

INFORMACJA PRASOWA

Odra bliżej transportu towarowego. Dwa projekty na Ujściu Nysy z unijnym wsparciem

Odra zyska lepsze warunki dla transportu wodnego towarów dzięki dwóm projektom na stopniu wodnym Ujście Nysy. Centrum Unijnych Projektów Transportowych przyznało na ich realizację prawie 424,6 mln zł dofinansowania z Funduszy Europejskich. Modernizacja jazu, śluzy i sterowni ma poprawić niezawodność infrastruktury oraz utrzymać sprawność ważnego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej.

23 czerwca br. CUPT zawarło z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie dwie umowy dotyczące stopnia wodnego Ujście Nysy na Odrze. Obejmują one modernizację:

- budowli piętrzącej wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz
- śluzy i sterowni wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących.

Inwestycje otrzymały wsparcie z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS). Dofinansowanie pokryje znaczną część kosztów — łącznie to prawie 424,6 mln zł, przy całkowitej wartości obu projektów wynoszącej ponad 538 mln zł.

– Odra może być nowoczesnym i realnym uzupełnieniem krajowego systemu transportowego. Dzięki tym inwestycjom wzmacniamy jej rolę jako



alternatywnego szlaku komunikacyjnego, szczególnie dla transportu towarowego. To ważny krok w stronę lepszego wykorzystania potencjału polskich dróg wodnych i ich silniejszego powiązania z europejskim systemem transportowym. Można powiedzieć, że w nowoczesnej formule wracamy do korzeni – do rzeki jako drogi handlu, gospodarki i rozwoju

– mówi Arkadiusz Marchewka, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Co powstanie

Projekty na stopniu wodnym Ujście Nysy mają kluczowe znaczenie dla utrzymania sprawności odrzańskiego szlaku wodnego, a prace potrwać do końca września 2029 r.

– Inwestycje na stopniu wodnym Ujście Nysy to dla Wód Polskich istotny krok w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa, funkcjonalności i odporności Odrzańskiej Drogi Wodnej. Modernizując kluczowe elementy infrastruktury poprawiamy warunki żeglugi oraz zwiększamy niezawodność całego systemu. Przewidziane przez nas działania przełożą się bezpośrednio na większe bezpieczeństwo – w tym lepsze zarządzanie wodami podczas wezbrań – jak i na rozwój transportu śródlądowego, który jest bardziej przyjazny środowisku. Odra staje się bliższa transportowi towarowemu, a jednocześnie bardziej bezpieczna i odporna na wyzwania klimatyczne – **podkreśla Mateusz Balcerowicz, prezes Wód Polskich.**

Modernizacja jazu pozwoli stabilniej zarządzać przepływem wody, utrzymać odpowiednie warunki żeglugowe i bezpiecznie przeprowadzać wody

powodziowe. Z kolei przebudowa śluzy i sterowni poprawi niezawodność całego stopnia wodnego oraz obsługę ruchu na drodze wodnej.

Obie inwestycje mają charakter modernizacyjny — **nie zmieniają klasy drogi** wodnej, ale poprawiają jej funkcjonowanie, bezpieczeństwo i warunki eksploatacji.

Większe bezpieczeństwo i odporność na zmiany klimatu

Znaczenie tych projektów wykracza poza sam transport. Modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej na stopniu wodnym Ujście Nysy zwiększy odporność tego odcinka Odry na skutki zmian klimatu. Pomoże także ustabilizować warunki nawigacyjne i poprawić bezpieczeństwo przeciwpowodziowe. To podejście jest spójne z europejskim kierunkiem rozwoju transportu, w którym rośnie znaczenie rozwiązań niskoemisyjnych, odpornych i multimodalnych.

- To bardzo dobry przykład tego, jak Fundusze Europejskie wspierają dziś nowoczesny transport: bardziej odporny, bezpieczny i przyjazny środowisku. Dzięki środkom z programu FEnIKS możliwa będzie modernizacja ważnej infrastruktury na Odrze, która poprawi warunki żeglugowe i wzmocni potencjał śródlądowych dróg wodnych – podkreśla Joanna Lech, dyrektor Centrum

Unijnych Projektów Transportowych.

Nowe priorytety w polityce transportowej UE

Zrewidowana polityka TEN-T kładzie nacisk na odporność infrastruktury, ograniczanie wpływu transportu na klimat oraz lepszą integrację różnych gałęzi transportu. W tym samym kierunku idą również nowe regulacje dotyczące pomocy publicznej. Przyjęte przez Komisję Europejską przepisy TBER i LMTG,

które weszły w życie 30 marca 2026 r., mają ułatwić państwom członkowskim wspieranie inwestycji w zrównoważony transport, w tym także w żeglugę śródlądową.

Komisja Europejska zaproponowała także utrzymanie silnego wsparcia dla transportu w nowym budżecie UE po 2027 r., choć szczegóły ostatecznych rozwiązań nadal są przedmiotem negocjacji.

Najważniejsze liczby

- łączna wartość dwóch projektów: **538 077 573,81 zł**
- łączne dofinansowanie UE: **424 594 792,51 zł**
- beneficjent: **Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie**
- źródło finansowania: **FEnIKS 2021–2027, Priorytet FENX.05, działanie FENX.05.07**