



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Rzeszów, dnia 24 czerwca 2026 r.

Poz. 2496

ZARZĄDZENIE NR 4/2026 **DYREKTORA URZĘDU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ WE WROCŁAWIU**

z dnia 19 czerwca 2026 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków

Na podstawie art. 14 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 18 ze zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. W Zarządzeniu nr 1/2021 Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu z dnia 25 maja 2021 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 2021 r. poz. 2550, Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2021 r. poz. 1385, Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2021 r. poz. 1173, Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 3630, Dz. Urz. Woj. Świętokrzyskiego z 2021 r. poz. 1853, Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2021 r. poz. 1963, Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 3065) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 8 otrzymuje brzmienie:

„§ 8. 1. Ruch statków na kanale Kędzierzyńskim może odbywać się tylko jednokierunkowo. Statki zamierzające wpłynąć do kanału muszą uprzednio uzyskać zgodę od obsługi Śluzy Nowa Wieś w uzgodnieniu z dyspozytorem portu Kędzierzyn-Azoty. Statki wychodzące z portu Kędzierzyn-Azoty muszą swoje wyjście uzgodnić z obsługą śluzy Nowa Wieś.

2. Obowiązek uzyskania zgody, o którym mowa w ust. 1 nie dotyczy statków:

1) o długości do 10 m i szerokości do 5 m,

2) o długości do 20 m i szerokości do 5 m pod warunkiem uzgodnienia z dyspozytorem portu Kędzierzyn-Azoty możliwości bezpiecznego zawracania.

3. Na kanale Kędzierzyńskim dopuszcza się mijanie i wyprzedzanie wyłącznie statków o długości do 20 m i szerokości do 5 m pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności.

4. Każdorazowo przed wpłynięciem do kanału należy zapoznać się z komunikatami nawigacyjnymi wydanymi przez PGW Wody Polskie RZGW w Gliwicach.”;

2) w § 16:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statek znajdujący się na szlaku żeglownym, z chwilą ogłoszenia ostrzeżenia o możliwości wystąpienia w szczególności zjawisk lodowych lub przekroczenia stanu WWŻ, powinien tak szybko, jak tylko to jest możliwe, dopłynąć do najbliższego bezpiecznego miejsca postoju.”;

b) w ust. 2:

- w pkt 1:

-- lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) górny i dolny kanał śluzy Krapkowice,”;

-- uchyla się lit. o,

- w pkt 2 lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) brzeg prawy rzeki Wisły od km 75+500 do km 76+000,”;

3) w § 18 w pkt 2 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w przypadku zamknięcia drogi wodnej dla żeglugi przez administrację drogi wodnej.”;

4) w załączniku nr 1 do zarządzenia wprowadza się następujące zmiany:

a) lp. 2 otrzymuje brzmienie:

2.	Kanał Kędzierzyński			
	Statki pojedyncze	70,00	9,00	1,40
	zestawy pchane i sprzężone	70,00	9,00	1,40

b) lp. 3.1 otrzymuje brzmienie:

3.1.	Od Raciborza (km 51,20) do śluzy Koźle (km 95,60) statki pojedyncze	38,00	5,00	1,00
	zestawy pchane i sprzężone	38,00	5,00	1,00

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty jego ogłoszenia.

Dyrektor Urzędu Żeglugi
Śródlądowej we Wrocławiu

Jan Pyś

Uzasadnienie

Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2025 r. poz. 18 dalej: u.o.ż.ś.) wydają przepisy prawa miejscowego określające na obszarze ich działania szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków wynikające z charakteru i właściwości dróg wodnych. Na tej podstawie Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ustanowił przepisy prawa miejscowego, wprowadzone Zarządzeniem nr 1/2021 Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu z dnia 25 maja 2021 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa ruchu i postoju statków (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego z 2021 r. poz. 2550, Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2021 r. poz. 1385, Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2021 r. poz. 1173, Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r. poz. 3630, Dz. Urz. Woj. Świętokrzyskiego z 2021 r. poz. 1853, Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2021 r. poz. 1963, Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 3065).

Inicjatywa rozpoczęcia procedury zmiany prawa miejscowego wyniknęła w związku z wpłynięciem w dniu 2 lutego 2026 r. do Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wniosku z dnia 23 stycznia 2026 r. od Dyrektora PGW WP RZGW we Wrocławiu Zarząd Zlewni we Wrocławiu dotyczącego wykreślenia z katalogu miejsc bezpiecznego postoju dolnego kanału śluzy Opatowice we Wrocławiu (znak VC.ZPH.434.140.2025.EJ). Z tego względu Dyrektor Urzędu podjął rozmowy z Dyrektorami Delegatury w Kędzierzynie-Koźlu i w Krakowie, którzy korzystając z możliwości zmiany zgłosili również swoje propozycje wymagające uwzględnienia.

Celem projektu zmiany obowiązującego zarządzenia jest dostosowanie przepisów do realiów, które zaistniały od wejścia w życie niniejszego zarządzenia.

§ 8. Zarządzenie wydaje się na podstawie art. 14 ust.1 u.o.ż.ś., która upoważnia Dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej do wydania przepisów prawa miejscowego określających warunki bezpieczeństwa na drogach wodnych. Celem niniejszego zarządzenia jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska oraz ochrony umocnienia brzegów kanału, uniknięcia kolizji, osiadania na mieliźnie lub uszkodzeń budowli hydrotechnicznych. Przepisy nakładają obowiązek na kierownika statku zachowania szczególnej ostrożności, aby uniknąć szkód, zwłaszcza przy mijaniu, wyprzedzaniu lub wymijaniu m.in. w kanałach, aby zneutralizować ryzyko wynikające z małej przestrzeni i wąskich przejściach. Zgodnie z informacjami zawartymi w publikacji „Informator nawigacyjny śródlądowych dróg wodnych regionu wodnego Górnej Odry” szerokość Kanału Kędzierzyńskiego określona jest jako 15 m (w trakcie objazdów kontrolnych - inspekcji szlaku zauważalne są liczne zwężenia). Zważywszy na podaną szerokość w/w drogi wodnej i parametry jednostek mogących się po niej poruszać wykluczona jest możliwość bezpiecznego minięcia się statków. Odstępstwem od zakazu mijania i wyprzedzania może dotyczyć jednostek o parametrach długości do 20 m i szerokości do 5 m pod warunkiem, że w kanale nie będzie znajdować się jednostka przekraczająca te wymiary i uprzednio uzyska się zgodę od dyspozytora portu Kędzierzyn-Azoty o możliwości zawrócenia oraz dla jednostek o długości do 10 m i szerokości do 5 m (z możliwością zawracania). Kanał Kędzierzyński jest drogą wodną o ograniczonych parametrach, charakteryzujących się lokalnymi odsypiskami i nieregularnym brzegiem. Powyższe wytyczne mają na celu minimalizację ryzyka wypadku żeglugowego i zapewnienia najwyższych możliwych standardów bezpieczeństwa żeglugi oraz konieczności zachowania niezakłóconego ruchu statków na kanale oraz ochrony infrastruktury kanałowej. Przedmiotowe stanowisko ma charakter instruktażowy/ doradczy w zakresie wymogów bezpieczeństwa żeglugi, nie wyczerpując znamion aktu administracyjnego.

§ 16 ust. 1. Następnie koniecznym jest ustanowienie otwartego katalogu sytuacji wymagających udania się do bezpiecznego miejsca postoju, tak aby przepisy nie budziły wątpliwości, ich adresata i jednoznacznie stanowiły, że konieczność taka nie istnieje tylko w sytuacjach przekroczenia stanu ostrzegawczego oraz tendencji wzrostowej stanów wód. Oprócz tego stosownej zmiany wymagają przepisy w zakresie wykazu miejsc bezpiecznego postoju statków w odniesieniu do aktualnych warunków hydrologicznych oraz infrastrukturalnych.

§ 16 ust. 2. Akt prawa miejscowego wpisujący daną lokalizację na listę miejsc bezpiecznego postoju statków musi odzwierciedlać aktualne warunki bezpieczeństwa żeglugi oraz zgodność z zasadami określonymi w prawie powszechnie obowiązującym. Tymczasem w wyniku stosowania obowiązujących aktualnie przepisów żeglugowych oraz doświadczeń praktycznych związanych z ruchem statków, stwierdzono istotne i trwałe zmiany warunków hydrologicznych i infrastrukturalnych. Co więcej, zgodnie z art. 45 ust. 2 u.o.ż.ś „statek na postoju należy zakotwiczyć lub przycumować w sposób bezpieczny, aby nie mógł zmieniać swojego

położenia pod wpływem fali, wiatru, prądu wody, zmian stanów wody lub ruchu statków i aby nie stanowił zagrożenia dla innych statków.

Po rozbudowie Stopnia Wodnego Krapkowice w dolnym awanporcie nowej komory śluzowej powstało nabrzeże i dalbowisko z pełną infrastrukturą techniczną (polery, zejścia, pomosty przy dalbach) umożliwiające utworzenie w dolnym kanale śluzy miejsca bezpiecznego postoju.

Sytuacja na Wrocławskim Węźle Wodnym, w szczególności po powodzi, która miała miejsce w październiku 2024 r. uruchamiając scenariusze powodziowe przez zespoły reagowania kryzysowego wykazała, że przy wodowskazie Brzeg $H=676-699$ cm, $Q = 1490-1800$ m³/s oraz wodowskazie Trestno $H = 578-614$ cm, $Q= 1497-1804$ cm³/s) poziom wody w śluzie Opatowice jest tak wysoki, że woda przelewa się przez wrota śluzy. Dodatkowo rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. z 2003 nr 212 poz. 2072) w § 6.28 ust. 5 stanowi, że w komorach śluzowych jak i rejonach śluzy obowiązuje zakaz postoju jednostki na opuszczonej kotwicy. Oznacza to, że w takich miejscach postój powinien się odbywać za pomocą przycumowania. Tym samym dolny kanał śluzy Opatowice we Wrocławiu nie spełnia przesłanek zapewniających bezpieczeństwo. W szczególności występuje brak możliwości bezpiecznego przycumowania dla dużych jednostek - nie ma dalb, a jedynie małe knagi dla wykorzystania np. przez kajaki (brak urządzeń cumowniczych zdolnych do utrzymania statku przy podwyższonym i dynamicznym poziomie wody). Co przekłada się na fakt, że warunki miejscowe uniemożliwiają stabilne utrzymanie statku bez jego przemieszczania się pod wpływem zmiennych sił wodnych, co jest sprzeczne z wymogiem bezpiecznego postoju.

Dodatkowo, infrastruktura techniczna oraz oznakowanie nawigacyjne umożliwiają rozszerzenie uznania za bezpieczne miejsce postoju prawego brzegu rzeki Wisły już od km 75+500.

§ 18 pkt 3). Ponadto, rozszerzenia wymaga zamknięty katalog sytuacji wykluczających możliwość uprawiania żeglugi. Wskazanie w przepisach miejscowych tylko dwóch sytuacji mianowicie po przekroczeniu stanu WWŻ oraz w dół drogi wodnej po przekroczeniu granicznego stanu wody określonego w załączniku nr 2 do Zarządzenia nr 1/2021 Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wprowadza użytkowników drogi wodnej w błąd oraz utrudnia egzekwowanie zakazu poprzez nakładanie grzywien w drodze mandatu karnego w przypadku zamknięcia szlaku żeglownego z innych przyczyn przez administrację drogi wodnej. Dodatkowo, rodzi to częste sytuacje, kiedy poziom wody przez wahania opada np. o 1cm poniżej WWŻ kierownicy statku uznają, że żegluga jest dozwolona, ponieważ stan wody nie przekracza WWŻ. Dodatkowo, należy uwzględnić fakt, że komunikaty dla użytkowników drogi wodnej wydawane przez administratora drogi wodnej na podstawie art. 43 ust. 6 ustawy o żegludzie śródlądowej nie są przepisami prawa, a więc nie rodzą konsekwencji prawnych w sytuacji, kiedy żaden inny przepis prawa nie wskazuje, że przy zaistnieniu konkretnych okoliczności szlak mógł zostać zamknięty. Z tego względu, chcąc zapobiec takim sytuacjom zasadnym jest dodanie przepisu stanowiącego, że żegluga staje się zakazana każdorazowo w przypadku zamknięcia drogi wodnej dla żeglugi przez administrację drogi wodnej.

Załącznik nr 1 do Zarządzenia. Ponadto, mając na względzie bezpieczeństwo i komfort użytkownika drogi wodnej niezbędna zmiana załącznika nr 1 do Zarządzenia nr 1/2021 Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu w zakresie odcinka rzeki Odry od Raciborza (km 51+200) do śluzy Koźle (km 96+600) oraz Kanału Kędzierzyńskiego. W pierwszym przypadku konieczność obniżenia parametrów głębokości wynika ze średnich rzeczywistych wskazań wynikających z informacji żeglugowych zamieszczanych przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach za rok 2025, z których wynika, że średnio przez większość 2025 roku nie osiągalne jest nawet 100 cm stanu wody. Podobnie kształtuje się sytuacja na Kanałe Kędzierzyńskim. Ze średnich rzeczywistych wskazań zamieszczanych w informacjach żeglugowych przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach za 2025 r. parametry wody wahają się od 120 do 140 cm. Dodatkowo, na kanale zauważalne są liczne wypłylenia np. 2 czerwca 2025 r. podczas weryfikacji głębokości przez Urząd Żeglugi zauważono na wejściu do Kanału Kędzierzyńskiego z Kanału Gliwickiego poziom wody 92 cm. Utrzymanie aktualnych parametrów w akcie prawa miejscowego nie tylko wprowadza w błąd armatorów lub kapitanów, ale także przeczy działaniom zmierzającym do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.

Przed przystąpieniem do przygotowania projektu zmiany aktu dokonano analizy możliwości osiągnięcia zamierzonych celów, tj. zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i postoju statków, bez zmiany obowiązującego aktu prawa miejscowego. Rozważono w szczególności następujące alternatywne środki:

1) Utrzymanie dotychczasowego stanu prawnego bez podejmowania działań w przypadku portu Kędzierzyn -Azoty stało się niemożliwe dla zapewnienia minimalizacji ryzyka wypadku żeglugowego i zapewnienia najwyższych możliwych standardów bezpieczeństwa żeglugi oraz konieczności zachowania niezakłóconego

ruchu statków na kanale oraz ochrony infrastruktury kanałowej. Ponadto, w odniesieniu do aktualizacji miejsc bezpiecznego postoju, sprzecznym z zasadami bezpiecznej żeglugi jest nierozszerzanie miejsc bezpiecznego postoju w przypadku śluży Krapkowice i prawego brzegu Wisły, jeżeli spełnione są wszystkie niezbędne przesłanki infrastrukturalne i hydrologiczne. Usunięcie z katalogu miejsc bezpiecznego postoju niezbędne jest natomiast w przypadku dolnego kanału śluży Opatowice również ze względu na fakt, że w pobliżu tego miejsca na drodze wodnej znajdują się dwa podstawowe nurty przejmujące wodę powodziową przebiegające jazem Opatowice i jazem Bartoszowice. Dodatkowo, środek ten został uznany przez Dyrektora PGW WP RZGW we Wrocławiu Zarząd Zlewni we Wrocławiu za niewystarczający, ponieważ utrzymuje on w sytuacjach powodziowych rozbieżność pomiędzy stanem prawnym a faktycznymi warunkami hydrologicznymi, tym samym może wprowadzać użytkowników drogi wodnej w błąd co do bezpieczeństwa postoju i nie realizuje obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi wynikającego z przepisów powszechnie obowiązujących. W związku z powyższymi środkiem ten nie został podjęty.

2) Czasowe ograniczenie postoju poprzez działania informacyjne lub organizacyjne, takich jak wydanie komunikatów nawigacyjnych czy informowanie użytkowników drogi wodnej o zmienionych warunkach hydrologicznych. Jednakże, środki te mogą mieć charakter wyłącznie informacyjny i nie zmieniają obowiązującego statusu prawnego opisanego w prawie miejscowym. Dodatkowo, posiadają one charakter czasowy i nietrwały, wobec czego środek ten został uznany za niewystarczający jako samodzielne rozwiązanie.

Przyjęcie proponowanych zmian wpłynie na bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej oraz komfort użytkowników gwarantując jednocześnie pełną transparentność informacyjną i prawną. Zmniejszenie z założenia ilość miejsc bezpiecznego postoju na Wrocławskim Węźle Wodnym, czy obniżenie maksymalnego zanurzenia ułatwi działania organów administracji publicznej oraz służb, również w sytuacjach zarządzania kryzysowego. Dodatkowo, ograniczy to potencjalną odpowiedzialność organów publicznych za ewentualne szkody oraz wyeliminuje ryzyko wprowadzania w błąd armatorów lub kapitanów również w przypadku konieczności ewakuacji jednostek pływających do miejsc bezpiecznego postoju.

Przewiduje się, że zarządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana regulacja będzie oddziaływać pozytywnie na funkcjonowanie dużych przedsiębiorstw oraz sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw, w szczególności prowadzących działalność zawodową w zakresie żeglugi śródlądowej w rejonie południowej Polski. Zwiększenie przejrzystości informacji oraz wyeliminowanie miejsca niespełniającego warunków dla bezpiecznego postoju statków będzie sprzyjać stabilności działalności sezonowej i przewidywalności funkcjonowania ww. podmiotów.

Na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 r. poz.18) projekt przepisów będzie uzgadniany z administracją drogi wodnej. Dodatkowo, projekt zostanie poddany konsultacjom społecznym poprzez publiczne ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu oraz w siedzibach organu treści projektu i uzasadnienia. W szczególności z treścią tego projektu będą mogły się zapoznać organizacje pożytku publicznego w zakresie statutowej działalności związanej z żeglugą śródlądową (art. 5 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i wolontariacie (Dz. U. z 2025 r. poz.1338).