

**PROGRAM WIELOLETNI
ZAPEWNIENIA UTRZYMANIA
INFRASTRUKTURY DOSTĘPOWEJ OD STRONY MORZA
DO PORTÓW i PRZYSTANI MORSKICH
DO ROKU 2030**

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	2
2. Stan aktualny	3
3. Podstawa prawna programu.....	7
4. Analiza strategiczna.....	8
5. Cele i zadania programu.	9
6. Wpływ programu na sytuację społeczno-gospodarczą.	11
7. Wpływ programu na środowisko przyrodnicze.	12
8. Harmonogram realizacji programu.	13
9. System realizacji, monitoring i sprawozdawczości	22

1. Wprowadzenie.

Zasadniczym celem Programu jest zapewnienie trwałego utrzymywania zdefiniowanych regulacjami parametrów infrastruktury dostępu od strony morza do portów i przystani morskich pozostających w kompetencji administracji morskiej.

Program jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.¹) i uwzględnia zadania realizowane przez Urzędy Morskie z wykorzystaniem środków budżetu państwa, których dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Jest to Program o charakterze utrzymaniowym, finansowany ze środków publicznych ujętych corocznie w ustawie budżetowej w ramach części 21 – gospodarka morska.

Zgodnie z Art. 2c. 1 ustawy o portach i przystaniach (Dz.U. z 1997 r., poz. 44 z późn. zm): „Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej, oraz mogą być finansowane lub dofinansowane z innych źródeł, w szczególności z budżetu jednostki samorządu terytorialnego”.

Utrzymanie bieżące obejmuje wszelkie rutynowo wykonywane prace pogłębiarskie, remontowe, naprawcze, konserwacyjne i porządkowe, których celem jest zapobieganie degradacji torów wodnych, falochronów, systemów nawigacji i pozostałych elementów infrastruktury wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. 2015 poz. 733, z późn. zm.) oraz w rozporządzeniach dotyczących poszczególnych portów i przystani zgodnie z wykazem stanowiącym załącznik do Programu.

Interwencja państwa w zakresie określonym niniejszym Programem ma na celu zapewnienie stabilności finansowania morskiej infrastruktury dostępowej, co sprzyja zwiększeniu efektywności działań utrzymaniowo-remontowych, a także pozwala uniknąć sytuacji, w której modernizowana lub budowana ze środków publicznych infrastruktura ulegałaby degradacji wskutek niedostatecznego standardu utrzymania.

Ponadto niezbędne jest przygotowanie i wdrożenie instrumentu pozwalającego na przewyższenie problemów związanych z jednorocznością budżetowania środków publicznych przeznaczonych na utrzymanie morskiej infrastruktury dostępowej.

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1622, 1649, 2020 i 2473 oraz z 2020r. poz. 284, 374, 568, 695 i 1175

2. Stan aktualny

Zakres przestrzenno-przedmiotowy Programu obejmuje cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz pozostałe 79 portów i przystani morskich, które stanowią ważne bieguny wzrostu dla ich regionalnego i lokalnego otoczenia.

Zakres właściwości Dyrektorów Urzędów Morskich określone zostały następująco:

- w przypadku Dyrektora Urzędu Morskiego Gdyni 50 portów i przystani, wykaz w załączniku nr 1
- w przypadku Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie 29 portów i przystani, wykaz w załączniku nr 1

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i morskich w Polsce funkcjonują 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Zarządzane są one przez 3 spółki, będące tzw. podmiotami zarządzającymi w myśl przywołanej wyżej ustawy. Zadania związane z zapewnieniem dostępu od strony morza do wskazanych powyżej portów należą do zadań Urzędów Morskich.

Urząd Morski w Gdyni w Porcie Gdynia aktualnie realizuje inwestycję pn. Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II - Pogłębienie toru podejściowego (z udziałem środków UE).

Zakres projektu obejmuje:

- pogłębienie toru podejściowego do Portu Gdynia do rzędnej - 17,00 m (do główek falochronu),
- poszerzenie toru podejściowego do 280 m (na długości 3714 m),
- zabezpieczenie trasy światłowodu na projektowanej szerokości toru podejściowego,
- zabezpieczenie/przebudowa wejścia do portu z pozostawieniem szerokości wejścia głównego 140 m.

W Porcie Gdańsk, przez Urząd Morski w Gdyni, realizowane są obecnie dwie inwestycje:

1. Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku (z udziałem środków UE), która dotyczy:
 - remontu istniejącego falochronu wyspowego (o długości 653,0 m) – realizacja w toku,
 - budowy nowego falochronu osłonowego na przedłużeniu istniejącego falochronu wyspowego (całkowita długość nowej konstrukcji wyniesie 860,0 m) – zadanie zrealizowane,
 - przebudowy falochronu wyspowego północnego (o długości 1625,0 m) – realizacja w toku,
 - budowy platformy dla ptaków, która zlokalizowana będzie pomiędzy istniejącym falochronem wyspowym, a jego projektowanym przedłużeniem – zadanie zrealizowane,
 - budowy nowego „Południowo – Wschodniego” falochronu (o długości 820,0 m) – zadanie zrealizowane,
 - wykonania robót czerpalnych wraz z odpowiednim rozmieszczeniem oznakowania nawigacyjnego – realizacja w toku.
2. Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA (z udziałem środków UE), w ramach projektu:
 - wybudowany został tor wodny na Martwej Wiśle wraz z wymienionym i zaktualizowanym oznakowaniem nawigacyjnym,
 - przebudowane zostało Nabrzeże Flisaków,
 - przebudowane zostało Nabrzeże Retmanów,
 - przebudowane zostało Nabrzeże Polski Hak,
 - przebudowane zostało Nabrzeże Motławy nr XVIII,
 - w trakcie realizacji jest przebudowa Nabrzeża Szyprów.

Ponadto, Urząd Morski w Gdyni zrealizował inwestycję pn. Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku (z udziałem środków UE).

W ramach projektu zmodernizowano tor podejściowy do Portu Północnego w Gdańsku na całej długości toru z powiększeniem jego:

- szerokości o 250 m (docelowa szerokość w dnie – 600 m),
- głębokości technicznej o 1 m (docelowa głębokość 18 m).

W celu zapewnienia bezpiecznej żeglugi na rozbudowywanym torze podejściowym powstała dodatkowa obrotnica, która umożliwi bezpieczne wprowadzanie statków do portu, przeprowadzono roboty podczyszczeniowych w miejscu występowania mielizn oraz zaktualizowano oznakowanie nawigacyjne.

Porty wybrzeża wschodniego czyli Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo, Jastarnia i pozostałe, porty Zalewu Wiślanego oraz przystanie (np. Kuźnica) są portami będącymi w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. Dla większej części portów Podmiotami Zarządzającymi są gminy a dla mniejszej części Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pełni funkcję podmiotu zarządzającego. Porty Ustka, Rowy Łeba i Władysławowo posiadają bezpośrednie połączenie z morzem co czyni je konkurencyjnymi nie tylko pod względem handlowym, ale również jako doskonałe zaplecze bazy turystycznej i utrzymaniowej oraz dla branży offshore. Specyfika portów usytuowanych na ujściu rzek Słupi, Łupawy i Łeby polega na tym, że prowadzą do nich tory wodne będące w istocie przekopanymi sztucznie kanałami (tory podejściowe i wodne) przebiegającymi w dnie Morza Bałtyckiego.

Tory, których parametry regulują *ZARZĄDZENIE NR 2 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SŁUPSKU w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba oraz ZARZĄDZENIA DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich*. Określają one możliwość korzystania z infrastruktury przez statki morskie. Ruch rumowiska dennego jest bardzo dynamiczny w obszarze infrastruktury i jest zależny od warunków hydrometeorologicznych panujących w danym roku, takich jak stany wody, przepływy, siła i kierunek wiatru oraz występowanie zalodzenia. Są to zjawiska trudne do precyzyjnego prognozowania. Z uwagi na konieczność całorocznego, niezakłóconego, prawidłowego funkcjonowania portów konieczne jest ich pogłębianie pozwalające utrzymać prawidłowe wartości infrastruktury dostępowej. Zaniedbanie obowiązku utrzymania prawidłowych parametrów infrastruktury dostępowej do średnich i małych portów wybrzeża środkowego będzie skutkowało pogorszeniem się warunków nawigacyjnych dla statków marynarki handlowej, jednostek rybackich, jednostek turystycznych i jachtów komercyjnych uprawiających żeglugę w granicach owych akwenów. Obniży się również poziom bezpieczeństwa żeglugi, znacząco wzrośnie ryzyko długotrwałego ograniczenia dostępu do portu a co za tym idzie w konsekwencji do całkowitego zablokowania możliwości korzystania z portu. Wzrośnie również ryzyko negatywnego wpływu na środowisko z uwagi na pogarszające się parametry szerokości i głębokości na torze co może powodować wejścia statków na mieliznę lub większe prawdopodobieństwo kolizji z uwagi na ograniczoną możliwość manewrowania na torze. Utrudnienia potęgują się przy niskich stanach wody, które dodatkowo okresowo obniżają parametry torów wodnych.

Dynamiczność ruchu rumowiska dennego na obszarze red portów jak i przy głowicach falochronów wymusza na Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni wprowadzenie ograniczeń w stosunku do dopuszczalnego zanurzenia w portach. Z uwagi na budowę i konstrukcję wejścia do portu w Łebie, które jest obszarem trudnym do nawigowania i wymaga nieustannego kontrolowania parametrów głębokości

oraz wytyczania bezpiecznej drogi wejścia i wyjścia z portu Dyrektor zmuszony jest do natychmiastowego działania. Należy całkowicie wykluczyć możliwość wystąpienia zagrożenia dla żeglugi, jednostek jak również życia i zdrowia użytkowników. Oprócz bieżących uciążliwości dla funkcjonowania portów oraz pogorszającego się bezpieczeństwa spada wiarygodność podmiotów zarządzających jako władnych do prawidłowego zarządzania, gospodarowania i zdolnych do zapewniania bezpieczeństwa nie tylko mienia ale również życia i zdrowia użytkowników.

Porty morskie w Szczecinie i w Świnoujściu są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W dniu 12 grudnia 2017 r. podpisano uchwałę nr 204/2017 Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „*Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028*”. Celem programu jest trwale utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia oraz Polic. Środki zagwarantowane w ramach tego programu przeznaczone są na remonty obiektów, urządzeń i instalacji wymienionych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w *sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej* (Dz.U. poz. 733 z późn zm.).

Dla portów w Wolinie, Trzebieży, Lubiniu i Dźwirzynie oraz przystani morskich w Jarosławcu, Chłopach, Dąbkach, Unieściu i Ustroniu Morskim Podmiotem Zarządzającym jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, w pozostałych portach Podmiotem Zarządzającym są gminy, zarządy portów i ośrodki żeglarskie.

Największych nakładów finansowych wymaga utrzymanie torów wodnych. Parametry torów podejściowych do portów nie mających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej będące w jurysdykcji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie określa Zarządzenie nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 sierpnia 2017 r. w *sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu* oraz Zarządzenie nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15 lutego 2017 r. w *sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba*.

Tabela nr 1

Wielkość potrzeb i wykonania prac pogłębiarskich na torach wodnych do małych portów w latach 2018-2022

Urząd Morski w Gdyni

	2018		2019		2020		2021		2022	
	Wyczerpana kubatura	Kubatura pozostała do wydobycia niezbędna w celu optymalnego użytkowania portu	Wyczerpana kubatura	Kubatura pozostała do wydobycia niezbędna w celu optymalnego użytkowania portu	Wyczerpana kubatura	Kubatura pozostała do wydobycia niezbędna w celu optymalnego użytkowania portu	Wyczerpana kubatura	Kubatura pozostała do wydobycia niezbędna w celu optymalnego użytkowania portu	Wyczerpana kubatura	Kubatura pozostała do wydobycia niezbędna w celu optymalnego użytkowania portu
Elbląg	79 000	-----	0	-----	60 020,28	-----	0	60 000	0	-----
Frombork	11 576,26	-----	0	-----	0	-----	0	-----	24 847	5 153
Gdynia – Basen Żeglarski	1 500	-----	0	-----	0	3 000	0	3 000	2 947,85	52,15
Jastarnia	14 300	-----	7 000	-----	0	-----	0	7 000	0	7 000
Jurata	0	-----	0	-----	0	-----	0	-----	34 177,60	-----
Krynica Morska	0	-----	0	-----	0	2 000	0	-----	1 956,10	-----
Kuźnica	0	-----	8 000	-----	0	-----	0	-----	4 635,55	3 364,45
Łeba	80 000	20 000	83 317,6	16 682,4	64 377,90	35 622,1	6 652	93 348	20 000	100 000
Nowa Pasłęka	2 200	-----	0	-----	0	-----	0	-----	0	-----
Rowy	20 000	-----	18 000	-----	20 000	-----	23 870	-----	3 000	17 000
Suchacz	0	-----	0	-----	0	-----	0	-----	2 323,20	676,8
Tolkmicko	37 496	-----	0	-----	0	-----	2 829,80	-----	0	5 000
Ustka	80 990,70	19 009,3	72 930,50	27 069,5	96 660,80	3 339,2	118 600 (+ POBM)	-----	150 000 (POBM)	-----
Władysławowo	16 608	33 392	14 473,70	35 526,3	1 571	48 429	66 652 (+ POBM)	-----	175 000 (POBM)	-----

Urząd Morski w Szczecinie

	2018		2019		2020		2021		2022	
	Max kubatura	Kubatura po pracach czerpalnych	Max kubatura	Kubatura po pracach czerpalnych	Max kubatura	Kubatura po pracach czerpalnych	Max kubatura	Kubatura po pracach czerpalnych	Max kubatura	Kubatura po pracach czerpalnych
Dziwnów	19 352	-----	19 837	340	7 313	-----	17 861	560	b/d	
Dziwnów - Wolin	2 588	-----	1 574	-----	3 519	-----	908	-----		
Kamień Pomorski	4 306	-----	1 882	-----	5 362	-----	3 651	-----		

Lubin	510	-----	783	-----	1 650	-----	1 248	-----	
Nowe Warpno	14 753	-----	24 448	3 881	10 299	-----	15 106	-----	24 423
Nowe Warpno - Wolin	0	-----	0	-----	0	-----	0	-----	b/d
Stepnica	610	-----	2 948	-----	396	348	10 488	-----	26 728
Trzebież	48 166	684	2 255	-----	7 470	-----	35 866	1 172	7 987
Wolin	1 967	-----	3 338	-----	4 908	42	471	-----	1 350
Kołobrzeg	b/d				9 168	298	4 063 (bez osadników)	68	52.605 (z osadnikami)
Darłowo					13 372	868	17 908 (bez osadników)	556	146.402 (z osadnikami)

Ilość środków finansowych jaką Skarb Państwa przeznaczał na prowadzenie prac pogłębiarskich co roku jest niewystarczająca na pokrycie wszystkich potrzeb. Rozwiązaniem byłoby uchwalenie programu wieloletniego dla infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do małych portów, analogicznie do programu wieloletniego pod nazwą „*Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028*”. Środki finansowe jakie gwarantowałby ten program przeznaczony byłyby na systematyczne prace utrzymaniowe zarówno infrastruktury dostępowej jak i portowej w portach i przystaniach morskich będących w zarządzie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

3. Podstawa prawna programu

Usługi portowe obejmujące dostęp do portów od strony morza, polegające na tworzeniu i utrzymaniu ogólnodostępnej infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniu i pogłębianiu dostępowych torów wodnych i akwenów portowych, ochronie środowiska naturalnego, zapewnianiu bezpiecznego korzystania z portów należą do zadań państwa w zakresie planowania i rozwoju systemu transportowego w interesie ogólnym. Publiczne finansowanie przedmiotowych działań stanowi środek ogólnej polityki gospodarczej państwa (środek ogólny), służy realizacji zadań należących do państwa, zaś dofinansowywana infrastruktura jest udostępniana wszystkim użytkownikom i całej społeczności morskiej na równych i niedyskryminacyjnych zasadach, tym samym jej finansowanie nie wiąże się z udzielaniem pomocy publicznej.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich budowa i utrzymanie infrastruktury dostępowej od strony morza jest finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej. Przywołana powyżej ustawa zalicza tory wodne do infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i nakłada na budżet państwa obowiązek jej budowy, modernizacji i utrzymania oraz obliuguje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia wykazu i parametrów tej infrastruktury w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Wykonując tę delegację minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wydał rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. 2015 poz. 733, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 42 pkt 20 ustawy z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U.1991 nr 32 poz.131, z późn.zm.) „do organów administracji morskiej należą sprawy budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich [...]”, przy czym organami administracji morskiej są „minister właściwy do spraw gospodarki morskiej - jako naczelny organ administracji morskiej i dyrektorzy urzędów morskich - jako

terenowe organy administracji morskiej” (art. 38 ustawy.). Budowa infrastruktury dostępowej, jej modernizacja, przebudowa a także dostosowanie do potrzeb danego portu morskiego wymaga zatem działań Dyrektora Urzędu Morskiego właściwego dla danego portu morskiego oraz zaangażowania środków Skarbu Państwa. Ponadto w przypadku dużych inwestycji dotyczących infrastruktury dostępowej często zachodzi konieczność podjęcia przez Radę Ministrów uchwały w przedmiocie programu wieloletniego budowy takiej infrastruktury – miało to np. miejsce przy inwestycji portu zewnętrznego LNG w Świnoujściu.

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 w sprawie wspólnych przepisów polityki spójności na okres 2021-2027, w części dotyczącej m.in. warunku podstawowego dla Celu Polityki 3 – „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych” ustalono, że inwestycje dotyczące Celu szczegółowego 3.2. „Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu”, oraz Celu szczegółowego 3.3. „Zrównoważona, inteligentna i intermodalna mobilność odporna na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, obejmująca lepszy dostęp do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej” — zostaną objęte warunkiem kompleksowego planowania transportu. Elementem kompleksowego planowania jest zawarcie informacji na temat środków finansowych odpowiadających planowanym inwestycjom oraz koniecznych do pokrycia kosztów eksploatacji i utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury, w tym infrastruktury dostępowej od strony morza.

4. Analiza strategiczna

Polska administracja rządowa opracowała szereg dokumentów strategicznych i programowych dotyczących kierunków działań w zakresie rozwoju infrastruktury, zarówno w portach morskich, jak i na ich zapleczu, w tym mających na celu poprawę ich dostępności transportowej.

W dokumencie **Polski Ład** wskazano na znaczenie transportu morskiego jako podstawy łańcucha dostaw XXI wieku. Wśród projektów znalazły się budowa toru żegludowego do głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu.

W średniookresowej strategii rozwoju kraju – **Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z perspektywą do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)** – podkreślono, że „W dalszym ciągu polskie porty wymagają poprawy dostępu od strony morza (pogłębianie i utrzymywanie podejściowych torów wodnych) i lądu (powiązanie z lądową siecią transportową).” W SOR wskazano, że projektem strategicznym w obszarze transportu morskiego jest „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030”, którego celem głównym jest trwale umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju..

Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) jako jeden z trzech kierunków o priorytetowym znaczeniu wskazuje wzmocnienie pozycji polskich portów morskich. Do działań mających doprowadzić do realizacji tego celu zaliczono m.in. modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza oraz modernizację i rozbudowę infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.

Najważniejsze kierunki działań w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej wyznacza **Strategia Rozwoju Zrównoważonego Transportu do 2030 roku**, w której wskazano, że porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej stanowią integralną część europejskich łańcuchów transportowo-logistycznych a pełne wykorzystanie ich potencjału wymaga podejmowania

działań inwestycyjnych służących poprawie dostępności od strony lądu i morza. Istnieje uzasadniona potrzeba zrealizowania wielu inwestycji w zakresie m.in. modernizacji torów wodnych i podejściowych, rewitalizacji dróg wodnych śródlądowych, a także budowy dróg samochodowych i linii kolejowych – celem zwiększenia dostępności portów i poprawy ich połączeń z zapleczem.

W **Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku** wskazano, że: „Najważniejszym wyzwaniem stojącym przed polskimi portami morskimi jest dostosowanie parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza do obsługi większych, niż dotychczas obsługiwane, statków. Jest to związane ze zmianami, które następują w strukturze wielkościowej statków, w tym statków pływających w relacjach z portami bałtyckimi”. Przywołany Program ogólnie definiuje projekty dotyczące rozwoju infrastruktury dostępu do portów od strony morza. Realizacja inwestycji przez administrację morską w zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza (m.in. przebudowa wejść do portów) stanowi jedną z zasadniczych szans dalszego rozwoju polskich struktur portowych.

Rada Ministrów uchwałą z dnia 204/2017 z dnia 12 grudnia 2017 r. przyjęła Program wieloletni „**Utrzymanie morskich dróg morskich w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028**”. Celem Programu jest utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia oraz zapewnienie trwałości dla Projektu „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m”. Program ten częściowo realizuje warunek dotyczący kompleksowego planowania w zakresie zawarcia informacji na temat środków finansowych odpowiadających planowanym inwestycjom oraz koniecznych do pokrycia kosztów eksploatacji i utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.

Program wieloletni zapewnienia utrzymania infrastruktury dostępowej od strony morza do portów i przystani morskich do roku 2030 jest niezbędny dla optymalnego funkcjonowania portów i przystani morskich.

5. Cele i zadania programu.

Podstawowym celem Programu jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów i przystani morskich.

Program obejmuje zadania dotyczące utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp od strony morza do portów i przystani morskich obejmujący takie elementy jak tory wodne, tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami, falochrony, stałe znaki nawigacyjne, pływające oznakowania nawigacyjne, kotwicowiska, umocnienia brzegowe, obrotnice, systemy nawigacyjne i inne, pola odkładu urobku – pola refulacyjne i kłapowiska, budowle hydrotechniczne w Bazach Oznakowania Nawigacyjnego i Kapitanatach Portów.

Największe koszty związane są z przywróceniem a następnie ciągłym utrzymywaniem prawidłowych parametrów torów dostępowych do portów i przystani. Parametry te wynikają z przepisów prawa nakładających na podmiot zarządzający konieczność zapewnienia bezpieczeństwa oraz niezakłóconej żeglugi. Zadaniem Programu jest określenie sposobu przygotowania i realizacji prac w latach 2023 – 2030, określenie korzyści gospodarczo-społecznych wynikających z ich przeprowadzenia, określenie kosztów niezbędnych oraz sposobu realizacji.

Cele szczegółowe Programu:

- utrzymanie paramentów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Gdańsku i Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu,

- przywrócenie oraz ciągle utrzymywanie parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portu Ustka, coroczne oczyszczanie osadników znajdujących się na redzie portu oraz toru prowadzącego z morza pełnego;
- przywrócenie oraz ciągle utrzymywanie parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portu Łeba, coroczne oczyszczanie osadników znajdujących się na redzie portu oraz toru prowadzącego z morza pełnego;
- utrzymywanie drożności podejścia do pozostałych portów i przystani w granicach parametrów ustanowionych przepisami prawa w obszarze właściwości DUM w Gdyni oraz utrzymanie w pełnej sprawności oznakowanie nawigacyjne;
- ciągle utrzymywanie drożności podejścia do pozostałych portów i przystani w granicach parametrów ustanowionych przepisami prawa w obszarze właściwości DUM w Gdyni;
- zagospodarowanie terenów pól odkładu, rewitalizacja i modernizacja,
- systematyczne utrzymywanie akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w małych portach morskich oraz przystaniach morskich w obszarze właściwości DUM w Gdyni,
- przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne i odtworzeniowe torów wodnych prowadzących z redy oraz z Zalewu Szczecińskiego do portu Dziwnów,
- przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne torów wodnych prowadzących z redy do portu Darłowo,
- przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne torów wodnych prowadzących z redy do portu Kołobrzeg,
- utrzymywanie drożności podejścia do pozostałych portów i przystani w granicach parametrów ustanowionych przepisami prawa w obszarze właściwości DUM w Szczecinie oraz utrzymanie w pełnej sprawności oznakowania nawigacyjnego,
- modernizacja, utrzymanie i rozbudowa pól refulacyjnych,
- badania i wykonywanie raportów środowiskowych niezbędnych do odkładu urobku w morzu w tym wyznaczanie nowych kłapowisk,
- systematyczne utrzymywanie akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w małych portach morskich oraz przystaniach morskich w obszarze właściwości DUM w Szczecinie,
- opracowanie analiz, ekspertyz i projektów niezbędnych do wykonania modernizacji, przebudów i remontów infrastruktury portowej i dostępowej do małych portów i przystani.

Środki finansowe przeznaczone na program zapewnią gwarancję nieprzerwanej i skutecznej realizacji wszelkich działań oraz zadań realizowanych w toku obowiązywania Projektu. Umożliwią one w niezakłócony sposób możliwość prowadzenia prac pogłębiarskich, których wielkość oraz terminowość wykonania uzależniona jest od dostępności i szybkości wpływu środków z budżetu państwa. Owe uzależnienie prowadzi do nieregularnego prowadzenia prac pogłębiarskich co za tym idzie okresowo pogarszających się warunków żeglugowych, wprowadzania ograniczeń i narastania zaległości w robotach co skutkować może wzrastającym niezadowoleniem użytkowników zmniejszając tym samym potencjał zarobkowy owych portów. Zagraża to bezpiecznej żegludze i niezakłóconemu funkcjonowaniu portów.

Sfinansowanie przedsięwzięć zawartych w Programie nastąpi w trybie przewidzianym w art. 136 ust. 2 z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (Dz.U.2021.0.305) a więc w formie programu wieloletniego.

Wielkość niezbędnych do przeprowadzenia prac zależna jest od panujących w poprzedzającym i danym roku kalendarzowym warunków hydro-meteorologicznych, które kształtują wartości głębokości danych akwenów. Wyżej wymieniona zależność uniemożliwia precyzyjne określenie potrzeb (statystyczna wielkość potrzeb). Aktualne sytuacje batymetryczne dla danych akwenów określać będą wielkość potrzeb, limitów. Po przyjęciu Programu będzie możliwe zawarcie umów wieloletnich z Wykonawcami co pozwoli na bardzo szybką reakcję po stwierdzeniu wystąpienia sflęceń na danym akwenie.

