

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2008 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji
wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym
znaczeniu dla gospodarki narodowej**

Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967 z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 4, poz. 41 oraz z 2006 r. Nr 22, poz. 167) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 w pkt 1 w lit. a tiret czwarte otrzymuje brzmienie:

„- odcinek od pary pław N7 – N8 do linii łączącej prawe i lewe światło wejściowe, o długości 1,7 km, szerokości w dnie 150 m i głębokości technicznej 12,0 m,”;

2) w § 1 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) tor podejściowy do Portu Północnego:

- odcinek od pławy PP do pary pław P1-P2, o długości 5,1 km,

- odcinek od pary pław P1-P2 do linii łączącej prawe i lewe światło wejściowe, o długości 6,3 km, szerokości w dnie 350 m i głębokości technicznej 17,5 m,

- obrotnica o średnicy 670 m i głębokości technicznej 17,5 m,”;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1361 i Nr 200, poz. 1683 oraz z 2004 r. Nr 169, poz. 1766 i Nr 281, poz. 2782.

3) w § 1 w pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) tor podejściowy przez Wisłę Śmiałą:

- odcinek od pławy GW do lewego światła wejściowego o długości 2,1 km,
- odcinek od lewego światła wejściowego do nabrzeża przeładunkowego przy Falochronie Wschodnim o długości 0,8 km, szerokości w dnie 45 m i głębokości technicznej 7,0 m;”;

4) w § 1 w pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) falochrony zewnętrzne:

- a) falochron zachodni wejścia do Gdańska-Nowego Portu o długości 205,0m,
- b) falochron wschodni wejścia do Gdańska-Nowego Portu o długości 757,2m,
- c) umocnienie brzegowe Półwyspu Westerplatte o długości 265,0m,
- d) północny falochron brzegowy Portu Północnego o długości 1137,0m,
- e) wschodni falochron brzegowy Portu Północnego o długości 237,0m,
- f) północny falochron półwyspowy Portu Północnego o długości 1157,1m,
- g) falochron północny wyspowy Portu Północnego o długości 1640,5m,
- h) falochron wschodni wyspowy Portu Północnego o długości 652,8 m,
- i) obudowa ujścia Wisły Śmiałej:
 - falochron wschodni z częścią połączeniową i nabrzeżem przeładunkowym o długości 912m,
 - grobla kamienna na wschodnim brzegu rzeki o długości 2100m,
 - ostroga zachodnia o długości 200m,
 - umocnienie zachodniego brzegu rzeki wraz z pochłaniaczem falowania o długości 409,6m;”;

5) w § 1 w pkt 3 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) znaki i światła nawigacyjne – 21 szt.;”;

6) w § 1 w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) pławy świetlne – 37 szt.;”;

7) w § 1 w pkt 4 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) pławy świetlne zimowe – 6 szt.;”;

8) w § 1 uchyla się pkt 6;

9) w § 1 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) system referencyjny „Differential Global Positioning System” zwany dalej „DGPS-RTK”;;

10) w § 1 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) infrastruktura systemu nadzoru i kontroli ruchu statków:”VTS Zatoka Gdańska”:

- radarowe stacje brzegowe,
- dedykowana sieć światłowodowa Centrum Bezpieczeństwa Morskiego (CBM), wraz z podmorskim kablem światłowodowym w relacji Gdańsk – Gdynia,
- linie radiowe łączące CBM ze stacjami nadbrzeżnymi,
- system komunikacji przewodowej i radiowej oraz sieci WAN / LAN,
- systemy telewizji przemysłowej,
- mierniki hydrometeorologiczne;;

11) w § 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) systemy monitorowania znaków nawigacyjnych;;

12) w § 1 pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) zintegrowany system hydrograficzny do badania warunków żeglowności dróg wodnych;;

13) w § 1 uchyla się pkt 13;

14) w § 1 pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) stacje nadbrzeżne automatycznego systemu identyfikacji statków (AIS).;;

15) w § 2 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) tor wodny od pary pław G1-G2 do linii łączącej główki wejścia głównego, o długości 2,75 km, szerokości w dnie 150m i głębokości technicznej 14,5m;;

16) w § 2 w pkt 1 uchyla się lit. d;

17) w § 2 w pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) falochrony zewnętrzne:

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

18) w § 2 w pkt 4 lit a otrzymuje brzmienie:

„a) pławy świetlne – 4 szt.,”;

19) w § 2 w pkt 4 uchyla się lit b;

20) w § 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) latarnie, o których mowa w § 1 w pkt 5;”;

21) w § 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) „DGPS-RTK”;

22) w § 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) infrastruktura systemu nadzoru i kontroli ruchu statków:”VTS Zatoka Gdańska”:

- radarowe stacje brzegowe,
- dedykowana sieć światłowodowa Centrum Bezpieczeństwa Morskiego (CBM) wraz z podmorskim kablem światłowodowym w relacji Gdańsk – Gdynia,
- linie radiowe łączące CBM ze stacjami nadbrzeżnymi,
- system komunikacji przewodowej i radiowej oraz sieci WAN / LAN,
- systemy telewizji przemysłowej,
- mierniki hydrometeorologiczne;”;

23) w § 2 uchyla się pkt 9;

24) w § 2 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) systemy monitorowania znaków nawigacyjnych;”;

25) w § 2 uchyla się pkt 12;

26) w § 2 pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) stacje nadbrzeżne automatycznego systemu identyfikacji statków (AIS).”;

27) w § 3 w pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) podejściowy tor wodny Świnoujście – Szczecin o długości 67,7 km (licząc od główek falochronu w kierunku południowym) z odpowiednimi poszerzeniami na łukach toru oraz o następujących szerokościach na odcinkach prostych: od 180 m do 160 m – od km 0,0 do km 1,8; od 160 m do 130 m – od km 1,8 do km 2,1; od 130 m do 110 m – od km 2,1 do km 2,7; od 110 m do 90 m – od km 2,7 do km 5,5; 90 m – od km 5,5 do km 67,7 i głębokościach technicznych: 14,3 m – od km 0,0 do km 3,1; 13,0 m od km 3,1 do km 5,28; 10,5 m – od km 5,28 do km 67,7;”;

28) w § 3 w pkt 1 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) Odra Zachodnia o długości 1,993 km (licząc od południowego końca Kanału Grabowskiego do południowego krańca Wyspy Grodzkiej), o szerokościach na odcinkach: 80 m na odcinku od km 0 toru do km 0,329; od 80 m do 100 m na odcinku od km 0,329 do km 0,702; od 100 m do 150 m na odcinku od km 0,702 do km 0,778; 80 m na odcinku od km 0,778 do km 1,993 oraz głębokościach technicznych: 9,7 m na odcinku od km 0 do km 0,778; 7,0 m na odcinku od km 0,778 do km 1,993;”;

29) w § 3 w pkt 1 dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) tor wodny w Kanale Polickim (Wąski Nurt) o długości 5,32 km, o szerokościach: 70 m na odcinku od km 0 toru do km 5,03, od 160 m do 130 m na odcinku od km 5,03 do km 5,15, od 130 m do 140 m na odcinku od km 5,15 do km 5,32 oraz głębokościach: 4,5 m na odcinku od km 0 do km 5,03 i głębokości 10,5 m na odcinku od km 5,03 do km 5,32;”;

30) w § 3 w pkt 1 dodaje się lit. g w brzmieniu:

„g) tor wodny w Kanale Wietlina (Ciasny Nurt) o długości 3,15 km, szerokości 70 m i głębokości 4,5 m”;

31) w § 3 po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:

„9a) oznakowanie nawigacyjne na torach w kanale Polickim, Wietlina i Skolwińskim: pławki nieświecące – 15 szt.;"

32) w § 3 pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) umocnienia brzegowe:

- a) Kanał Mieliński od km 5,4 do km 8,6:
 - brzeg wschodni o długości 3.200 m,
 - brzeg zachodni o długości 2.100 m,
- b) umocnienia brzegowe północnego cypla Wyspy Mielin o długości 90 m wraz z nabrzeżem,
- c) ostroga palisadowa na połączeniu Starej Świny z Kanałem Piastowskim o długości 300 m,
- d) Kanał Piastowski od km 9,5 do km 16,7:
 - brzeg wschodni o długości 7.200 m,
 - brzeg zachodni o długości 7.200 m,
- e) Wyspa Chełminek:
 - ostroga północna o długości 48,4 m,
 - umocnienia brzegowe o długości 620 m,
 - ostroga południowa o długości 72 m;"

33) w § 3 pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) kotwiczowiska:

- a) kotwiczowisko przy II Bramie Torowej o powierzchni 0,63 km² i głębokości od 5,9 m do 6,2 m,
- b) kotwiczowisko „Chełminek” o powierzchni 1,08 km² i głębokości od 4,8 m do 8,8 m,
- c) kotwiczowisko „Raduń” o powierzchni 0,10 km² i głębokości od 8,8 m do 11,8 m,
- d) kotwiczowisko „Inoujście” o powierzchni 0,10 km² i głębokości od 2,0 m do 13,5 m;"

34) w § 3 w pkt 14 uchyla się lit. e;

35) w § 3 pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15) obrotnice:

- a) w Porcie Świnoujście – na km 1,8 (obrotnica północna o średnicy 350 m i głębokości 11,0 m),
- b) w Porcie Świnoujście – na km 3,5 (obrotnica południowa o średnicy 250 m i głębokości 13,0 m),
- c) w Porcie Świnoujście – na km 5,05 (obrotnica Mieleńska w kształcie elipsy o osi krótszej o długości 420 m oraz osi dłuższej o długości 525 m i głębokości 13,0 m),
- d) na wysokości Polic – na km 49,95 (obrotnica w kształcie elipsy o osi krótszej o długości 400 m i osi dłuższej o długości 850 m i głębokości 10,5 m),
- e) przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego – o średnicy 280 m i głębokości 10,5 m,
- f) na Przekopie Mieleńskim z rzeką Parnicą o średnicy 300 m i głębokości 10,5 m;”;

36) w § 3 pkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16) „DGPS-RTK”;

37) w § 3 pkt 17 otrzymuje brzmienie:

„17) zintegrowany system nadzoru i kontroli ruchu statków „Vessel Traffic Service”;

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 697, z późn. zm.) proponuje się zmianę niektórych przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 4, poz. 41, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”.

Proponowane zmiany stanowią aktualizację powyższego rozporządzenia w związku ze zmianami wynikającymi z wycofania niektórych obiektów, postępu technologicznego oraz zmianami oznakowania akwenów, jak również wybudowaniem nowych budowli hydrotechnicznych, stanowiących element infrastruktury zapewniającej dostęp do portów.

W projekcie rozporządzenia w § 1 proponuje się następujące zmiany:

- w pkt 1 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 1, lit. a tiret czwarte ze względu na niezrozumiały zapis (trawers – jest to kierunek prostopadły od miejsca obserwatora, do umownego miejsca);
- w pkt 2 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 1, lit. b poprzez usunięcie niezrozumiałego zapisu oraz dodanie odcinka toru od pławy PP do pary pław P1-P2, a także dodanie nowego obiektu „obrotnicy”, która jest przedłużeniem toru wodnego do Portu Północnego, leżąca częściowo poza granicami portu Gdańsk, a która jest integralną częścią infrastruktury podejścia do portu;
- w pkt 3 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 1, lit. c, gdyż dodano odcinek toru podejściowego od pław GW, do lewego światła wejściowego. Ponadto zdefiniowano odcinek w drugiej części toru, przez dodanie miejsca zakończenia toru oraz zwiększono głębokość techniczną do 7,0 m;
- w pkt 4 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 2 mające na celu aktualizację przepisów rozporządzenia z aktualnym stanem faktycznym;
- w pkt 5 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 3, lit. b poprzez zwiększenie liczby znaków i świateł nawigacyjnych do 21;
- w pkt 6 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 4, lit. a poprzez zwiększenie liczby pław świetlnych do 37 ze względu na zmianę warunków nawigacyjnych (oznakowanie akwenów płytkowodzia);

- w pkt 7 dodano do § 1, pkt 4, literę d w brzmieniu: „d) pławy świetlne zimowe – 6 szt.”. Bowiem stanowią one stałą rezerwę pław utrzymywanych na okres silnego zalodzenia podejścia do portu (są to specjalistyczne pławy utrzymujące się w połamanej lodzie lub chowające się pod lód i wypływające po jego skręceniu);
- w pkt 8 zaproponowano uchylenie § 1, pkt 6 ze względu na fakt wycofania radiolatarni z zastosowania w nawigacji morskiej na rzecz wprowadzenia systemu nawigacji satelitarnej GPS;
- w pkt 9 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 8, która ma na celu uproszczenie jego zapisu. Konsekwencją tej zmiany jest zmiana zaproponowana w pkt 21 oraz 35 projektu rozporządzenia;
- w pkt 10 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 9. W związku z postępem technologicznym, pierwotna infrastruktura przyportowych VTS została wydatnie rozbudowana. Zmiana treści zapisu lepiej charakteryzuje skład nowej infrastruktury niezbędnej dla prawidłowego funkcjonowania systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, zapewniającej dostęp do portu od strony morza. Analogiczna zmiana została wprowadzona w pkt 22. Konsekwencją tych zmian jest zmiana zaproponowana w pkt 36 projektu rozporządzenia. W infrastrukturze dostępu do Portów szczecin i Świnoujście nadal znajduje się zintegrowany system nadzoru i kontroli ruchu statków „Vessel Traffic Service”;
- w pkt 11 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 10. Zmiana zaproponowana w związku z faktem, że obecnie funkcjonuje kilka systemów monitorowania, zarówno bezprzewodowych, jak i przewodowych. Analogiczna zamian została zaproponowana w pkt 23;
- w pkt 12 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 12, natomiast w pkt 13 uchylenie § 1, pkt 13. Zaproponowane zmiany wynikają z wycofania sprzętu hydrograficznego z eksploatacji lub wymiany tego sprzętu. Ponadto, w projekcie rozporządzenia nie ma konieczności wymieniania nazwy fabrycznej urządzenia;
- w pkt 14 zaproponowano nowe brzmienie § 1, pkt 14. System AIS wydzielono z infrastruktury systemu nadzoru i kontroli ruchu statków jako element Krajowego Systemu Stacji Nadbrzeżnych AIS-PL. Analogiczną zmianę zaproponowano w pkt 26 projektu rozporządzenia ;

- w pkt 15 zaproponowano nowe brzmienie § 2, pkt 1, lit b poprzez zwiększenie głębokości technicznej do 14,5 metra;
- w pkt 16 zaproponowano uchylenie w§ 2, pkt 1, litery d. Infrastruktura Basenu Żeglarskiego w Gdyni została wykreślona z rozporządzenia ze względu na wyłączenie tego obszaru z granic portu morskiego w Gdyni. Zostanie ona objęta zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni jako infrastruktura zapewniająca dostęp do przystani morskiej;
- w pkt 17 zaproponowano nowe brzmienie § 2, pkt 2 mające na celu dostosowanie przepisów do rzeczywistej sytuacji;
- w pkt 18 zaproponowano nowe brzmienie § 2, pkt 4, lit. a poprzez zmniejszenie ilości pław świetlnych do 4 sztuk;
- w pkt 19 zaproponowano uchylenie § 2, pkt 4, lit. b;
- w pkt 20 zaproponowano nowe brzmienie § 2, pkt 5. Zmiana ta jest konsekwencją uchylenia § 1, pkt 6;
- w pkt 23 zaproponowano uchylenie § 2, pkt 9 , ze względu wycofania systemu z eksploatacji, który całkowicie został zastąpiony technologią opartą o system satelitarny GPS;
- w pkt 25 zaproponowano uchylenie § 2, pkt 12;
- w pkt 27, 32 oraz 35 zaproponowano nowe brzmienie § 3, pkt 1,lit. c, § 3 pkt 12 lit. a – e oraz § 3 pkt 15 lit. a – f. Zmiany wynikają z faktu wybudowania nowej obrotnicy Mielińskiej w porcie Świnoujście – Szczecin, umożliwiającego statkom dojsć do niej;
- w pkt 28 zaproponowano nowe brzmienie § 3, pkt 1 lit. e. Wymieniony w § 3 pkt 1 lit. e) dotychczasowego rozporządzenia tor wodny na Odrze Zachodniej pełni rolę podejścia do nabrzeży w rejonie Wyspy Grodzkiej. Głębokość toru 7,0 m zapewnia ruch statków o zanurzeniu do 6,5 m. Natomiast do Kanału Grodzkiego, który wchodzi w skład infrastruktury portowej Portu w Szczecinie zawijają statki o zanurzeniu do 9,15 m. Dlatego, aby umożliwić dostęp statkom w rejon Kanału Grodzkiego północny odcinek toru wodnego na Odrze Zachodniej powinien posiadać minimalną głębokość 9,7 m;
- w pkt 29, 30 oraz 31 zaproponowano dodanie nowych zapisów odpowiednio w § 3, pkt 1 lit. f, g, oraz § 3, pkt 9a. Zaproponowane zmiany związane są z potrzebą dostosowania zapisów rozporządzenia do ustalonych zasad ruchu statków na torze wodnym Świnoujście – Szczecin, zgodnie z § 52 ust. 2

Przepisów Portowych. Podobnie kanały Wietlina i Skolwiński służą jako tory opcjonalne dla jednostek o mniejszym zanurzeniu, co korzystnie wpływa na poprawę bezpieczeństwa żeglugi z uwagi na odciążenie ruchu na torze głównym;

- w pkt 33 zaproponowano nowe brzmienie § 3 pkt 13. Zmiana wynika z potrzeby uwzględnienia w zapisach rozporządzenia aktualnych głębokości na kotwiczowiskach;
- w pkt 34 zaproponowano uchylenie litery e w § 3 pkt 14. Pole refulacyjne „Ostrów Grabowski” jest obiektem hydrotechnicznym Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. i wobec tego, że jest to infrastruktura portowa, nie powinno być wymieniane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, lecz w Wykazie stanowiącym Załącznik Nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 marca 2005 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia jest poza zakresem prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, które jest wykonaniem delegacji zawartej w art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 697, Nr 166, z późn. zm.) ma na celu aktualizację obecnych przepisów.

Projekt aktu normatywnego będzie oddziaływać na terenowe organy administracji morskiej.

W ramach realizacji Programu Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa, Zakład Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (ZIOTP) wykonał inwestycję pn. „Obrotnica w porcie Świnoujście”. Eksploatacja tego obiektu wiąże się m.in. z koniecznością wykonywania okresowych prac pogłębiarskich, w celu utrzymania założonej głębokości toru wodnego w rejonie obrotnicy. W związku z tym, niezbędne jest przekazanie obrotnicy Urzędowi Morskiemu w Szczecinie, jako właściwemu do eksploatacji tego rodzaju obiektów. Przekazanie wymaga jednak zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 4, poz. 41, z późn. zm.).

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa.

Proponowana zmiana głębokości na torze wodnym Świnoujście – Szczecin na odcinku od km 3,1 do km 5,28 – w chwili przejęcia od wykonawcy nie będzie generowała żadnego jednorazowego kosztu, natomiast oszacowanie corocznych kosztów utrzymania pogłębionego odcinka toru będzie możliwe po upływie minimum roku od zakończenia inwestycji, gdyż w tym czasie wykonywane będą pomiary hydrograficzne potrzebne do analizy zmian głębokości i prognozowania ilości urobku do wydobycia (dla porównania – roczny przyrost urobku do wybrania z dna toru wodnego Świnoujście – Szczecin na odcinku od km 0,00 do km 3,00 wynosi około 25 000 m³, co daje koszt około 650 000 zł rocznie). Istnieje duże prawdopodobieństwo, że roczny przyrost urobku na obszarze pogłębionego

odcinka toru wodnego oraz nowej obrotnicy Mielińskiej będzie podobny, jak na wspomnianym powyżej odcinku toru wodnego.

Dodanie nowych torów, tj. „torów wodnych w kanale Polickim i Kanale Wietlina” wiąże się z koniecznością jednorazowego pogłębienia części kanału Polickiego. Prognozuje się, że szacunkowa wielkość kubatury jednorazowego pogłębienia akwenów portowych, tj. torów wodnych – aby dostosować do powyższych zmian - wynosi ok. 7 600 m³. Koszt wykonania tych prac wynosić będzie ok. 228 000 zł, ponadto coroczne utrzymywanie parametrów torów ocenia się na ok. 100 000 zł.

Zwiększenie głębokości technicznej toru podejściowego do Portu Północnego w Gdańsku nie generuje dodatkowych skutków finansowych. Jest stwierdzeniem stanu faktycznego.

Zwiększenie głębokości technicznej do 7,0m toru podejściowego na Wiśle Śmiałej, stanowi równowartość ok. 7,5mln zł. Roboty czerpalne zaplanowane na torze wodnym od Martwej Wisły do Ujścia Wisły Śmiałej do Zatoki Gdańskiej mają w pierwszej kolejności zapewnić – poprawić bezpieczeństwo żeglugi większym jednostkom na tym akwenie. Stanowią zamknięcie niejako końcowe spięcie od strony wschodniej dwóch projektów, które realizowane będą w ramach POI i Ś tj. Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku – przebudowa falochronu wschodniego i Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie. Koszt zwiększenia głębokości technicznej do 14,5m toru podejściowego do portu w Gdyni, szacuje się na kwotę ok. 800tys.zł. Termin wykonania tej inwestycji planuje się również na rok 2009.

W przypadku pozostałych zmian nie przewiduje się wpływu na sektor finansów publicznych.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki. Wynika to z faktu polepszenia dostępu do portów, jak i bezpieczeństwa jednostek do nich zawijających.

5. Wpływ regulacji na przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Projektowana regulacja korzystnie wpłynie na przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Profity płynące z tej zmiany są związane z polepszeniem dostępności i bezpieczeństwa portów.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Planowana norma prawna będzie miała dodatni wpływ na sytuację i rozwój regionalny, w związku z faktem, że przyczyni się do rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

7. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został skierowany do konsultacji społecznych z następującymi partnerami:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
2. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
3. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
4. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.,

W wyniku konsultacji Urząd Morski w Gdyni wraz z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. przedstawiły wspólne stanowisko w sprawie zmian do projektu rozporządzenia. Zmiany te zostały w projekcie uwzględnione. Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. nie zgłosił do projektu uwag. Podobne stanowisko zajął Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. Stanowisko Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zostało w części uwzględnione.