

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia .....

#### **w sprawie granicy portu morskiego w Łebie**

Na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Od strony lądu granicę portu morskiego w Łebie określa się następująco:

Począwszy od punktu granicznego nr 1, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 365/67 i 365/69 (obręb ewidencyjny 2) i jednocześnie morza terytorialnego, granica portu biegnie zewnętrzną stroną falochronu wschodniego w kierunku południowym, wzdłuż wschodniej granicy działki ewidencyjnej nr 365/67 (obręb ewidencyjny 2), przez punkt graniczny nr 1a i punkt graniczny nr 1b do punktu granicznego nr 2, położonego w południowo-wschodnim narożniku tej działki ewidencyjnej.

W punkcie granicznym nr 2 granica portu skręca w kierunku wschodnim, przez punkt graniczny nr 2a i punkt graniczny nr 2b do punktu granicznego nr 2c, wzdłuż północnej granicy działki ewidencyjnej nr 365/83 (obręb ewidencyjny 2), a następnie skręca na południe i biegnie po istniejącym ogrodzeniu, wzdłuż wschodniej granicy działki ewidencyjnej nr 365/83 (obręb ewidencyjny 2) do punktu granicznego nr 3, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 55/14, 365/69 i 365/83 (obręb ewidencyjny 2).

Od punktu granicznego nr 3 granica portu biegnie przez punkt graniczny nr 3a, punkt graniczny nr 3b i punkt graniczny nr 3c, wzdłuż istniejącego ogrodzenia, wschodnią granicą działki ewidencyjnej nr 365/83 (obręb ewidencyjny 2) do punktu granicznego nr 3d, w którym skręca na południowy wschód i dalej biegnie przez punkt graniczny nr 3e do punktu granicznego nr 4, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 55/14, 365/80 i 365/83 (obręb ewidencyjny 2), a następnie wzdłuż północno-wschodniej granicy działki

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

ewidencyjnej nr 365/80 (obręb ewidencyjny 2), przez punkt graniczny nr 4a do punktu granicznego nr 5, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 55/14, 365/75 i 365/80 (obręb ewidencyjny 2).

W punkcie granicznym nr 5 granica portu załamuje się i biegnie w kierunku południowo-zachodnim, wspólną granicą działek ewidencyjnych nr 365/75 i 365/80 (obręb ewidencyjny 2) do punktu granicznego nr 6, położonego w północno-wschodnim narożniku działki ewidencyjnej nr 365/74 – ulica Kościuszki (obręb ewidencyjny 2). Następnie, nie zmieniając kierunku, przechodzi na drugą stronę ulicy do punktu granicznego nr 6a, na którym skręca w kierunku południowo-wschodnim i biegnie wzdłuż linii regulacyjnej ulicy Kościuszki do punktu granicznego nr 7, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 365/22, 365/74 i 365/83 (obręb ewidencyjny 2).

W punkcie granicznym nr 7 granica portu skręca na południowy zachód i biegnie wspólną granicą działek ewidencyjnych nr 365/22 i 365/83 (obręb ewidencyjny 2), przez punkt graniczny nr 7a do punktu granicznego nr 8, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 365/22, 365/73 i 365/83 (obręb ewidencyjny 2) i dalej nie zmieniając kierunku do punktu granicznego nr 8a, w którym skręca na południowy zachód i biegnie do punktu granicznego nr 9, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 368/31, 365/73 i 365/83 (obręb ewidencyjny 2).

Od punktu granicznego nr 9 granica portu biegnie zachodnią granicą działek garażowych, przez punkt graniczny nr 9a i punkt graniczny nr 9b do punktu granicznego nr 10 i dalej przez punkty graniczne o kolejnych numerach do punktu granicznego nr 27, położonego po północnej stronie ulicy Derdowskiego, na styku działek ewidencyjnych nr 259, 368/31 i 365/83 (obręb ewidencyjny 2).

W punkcie granicznym nr 27 granica portu skręca na północny zachód i biegnie wzdłuż północnej linii rozgraniczającej ulicy Derdowskiego, północną stroną działki ewidencyjnej nr 259 (obręb ewidencyjny 2) do punktu granicznego nr 28, położonego w północno-zachodnim narożniku działki ewidencyjnej nr 318 (obręb ewidencyjny 2), stanowiąca ulicę Abrahama.

W punkcie granicznym nr 28 granica portu skręca na południowy zachód i biegnie wzdłuż zachodniej linii regulacyjnej ulicy Abrahama, przez punkt graniczny nr 28a do punktu granicznego nr 28b, a następnie skręca na południowy wschód i biegnie linią regulacyjną ulicy Abrahama do punktu granicznego nr 28c, po czym skręca na wschód i biegnie

południową linią regulacyjną ulicy Abrahama do punktu granicznego nr 29, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 318, 366/1 i 365/83 (obręb ewidencyjny 2).

Od punktu granicznego nr 29 granica portu biegnie wzdłuż południowej granicy działki ewidencyjnej nr 366/1 (obręb ewidencyjny 2), przez punkt graniczny nr 29a, punkt graniczny nr 29b i punkt graniczny nr 29c do punktu granicznego nr 30, położonego w południowo-wschodnim narożniku tej działki ewidencyjnej, po czym skręca na północny zachód i biegnie do punktu granicznego nr 31, położonego po południowej stronie ulicy Abrahama.

W punkcie granicznym nr 31 granica portu skręca na wschód i biegnie przez punkt graniczny nr 31a, wzdłuż południowej linii rozgraniczającej ulicy Abrahama, do punktu granicznego nr 32 położonego po zachodniej stronie ulicy Kościuszki.

W punkcie granicznym nr 32 granica portu skręca na południowy wschód i biegnie przez punkt graniczny nr 33 do punktu granicznego nr 34, położonego po północnej stronie kanału portowego, a następnie wzdłuż wschodniej granicy działki ewidencyjnej nr 367/9 (obręb ewidencyjny 2), przecina kanał portowy i biegnie na południową stronę kanału do punktu granicznego nr 35 i dalej nie zmieniając kierunku, granica portu biegnie zachodnią stroną ulicy Kościuszki, wzdłuż działek ewidencyjnych nr 367/10 i 367/7 (obręb ewidencyjny 2), przez punkt graniczny nr 36 do punktu granicznego nr 37, stanowiący północno-wschodni narożnik budynku mieszkalnego (ulica Kościuszki 30), a jednocześnie położony jest na granicy obrębów ewidencyjnych 1 i 2.

W punkcie granicznym nr 37 granica portu skręca w kierunku zachodnim i biegnie wzdłuż granicy obrębów ewidencyjnych 1 i 2 do punktu granicznego nr 38, a następnie wzdłuż wschodniej, północnej i zachodniej granicy działek ewidencyjnych nr 367/4 i 367/3 (obręb ewidencyjny 2), przez punkt graniczny nr 39, punkt graniczny nr 40 i punkt graniczny nr 41 do punktu granicznego nr 42, położonego na granicy obrębów ewidencyjnych 1 i 2.

W punkcie granicznym nr 42 granica portu skręca w kierunku wschodnim i biegnie dalej wzdłuż południowej linii rozgraniczającej ulicy Wybrzeże, przez punkt graniczny nr 43 do punktu granicznego nr 44, położonego we wschodnim narożniku skrzyżowania ulicy Wybrzeże i ulicy Powstańców Warszawy, a następnie przecina ulicę Powstańców Warszawy i biegnie do punktu granicznego nr 45, położonego po zachodniej stronie tej ulicy.

Od punktu granicznego nr 45 granica portu biegnie na zachód wzdłuż południowej linii regulacyjnej ulicy Wybrzeże, przez punkt graniczny nr 46, punkt graniczny nr 47, punkt

graniczny nr 48, punkt graniczny nr 48a, punkt graniczny nr 48b, punkt graniczny nr 49, punkt graniczny nr 50, punkt graniczny nr 51, punkt graniczny nr 51a, punkt graniczny nr 51b, punkt graniczny nr 52, punkt graniczny nr 52a, punkt graniczny nr 52b, punkt graniczny nr 53, punkt graniczny nr 54, punkt graniczny nr 55 i punkt graniczny nr 55a do punktu granicznego nr 56, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 14 i 6/9 (obręb ewidencyjny 1) oraz działki ewidencyjnej nr 365/79 (obręb ewidencyjny 2).

W punkcie granicznym nr 56 granica portu skręca na północny zachód i biegnie dalej wzdłuż południowej linii regulacyjnej ulicy Wybrzeże, przez punkt graniczny nr 57, punkt graniczny nr 57a, punkt graniczny nr 57b, punkt graniczny nr 57c i punkt graniczny nr 58 do punktu granicznego nr 58a, a następnie skręca na południowy zachód i biegnie wzdłuż wschodniej linii regulacyjnej ulicy Wybrzeże, przez punkt graniczny nr 58b, punkt graniczny nr 58c, punkt graniczny nr 59 i punkt graniczny nr 59a do punktu granicznego nr 59b, położonego na granicy działek ewidencyjnych nr 1601/3 (obręb ewidencyjny 1) i nr 365/79 (obręb ewidencyjny 2).

Od punktu granicznego nr 59b granica portu biegnie w kierunku południowym, wschodnią stroną linii regulacyjnej ulicy Wybrzeże do punktu granicznego nr 60, położonego w północno-zachodnim narożniku działki ewidencyjnej nr 1597 (obręb ewidencyjny 1) i dalej nie zmieniając kierunku, granica portu biegnie po granicy działek ewidencyjnych nr 1597 (obręb ewidencyjny 1) i nr 365/79 (obręb ewidencyjny 2), do punktu granicznego nr 60a, na którym skręca na południowy-wschód i przez punkt graniczny nr 61 biegnie do punktu granicznego nr 62, położonego po północnej stronie linii regulacyjnej ulicy Sienkiewicza.

Od punktu granicznego nr 37 do punktu granicznego nr 38 oraz od punktu granicznego nr 42 do punktu granicznego nr 62 granica portu stanowi równocześnie granicę między obrębem ewidencyjnym 2, na obszarze którego położony jest port morski w Łebie, a obrębem ewidencyjnym 1.

W punkcie granicznym nr 62 granica portu skręca na zachód i biegnie do punktu granicznego nr 63, położonego na prawym brzegu rzeki Łeba, i dalej biegnie w tym samym kierunku, równoległe do północnej krawędzi mostu drogowego łączącego ulicę Sienkiewicza z ulicą Turystyczną, do punktu granicznego nr 64, położonego na przeciwległym brzegu rzeki, stanowiąc jednocześnie granicę między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi, po czym, nie zmieniając kierunku, biegnie przez punkt

graniczny nr 64a, wzdłuż granic działek ewidencyjnych nr 365/3 i 365/78 (obręb ewidencyjny 2), do punktu granicznego nr 65 położonego po północnej stronie ulicy Turystycznej.

W punkcie granicznym nr 65 granica portu skręca na północny zachód i biegnie wzdłuż północnej linii regulacyjnej ulicy Turystycznej, przez punkt graniczny nr 65a do punktu granicznego nr 66, położonego w południowo-wschodnim narożniku działki ewidencyjnej nr 485/1 (obręb ewidencyjny 2).

W punkcie granicznym nr 66 granica portu skręca na północ i biegnie wzdłuż wschodnich granic działek ewidencyjnych nr 485/1, 485/2 i 365/35 (obręb ewidencyjny 2) przez punkt graniczny nr 67 i punkt graniczny nr 68 do punktu granicznego nr 69, położonego w północno-wschodnim narożniku drogi osiedlowej – działka nr 365/35 (obręb ewidencyjny 2), a następnie granica portu skręca na północny zachód i biegnie wzdłuż północnej linii regulacyjnej drogi osiedlowej do punktu granicznego nr 70 położonego na wschodniej linii regulacyjnej ulicy Jachtowej, na styku działek ewidencyjnych nr 365/25, 365/27, 365/35 i 365/78 (obręb ewidencyjny 2).

W punkcie granicznym nr 70 granica portu skręca na północ i biegnie wzdłuż wschodniej linii regulacyjnej ulicy Jachtowej, przez punkt graniczny nr 70a, punkt graniczny nr 71 i punkt graniczny nr 72 do punktu granicznego nr 72a, na którym skręca na północny wschód, i biegnie do punktu granicznego nr 73 i dalej, przez punkty graniczne o kolejnych numerach do punktu granicznego nr 78, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 365/14, 365/18, 365/36 i 483 (obręb ewidencyjny 2).

W punkcie granicznym nr 78 granica portu biegnie na drugą stronę ulicy Jachtowej, w kierunku północno-zachodnim, do punktu granicznego nr 79, a następnie wzdłuż zachodniej linii rozgraniczającej ulicy Jachtowej, przez punkt graniczny nr 80 do punktu granicznego nr 81, położonego w północno-zachodnim narożniku działki ewidencyjnej 1/11 (obręb ewidencyjny 2), po czym skręca na wschód i biegnie przez punkt graniczny nr 82 do punktu granicznego nr 83, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 1/16, 1/19, 365/70 i 483 (obręb ewidencyjny 2).

Od punktu granicznego nr 83 granica portu biegnie w kierunku północno-zachodnim, wzdłuż granicy działek ewidencyjnych nr 1/16 i 1/19 (obręb ewidencyjny 2), przez punkt graniczny nr 84 do punktu granicznego nr 85, położonego w północno-zachodnim narożniku działki ewidencyjnej nr 1/16, po czym skręca na północny wschód i biegnie przez punkt

graniczny nr 86 do punktu granicznego nr 87, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 365/65, 365/68 i 365/70 (obręb ewidencyjny 2).

Następnie granica portu skręca na północ i biegnie równoległe do falochronu zachodniego, w odległości 12 m od niego, do punktu granicznego nr 88, położonego na styku działek ewidencyjnych nr 365/65 i 365/68 (obręb ewidencyjny 2) i morza terytorialnego.

2. Pomędzy kolejnymi punktami granicznymi wyznaczającymi granice portu morskiego w Łebie od strony lądu, opisanymi w ust. 1, granica ta biegnie odcinkami prostymi.

§ 2. Granica portu morskiego w Łebie, od strony morza biegnie wzdłuż zewnętrznych krawędzi falochronu zachodniego i wschodniego, wzdłuż linii prostych łączących punkt graniczny nr 88, punkt graniczny nr A, punkt graniczny nr B, punkt graniczny nr C, punkt graniczny nr D i punkt graniczny nr E, punkt graniczny nr F, punkt graniczny nr G, punkt graniczny nr H, punkt graniczny nr 1 oraz wzdłuż linii krzywej wyznaczonej między punktem granicznym nr D, punktem granicznym nr E.

§ 3. Wykaz współrzędnych geograficznych punktów granicznych w porcie morskim w Łebie, o których mowa w § 1 oraz w § 2, podano w układzie współrzędnych geocentrycznych geodezyjnych GRS80h:

Nr punktu	Układ współrzędnych geocentrycznych geodezyjnych GRS80h	
	$\varphi$ - szerokość geodezyjna	$\lambda$ - długość geodezyjna
1	54° 46' 04,516"	17° 33' 05,029"
1a	54° 46' 03,994"	17° 33' 05,175"
1b	54° 46' 03,431"	17° 33' 05,306"
2	54° 46' 02,965"	17° 33' 05,394"
2a	54° 46' 02,696"	17° 33' 06,382"
2b	54° 46' 02,696"	17° 33' 07,408"
2c	54° 46' 02,468"	17° 33' 07,670"
3	54° 46' 00,458"	17° 33' 07,594"
3a	54° 45' 57,398"	17° 33' 07,502"
3b	54° 45' 55,402"	17° 33' 07,014"
3c	54° 45' 54,230"	17° 33' 06,757"
3d	54° 45' 50,881"	17° 33' 06,313"
3e	54° 45' 50,640"	17° 33' 06,525"
4	54° 45' 49,164"	17° 33' 07,833"
4a	54° 45' 47,828"	17° 33' 09,016"
5	54° 45' 47,703"	17° 33' 09,126"
6	54° 45' 46,849"	17° 33' 06,902"
6a	54° 45' 46,727"	17° 33' 06,506"

7	54° 45' 46,334"	17° 33' 06,875"
7a	54° 45' 46,068"	17° 33' 06,028"
8	54° 45' 46,056"	17° 33' 05,641"
8a	54° 45' 45,757"	17° 33' 04,656"
9	54° 45' 43,898"	17° 33' 03,781"
9a	54° 45' 43,797"	17° 33' 03,778"
9b	54° 45' 43,730"	17° 33' 03,686"
10	54° 45' 43,686"	17° 33' 03,666"
11	54° 45' 43,576"	17° 33' 03,618"
12	54° 45' 43,467"	17° 33' 03,570"
13	54° 45' 43,357"	17° 33' 03,521"
14	54° 45' 43,252"	17° 33' 03,474"
15	54° 45' 43,159"	17° 33' 03,433"
16	54° 45' 43,060"	17° 33' 03,390"
17	54° 45' 42,934"	17° 33' 03,334"
18	54° 45' 42,828"	17° 33' 03,287"
19	54° 45' 42,703"	17° 33' 03,231"
20	54° 45' 42,678"	17° 33' 03,126"
21	54° 45' 42,633"	17° 33' 02,939"
22	54° 45' 42,615"	17° 33' 02,861"
23	54° 45' 42,570"	17° 33' 02,675"
24	54° 45' 42,526"	17° 33' 02,489"
25	54° 45' 42,481"	17° 33' 02,302"
26	54° 45' 42,253"	17° 33' 01,347"
27	54° 45' 42,054"	17° 33' 01,128"
28	54° 45' 42,488"	17° 32' 57,846"
28a	54° 45' 40,680"	17° 32' 56,847"
28b	54° 45' 38,096"	17° 32' 55,419"
28c	54° 45' 37,780"	17° 32' 55,781"
29	54° 45' 37,014"	17° 33' 01,931"
29a	54° 45' 36,896"	17° 33' 03,612"
29b	54° 45' 36,811"	17° 33' 04,730"
29c	54° 45' 36,745"	17° 33' 06,238"
30	54° 45' 36,579"	17° 33' 11,804"
31	54° 45' 36,647"	17° 33' 11,367"
31a	54° 45' 36,457"	17° 33' 13,664"
32	54° 45' 36,404"	17° 33' 16,236"
33	54° 45' 36,075"	17° 33' 16,496"
34	54° 45' 36,066"	17° 33' 16,502"
35	54° 45' 35,552"	17° 33' 16,908"
36	54° 45' 35,540"	17° 33' 16,918"
37	54° 45' 35,150"	17° 33' 17,225"
38	54° 45' 35,149"	17° 33' 16,694"
39	54° 45' 35,415"	17° 33' 16,692"
40	54° 45' 35,413"	17° 33' 16,215"
41	54° 45' 35,411"	17° 33' 15,738"

42	54° 45' 35,145"	17° 33' 15,742"
43	54° 45' 35,143"	17° 33' 15,547"
44	54° 45' 35,134"	17° 33' 14,552"
45	54° 45' 35,231"	17° 33' 14,072"
46	54° 45' 35,171"	17° 33' 13,324"
47	54° 45' 35,129"	17° 33' 12,798"
48	54° 45' 35,117"	17° 33' 12,654"
48a	54° 45' 35,017"	17° 33' 11,410"
48b	54° 45' 35,026"	17° 33' 11,025"
49	54° 45' 35,039"	17° 33' 10,503"
50	54° 45' 35,040"	17° 33' 10,436"
51	54° 45' 35,086"	17° 33' 08,564"
51a	54° 45' 35,140"	17° 33' 07,501"
51b	54° 45' 35,161"	17° 33' 06,546"
52	54° 45' 35,163"	17° 33' 06,457"
52a	54° 45' 35,172"	17° 33' 06,096"
52b	54° 45' 35,184"	17° 33' 05,678"
53	54° 45' 35,203"	17° 33' 04,761"
54	54° 45' 35,206"	17° 33' 04,610"
55	54° 45' 35,242"	17° 33' 03,027"
55a	54° 45' 35,257"	17° 33' 02,365"
56	54° 45' 35,274"	17° 33' 01,621"
57	54° 45' 35,482"	17° 33' 00,398"
57a	54° 45' 35,814"	17° 32' 58,251"
57b	54° 45' 35,981"	17° 32' 57,221"
57c	54° 45' 36,178"	17° 32' 56,187"
58	54° 45' 36,242"	17° 32' 55,650"
58a	54° 45' 36,375"	17° 32' 54,535"
58b	54° 45' 36,099"	17° 32' 53,498"
58c	54° 45' 34,621"	17° 32' 52,648"
59	54° 45' 33,895"	17° 32' 52,230"
59a	54° 45' 33,097"	17° 32' 51,769"
59b	54° 45' 31,835"	17° 32' 51,016"
60	54° 45' 31,730"	17° 32' 51,014"
60a	54° 45' 29,590"	17° 32' 50,975"
61	54° 45' 28,601"	17° 32' 52,544"
62	54° 45' 28,149"	17° 32' 53,262"
63	54° 45' 28,169"	17° 32' 52,194"
64	54° 45' 28,232"	17° 32' 48,909"
64a	54° 45' 28,332"	17° 32' 48,517"
65	54° 45' 28,424"	17° 32' 47,481"
65a	54° 45' 28,832"	17° 32' 46,705"
66	54° 45' 29,028"	17° 32' 46,312"
67	54° 45' 29,455"	17° 32' 46,341"
68	54° 45' 29,824"	17° 32' 46,366"
69	54° 45' 30,025"	17° 32' 46,380"



70	54° 45' 31,437"	17° 32' 43,338"
70a	54° 45' 31,640"	17° 32' 43,435"
71	54° 45' 32,993"	17° 32' 43,240"
72	54° 45' 34,132"	17° 32' 43,076"
72a	54° 45' 35,077"	17° 32' 43,100"
73	54° 45' 38,503"	17° 32' 45,233"
74	54° 45' 39,417"	17° 32' 45,800"
75	54° 45' 40,421"	17° 32' 46,335"
76	54° 45' 43,320"	17° 32' 47,881"
77	54° 45' 46,110"	17° 32' 50,906"
78	54° 45' 49,773"	17° 32' 53,713"
79	54° 45' 49,883"	17° 32' 53,152"
80	54° 45' 50,147"	17° 32' 53,229"
81	54° 45' 57,701"	17° 32' 56,006"
82	54° 45' 57,659"	17° 32' 56,615"
83	54° 45' 57,321"	17° 33' 01,472"
84	54° 45' 58,897"	17° 33' 01,483"
85	54° 46' 02,204"	17° 33' 00,063"
86	54° 46' 02,337"	17° 33' 00,634"
87	54° 46' 02,731"	17° 33' 02,336"
88	54° 46' 04,673"	17° 33' 01,693"
A	54° 46' 04,784"	17° 33' 02,340"
B	54° 46' 05,736"	17° 33' 02,012"
C	54° 46' 06,367"	17° 33' 01,771"
D	54° 46' 07,580"	17° 33' 01,283"
E	54° 46' 12,279"	17° 33' 03,079"
F	54° 46' 08,611"	17° 33' 03,409"
G	54° 46' 07,333"	17° 33' 03,992"
H	54° 46' 06,026"	17° 33' 04,539"

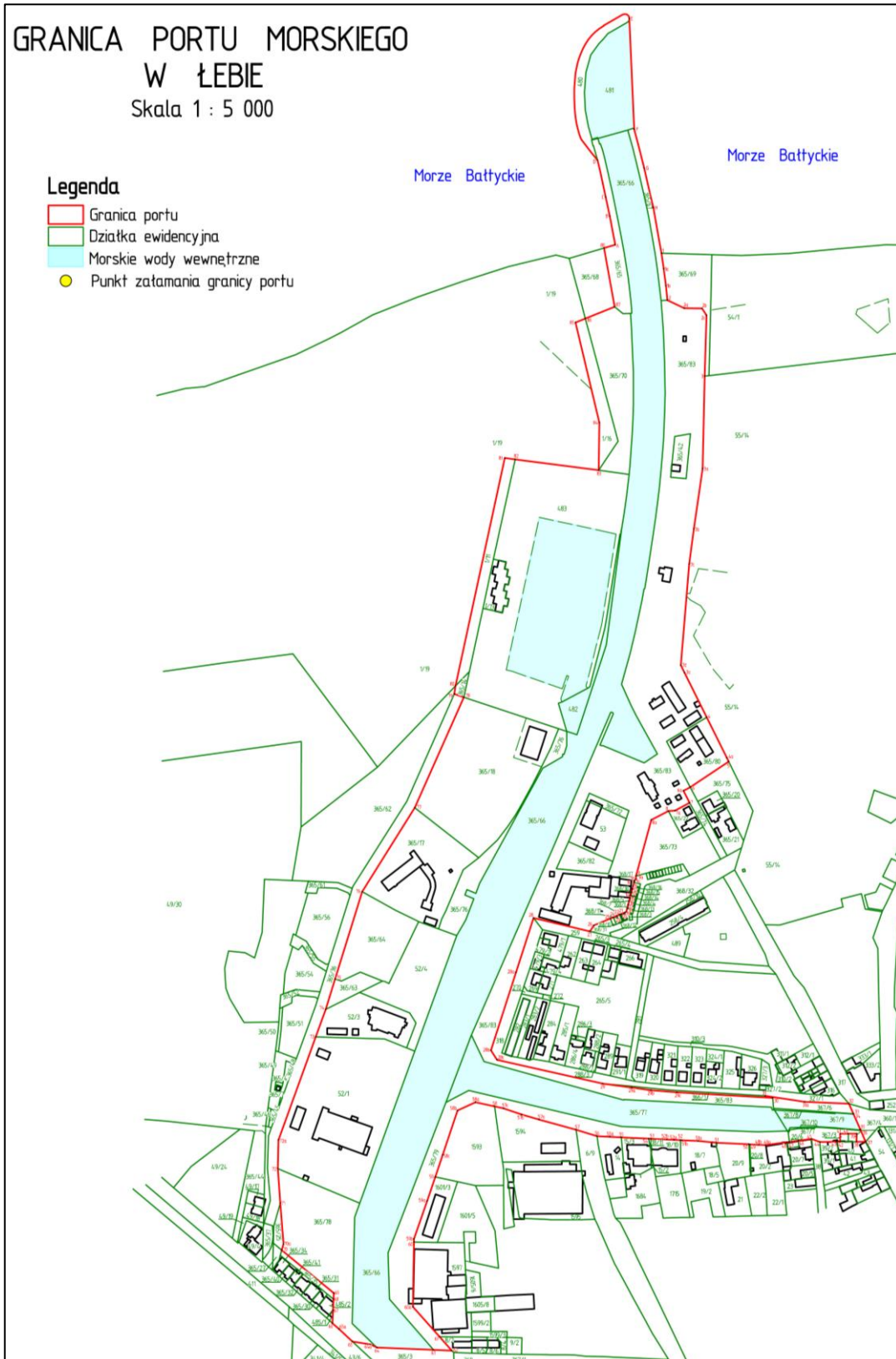
§ 4. Granica portu morskiego w Łebie, określona w § 1 oraz w § 2, jest oznaczona na mapie w skali 1:5000, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>2)</sup>.

**MINISTER INFRASTRUKTURY  
I ROZWOJU**

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Łebie od strony lądu (Dz. U. Nr 222, poz. 1764), które na podstawie art. 69 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury i Rozwoju  
z dnia ..... 2014 r.  
(poz. ....)



## UZASADNIENIE

Zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 45 ust. 1 *ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz. U. z 2013 r., poz. 934 i 1014), określanie przebiegu granic portów morskich od strony lądu należy do kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, który wyznacza przebieg tych granic po zasięgnięciu opinii właściwych rad gmin.

Aktualna granica portu morskiego w Łebie została określona w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Łebie od strony lądu* (Dz. U. Nr 222, poz. 1764).

Granice portu morskiego w Łebie, określone tym aktem normatywnym, nie odpowiadają aktualnej sytuacji faktycznej.

Przy nabrzeżach przylegających do działki nr 367/9, która stanowi akwen wodny, cumują jednostki pełnomorskie i odbywa się ich stały ruch. Projektowana zmiana przebiegu granic portu morskiego w Łebie dostosuje je do rzeczywistych potrzeb oraz umożliwi przekazanie administrowania tą częścią portu Urzędowi Morskiemu w Słupsku.

Przeprowadzenie nowej regulacji prawnej skutkować będzie zmianą powierzchni terenów portowych poprzez włączenie w granice portu morskiego w Łebie jednej działki pokrytej wodami śródlądowymi (działka nr 367/9), obudowy kanału (działki nr 367/8, 367/10) oraz dwóch nieruchomości gruntowych o funkcji nabrzeży i strefy infrastruktury podziemnej (ściąg i bloki oporowe, działki nr 367/6 i 367/7).

Docelowym rozwiązaniem jest powiększenie terenów portowych o działki nr: 367/6, 367/7, 367/8, 367/9, 367/10, obręb 2 Łeba – w myśl uchwały Nr XVII/152/2012 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 8 marca 2012 r. w sprawie opinii dotyczącej powiększenia obszaru portu morskiego Łeba o nieruchomości oznaczone nr 367/5, 367/6 i 367/7 obręb 2, a także zgodnie ze stanowiskiem Starosty Lęborskiego.

Projekt dokonuje zmiany przebiegu aktualnej granicy portu, zachowując przyjęte możliwości rozwojowe portu i zaplecza portowego oraz uwzględnia aktualny stan ewidencji gruntów, zachowując przy tym obowiązujące wymogi ustawowe w zakresie dokumentacji geodezyjno-prawnej.

Nowy przebieg granicy został wyznaczony zgodnie z wymogiem zawartym w art. 45 ust. 1 *ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz. U. z 2013 r., poz. 934 i 1014).

Przebieg nowej granicy i projekt rozporządzenia został uzgodniony merytorycznie z Urzędem Morskim w Słupsku – pismo z dnia 12 grudnia 2013 r., znak: NP-070/52/13.

Wejście w życie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie granicy portu morskiego w Łebie* nie spowoduje znacznych skutków finansowych dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Po zmianie granic, powierzchnia portu morskiego w Łebie zwiększy się o ok. 1,3 %, czemu towarzyszyć będzie wzrost kosztów utrzymania i eksploatacji nabrzeży oraz prac pogłębiarskich.

Stosownie do postanowień art. 5 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia podlega zamieszczeniu w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w celu umożliwienia zgłaszania uwag przez podmioty zainteresowane pracami nad projektem.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (§ 4 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.)).

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie granicy portu morskiego w Łebie</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w MIR</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Paweł Krekora - DTM7 - 22 630 15 62 Pawel.Krekora@mir.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 10.11.2014</p> <p><b>Źródło</b> Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju</b> 403</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Aktualna granica portu morskiego w Łebie została określona w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Łebie od strony lądu (Dz. U. Nr 222, poz. 1764). Granice portu morskiego w Łebie, określone tym aktem normatywnym, nie odpowiadają aktualnej sytuacji faktycznej.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Przeprowadzenie nowej regulacji prawnej skutkować będzie zmianą powierzchni terenów portowych poprzez włączenie w granice portu morskiego Łeba jednej działki pokrytej wodami śródlądowymi (działka nr 367/9), obudowy kanału (działki nr 367/8, 367/10) oraz dwóch nieruchomości gruntowych o funkcji nabrzeży i strefy infrastruktury podziemnej (ściągi i bloki oporowe, działki nr 367/6 i 367/7).

Docelowym rozwiązaniem jest powiększenie terenów portowych o działki nr: 367/6, 367/7, 367/8, 367/9, 367/10, obręb 2 Łeba – w myśl uchwały Nr XVII/152/2012 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 8 marca 2012 r. w sprawie opinii dotyczącej powiększenia obszaru portu morskiego Łeba o nieruchomości oznaczone nr 367/5, 367/6 i 367/7 obręb 2, a także zgodnie ze stanowiskiem Starosty Lęborskiego.

Zgodnie z ewidencją gruntów, Starosta Lęborski przekaze do Urzędu Morskiego w Słupsku nieruchomości gruntowe w postaci nabrzeży oraz gruntów pokrytych wodami śródlądowymi o łącznej powierzchni 0,0165 ha.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Starosta Lęborski	-	-	Przekazanie akwenu Urzędowi Morskiemu w Słupsku
Urząd Morski w Słupsku	-	-	Zmiana kosztów utrzymania portu
Wojewoda Pomorski	-	-	Zmiana granic portu będącego morskim przejściem granicznym

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje poprzedzające przygotowanie projektu (tzw. pre-konsultacje publiczne) nie były prowadzone. Wskazać można jedynie wymianę korespondencji pomiędzy Starostą Lęborskim, a Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju oraz pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, a Urzędem Morskim w Słupsku – m.in. w sprawie zasadności dokonania przedmiotowej regulacji. Jednym z tematów był sens włączenia w granice portu akwenu wodnego bez jakiegokolwiek pasa nabrzeży. Gmina Łeba zadeklarowała włączenie w granice portu nieruchomości gruntowych, położonych po północnej i południowej stronie akwenu.

W toku konsultacji publicznych projekt skierowany został do uzgodnienia z Instytutem Morskim w Gdańsku, Krajową Izbą Gospodarczą, Związku Miast i Gmin Morskich oraz do Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Wojewody Pomorskiego. Ponadto, w związku z umieszczeniem projektu w serwisie Rządowy Proces Legislacji (RPL), do procesu uzgadniania włączyło się również Porozumienie Zielonogórskie – Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia. Projekt rozporządzenia przekazany zostanie także do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>	0,050					0,025					0,025	0,100
budżet państwa	0,050					0,025					0,025	0,100
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>	-0,050					-0,025					-0,025	-0,100
budżet państwa	-0,050					-0,025					-0,025	-0,100
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Źródłem finansowania wykazanych wydatków budżetowych będą środki finansowe Urzędu Morskiego w Słupsku w ramach limitu wydatków, określonego na dany rok budżetowy dla Ministra Infrastruktury i Rozwoju.
---------------------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W obecnym stanie prawnym trudno jest oszacować wydatki związane z utrzymaniem właściwego stanu technicznego nabrzeży, toru wodnego, utrzymaniem progu wodnego, obudowy kamiennej brzegów kanału. Równie trudno oszacować przychody. Wstępne szacunki wydatków na utrzymanie toru wodnego przedstawia powyższa tabela.</p> <p>Oszacowano koszty prac refulacyjnych, jakie należy ponieść, by w części akwenu przekazywanego przez Starostę Lęborskiego wykonać tor wodny i umożliwić cumowanie jednostek rybackich. Ewentualne koszty prac remontowych nabrzeży i obrzeży można oszacować po opracowaniu kosztów na podstawie przeglądów pięcioletnich i dokumentacji technicznej. Szacowanie wartości prac remontowych bez powyższych dokumentów byłoby obarczone znacznymi błędami. W 2013 r. dzierżawca części akwenu wykonał remont obrzeża Kanału Chełst na odcinku długości ok. 25 m. Dokumentacja prac remontowych sporządzona dla powyższego obrzeża kanału (strona południowa) nie odnosi się do części podwodnej, tzn. palisady drewnianej, na której to obrzeże jest oparte. Stan techniczny palisady pod obrzeżem kanału może mieć istotne znaczenie dla kosztów jego użytkowania.</p> <p>Oszacowane koszty prac refulacyjnych dotyczą jedynie tej części akwenu, gdzie jest możliwy przepływ i cumowanie jednostek pływających.</p>
--	--

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie odnotowuje się żadnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw.
--	--

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
--	---

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Komentarz:  
Nie dotyczy.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Na rynek pracy regulacja prawna nie będzie miała żadnego wpływu.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Na żaden z wymienionych obszarów regulacja prawna nie będzie miała jakiegokolwiek wpływu.
------------------	---

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy aktu prawnego będą wykonalne po wejściu w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju. Natomiast będą skutkować następującymi postępowaniami:

- Przejęciem przez Urząd Morski w Słupsku, od Starosty Lęborskiego, akwenu wód śródlądowych z obudową brzegów kanału.
- Zmianą granic rozdziału wewnętrznych wód morskich od wód powierzchniowych śródlądowych.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu może być mierzalna po dokonaniu oceny stanu budowli hydrotechnicznych, wykonaniu prac refulacyjnych i zawarciu ewentualnych umów na użytkowanie nabrzeży z podmiotami gospodarczymi.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak