



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-11.054.2.2025
Warszawa, 14 sierpnia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10985 Posła na Sejm RP pana Grzegorza Płaczka, w sprawie *blokowania modernizacji hydrotechnicznej Odry oraz zagrożeń dla suwerenności transportowej i celnej Polski*, proszę przyjąć poniższe informacje.

Ministerstwo Infrastruktury utrzymuje stosunki na poziomie dyplomatycznym i urzędniczym zarówno z instytucjami Unii Europejskiej jak i partnerami z Niemiec. Relacje te opierają się na spotkaniach ministrów właściwych do spraw żeglugi śródlądowej, udziale w pracach komisji i grup roboczych czy udziale w procesie negocjacyjnym dotyczącym procedowania aktów prawnych.

Polska realizuje działania inwestycyjne przy wsparciu środków z Unii Europejskiej. W ramach *Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko* na rozwój żeglugi śródlądowej na Odrze zaprogramowano ok. 100 mln euro. Całość powyższych środków planuje się przeznaczyć na realizację dwóch projektów infrastrukturalnych zawartych w KPŻ2030 obejmujących modernizację stopnia wodnego Ujście Nysy, jazu i śluzy. Dodatkowo wsparcie otrzymał również projekt cyfryzacyjny w sektorze żeglugi śródlądowej - 5 mln euro przeznaczono na rozbudowę systemu informacji rzecznej RIS.

Odrzańska Droga Wodna, której fragment stanowi Odra graniczna jest najważniejszą drogą wodną i najczęściej wykorzystywaną transportowo w Polsce. Ponad połowa spośród 351 polskich firm prowadzących działalność transportową na śródlądowych drogach wodnych (GUS, 2024 r.) prowadzi operacje transportowe właśnie tą rzeką. Na odcinku od Ognicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami posiada najwyższą klasę drogi wodnej Vb o znaczeniu międzynarodowym. Graniczny odcinek Odry stanowi bezpośrednio połączenie z europejskim systemem dróg wodnych przez drogę wodą Odra-Hawela i kanał Odra-Szprewa. Odrzańska Droga Wodna jest istotnym korytarzem transportowym dla obsługi Portu Szczecin-Świnoujście, wpisanym do sieci TEN-T na ujściowym 95 km jej odcinku.

Odra graniczna to także odcinek szczególnie narażony na wystąpienie powodzi. Ochrona przeciwpowodziowa jest kluczowa w celu zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańców obu państw, a także ich mienia. W tym kontekście istotne jest odtworzenie warunków nawigacyjnych umożliwiających prowadzenie akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy

poprzez zapewnienie odpowiedniej głębokości rzeki, stabilizację warunków przepływu i likwidację miejsc zatorogennych.

W celu prawidłowego utrzymania warunków żeglugowych na granicznym odcinku Odry, zidentyfikowano miejsca limitujące żeglugę stanowiące tzw. wąskie gardła. Nadano im priorytet wykonania w *umowie 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)* z dnia 27 kwietnia 2015 roku (dalej: Umowa). W tym zakresie już od ponad 10 lat trwa polsko-niemiecka współpraca międzynarodowa.

Polska dotychczas zrealizowała większość inwestycji w ramach Umowy tj. m.in. przekop Klucz-Ustowo, budowę bazy postojowo cumowniczej dla lodołamaczy, budowę infrastruktury cumowniczo-postojowej na Odrze wraz z wyposażeniem szlaku w nowe oznakowanie nawigacyjne czy przebudową mostów oraz I etap modernizacji Odry granicznej, którego prace zakończyły się w kwietniu 2024 r.

Kontynuacja prac na Odrze granicznej wymaga uzyskania niezbędnej dokumentacji środowiskowej, a także pozwoleń na realizację inwestycji. Aktualnie inwestor, PGW WP, oczekuje na decyzję organów środowiskowych w tym zakresie.

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, a także Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dalej: PGW WP) w ramach prac *Zespołu do spraw opracowania założeń utworzenia parku narodowego w Dolinie Dolnej Odry* dążyli do wyłączenia śródlądowych dróg wodnych tj. Odry Zachodniej, Odry Wschodniej, Kanału Klucz-Ustowo, Kanału Gartz-Marwice oraz Kanału Klucz i Kanału Kurowskiego z granic planowanego parku i jego otuliny.

Tym samym ustalono, że działki ewidencyjne pokryte śródlądowymi wodami płynącymi stanowiące śródlądowe drogi wodne będące własnością Skarbu Państwa, w stosunku do których PGW WP wykonuje prawa właścicielskie, zostaną wyłączone z granic parku oraz jego otuliny, aby zapewniona była możliwość dalszej realizacji w sposób niezakłócony zadań statutowych PGW WP, w tym przede wszystkim zadań związanych z utrzymaniem śródlądowych dróg wodnych w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę m.in. poprzez zapewnienie należytego stanu technicznego budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę czy oznakowania nawigacyjnego szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną. Istotną kwestią jest również modernizacja drogi wodnej i infrastruktury funkcjonalnie z nią powiązanej.

Ministerstwo Infrastruktury pozostaje w kontakcie z Ministerstwem Klimatu i Środowiska w tym zakresie, tak by planowane ustanowienie parku narodowego Doliny Dolnej Odry umożliwiło realizację kluczowych funkcji na tym obszarze.

Plany rozwoju sektora żeglugi śródlądowej, w tym dla Odrzańskiej Drogi Wodnej, zostały określone w *Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030* oraz *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, w której podkreślono, że w najbliższym czasie największy nacisk w zakresie rozwoju tego rodzaju transportu zostanie położony na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Obecnie resort nie prowadzi prac dotyczących przygotowania strategii rozwoju dla Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Informuję, że analizy i statystyki dotyczące wpływów podatkowych i celnych prowadzone są przez Ministerstwo Finansów i Krajową Administrację Skarbową (kwestie te reguluje m.in. Ustawa o Krajowej Administracji Skarbowej z dnia 10 marca 2023 r. ((Dz.U. z 2023 r. poz. 615))).

Jednocześnie informuję, że zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego w 2024 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 1,67 mln ton ładunków oraz wykonano pracę przewozową o wielkości 384,8 mln t-km. Średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 307,7 km, a w transporcie krajowym – 33,2 km. Przewozy żeglugą śródlądową w większości realizowane były w ramach transportu międzynarodowego i wynosiły 71,6%. W 2024 r. eksport stanowił 17,4% ogółu przewozów międzynarodowych, a głównym kierunkiem była Republika Federalna Niemiec. Udział przewozów w tej relacji wyniósł 95% całego eksportu towarów drogami śródlądowymi.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.