



# Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu  
Urszula Sara Zielińska

DSOK-ZEW.0500.5.2026.JS  
4421219.18252768.14810988  
Warszawa, 17-07-2026

---

**Dotyczy:** odpowiedzi na interpelację Posła Piotra Górnikiewicza (znak K10INT17500).

**Temat:** bariery prawne i finansowe dla inwestycji w mikroretencję na zurbanizowanych terenach kolejowych i przemysłowych.

---

**Pan**  
**Włodzimierz Czarzasty**  
**Marszałek Sejmu RP**

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją K10INT17500 posła Piotra Górnikiewicza, przekazuję odpowiedź przygotowaną przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury.

**1. Czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska planuje nowelizację ustawy *Prawo wodne*, aby faktycznie motywować właścicieli i zarządców uszczelnionych terenów kolejowych i przemysłowych do inwestycji w mikroretencję rozsączającą (rozszczelnianie powierzchni)?**

Zgodnie z ustawą o działach administracji państwowej, za przepisy w obszarze gospodarki wodnej, w tym ustawę *Prawo wodne*, odpowiada Minister Infrastruktury. Ministerstwo Klimatu i Środowiska w ramach zadań dotyczących adaptacji do zmiany klimatu, prowadzi obecnie prace nad projektem ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z przywracaniem retencji i zapobieganiem skutkom suszy. Głównym celem projektowanych rozwiązań jest usprawnienie realizacji działań zwiększających odporność na zmiany klimatu, w tym w zakresie tzw. zielonej retencji, poprzez wprowadzenie uproszczeń administracyjnych dotyczących wykonywania rozwiązań służących retencjonowaniu wód opadowych i roztopowych oraz ich odprowadzaniu do gruntu. Prace nad projektem są prowadzone w ścisłej współpracy z Ministerstwem Infrastruktury.

Jednocześnie, na podstawie informacji przekazanych przez Ministerstwo Infrastruktury, należy wskazać, że obowiązujące przepisy ustawy – *Prawo wodne* już obecnie zawierają mechanizmy zachęcające właścicieli nieruchomości, w tym właścicieli i zarządców terenów kolejowych oraz przemysłowych, do realizacji inwestycji retencyjnych.

Zgodnie z art. 269 ust. 1 pkt 1 ustawy – *Prawo wodne* opłatę za usługi wodne ponosi się w przypadku zmniejszenia naturalnej retencji terenowej wskutek wykonywania na nieruchomości o powierzchni powyżej 3500 m<sup>2</sup> robót lub obiektów budowlanych trwale związanych z gruntem, powodujących wyłączenie z powierzchni biologicznie czynnej więcej niż 70% powierzchni nieruchomości, położonej na obszarach nieujętych w systemy kanalizacji otwartej lub zamkniętej.

Przepisy przewidują jednak zwolnienie z tej opłaty w odniesieniu do jezdni dróg publicznych oraz dróg kolejowych, z których wody opadowe lub roztopowe są odprowadzane do wód lub do ziemi za pomocą urządzeń wodnych umożliwiających retencję lub infiltrację tych wód. Oznacza to, że zapewnienie retencji na terenach dróg publicznych i kolejowych skutkuje zwolnieniem z opłaty za zmniejszenie naturalnej retencji terenowej, stanowiąc tym samym zachętę do realizacji inwestycji retencyjnych na tych terenach.

Dodatkowo, zgodnie z art. 274 pkt 6 ustawy – *Prawo wodne*, wysokość opłaty za zmniejszenie naturalnej retencji terenowej jest uzależniona od wyposażenia uszczelnionej nieruchomości w urządzenia do retencionowania wód oraz od ich pojemności. Im większa pojemność urządzeń retencyjnych, tym niższa wysokość opłaty. Rozwiązanie to stanowi dodatkową zachętę ekonomiczną dla podmiotów ograniczających powierzchnię biologicznie czynną do budowy infrastruktury retencyjnej.