6. Wpływ programu na sytuację społeczno-gospodarczą.

W państwach Unii Europejskiej porty morskie mają bardzo duże znaczenie gospodarcze. Stanowią one kluczowe węzły w globalnej sieci handlowej – obsługują około trzech czwartych handlu towarami między UE a państwami nieczłonkowskimi oraz ponad jedną trzecią transportu towarowego w obrębie UE. Ponadto z portów tych korzysta rocznie ok. 400 mln pasażerów.

Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich. Obroty ładunkowe w tych portach w 2021 r. były o 9,2% większe niż rok wcześniej i wyniosły ponad 100 mln ton. W 2021 r. w portach morskich podróż na statkach rozpoczęło lub zakończyło 2316,5 tys. pasażerów, tj. o 21,6% więcej niż w 2020 r.²

Do polskich portów w 2021 r. zawinęło 19,5 tys. statków (wobec 17,6 tys. jednostek w 2020 r.) o pojemności brutto (GT) 246,5 mln (o 6,7% większej niż w roku poprzednim) i nośności (DWT) 179,7 mln ton (o 4,4% większej).³

Na koniec 2021 r. morska flota transportowa obejmowała 88 statków (o 7 mniej niż w 2020 r.) będących własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów. Łączna nośność (DWT) statków morskiej floty wyniosła 2593,7 tys. ton, natomiast pojemność brutto (GT) – 1876,0 tys. (wobec odpowiednio 2649,9 tys. ton i 1922,8 tys. w 2020 r.)⁴.

W 2021 r. morską flotą transportową polscy armatorzy i operatorzy przewieźli w komunikacji międzynarodowej 581,6 tys. pasażerów. Ponadto promami przetransportowano 335,8 tys. kierowców samochodów ciężarowych (o 11,4% więcej niż w roku poprzednim). Statkami pasażerskimi przybrzeżnej floty transportowej w komunikacji pomiędzy portami polskimi w 2021 r. przewieziono 207,0 tys. pasażerów (o 6,6% więcej niż w poprzednim roku), a praca przewozowa wyniosła 4581,2 tys. pasażerokilometrów (o 17,7% więcej w porównaniu z 2020 r.)⁵

Według stanu na koniec 2021 r. polska flota rybacka liczyła 823 jednostki (bez zmian wobec 2020 r.), o łącznej pojemności brutto (GT) 35,2 tys. (o 8,6% większej niż w 2020 r.) oraz o mocy 84,2 tys. kW (o 4,8% większej)⁶.

Należy również podkreślić, że zgodnie z danymi GUS sektor gospodarki morskiej na koniec 2020 r. tworzyły 26 316 podmiotów, z czego 45,0% zlokalizowanych było w województwie pomorskim. W 2020 r. liczba pracujących na rzecz gospodarki morskiej wyniosła 168 983 osoby; większość z nich świadczyła pracę na rzecz podmiotów zatrudniających 500 osób i więcej.

² Na podstawie Gospodarka morska w Polsce w 2021, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczność/transport/gospodarka-morska-w-polsce-w-2021-roku,7,19.html>

³ J.w.

⁴ J.w.

⁵ J.w.

⁶ J.w.

Ogromne znaczenie portów dla całego systemu społeczno-gospodarczego Polski podkreśla m.in. wysokość należności budżetowych z tytułu cel, podatków i akcyzy – naliczanych w oddziałach celnych funkcjonujących na ich terenie. Zgodnie z danymi Krajowej Administracji Skarbowej, było to ok. 40,6 mld PLN za rok 2018. Dla porównania, w roku 2011 było to ok. 10,0 mld PLN. To obrazuje bardzo wysoką dynamikę wzrostu należności.

Ustanowienie Programu wieloletniego zapewnienia utrzymania infrastruktury dostępowej od strony morza do roku 2030 jest niezbędne dla optymalnej realizacji podstawowych zadań portów i przystani morskich.

Wszelkie prace wykonywane w ramach Programu zapewnią niezakłócone funkcjonowanie portów przy jednoczesnym polepszaniu aspektów związanych z bezpieczeństwem żeglugi. Coroczny i stały dopływ środków finansowych na realizację działań związanych z poprawą jakości żeglugi zwiększy atrakcyjność i przyciągnie większą liczę inwestorów. Możliwość prowadzenia bezpiecznej jak i nieograniczonej żeglugi sprawi, iż zwiększy się liczba użytkowników jak i inwestorów oraz możliwości i opcji rozwoju średnich, małych portów oraz przystani wybrzeża będącego w obszarze działania DUM w Gdyni i w Szczecinie. Wśród pozostałych korzyści społeczno-ekonomicznych należy przede wszystkim wskazać wpływ prac pogłębiarskich i pewności ich wykonania w danym roku kalendarzowym na dynamikę rozwoju zaplecza do obsługi i funkcjonowania farm wiatrowych powstających w obszarze Ławicy Słupskiej.

Chcąc zwiększyć atrakcyjność i konkurencyjność małych i średnich portów oraz przystani na rynku oraz dać im szansę na zrównoważony rozwój należy dopilnować wszelkich aspektów związanych z bezpieczeństwem nie tylko tym na lądzie ale również i na wodzie. Miejscowości nadmorskie czerpią swój dochód głównie z działalności sezonowej w porcie czyli rejsów wycieczkowych, połowów rekreacyjnych oraz wynajmu sprzętu pływającego. Rolą Urzędów Morskich jest egzekwowanie od ludzi związanych z gospodarką morską i zależnych od morza bezpieczeństwa wykonywanych działań jednakże aby wymagać od innych należy samemu wywiązywać się z powierzonych zadań. Program pozwoli w pełni realizować działania statutowe Urzędu.

Zapewnienie bezpiecznego dostępu do portów i przystani zwiększy ich konkurencyjność w transporcie morskich i śródlądowym, stworzy możliwość rozwoju gmin i regionu jak również zapewni wzrost eksportu ładunków drogą morską, a także odciąży ruch kołowy co wpłynie pozytywnie na ochronę środowiska. Program pozwoli w pełni realizować działania statutowe Urzędów.

7. Wpływ programu na środowisko przyrodnicze.

Prawidłowo użytkowana infrastruktura zapewniająca dostęp do portu od strony morza w niewielkim stopniu ma wpływ na środowisko przyrodnicze. Podczas wykonywania prac pogłębiarskich dochodzi do podniesienia osadów dennych co powoduje czasowe zmętnienie wody w rejonie prowadzonych prac jednakże po ich zakończeniu zmętnienie szybko zanika. Podczas prawidłowej eksploatacji portów i przystani zawsze należy mieć na uwadze ryzyko wystąpienia rozlewu olejowego lub substancji ropopochodnych spowodowanych wejściem statku na mieliznę. Systematyczne wykonywanie prac pogłębiarskich zapewniających prawidłowe parametry szerokości jak i głębokości infrastruktury pomogą ograniczyć ryzyko wystąpienia rozlewów czyli zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych dla środowiska.

Pogłębiarskie prace konserwacyjne polegają wyłącznie na wydobyciu z dna torów luźnych osadów naniesionych przez wodę, które odłożyły się w rynnach torów w ciągu roku poprzedzającego wykonanie robót. Nie jest naruszany grunt rodzimy, a geometria pogłębianego toru pozostaje niezmienną. Prace

te wykonywane są corocznie, tak więc wdrożenie Programu nie wprowadzi w tym zakresie żadnej zmiany jakościowej. Prace wykonywane będą natomiast w przewidywalnych terminach i w zwiększonym zakresie. Wykonywanie tych prac nie wymaga pozwoleń środowiskowych ani budowlanych. Sprzęt używany do prac (pogłębiarki) spełnia wszelkie wymagania jakościowe w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa żegluga.

Większość prac wykonywanych będzie przy użyciu pogłębiarek ssących nasiębiernych. Jednostki te nie emitują hałasu większego niż inne statki podobnej wielkości korzystające z toru wodnego, natomiast z uwagi na niewielką prędkość ruchu generują one falowanie mniejsze niż typowe statki.

Prace będą odbywały się w większości przed lub po sezonie wakacyjnym tak aby nie powodować utrudnień w korzystaniu z portów. Jednostki wykonujące prace pogłębiarskie nie emitują hałasu większego niż normalnie pracująca jednostka marynarki handlowej lub turystyczna o podobnych gabarytach. Pogłębiarki biorąc pod uwagę ich małą prędkość poruszania i wykonywania prac generują mniejsze falowanie niż inne statki poruszające się po torach wodnych.

Najważniejszym aspektem mającym wpływ na środowisko przyrodnicze jest urobek pochodzący z prac pogłębiarskich czyli jego odkład na wyznaczone pole.

Porty wybrzeża środkowego oraz porty: Dziwnów, Mrzeżyno, Dźwirzyno, Darłowo i Kołobrzeg posiadają swoje odrębne klapowiska, na które wywożony jest urobek z pogłębiania. Dyrektorzy Urzędów Morskich jako organy właściwe wydają Decyzje stanowiące podstawę do kontrolowanego wywozu i odkładu urobku zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 roku w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz. U. z 2006 r. nr 22 poz. 166)*. Odkład urobku pochodzącego z torów wodnych znajdujących się w rejonie Zalewu Szczecińskiego odbywa się na specjalnie przygotowane pola refulacyjne. Natomiast porty i przystanie położone w obrębie zatoki Puckiej lub Zalewu Wiślanego wymagają bardziej kontrolowanych działań związanych z odkładem i wyznaczaniem specjalnych miejsc odkładu zwanych polami refulacyjnymi.

Z uwagi na to, iż część terenów i akwenów podlegających pod Program położone są w obszarach chronionych w ramach systemu Natura 2000 (m.in. SOO PLH320018 – Ujście Odry i Zalew Szczeciński, OSO PLB320009 Zalew Szczeciński) i parków krajobrazowych modernizacja pól refulacyjnych będzie wymagała starannego rozważenia aspektów środowiskowych. Odkładanie urobku na wyspę refulacyjną i ewentualna budowa nowych wysp będzie odbywała się na podstawie odrębnych przepisów, po uzyskaniu niezbędnych pozwoleń i przeprowadzeniu procedur środowiskowych, jeśli takowe będą wymagane.

Utrzymanie pól refulacyjnych również wymaga nakładów środków finansowych. Kwatery pól mają ograniczoną objętość, co oznacza, że koniecznym jest ich rozbudowa bądź zwiększenie pojemności poprzez podwyższanie obwałowań, budowę nowych wałów rozdzielczych w obrębie pól oraz modernizację i budowę na polach urządzeń służących do prowadzenia prawidłowej gospodarki odciekami (osadników, mniczków, przepustów itp.).

8. Harmonogram realizacji programu.

Poniższy Harmonogram przedstawia prognozowane zadania oraz koszty, jakie zostaną poniesione w okresie wykonania Programu w latach 2023-2030. Harmonogram określa koszt oraz terminy przywrócenia stanu zgodnego z warunkami bezpieczeństwa infrastruktury dostępowej oraz obecnie obowiązującymi przepisami, a następnie koszt utrzymania tego stanu w latach następujących.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Łącznie
	<i>w mln zł</i>								
<i>Przywrócenie i utrzymanie parametrów infrastruktury dostępowej od strony morza do portów i przystani morskich</i>	57,5	67,2	73,9	69,8	75,8	80,8	108,0	109,7	642,7

UWAGI: uwzględniono wzrost cen na poziomie 4 % rocznie

Oprócz prac czerpalnych koszty obejmują także:

- przygotowanie: wykonanie dokumentacji projektowej, w tym: opracowania, studia, analizy, badania, inne opracowania uzupełniające
- realizację: ewentualny nadzór przyrodniczy i monitoring środowiska oraz inne koszty związane z ochroną przyrody, obsługą prawną, modernizacją pól refulacyjnych, roboty pogłębiarskie i refulacyjne, roboty hydrotechniczne i obsługę oznakowania nawigacyjnego.

Infrastruktura objęta Programem:

Na podstawie art. 42 ust. 2 pkt 20 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej urzędy morskie są odpowiedzialne za utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w tym utrzymanie następujących obiektów infrastruktury:

Gdańsk:

1. Tory podejściowe

- tor podejściowy do Gdańska-Nowego Portu:
 - ✓ odcinek od pławy NP do pary pław N1-N2, o długości 2,5 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,
 - ✓ odcinek od pary pław N1-N2 do pary pław N5-N6, o długości 2,2 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,
 - ✓ odcinek od pary pław N5-N6 (w linii nabieżnika Brzeźno) do pary pław N7-N8, o długości 0,8 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,
 - ✓ odcinek od pary pław N7-N8 do trawersu prawego światła wejściowego, o długości 1,9 km, szerokości w dnie 150 m i głębokości technicznej 12,0 m,
- tor podejściowy do Portu Północnego:
 - ✓ odcinek od pławy PP do pary pław P1-P2, o długości 5,1 km i głębokości naturalnej większej od 17,5 m, zapewniającej podejście z dowolnego kierunku,
 - ✓ odcinek od pary pław P1-P2 do obrotnicy, o długości 6,2 km, szerokości w dnie 350 m i głębokości technicznej 17,5 m,
 - ✓ obrotnica o średnicy 670 m i głębokości technicznej 17,5 m,
- tor podejściowy i tor wodny przez Wisłę Śmiałą:
 - ✓ odcinek toru podejściowego od pławy GW do lewego światła wejściowego, o długości 2,1 km, szerokości w dnie 70 m, od głębokości naturalnej 11 m do głębokości technicznej 7,0 m,
 - ✓ odcinek toru wodnego na Wiśle Śmiałej od lewego światła wejściowego do obrotnicy, o długości 2,8 km, szerokości w dnie od 60 m do 70 m i głębokości technicznej 7,0 m,
 - ✓ obrotnica o średnicy 210 m i głębokości 7,0 m,

- ✓ - odcinek toru wodnego na Martwej Wiśle od Kanału Płonie do obrotnicy, o długości 2,7 km, szerokości w dnie 60 m i głębokości technicznej 7,0 m,
- ✓ obrotnica o średnicy 210 m i głębokości 7,0 m,
- ✓ odcinek toru wodnego na Martwej Wiśle od obrotnicy do Mostu Wantowego włącznie, o długości 2,9 km, szerokości w dnie 60 m poza Mostem Wantowym i głębokości technicznej 7,0 m poza Mostem Wantowym,
- ✓ odcinek toru wodnego na Martwej Wiśle od Mostu Wantowego do Mostu Siennickiego włącznie, o długości 1,2 km, szerokości w dnie 50 m poza mostem Siennickim i głębokości technicznej 5,0 m;

2. falochrony zewnętrzne:

- falochron zachodni wejścia do Gdańska-Nowego Portu o długości 205,0 m,
- falochron wschodni wejścia do Gdańska-Nowego Portu o długości 754,8 m,
- falochron północny wyspowy Portu Północnego o długości 1640,5 m,
- falochron wschodni wyspowy Portu Północnego o długości 652,8 m,
- obudowa ujścia Wisły Śmiałej:
- falochron wschodni z częścią połączeniową i nabrzeżem przeładunkowym o długości 912,0 m,
- grobla kamienna na wschodnim brzegu rzeki o długości 2100,0 m,
- ostroga zachodnia o długości 200,0 m,
- umocnienie zachodniego brzegu rzeki wraz z pochłaniaczem falowania o długości 409,6 m;

Gdynia

1. tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:

- tor podejściowy do wejścia głównego:
 - ✓ odcinek od pławy GD do pary pław G1-G2, o długości 3,8 km,
 - ✓ odcinek od pary pław G1-G2 do linii łączącej główki wejścia głównego, o długości 2,8 km, szerokości w dnie 150,0 m i głębokości technicznej 14,5 m,
- podejście do wejścia południowego, o głębokości technicznej 9,1 m;

2. falochrony zewnętrzne:

- falochron główny o długości 2018,8 m,
- głowica falochronu północnego wyspowego o długości 18,4 m;

Świnoujście i Szczecin – od roku 2029

1. tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:

- podejściowy tor wodny do Świnoujścia o długości 60,8 km, którego oś przebiega od linii łączącej głowice falochronów centralnego i zachodniego do punktu o współrzędnych podanych w układzie „WGS-84” $9 = 54^{\circ}14'40,9''N$, $X = 014^{\circ}11'00,8''E$ i dalej do punktu $9 = 54^{\circ}16'58,2''N$, $X = 014^{\circ}05'13,1''E$ i dalej do punktu $9 = 54^{\circ}26'26,9''N$, $X = 014^{\circ}05'43,3''E$, o szerokościach w dnie: 210 m – od km 0 do km 0,8; 200 m - od km 0,8 do km 26,8; 220 m - od km 26,8 do km 35,6; 240 m - od km 35,6 do km 60,8 i głębokości technicznej 14,5 m,
- wejściowy tor wodny do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, na odcinku od połączenia z podejściowym torem wodnym do Świnoujścia do obrotnicy w Porcie Zewnętrznym; szerokość toru w dnie 200 m, głębokość techniczna 14,50 m, długość toru 1,386 km, licząc od punktu połączenia z torem podejściowym o współrzędnych w układzie „WGS-84”: $9 = 53^{\circ}56'32''N$; $X = 14^{\circ}16'22''E$ do przecięcia z północną krawędzią obrotnicy w punkcie o współrzędnych w układzie „WGS-84”: $9 = 53^{\circ}55'32''N$; $X = 14^{\circ}16'22''E$,
- akwen o powierzchni 0,12 km² pomiędzy wschodnią krawędzią podejściowego toru wodnego do Świnoujścia i zachodnią krawędzią wejściowego toru wodnego do Portu Zewnętrznego w

Świnoujściu, ograniczony od południa ostrogą osłaniającą wejście do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu,

- tor wodny Świnoujście - Szczecin o długości 67,13 km (licząc od główek falochronu centralnego w kierunku południowym) z odpowiednimi poszerzeniami na łukach toru, przy mijankach i obrotnicach oraz na odcinkach przejściowych oraz następujących szerokościach na odcinkach prostych: od 210 m do 150 m - od km 0 do km 3,1; od 150 m do 90 m - od km 3,1 do km 5,13; 110 m - od km 5,13 do km 17,00; 100 m - od km 17,00 do km 41,20; 110 m - od km 41,20 do km 55,40; 100 m - od km 55,40 do km 64,00; 90 m - od km 64,00 do km 66,00; 100 m - od km 66,00 do km 67,13 i głębokościach technicznych: 14,5 m - od km 0 do km 2,95; 13,0 m - od km 2,95 do km 5,1; 12,5 m - od km 5,1 do km 67,13,
 - Kanał Grabowski o długości 0,34 km (pomiędzy obrotnicami przy Przesmyku Orlim i na wysokości Kanału Dębickiego), szerokości min. 100 m i głębokości technicznej 12,5 m,
 - Odra Zachodnia o długości 2,01 km (licząc od południowego końca Kanału Grabowskiego do południowego krańca Wyspy Grodzkiej), o szerokościach na odcinkach: od 180 m do 100 m na odcinku od km 0 do km 0,42; od 100 m do 120 m na odcinku od km 0,42 do km 0,59; od 100 m do 80 m na odcinku od km 0,59 do km 0,98; 80 m - od km 0,98 do km 2,01; oraz głębokościach technicznych: 12,5 m – od km 0 do km 0,59; 9,7 m - od km 0,59 do km 0,98; 7,0 m - od km 0,98 do km 2,01,
 - Obrotnice:
 - ✓ ¹³ w Porcie Świnoujście - na km 1,72 (obrotnica o nieregularnych kształtach zbliżonych do elipsy, o maksymalnej długości 458 m, maksymalnej szerokości 401 m i głębokości od 10,0 m do 14,5 m),
 - ✓ w Porcie Świnoujście - na km 3,27 (obrotnica południowa o średnicy 250 m i głębokości 13,0 m),
 - ✓ w Porcie Świnoujście - na km 4,90 (obrotnica Mielińska w kształcie elipsy o osi krótszej o długości 420 m oraz osi dłuższej o długości 525 m i głębokości 13,0 m),
 - ✓ na wysokości Polic - na km 49,73 (obrotnica w kształcie elipsy o osi krótszej o długości 350 m oraz osi dłuższej o długości 825 m i głębokości 12,5 m),
 - ✓ przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego (obrotnica o średnicy 362 m i głębokości 12,5 m),
 - ✓ f) w porcie Szczecin - na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego (obrotnica o średnicy 220 m i głębokości 12,5 m),
 - ✓ w porcie Szczecin - u wejścia do Kanału Grodzkiego przed Nabrzeżem Belgijskim (obrotnica o średnicy 206 m i głębokości 9,7 m);
 - Mijanki:
 - ✓ na Zalewie Szczecińskim – od Bramy Torowej nr 2 do Bramy Torowej nr 3, o długości 5 km, szerokości 250 m i głębokości 12,5 m,
 - ✓ Police – na południe od obrotnicy na wysokości Polic, styczna do ww. obrotnicy, o długości 1,35 km i szerokości 220 m i głębokości 12,5 m;
 - tor wodny w Kanale Polickim (Wąski Nurt) o długości 5,12 km, o szerokościach na odcinkach: 70 m - od km 0 toru do km 3,94; 100 m – od km 3,94 do km 4,85; od 160 m do 130 m - od km 4,85 do km 4,97; od 130 m do 140 m - od km 4,97 do km 5,12 oraz głębokościach: 4,5 m - od km 0 do km 3,94 i głębokości 12,5 m - od km 3,94 do km 5,12,
 - tor wodny w Kanale Wietlina (Ciasny Nurt) o długości 3,15 km, szerokości 70 m i głębokości 4,5 m;
2. falochrony w Porcie Świnoujście:

- falochron wschodni o długości 2974,3 m, z nabrzeżem niskim o długości 111 m i głębokości technicznej 12,5 m,
- falochron centralny o długości 1490 m,
- ostroga osłaniająca wejście do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu o długości 255,8 m, z nabrzeżem niskim o długości 42 m i głębokości technicznej 14,5 m, połączona z falochronem centralnym,
- falochron zachodni o długości 500 m;

Dziwnów

- ✓ tor podejściowy z morza do głowic falochronów o parametrach: długość – 4,5 km, szerokość w dnie – 50m i głębokość – 4,5m,
- ✓ tor wodny w porcie o parametrach: długość, licząc od głowic falochronów do południowej granicy portu – 3,28km, szerokość w dnie – 30m (z przewężeniem pod mostem zwodzonym) i głębokość – 4,5m

Akwen cieśniny Dziwna

- ✓ tor wodny Dziwnów – Wolin przebiegający od południowej granicy portu w Dziwnowie do obrotowego mostu drogowego w Wolinie o parametrach: długość – 25,14km, szerokość w dnie – 50m (z przewężeniem pod mostem kolejowym) i głębokości 2,7m na odcinku od południowej granicy portu w Dziwnowie do pławy K-3 oraz głębokości 2,0m na odcinku od pławy K-3 do obrotowego mostu drogowego w Wolinie.

Kamień Pomorski

- ✓ tor podejściowy od strony północnej (licząc od krawędzi toru wodnego Dziwnów-Wolin przy pławie K-1 do Pomostu Spacerowego) o parametrach: długość – 3,38 km, szerokość w dnie – 30m i głębokość – 2,7m,
- ✓ tor podejściowy od strony zachodniej (licząc od krawędzi toru wodnego Dziwnów-Wolin przy pławie K-3 do krawędzi toru podejściowego do portu w Kamieniu Pomorskim od strony północnej przy pławie K-2) o parametrach: długość – 2,49km, szerokość w dnie – 30m i głębokość – 2,7m,
- ✓ tor podejściowy do Basenu Żeglarsko-rybackiego (od Pomostu Spacerowego do basenu) o parametrach: długość – 0,56km, szerokość w dnie – 30m i głębokość – 2,0m.

Lubin, Wapnica i Zalesie

- ✓ tor wodny na Starej Świnie (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście-Szczecin do pławy SW-15) o parametrach: długość – 11,27km, szerokość w dnie – 50m i głębokość – 2,5m,
- ✓ tor wodny od III Bramy torowej, (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście-Szczecin), do pławy SW-15 o parametrach: długość – 20,51km, szerokość w dnie -30m i głębokość – 3m,
- ✓ tor wodny od pławy SW-15 do Zalesia o parametrach: długość – 4,22km, szerokość w dnie – 30m i głębokość – 2m.

Mrzeżyno

- ✓ tor podejściowy z morza do głowic falochronów o parametrach: długość – 0,32km, szerokość w dnie -30m i głębokość 3,5m,

- ✓ tor wodny w porcie od głowic falochronów o parametrach: długość – 0,40km, szerokość w dnie – 30m i głębokość – 3m.

Nowe Warpno

- ✓ tor podejściowy od II Bramy Torowej (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście-Szczecin) o parametrach: długość – 14,25km, szerokość w dnie – 30m i głębokość 3m,
- ✓ akwen manewrowy o parametrach: długość – 140m, szerokość w dnie – 70m i głębokość – 3m/

Nowe Warpno i Wolin

- ✓ tor podejściowy od II Bramy Torowej (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście-Szczecin) do pławy ME-W (do krawędzi toru wodnego do Lubinia) o parametrach: długość – 5,27km, szerokość w dnie – 40m i głębokość – 5m.

Police

- ✓ podejście do Kanału Kiełpińskiego o parametrach: długość – 0,30km, szerokość w dnie – od 25m do 35m i głębokość – 3,2m,
- ✓ Kanał Kiełpiński o parametrach: długość – 0,9km, szerokość w dnie – od 25 do 35 m, głębokość – 3,0m

Stepnica

- ✓ Tor podejściowy przebiegający od stawy nr 24 (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście-Szczecin) do głowic falochronu Basenu Kolejowego poprzez parę pław ST-1/ST-2, o parametrach: długość – 4,02km, szerokość w dnie – 40m i głębokość – 4,5m
- ✓ Tor podejściowy przebiegający od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście-Szczecin od pławy ST do pary pław ST-1 – ST-2 (do krawędzi toru wodnego do Stepnicy) o parametrach: długość – 1,04km, szerokość w dnie – 35m i głębokość – 3m
- ✓ Obrotnica o parametrach: średnica – 160m i głębokość – 4,5 m,
- ✓ Tor do Basenu Rybackiego o parametrach: długość – 95m, szerokość w dnie – 30m i głębokość – 2,5 m.

Trzebież

- ✓ Tor podejściowy północny (licząc od krawędzi toru wodnego Świnoujście-Szczecin) o parametrach: długość – 5,69km, szerokość w dnie – 40m i głębokość – 4m,
- ✓ Tor podejściowy południowy (licząc od krawędzi toru wodnego Świnoujście-Szczecin) o parametrach: długość – 1,96km, szerokość w dnie – 40m i głębokość – 4,5m,
- ✓ Kanał przelotowy o parametrach: długość – 0,64km, szerokość w dnie – od 40m do 60m i głębokość – 4,5m.

Wolin

- ✓ tor podejściowy od strony Zalewu Szczecińskiego od obrotowego mostu drogowego do pławy ME-W (licząc od krawędzi toru wodnego do Lubinia), o parametrach: długość – 14,40 km, szerokość w dnie – 50m i głębokość – 2,5m.

Dźwirzyno

- ✓ tor podejściowy z morza pełnego do głowic falochronów o parametrach: długość – 0,30 km, szerokość w dnie – 20m i głębokość – 1.6m;
- ✓ tor wodny od głowic falochronów do mostu drogowego o parametrach: długość – 0, 34 km, szerokość – 10m w osi kanału portowego, głębokość – 1,5m

Kołobrzeg

- ✓ tor podejściowy z morza pełnego do głowic falochronów o parametrach: długość – 0,92 km, szerokość w dnie – 80 m, głębokość – 7 m;
- ✓ tor wodny w porcie o parametrach: długość, licząc od głowic falochronów do dużej obrotnicy – 1,25 km, szerokość 26 m, głębokość – 6,3 m;
- ✓ tor wodny od dużej obrotnicy o parametrach: szerokość – 12 m, głębokość – 6 m, a od zjazdu RORO do wejścia do Basenu Jachtowego głębokość – 3,5 m;
- ✓ mała obrotnica na wysokości wejścia do basenu rybackiego: średnica – 94 m, głębokość - 6,3 m;
- ✓ duża obrotnica „w rozwidleniu kanałów”: średnica – 140 m. głębokość – 6,3 m;
- ✓ osadnik zachodni na redzie portu;
- ✓ osadnik wschodni na redzie portu;
- ✓ osadnik na rzece Parsęta na wschód od wejścia do Basenu Jachtowego.

Darłowo

- ✓ tor podejściowy z morza pełnego do głowic falochronów o parametrach: długość – 0,97 km, szerokość w dnie – 60 m, głębokość – 6,5 m;
- ✓ tor wodny od głowic falochronów do obrotnicy o parametrach: długość – 2,36 km, szerokość – 23 m w osi kanału portowego, głębokość – 5,5 m;
- ✓ tor wodny od obrotnicy do nabrzeża Skarpowego o parametrach: długość – 0,29 km, szerokość – 16m i głębokość – 4,0 m;
- ✓ obrotnica o parametrach: średnica – 110 m, głębokość – 5,5 m;
- ✓ osadnik zachodni na redzie portu;
- ✓ osadnik wschodni na redzie portu;
- ✓ osadnik na rzece Wieprza;
- ✓ osadnik na połączeniu rzeki Wieprza z rzeką Grabową;
- ✓ kotwiczowisko nr 1 na redzie portu
- ✓ kotwiczowisko nr 2 na redzie portu

Ustka

- ✓ tor podejściowy z morza pełnego z punktu o współrzędnych $\varphi = 54^{\circ}35',96669$ N, $\lambda = 016^{\circ}50',66324$ E do punktu położonego w odległości 1,2 kabla od wejścia do Portu o współrzędnych $\varphi = 54^{\circ}35',61727$ N, $\lambda = 016^{\circ}50',97100$ E, którego oś wyznacza linia namiaru 153° na latarnię w Ustce a następnie od tego punktu do punktu o współrzędnych $\varphi = 54^{\circ}35',51714$ N, $\lambda = 016^{\circ}51',03448$ E położonego pośrodku linii łączącej głowice wejściowe do Portu, morską którego oś wyznacza linia namiaru 160° , o parametrach: długość – 926 m, szerokość w dnie – 60 m, głębokość – 6,5 m;
- ✓ toru wodnego od punktu położonego pośrodku linii łączącej głowice wejściowe do Portu do osadnika na rzece Słupia o parametrach: długość – 1175 m, szerokość – 24 m w osi kanału portowego, głębokość – 5,5 m;
- ✓ obrotnica „trawers kapitanatu” szerokość – 67 m, głębokość – 5,5 m;
- ✓ osadniki zachodni na redzie portu;
- ✓ osadnik wschodni na redzie portu;
- ✓ osadnik na rzece Słupia.

Łeba

- ✓ tor podejściowy z morza pełnego z punktu o pozycji $\varphi = 54^{\circ}46',59049$ N, $\lambda = 017^{\circ}33',40992$ E w kierunku białego sektora światła podejściowego, do punktu o współrzędnych $\varphi = 54^{\circ}46',16105$ N, $\lambda = 017^{\circ}33',03882$ E, którego oś wyznacza linia namiaru 203° o parametrach: długość – 890

m, szerokość w dnie – 40 m, głębokość – 3,5 m na długości 300 m od głowicy falochronu zachodniego w kierunku morza i 5 m na pozostałej długości toru;

- ✓ tor wodny którego oś przebiega od punktu połączenia z torem podejściowym do punktu o współrzędnych $\varphi = 54^{\circ}45',64201$ N, $\lambda = 017^{\circ}32',88856$ E na połączeniu z obrotnicą o parametrach: długość 1000 m, szerokość – 20 m – w osi kanału, głębokość – 3,5 m;
- ✓ obrotnica „w rozwidleniu kanału i basenu rybackiego”: średnica – 50, głębokość – 3,5 m;
- ✓ osadnik zachodni na redzie portu;
- ✓ osadnik wschodni na redzie portu.

Rowy

- ✓ tor podejściowy z morza pełnego z punktu o pozycji $\varphi = 54^{\circ}40',28066$ N, $\lambda = 017^{\circ}02',90394$ E w kierunku nabieżnika świetlnego „ROWY”, którego oś wyznacza linia namiaru 144° do punktu o współrzędnych $\varphi = 54^{\circ}40',19512$ N, $\lambda = 017^{\circ}03',00298$ E położonego po środku linii łączącej głowice wejściowe do Portu o parametrach: długość – 190 m, szerokość w dnie – 20 m, głębokość 2 m.
- ✓ tor wodny od głowicy falochronu wschodniego do basenu rybackiego o parametrach: długość 360 m, szerokość 10 m w osi kanału portowego, głębokość 1,5 m.

Władysławowo

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 0,765 km od izobaty – 8,0 m do linii stanowiącej przedłużenie wewnętrznej krawędzi falochronu wschodniego w kierunku falochronu zachodniego, szerokość w dnie 60 m, głębokość techniczna 7,0 m.

Puck

- ✓ tor wodny o parametrach: tor wodny do basenu rybackiego i jachtowego długości 1,57 km , szerokość w dnie 30 m, głębokość techniczna 3,2 m.

Hel

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 0,37 km do prawej główki wejściowej, szerokość w dnie 60 m, głębokość techniczna 7,0 m.

Jastarnia

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 0,980 km, szerokość w dnie 60 m, głębokość techniczna 5,0 m.

Przystań Kuźnica

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 1,75 km do dolnej stawy nabieżnika, szerokość w dnie 30 m, głębokość techniczna 3,5 m.
- ✓ Marina Gdynia – Basen Żeglarski
- ✓ akwen podejściowy o głębokości technicznej 4,0 m od pławy „2” do główki wejściowej Falochronu Wschodniego o szerokości 75,0 m na początku podejścia i szerokości 30,0 m przy przejściu przy głowicy Falochronu Wschodniego i dalej do wejścia do basenu, do linii łączącej światło czerwone w falochronem Wschodnim.

Porty i przystanie Zalewu Wiślanego

Elbląg

tory wodne o parametrach:

- ✓ tor wodny od pławy świetlnej granicznej „10” do stawy „Elbląg” o długości 24 km, szerokości w dnie 200 m i głębokości technicznej 2,4 m;
- ✓ tor wodny od stawy „Elbląg” do czerwonej główki wejściowej o długości 7,8 km, szerokości w dnie 60 m i głębokości technicznej 2,4 m;
- ✓ tor wodny od Osłonki do stawy „Elbląg” o długości 14,25 km, szerokości w dnie: od Osłonki do stawy Gdańsk 50 m, od stawy Gdańsk do stawy „Elbląg” 200 m i głębokości technicznej 2,4 m.

Frombork

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 0,5 km od prawej główki wejściowej, szerokość w dnie 60 m, głębokość techniczna 2,4 m.

Tolkicko

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 0,7 km, szerokość w dnie 40 m, głębokość techniczna 2,0 m.

Nowa Pasłęka

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 0,5 km, szerokość w dnie 20 m, głębokość techniczna 1,3 m.

Kąty Rybackie

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 1,33 km, szerokość w dnie 40 m, głębokość techniczna 1,5

Kuźnica

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 1,75 km, szerokość w dnie 30 m, głębokość techniczna 3,5 m.

Krynica Morska – Basen III – Nowa Karczma (Piaski)

- ✓ tor wodny o parametrach: długość 1,12 km, szerokość w dnie 40 m, głębokość techniczna 2,0 m.

9. System realizacji, monitoring i sprawozdawczości

Zgodnie z przepisami określającymi wymogi, które muszą spełniać programy rozwoju, tj. art. 17 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, w *Programie* zdefiniowane zostały podstawowe założenia systemu realizacji jego postanowień, które obejmują zasady zarządzania i nadzoru, m.in.: monitorowanie i sprawozdawczość.

Wykonawcami Programu są Dyrektorzy Urzędów Morskich w Gdyni i w Szczecinie, którzy są terenowymi organami administracji morskiej, obejmującym obszarem działania porty i przystanie morskie wybrzeża Rzeczypospolitej Polskiej. Bezpośrednio zadania Programu będą realizowane przez dedykowane jednostki organizacyjne działające w strukturze Urzędów Morskich.

Urząd Morski w Szczecinie jest jednym z dwóch urzędów morskich działających w Polsce i obejmuje swym zasięgiem terytorialnym morze terytorialne, morskie wody wewnętrzne, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas nadbrzeżny od zachodniej granicy państwa do południka 16°41'56,7" na wschód od Jarosławca. Urząd Morski w Gdyni obejmujący obszarem działania porty, przystanie morskie i pas nadbrzeżny wschodniego wybrzeża Rzeczypospolitej Polskiej, od miejscowości Jarosławiec (południk 16°41'56,7") do wschodniej granicy Państwa.

Zgodnie z art. 42 ust. 2 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej do najważniejszych zadań organów administracji morskiej należy zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz budowy i utrzymywania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich.

W przypadku Urzędu Morskiego w Gdyni prace związane z poprawną realizacją Programu od strony technicznej spoczywać będą na Wydziale Technicznym, w którego zakresie kompetencji leży całościowe przygotowanie, opracowanie, prowadzenie i rozliczenie prac czerpalnych i pogłębiarskich we współpracy z Wydziałem Pomiarów Morskich i właściwymi Kapitanatami Portów. Nadzór nad Wydziałem Technicznym sprawuje Zastępca Dyrektora do Spraw Technicznych, do którego zadań należy m. in. zapewnienie nadzoru nad realizacją prac pogłębiarskich. Wszelkie działania związane z realizacją Programu wsparte będą również przez Wydział Prawny jak i Wydział Finansowo-Księgowy Urzędu w celu eliminacji jakichkolwiek nieprawidłowości prawnych lub finansowych.

W przypadku Urzędu Morskiego w Szczecinie prace związane z realizacją Programu od strony technicznej spoczywać będą na właściwym wydziale – obecnie: Wydział Dróg i Budowli Morskich, do którego zadań należy w szczególności zlecenie pogłębiania torów wodnych, red i kotwicowisk oraz akwatoriów morskich portów i przystani z wyłączeniem portów i przystani lub ich części przekazanych innym jednostkom, we współpracy z Wydziałem Oznakowania Nawigacyjnego i właściwymi Kapitanatami Portów oraz sprawowanie nadzoru nad tymi pracami, jak również utrzymanie pól refulacyjnych oraz obiektów hydrotechnicznych w portach. Dla zapewnienia bezpiecznej żeglugi koniecznym jest także utrzymanie w sprawności technicznej oznakowania nawigacyjnego. Zlecaniem i nadzorem nad wykonywaniem prac remontowych oznakowania nawigacyjnego zajmują się Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie. Nadzór nad Wydziałem Budowli Morskich sprawuje Zastępca Dyrektora do Spraw Technicznych, do którego zadań należy m.in. zapewnienie nadzoru nad realizacją prac pogłębiarskich i konserwacyjno-remontowych obiektów hydrotechnicznych. Ponadto wyżej wymienione komórki, a także podmioty zewnętrzne działające na zlecenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie,

wsparte będą przez Wydział Prawny (w zakresie obsługi prawnej) oraz Wydział Finansowo-Księgowy (w zakresie obsługi finansowej).

Dyrektorzy Urzędów Morskich posiadają duże doświadczenie w realizacji projektów inwestycyjnych oraz utrzymaniowych. Do najważniejszych z nich należą:

Urząd Morski w Gdyni:

- Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską; inwestycja realizowana na podstawie Programu wieloletniego na lata 2016-2023, wartość 1,98 mld zł
- Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (Gdańsk) – projekt kilkietapowy;
- Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej;
- Ochrona brzegów morskich w rejonie Półwyspu Helskiego;
- Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku;
- Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia.

Urząd Morski w Szczecinie:

- Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu, inwestycja zrealizowana na podstawie Programu wieloletniego na lata 2008–2014 pn. o wartości ok. 1 mld zł,
- Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin – do głębokości 12,5 m,
- Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój,
- Zaprojektowanie oraz wykonanie robót pogłębiarskich i budowlanych w ramach inwestycji pn. „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy”
- Zaprojektowanie oraz wykonanie robót pogłębiarskich i budowlanych w ramach inwestycji pn.: „Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach”,

Wszystkie wyżej wymienione projekty obejmowały swoim wykonaniem prace pogłębiarskie co czyni z beneficjentów wiarygodnego i rzetelnego wykonawcę Programu.

Za całość realizacji zadań będzie odpowiadać właściwy terytorialnie Dyrektor Urzędu Morskiego, który kieruje pracą Urzędu oraz nadzoruje i koordynuje całokształt jego działalności. Na poziomie centralnym realizacja Programu będzie nadzorowana przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, działającego poprzez podległe mu komórki organizacyjne. Nadzór taki wynika bezpośrednio z ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, której art. 38 ust. 2 stanowi, że minister sprawuje nadzór nad działalnością urzędów morskich.

Sprawozdawczość w czasie trwania Programu

Wykonawcy Programu będą prowadzili bieżący nadzór nad realizacją Programu i będą przekazywać informacje o wykonanych pracach objętych Programem w ramach kwartalnej sprawozdawczości do ministra.

Raz do roku, w terminie 3 miesięcy po zakończeniu każdego roku Wykonawcy, będą przygotowywać informację sprawozdawczą do ministra. Sprawozdania będą miały stały, ustanowiony w porozumieniu z ministrem format, który obejmie takie zagadnienia, jak: stan osiągnięcia założonych celów wraz z opisem pojawiających się trudności, techniczny opis wykonania zadań wraz z merytorycznym opisem uzyskanych efektów oraz informacją na temat wykonania miernika. Podstawowym miernikiem będzie udział torów wodnych z utrzymanymi parametrami dostępności w stosunku do wszystkich torów wodnych.

Sprawozdanie będzie zawierać dotychczasowe finansowe podsumowanie realizacji Programu wieloletniego. Wdrażanie Programu będzie analizowane przez ministra, w szczególności w zakresie zgodności wydatkowania środków, przyznanych na realizację Programu z budżetu państwa, z harmonogramami rzeczowo-finansowymi.

Po akceptacji końcowej wersji sprawozdania minister będzie przekazywał sprawozdanie do zapoznania się członkom Rady Ministrów.

Sprawozdawczość po zakończeniu Programu

Po zakończeniu Programu Inwestor przygotowuje zbiorcze sprawozdanie z jego wykonania zawierające, w szczególności:

- Opisowe podsumowanie działań podjętych w trakcie trwania Programu i ich efektów,
- Dokumentację fotograficzną zrealizowanych inwestycji,
- Analizę osiągnięcia efektów rzeczowych Programu opartą o stopień wykonania mierników realizacji celu głównego i celów szczegółowych,
- Analizę wykonania finansowego Programu,
- Rekomendacje dalszych działań.

Sprawozdanie zostanie przekazane do akceptacji ministra. Po akceptacji końcowej wersji sprawozdania minister przekaże sprawozdanie do zapoznania się członkom Rady Ministrów.