespołami ds. żeglugi śródlądowej i turystyki wodnej działającymi przy Regionalnych Zarządach Gospodarki Wodnej w: Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Poznaniu, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu, a także z przedstawicielami lokalnych społeczności, samorządów nadodrzańskich, ośrodków naukowych i techników branżowych oraz z przedstawicielami sektora przemysłu. Spotkania prowadzone są zarówno w regionach jak i w siedzibie Ministerstwa. Co ważne inicjatorem rozmów czy spotkań są zarówno wspomniane wyżej grupy jak i samo Ministerstwo Infrastruktury.

Należy również podkreślić, że w przypadku wszelkich działań legislacyjnych dotyczących rozwoju żeglugi śródlądowej, zgodnie z obowiązującymi procedurami, planowane jest prowadzenie konsultacji publicznych, w ramach których społeczeństwo będzie miało dostęp do informacji o założeniach projektu lub wgląd do projektu procedowanego aktu normatywnego oraz możliwość wyrażenia swojego stanowiska.

#### **Pytanie 4.**

*Jakie środki rządowe lub europejskie mają być przeznaczone w latach 2024-2027 na inwestycje związane z użeglowieniem Odry? Czy są realizowane projekty finansowane z funduszy unijnych, których celem jest poprawa żeglugi na tej rzece?*

Na rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (dalej: FEnKS) zaprogramowano ok. 200 mln euro. Całość powyższych środków planuje się przeznaczyć na działania zaplanowane w KPŻ2030:

- 195 mln euro na zadania inwestycyjne na Odrzańskiej Drodze Wodnej,
- 5 mln euro na rozbudowę systemu informacji rzecznej RIS na Odrze.

Realizacja inwestycji planowanych w ramach KPŻ2030 na Odrze byłaby częściowo kontynuacją przedsięwzięć realizowanych ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 oraz w perspektywie 2014-2020.

Możliwość realizacji zadań inwestycyjnych realizowanych przez PGW WP wskazanych w KPŻ2030 będzie możliwa po uchwaleniu przez Komitet Monitorujący FEnKS kryteriów wyboru projektów. Dopiero wówczas inwestor, to jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, będzie mógł aplikować o dofinansowanie ze środków europejskich.

#### **Pytanie 5.**

*Czy Ministerstwo prowadzi dialog z partnerami międzynarodowymi, takimi jak Czechy i Niemcy, w sprawie koordynacji działań mających na celu ułatwienie żeglugi handlowej na Odrze?*

W celu rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze niezbędne jest prowadzenie przez Polskę współpracy międzynarodowej z Republiką Federalną Niemiec oraz Republiką Czeską.

Kluczowym działaniem w zakresie współpracy z Niemcami jest realizacja postanowień umowy bilateralnej z 2015 r. zawartej pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec *o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)*.

Nadrzędnym celem realizacji umowy, w szczególności modernizacji zabudowy regulacyjnej na Odrze, jest zapewnienie odpowiedniej ochrony życia i mienia społeczeństwa regionów położonych nad Odrą.

Współpraca realizowana jest w ramach Wspólnego Komitetu i Grupy roboczej do spraw wdrażania powyższej umowy. Zgodnie z zapisami umowy, w celu monitorowania i wspierania jej realizacji organizowane są obrady Wspólnego Komitetu, w skład którego wchodzi przedstawiciele, ze strony niemieckiej: Federalnego Ministerstwa Transportu i Infrastruktury Cyfrowej, Dyrekcji Generalnej Dróg Wodnych i Żeglugi, Urzędu Dróg Wodnych i Żeglugi w Eberswalde oraz ze strony polskiej: Ministerstwa Infrastruktury, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w tym także Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie. Spotkania grupy roboczej odbywają się kilka razy w roku.

W zakresie współpracy z Republiką Czeską – Ministerstwo Infrastruktury uczestniczy w pracach polsko-czeskiej grupy roboczej, w ramach której podejmowane są rozmowy dotyczące wypracowania wspólnej koncepcji rozwoju obszaru transgranicznego oraz wykorzystania przez przedsiębiorstwa czeskie Odry i portów morskich Szczecin i Świnoujście do transportu towarów.

Należy podkreślić, że w celu implementacji najlepszych praktyk europejskich Ministerstwo Infrastruktury uczestniczy również w pracach organizacji międzynarodowych i współpracuje z podmiotami publicznymi funkcjonującymi w innych krajach Europy, które posiadają doświadczenie w rozwoju żeglugi śródlądowej na europejskich śródlądowych drogach wodnych.

Na poziomie ponadnarodowym, w kontekście rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze, Ministerstwo Infrastruktury współpracuje m.in. z grupami roboczymi Komisji Europejskiej, Grupą Roboczą Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ do spraw transportu wodnego śródlądowego, Centralną Komisją ds. Żeglugi na Renie, Inland Navigation Europe (najważniejszą europejską organizacją zajmującą się rozwojem żeglugi śródlądowej zrzeszającą podmioty publiczne odpowiedzialne za infrastrukturę lub administrowanie drogami wodnymi z 13 krajów UE) czy austriackim zarządcą dróg wodnych – viadonau. Ministerstwo Infrastruktury, w zakresie cyfryzacji żeglugi śródlądowej na Odrze, dołączyło także do międzynarodowego projektu River Information Services Corridor Management Execution 2 (RIS COMEX 2).

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Arkadiusz Marchewka  
Sekretarz Stanu