Analogiczny mechanizm przewidziano w odniesieniu do opłaty za odprowadzanie do wód wód opadowych lub roztopowych ujętych w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacji deszczowej, służące do odprowadzania opadów atmosferycznych, o której mowa w art. 274 pkt 5 lit. c ustawy – *Prawo wodne*. Również w tym przypadku wysokość stawki opłaty zależy od wyposażenia nieruchomości w urządzenia do retencionowania wód oraz ich pojemności – większa pojemność urządzeń retencyjnych przekłada się na niższą stawkę opłaty.

**2. Czy resort, w koordynacji z Ministerstwem Infrastruktury, uruchomi odrębny, dedykowany program dotacyjny w NFOŚiGW, skierowany do zarządców infrastruktury kolejowej (np. PKP PLK) oraz samorządów (w formie montażu finansowych), na budowę systemów błękitno-zielonej infrastruktury w miastach takich jak Tarnów?**

Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie prowadzi obecnie – ani samodzielnie, ani we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury – prac zmierzających do uruchomienia odrębnego programu dotacyjnego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dedykowanego zarządcom infrastruktury kolejowej, w tym PKP PLK S.A., oraz jednostkom samorządu terytorialnego realizującym wspólnie z tymi podmiotami przedsięwzięcia w formule montażu finansowego, dotyczące budowy systemów błękitno-zielonej infrastruktury w miastach.

Jednocześnie przedsięwzięcia służące rozwojowi błękitno-zielonej infrastruktury, zwiększaniu retencji wód opadowych, ograniczaniu spływu powierzchniowego oraz zmniejszaniu skutków ekstremalnych zjawisk pogodowych na obszarach miejskich są wspierane w ramach istniejących instrumentów finansowych pozostających we właściwości resortu klimatu i środowiska. W szczególności dofinansowanie tego rodzaju przedsięwzięć jest możliwe w ramach następujących programów:

- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021–2027 (FEPW) – działanie 2.2 „Adaptacja do zmian klimatu”;
- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS):
  - działanie FENX.1.2 „Adaptacja terenów zurbanizowanych do zmian klimatu”,
  - działanie FENX.2.4 „Adaptacja do zmian klimatu, zapobieganie klęskom i katastrofom”, w zakresie projektów dotyczących zrównoważonych systemów gospodarowania wodami opadowymi z wykorzystaniem zieleni, zielono-niebieskiej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na przyrodzie;
- Program Priorytetowy NFOŚiGW „Adaptacja do zmian klimatu”.

W ramach działań realizowanych z programów FEPW i FEnIKS o dofinansowanie mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ich jednostki organizacyjne oraz podmioty świadczące usługi publiczne w ramach wykonywania zadań własnych JST. Katalog beneficjentów Programu Priorytetowego NFOŚiGW „Adaptacja do zmian klimatu” jest wprowadzie szerszy, jednak również nie obejmuje zarządców infrastruktury kolejowej. W konsekwencji nieruchomości należące do Skarbu Państwa lub pozostające we władaniu podmiotów niewskazanych w katalogu beneficjentów niestanowią odrębnej kategorii terenów objętych wsparciem.

Powyższe nie oznacza jednak, że realizacja projektu przez jednostkę samorządu terytorialnego na nieruchomości nienależącej do tej jednostki jest z góry wyłączone z możliwości uzyskania dofinansowania. Ocena takiej możliwości wymaga każdorazowo analizy warunków właściwego programu oraz okoliczności konkretnego projektu.

Podstawowym warunkiem jest wykazanie przez wnioskodawcę odpowiedniego tytułu prawnego do realizacji przedsięwzięcia oraz do eksploatacji i utrzymania jego efektów co najmniej przez okres trwałości projektu. Tytuł ten powinien zapewniać rzeczywistą możliwość wykonania robót budowlanych, eksploatacji infrastruktury oraz utrzymania jej funkcji retencyjnych, adaptacyjnych i przyrodniczych, a także wykonywania obowiązków beneficjenta wynikających z umowy o dofinansowanie. W zależności od stanu prawnego nieruchomości może on wynikać w szczególności z umowy zawartej z właścicielem lub podmiotem uprawnionym do dysponowania nieruchomością, np. umowy dzierżawy, najmu, użyczenia, ustanowienia ograniczonego prawa rzeczowego, użytkowania wieczystego albo innego tytułu prawnego zapewniającego możliwość realizacji i utrzymania inwestycji.

Niezależnie od powyższego przedsięwzięcie musi spełniać cele i warunki właściwego programu finansowania. W szczególności powinno przyczyniać się do zwiększenia odporności miast na skutki zmiany klimatu, ograniczenia ryzyka podtopień, powodzi błyskawicznych, suszy lub zjawiska miejskiej wyspy ciepła oraz rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury, zrównoważonych systemów gospodarowania wodami opadowymi lub rozwiązań opartych na przyrodzie. W przypadku projektów realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego konieczne jest również wykazanie związku przedsięwzięcia z wykonywaniem zadań własnych gminy oraz jego wpływu na ograniczenie ryzyka klimatycznego dla gminy i jej mieszkańców.

**3. Jakie mechanizmy prawne planuje wprowadzić Ministerstwo (w tym we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury), aby zobligować podmioty z grupy PKP do ścisłej**

**współpracy z samorządami (np. udostępniania gruntów pod miejskie projekty retencyjne) w zakresie adaptacji infrastruktury do zmian klimatu?**

Ministerstwo Klimatu i Środowiska, prócz własnych prac w zakresie adaptacji do zmian klimatu, na bieżąco uzgadnia i opiniuje przepisy dotyczące adaptacji do zmiany klimatu w projektach ustaw innych resortów. Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie prowadzi prac nad rozwiązaniami prawnymi, które wprowadzałyby obowiązek ścisłej współpracy podmiotów z grupy PKP z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie adaptacji infrastruktury do zmian klimatu, w tym obowiązek udostępniania gruntów na potrzeby realizacji miejskich projektów retencyjnych.

**4. Czy trwają prace nad wytycznymi w zakresie Prawa budowlanego, które przy modernizacji infrastruktury technicznej (np. rewitalizacji bocznic, placów ładunkowych) wprowadzą obligatoryjny, wysoki odsetek powierzchni biologicznie czynnej lub obowiązek retencjonowania określonego procentu opadu w miejscu jego powstania?**

Ministerstwo Klimatu i Środowiska współpracowało z Ministerstwem Rozwoju i Technologii nad rozwiązaniami mającymi na celu nadanie priorytetu retencjonowaniu wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania – w ramach prac nad zmianą rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Ponadto projekt ustawy, o którym mowa w odpowiedzi na pytanie nr 1, przewiduje rozwiązania służące uproszczeniu realizacji przedsięwzięć retencyjnych. Wprowadzenie tych zmian może przyczynić się do zwiększenia zaangażowania podmiotów zarządzających infrastrukturą, w tym infrastrukturą kolejową, poprzez ułatwienie realizacji inwestycji związanych z retencjonowaniem wód opadowych i roztopowych oraz zwiększenie ich atrakcyjności.

Jednocześnie, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Ministerstwo Infrastruktury, należy wskazać, że zapewnienie sprawności technicznej infrastruktury kolejowej ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności w związku ze wzrostem prędkości eksploatacyjnych pojazdów kolejowych. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury wyznaczanie obszarów retencyjnych na terenach kolejowych nie jest rozwiązaniem zasadnym. Wynika to przede wszystkim z faktu, że tego rodzaju przedsięwzięcia mogą potencjalnie wpływać na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego lub powodować istotny wzrost kosztów realizacji i utrzymania infrastruktury. Ponadto, zdaniem Ministerstwa Infrastruktury, rozwój powierzchni biologicznie czynnych i rozwiązań retencyjnych powinien być w pierwszej kolejności realizowany na terenach pozostających we władaniu jednostek samorządu terytorialnego.

Z wyrazami szacunku

Urszula Zielińska  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Klimatu i Środowiska  
/ – podpisany cyfrowo/

**Do wiadomości:**

Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM