



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-11.054.5.2025
Warszawa, 22 stycznia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13029 Pośła na Sejm RP Pana Rafała Siemaszki oraz grupy posłów w sprawie użeglowienia Wisły, realizacji umowy AGN i rozwoju transportu intermodalnego, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (tzw. Porozumienie AGN) zostało zawarte w dniu 19 stycznia 1996 r. przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ. Wśród sygnatariuszy Porozumienia AGN znajduje się ponad dwadzieścia europejskich państw. Są to m.in. Francja, Holandia, Niemcy, Czechy czy też Rumunia. Zgodnie z treścią Porozumienia AGN przez Polskę przebiegają trzy drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym:

- E 30: Świnoujście-Szczecin-rzeka Odra od Szczecina przez Wrocław do Koźła (Połączenie Odra-Dunaj);
- E 40: (Rzeka Wisła od Gdańska do Warszawy-Brześcia)-Pińsk-Dniepr przez Kijów do Chersonia;
- E 70: Od Europortu/Rotterdamu do Arnhem przez Lek i Benedenrijn-Zutphen-Enschede-(Twente-Kanał Śródlądowy)-Bergeshövede-Minden-Magdeburg-Berlin-Hohensaaten-Kostrzyń-Bydgoszcz-Elbląg-Zalew Wiślany-Kaliningrad-rzeki Pregoła i Dejma-Zalew Kuroński-Kłajpeda.

W dokumencie wskazano również porty żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym, w Polsce są to: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyn, Wrocław, Koźle, Gliwice, Gdańsk, Bydgoszcz, Warszawa.

Charakterystyka techniczna i operacyjna śródlądowych dróg wodnych określona w Porozumieniu AGN jest zasadniczo zgodna z klasyfikacją europejskich śródlądowych dróg wodnych.

Porozumienie AGN stanowi skoordynowany plan rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, realizowany przez strony Porozumienia w ramach swoich programów strategicznych dla żeglugi śródlądowej. Przy czym w latach 2015-2022 nie opracowano programu strategicznego dla transportu wodnego śródlądowego oraz nie realizowano działań mających na celu wdrożenie postanowień

Porozumienia AGN poprzez modernizację ww. odcinków dróg wodnych oraz portów rzecznych.

Przyjęcie w 2023 r. (5 lat po ratyfikacji Porozumienia AGN) programu rozwoju pod nazwą Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (dalej „KPŻ2030”) stanowiło jeden z elementów wdrożenia postanowień tej umowy międzynarodowej. Przedmiotowy program określa zadania mające na celu rozwój żeglugi śródlądowej i połączenie jej z intermodalną siecią transportową w Polsce.

Przyjęcie KPŻ2030 w 2023 r. nie przełożyło się jednak na realizację postanowień Porozumienia AGN na polskich drogach wodnych, co obrazuje istotny spadek ilości ładunków od 2015 r. przewożonych w transporcie wodnym śródlądowym. Uwzględniając transport krajowy i międzynarodowy w latach 2015-2023, według danych Głównego Urzędu Statystycznego, doszło do spadku ładunków transportowych w żegludzie śródlądowej o ok. 85% (z 11,9 mln ton ładunków przetransportowanych w 2015 r. do 1,6 mln ton ładunków w 2023 r.). To co ważne, takie problemy, jak: niska dostępność infrastruktury hydrotechnicznej gwarantująca odpowiednie dla transportu warunki nawigacyjne, utrzymanie konkurencyjności przedsiębiorstw żeglugowych oraz transformacja floty, pozostały aktualne.

Obecnie Ministerstwo Infrastruktury działa na rzecz odwrócenia tego negatywnego trendu z ostatnich lat w obszarze żeglugi śródlądowej. 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 obejmujących modernizację stopnia wodnego Ujście Nysy - jazu i śluzy. Ponadto wsparcie otrzymał projekt cyfryzacyjny w sektorze żeglugi śródlądowej - 5 mln euro przeznaczono na rozbudowę systemu informacji rzecznej RIS. Planowana jest również kontynuacja działań na Odrze granicznej, których priorytet wykonania wynika z umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o *wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim*.

Jednocześnie informuję, że operatorzy terminali przeładunkowych mogą korzystać z instrumentów wsparcia współfinansowanych ze środków UE takich jak np. Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 lub Krajowy Program Odbudowy.

Odnosząc się do kwestii Centralnego Portu Komunikacyjnego podkreślić należy, że realizacja tego typu projektów inwestycyjnych, w szczególności w obszarze linii kolejowych, powinna uwzględniać wymogi dotyczące parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych, zwłaszcza wysokości prześwitów mostów kolejowych. W tym celu, by zapewnić właściwe parametry Ministerstwo Infrastruktury opiniuje na podstawie art. 166 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne inwestycje polegające m.in. na ustaleniu lokalizacji linii kolejowych.

Natomiast sam projekt koncentruje się na integracji transportu lotniczego, kolejowego i drogowego w celu stworzenia nowoczesnego, efektywnego i spójnego systemu transportowego (oraz logistycznego) o znaczeniu krajowym i międzynarodowym i nie jest funkcjonalnie powiązany z rozwojem transportu wodnego śródlądowego na Wiśle.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu