



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa, dnia 14 września 2015 r.

RM-10-79-15

Pani Małgorzata KIDAWA-BŁOŃSKA  
Marszałek Sejmu

*Szanowna Pani Marszałek*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Rozwoju.

*Z poważaniem*

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. Nr 67, poz. 621) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustanawia się „Program ochrony brzegów morskich”, zwany dalej „Programem”.”;

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. W ramach Programu podejmuje się zadania dotyczące:

- 1) budowy, rozbudowy i utrzymywania systemu ochrony brzegów morskich przed erozją morską i powodzią od strony morza;
- 2) zapewnienia minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014 oraz z 2015 r. poz. ...);
- 3) monitorowania brzegów morskich, a także wykonywania czynności, prac i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego na całej długości polskiego wybrzeża;
- 4) zapewnienia położenia brzegu morskiego po odwodnej stronie granicznej linii ochrony brzegu morskiego określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.”;

3) po art. 2 dodaje się art. 2a w brzmieniu:

„Art. 2a. Wskaźnikiem realizacji Programu w danym roku jest długość linii brzegowej zabezpieczonej przed zjawiskiem erozji i powodzi od strony morza, liczona w kilometrach.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. 1. Program jest finansowany ze środków budżetu państwa oraz środków pozabudżetowych.

2. Maksymalny limit wydatków budżetu państwa, będący skutkiem finansowym ustawy, wynosi 911.000 tys. zł. Limit nie obejmuje środków na realizację projektów finansowanych z udziałem środków europejskich.

3. Planowane nakłady z budżetu państwa na realizację zadań przewidzianych Programem nie mogą być, w poszczególnych latach, mniejsze niż 34.000 tys. zł.”;

5) załącznik do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej ustawy.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

Załącznik  
do ustawy  
z dnia ... (poz. ...)

**PLANOWANE SZCZEGÓŁOWE NAKŁADY NA REALIZACJĘ ZADAŃ PROGRAMU W LATACH 2004–2023.**

Lp.	Rejon – odcinek brzegu	Zadanie	Nakłady ogółem (w tys. zł)
1	<b>Zalew Wiślany</b>	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe; monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	457 000
2	<b>Mierzeja Wiślana i Zatoka Gdańska</b>		
	1) Górkki Wschodnie (km 56,9–59,0)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	2) ujście Wisły Śmiałej – Stogi (km 60,1–63,05)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	3) Westerplatte (km 67,45–69,1)	Umocnienia brzegowe	
	4) Nowy Port – Orłowo (km 69,2–81,1)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	5) Redłowo – Kamienna Góra (km 83,5–85,3)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	6) Oksywie – Mechelinki (km 89,1–96,6)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	7) Rewa (km 99,9–101,0)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	8) Rzucewo 1 (km 109,4–109,8)	Umocnienia brzegowe	
	9) Rzucewo 2 (km 109,8–110,1)	Sztuczne zasilanie	
	10) Puck 1 (km 114,0–114,7)	Sztuczne zasilanie	
	11) Puck 2 (km 115,37–115,58)	Umocnienia brzegowe	
	12) Puck 3 (km 116,7–117,0)	Umocnienia brzegowe	
	13) Mierzeja Wiślana (km 0,0–47,9) Zatoka Gdańska (km 48,5–124)	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	
3	<b>Półwysep Helski</b>		

	1) Władysławowo – Kuźnica (od nasady półwyspu do km 9,5)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	2) Kuźnica – Jurata (km 9,5–23,5)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	3) Cypel półwyspu – miasto Hel (z wyłączeniem portu rybackiego) (km 36,0–38,0)	Umocnienia brzegowe	
	4) Jurata 1 (km 44,4–46,4)	Sztuczne zasilanie	
	5) Jurata 2 (km 46,4–48,3)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	6) Jastarnia – Chałupy 1 (km 50,9–52,2)	Umocnienia brzegowe	
	7) Jastarnia – Chałupy 2 (km 54,5–62,1)	Umocnienia brzegowe	
	8) Jastarnia – Chałupy 3 (km 63,55–65,1)	Umocnienia brzegowe	
	9) Półwysep Helski (od nasady półwyspu do km 71,5)	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	
<b>4</b>	<b>Otwarte morze</b>		
	1) Władysławowo – Jastrzębia Góra 1 (km 126,0–128,0)	Sztuczne zasilanie; odwodnienie klifu; umocnienia brzegowe	
	2) Władysławowo – Jastrzębia Góra 2 (km 128,5–134,6)	Sztuczne zasilanie; odwodnienie klifu; umocnienia brzegowe	
	3) Karwia (km 134,6–143,5)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	4) Otwarte morze (km 125,0–175,33)	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	
	5) Łeba (km 180,5–183,0)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	272 000
	6) Rowy 1 (km 217,2–217,5)	Sztuczne zasilanie	
	7) Rowy 2 (km 217,5–219,0)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
	8) Ustka 1 (km 229,23–229,38)	Sztuczne zasilanie; remont umocnień brzegowych	

9) Ustka 2 (km 231,0–233,5)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
10) Jarosławiec 1 (km 238,5–240,3)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
11) Jarosławiec 2 (km 244,6–246,6)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
12) Jarosławiec 3 (km 247,8–248,8)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
13) Jarosławiec 4 (km 249,5–250,9)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
14) Jarosławiec 5 (km 253,8–256,5)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
15) Mierzeja Jeziora Kopań (km 256,5–267,0)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
16) Darłówek (km 267,0–270,6)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
17) Mierzeja Jeziora Bukowo (km 277,0–288,5)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi	
18) Mierzeja Jeziora Jamno (km 288,5–301,0)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi	
19) Sarbinowo (km 304,0–309,5)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
20) Ustronie Morskie 1 (km 309,5–313,5)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi	
21) Ustronie Morskie 2 (km 316,0–317,05)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi	
22) Ustronie Morskie 3 (km 319,0–324,0)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
23) Kołobrzeg 1 (km 324,0–327,0)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi	
24) Kołobrzeg 2 (km 327,0–336,5)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
25) Kołobrzeg 3 (km 338,0–339,5)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi	
26) Dźwirzyno (km 343,0–345,4)	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	
27) Otwarte morze (km 175,33–345,5)	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	
28) Mrzeżyno (km 345,5–352,2)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	182 000

	29) Niechorze 1 (km 360,7–364,0)	Sztuczne zasilanie	
	30) Niechorze 2 (km 364,0–368,3)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	31) Niechorze – Pobierowo (km 368,3–379,5)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	32) Mierzeja Dziwnowska (km 385,4–396,2)	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe	
	33) Międzyzdroje (km 411,6–413,5)	Sztuczne zasilanie	
	34) Otwarte morze (km 345,5–428,1)	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	
<b>5</b>	<b>Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamińskim</b>	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe; monitoring i badania dotyczące aktualnego stanu brzegu morskiego	
<b>SUMA Lp. 1–5</b>			<b>911 000</b>

## UZASADNIENIE

Niniejszy projekt jest zmianą ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. Nr 67, poz. 621), zwanej dalej „ustawą”.

Ustawa została uchwalona w 2003 r. z uwagi na niebezpieczne zjawisko postępującej erozji brzegu morskiego. Zjawisko to ze względu na globalne zmiany klimatu nadal przybiera na sile. Podstawą ustawy była Strategia ochrony brzegów morskich opracowana w Instytucie Morskim w Gdańsku. Formułując program ochrony brzegów, wzięto pod uwagę długookresową i wieloprzestrzenną analizę najważniejszych czynników i uwarunkowań kształtujących procesy brzegowe z uwzględnieniem oddziaływania prognozowanego wzrostu poziomu morza (0,6 m/100 lat). Ostatecznie przyjęto opcję selektywnej, aktywnej ochrony brzegów, jako najbardziej uzasadnioną ekonomicznie i technicznie. Wskazano odcinki brzegu najbardziej zagrożone, które z uwagi na ich zaplecze powinny zostać objęte ochroną techniczną. W latach 2004–2014 urzędy morskie realizowały zadania przewidziane Programem na odcinkach brzegu najbardziej zagrożonych erozją i powodzią morską.

Obserwowane i przewidywane zmiany klimatu mają negatywny wpływ na funkcjonowanie strefy brzegowej. Oprócz dużego wzrostu poziomu morza negatywne zjawiska obejmują przede wszystkim wzrost częstotliwości powodzi sztormowych, wiążący się z częstszym zalewaniem terenów nisko położonych oraz degradacją nadmorskich klifów i brzegu morskiego, co powoduje silną presję na infrastrukturę znajdującą się na tych terenach. Dodatkowym elementem przyspieszającym proces erozji brzegów są coraz cieplejsze zimy, a co za tym idzie – brak ujemnych temperatur oraz brak pokrywy lodowej, co zmniejsza odporność brzegu na rozmywanie. Efektem tego jest poważne zagrożenie bezpieczeństwa powodziowego terenów nadmorskich. Należy wskazać również, że większa część polskiego brzegu to odcinki erozyjne.

W latach 2004–2014 wydatkowano na ochronę brzegu morskiego w ramach realizacji ustawy ponad 374 238 tys. zł, co pozwoliło na zabezpieczenie i ochronę najbardziej zagrożonych odcinków polskiego wybrzeża. Nadal niezbędna jest kontynuacja skoordynowanych działań w skali całego polskiego wybrzeża z zagwarantowaniem środków o odpowiedniej wysokości. Taką gwarancję daje przyjęcie projektu ustawy.



Cele oraz ramy Programu mają swoje źródła w dokumentach strategicznych. Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo z dnia 25 września 2012 r. stwierdza, że jednym z istotnych działań służących adaptacji do zmian klimatu jest zabezpieczenie strefy przybrzeżnej jako najbardziej narażonej na zmiany klimatu, w tym m.in. zapewnienie skutecznej i bezpiecznej dla środowiska i wartości przyrodniczych ochrony brzegów morskich.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta uchwałą nr 239 Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r., w celu zwiększenia odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa – wskazuje na problemy związane ze zwiększeniem aktywności Morza Bałtyckiego. Skutkiem tych niekorzystnych zmian będzie wzmocniona abrazja brzegów morskich oraz ryzyko występowania lokalnych podtopień w pasie nadmorskim. Jednym z głównych działań służących realizacji celu są działania na rzecz zwiększenia poziomu zabezpieczenia przed ekstremalnymi zjawiskami naturalnymi i antropogenicznymi.

Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030), przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 października 2013 r., jest dokumentem strategicznym, który bezpośrednio dotyczy kwestii adaptacji do zachodzących zmian klimatu. Plan określa wpływ zmian klimatu na wrażliwe sektory i obszary, w tym strefę wybrzeża.

Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030), przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 17 marca 2015 r., jest średniookresowym dokumentem planistycznym, określającym cele oraz kierunki rozwoju gospodarki morskiej. Polityka wskazuje na konieczność podejmowania działań na rzecz ochrony brzegu morskiego.

Program realizuje cele Polityki morskiej – w zakresie zapewnienia ochrony brzegów morskich oraz ujściowych odcinków rzek przymorskich przed zjawiskiem erozji oraz Strategicznego planu adaptacji – w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i dobrego stanu środowiska przez następujące działania:

- wzmocnienie i utrzymanie systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich,

- stabilizację linii brzegowej, zapobieganie erozji i zanikowi plaż oraz degradacji klifów,
- kontynuację i rozwój stałego monitoringu stanu brzegów morskich i strefy wód przybrzeżnych.

Proponowane zmiany ustawy:

W art. 1 ust. 1 nadano nowe brzmienie, to jest usunięto wyrażenie: „obejmujący swoim zakresem przedsięwzięcia mające na celu zabezpieczenie brzegów morskich przed zjawiskiem erozji”. Zmiana ta ma na celu ujednoczenie przepisów Programu ochrony brzegów morskich, zwanego dalej „Programem”, który obejmuje przedsięwzięcia z zakresu zabezpieczenia brzegów morskich przed zjawiskami erozji oraz powodzią od strony morza.

W art. 2 w pkt 1 wprowadza się uszczegółowienie celów Programu. Podstawowy cel Programu, jakim jest „zabezpieczenie brzegów morskich przed zjawiskiem erozji”, został przeniesiony z art. 1 ust. 1. Usunięto z treści art. 2 pkt 1 „w tym usuwania uszkodzeń w systemie zabezpieczania przeciwpowodziowego brzegów morskich”, z uwagi na to, że użycie wyrażenia „utrzymanie” daje możliwość „usuwania uszkodzeń”.

Art. 2 pkt 2 ustawy został zmieniony. W ramach realizacji Programu urzędy morskie wykonywały działania w zakresie stabilizacji linii brzegowej. Stabilizacja linii brzegowej według stanu z 2000 r. jest niemożliwa do wykonania z uwagi na brak informacji o linii brzegowej ze wskazanego okresu oraz intensyfikację procesów erozyjnych brzegu morskiego. Zaproponowano zdefiniowanie bezpieczeństwa brzegu przez jego odporność na sytuację sztormową o określonym prawdopodobieństwie zdarzenia. Przykładowo 100-letni poziom bezpieczeństwa oznacza, że zaplecze systemu ochronnego brzegu nie zostanie zalane lub zniszczone przez sztorm o prawdopodobieństwie zdarzenia 1 raz na 100 lat. Silniejszy sztorm (np. o prawdopodobieństwie zdarzenia 1 raz na 120 lat) już może spowodować straty na zapleczu. Przez system ochronny rozumie się w szczególności: wydmy przednią, plażę i podbrzeże po strefę rew włącznie wraz z ewentualnym systemem budowli ochrony brzegu. Przez bezpieczeństwo brzegu rozumie się nadany określonemu odcinkowi brzegu poziom bezpieczeństwa, który musi być spełniony przez system ochrony. Minimalne poziomy bezpieczeństwa brzegu morskiego zostaną określone w przepisach

wydanych na podstawie art. 37 ust. 1a zmienianej właśnie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

W art. 2 pkt 3, w celu konkretyzacji obowiązku monitoringu całego wybrzeża, jednoznacznie określono obowiązek podejmowania czynności, prac i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego, a nie tylko odcinków wyznaczonych do najpilniejszej ochrony. Intencją twórców ustawy był monitoring całego polskiego wybrzeża w celu diagnozy jego stanu i przy założeniu ochrony sposobami technicznymi najbardziej zagrożonych odcinków. Zmiana polega wyłącznie na wypracowaniu lepszego sformułowania obowiązku monitoringu, aby przepis nie powodował kłopotów interpretacyjnych.

W art. 2 dodaje się pkt 4, który wprowadza uszczegółwienie celów Programu. Graniczna linia ochrony brzegów będzie określona w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Linia ta jest rozumiana jako nieprzekraczalna linia cofania się brzegu. Urzędy morskie będą realizować zadania, które pozwolą na utrzymanie brzegu morskiego po odwodnej stronie granicznej linii ochrony brzegów. Położenie tak wyznaczonej linii jest mierzalnym parametrem, który nie tylko umożliwia określenie polityki państwa dotyczącej brzegu, ale także, ze względu na systematyczną realizację monitoringu strefy brzegowej, pozwoli na kontrolowanie, czy i jak założenia tej polityki są realizowane. Graniczna linia ochrony brzegu morskiego zostanie określona w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1a zmienianej właśnie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Po art. 2 dodaje się art. 2a, który wprowadza miernik realizacji Programu, co pozwoli na monitorowanie bieżącej realizacji celów Programu.

Doprecyzowano przepis art. 4, w którym wskazano, iż Program finansowany jest z budżetu państwa, a także z innych źródeł finansowania. W artykule tym został wskazany maksymalny limit wydatków budżetu państwa na cały okres realizacji Programu w latach 2004–2023 w wysokości 911 000 000 zł – przy czym minimalna kwota wydatków budżetu państwa planowana rocznie wynosi 34 000 000 zł.

W projekcie ustawy dokonano zmiany wielkości rocznych wydatków z budżetu państwa z kwoty 25 550 000 zł do kwoty 34 000 000 zł. Wskazana w projekcie ustawy kwota rocznych wydatków z budżetu państwa w wysokości 34 000 000 zł stanowi kwotę

zapisaną w ustawie budżetowej na rok 2015, zaplanowaną na Program – kwota ta na rok 2015 wynika z waloryzacji środków przewidzianych na realizację Programu według wskaźnika inflacji. Biorąc pod uwagę relatywnie niski poziom inflacji i określenie minimalnego poziomu wydatków (wydatki mogą być planowane w wyższej wysokości), a także proces waloryzacji wartości Programu (przeliczenia musiały być dokonywane dla każdego zadania oddzielnie – plan i wykonanie we wszystkich latach), zrezygnowano z mechanizmu waloryzacji środków przewidzianych na realizację Programu według wskaźnika inflacji. W wyniku przeliczenia kwoty 25 550 000 zł wskaźnikami inflacji, obecna wartość tych wydatków wynosi około 34 000 000 zł. Oznacza to, iż kwota wydatków z budżetu państwa nie wzrasta.

Z uwagi na fakt, że Program może być również finansowany ze środków UE, w tym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, wskazany maksymalny limit wydatków budżetu państwa w wysokości 911 000 000 zł nie obejmuje środków na realizację projektów finansowanych z udziałem środków UE, co pozwoli na elastyczne korzystanie z tego źródła finansowania wydatków.

Po dziesięciu latach realizacji ustawy część odcinków brzegu preferowanych do ochrony, o kilometrażu określonym w załączniku do ustawy, w wyniku dynamicznych zmian procesów brzegowych wymagała uaktualnienia, co zostało uwzględnione w załączniku do nowelizowanej ustawy. Zmiany zostały wprowadzone w oparciu o monitoring strefy brzegowej przeprowadzanej cyklicznie przez urzędy morskie. W wyniku pomiarów zaobserwowano występowanie niekorzystnych zjawisk na odcinkach, które w momencie powstania ustawy zakwalifikowano jako niewymagające działań interwencyjnych, oraz ich intensyfikację na odcinkach, które zostały uwzględnione w ustawie. Przy ustalaniu granic odcinków brzegu podlegających ochronie wzięto również pod uwagę szybkie zmiany zagospodarowania obszarów sąsiadujących z pasem technicznym, a także potrzebę ochrony obszarów sąsiadujących z już chronionymi odcinkami z uwagi na dużą dynamikę procesów erozyjnych.

W związku z tym proponuje się następujące zmiany w załączniku do ustawy.

Zatoka Gdańska

- Ujście Wisły – Przekop (km 47,9–48,3) – odstąpiono od ochrony odcinka z uwagi na to, iż odcinek ten leży poza pasem technicznym i obejmuje ujście rzeki Wisły – Przekop, który jest w gestii Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

- Górkki Wschodnie (km 56,9–59,0) – odstąpiono od ochrony odcinka km 59,0–59,2 z uwagi na to, że odcinek ten jest częścią zakończenia falochronu wschodniego na ujściu Wisły Śmiałej. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Zmiana jest spowodowana koniecznością zabezpieczenia możliwości utrzymania we właściwym stanie technicznym istniejącego trwałego umocnienia brzegu.
- Ujście Wisły Śmiałej (km 59,2–59,4) – odstąpiono od ochrony całego odcinka, ponieważ jest to ujście rzeki Wisły Śmiałej i leży poza pasem technicznym.
- Górkki Zachodnie (km 59,4–60,4) – odstąpiono od ochrony odcinka, dlatego że jest to ujście rzeki Wisły Śmiałej i leży poza pasem technicznym. Dodatkowo obszar do km 60,1 znajduje się w granicach Portu Gdańsk. Obszar od km 60,1 do km 60,4 został zachowany do ochrony.
- Ujście Wisły Śmiałej – Stogi (km 60,1–63,05) – odcinek km 60,1–60,4 został zachowany do ochrony, skrócono odcinek do ochrony o km 63,05–65,0 – zmiana spowodowana jest tym, że odcinek km 63,05–65,0 leży poza pasem technicznym. Dodatkowo obszar do km 60,1 znajduje się w granicach Portu Gdańsk. Obszar od km 60,1 do km 60,4 położony jest w pasie technicznym. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Analiza map zagrożeń powodziowych wykazała, że teren jest objęty ryzykiem wystąpienia powodzi od strony morza.
- Westerplatte (km 67,45–69,1) – wprowadzono nowy odcinek przeznaczony do ochrony w celu utrzymania znajdującej się w jego obszarze inwestycji.
- Nowy Port – Orłowo (km 69,2–81,1) – odcinek powstał z połączenia dwóch odcinków Nowy Port – Sopot (km 69,2–79,0) oraz Orłowo (km 80,0–82,0). Wydłużono odcinek do ochrony o km 79,0–80,0 oraz skrócono odcinek do ochrony o km 81,1–82,0. Wydłużenie odcinka ma na celu ochronę silnie zurbanizowanego zaplecza. Teren ten jest nisko położony i zabudowany. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Zmiana jest spowodowana tym, że po analizie map zagrożeń powodziowych stwierdzono możliwość wystąpienia powodzi od strony morza. Dla ochrony tego terenu może powstać konieczność budowy trwałych umocnień przeciwsztormowych.

- Redłowo – Kamienna Góra (km 83,5–85,3) – skrócono odcinek do ochrony o km 82,0–83,5, wydłużono odcinek do ochrony o km 85,0–85,3. Zmiany długości odcinka spowodowane są tym, że na odcinku km 82,0–83,5 znajduje się rezerwat przyrody „Kępa Redłowska”, który ma zatwierdzony plan ochrony. Plan ochrony nie dopuszcza możliwości wykonywania żadnych prac ochronnych na brzegu morskim. Wydłużenie odcinka związane jest z potrzebą objęcia całego odcinka brzegu miasta Gdynia leżącego w pasie technicznym do granic Portu Gdynia, tj. do km 85,3. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Zmiana jest spowodowana tym, że na odcinku zlokalizowane są trwałe umocnienia brzegu, które wymagają utrzymania ich we właściwym stanie technicznym.
- Oksywie – Mechelinki (km 89,1–96,6) – wydłużono odcinek do ochrony o km 96,5–96,6. Zmiany długości odcinka spowodowane są koniecznością objęcia ochroną całego odcinka do granicy nowo wybudowanej przystani rybackiej w Mechelinkach, tj. do km 96,6.
- Rewa (km 99,9–101,0) – odcinek powstał z połączenia dwóch odcinków Mechelinki – Rewa (km 96,6–100,0) oraz Rewa – Osłonino (km 100,0–107,3). Nowy odcinek zmniejsza ochronę o km 96,6–99,9 oraz km 101,0–107,3. Odcinek brzegu 96,6–99,2 to odcinek rezerwatu Mechelińskie Łąki. Z uwagi na ochronę siedlisk rezerwatu wyłącza się odcinek z Programu. Na zapleczu odcinka km 101,15–107,3 są tereny rolnicze oraz Rezerwat Beka. Odcinek zostaje wyłączony z ochrony z uwagi na tereny cenne przyrodniczo. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Zmiana jest spowodowana tym, że istnieją na tym odcinku trwałe umocnienia brzegu, które wymagają utrzymania ich we właściwym stanie technicznym.
- Rzucewo 1 (km 109,4–109,8) – skrócono odcinek do ochrony o km 107,3–109,4 oraz 110,1–114,0. Zmiana kilometrażu brzegu morskiego przeznaczonego do ochrony wynika z tego, że tylko te odcinki wymagały budowy trwałego umocnienia. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Zmiana jest spowodowana tym, że istniejące na tym odcinku trwałe umocnienia brzegu wymagają utrzymania ich we właściwym stanie technicznym.

- Rzucewo 2 (km 109,8–110,1) – skrócono odcinek do ochrony o km 107,3–109,4 oraz 110,1–114,0. Zmiana kilometrażu brzegu morskiego wynika z tego, że tylko te odcinki wymagały ochrony. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji sztucznego zasilania.
- Puck 1 (km 114,0–114,7) – skrócono odcinek do ochrony o km 114,7–115,37. Zmiana kilometrażu brzegu morskiego przeznaczonego do ochrony wynika z tego, że tylko ten odcinek wymagał działań ochronnych, z uwagi na zurbanizowane zaplecze.
- Puck 2 (km 115,37–115,58) – skrócono odcinek do ochrony o km 115,58–116,7. Wynika to z tego, że tylko ten odcinek wymagał budowy trwałego umocnienia. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Zmiana jest spowodowana tym, że istniejące na tym odcinku trwałe umocnienia brzegu wymagają utrzymania ich we właściwym stanie technicznym.
- Puck 3 (km 116,7–117,0) – skrócenie odcinka do ochrony o km 117,0–117,8 wynika z tego, że tylko ten odcinek wymagał budowy trwałego umocnienia. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Zmiana jest spowodowana tym, że istniejące na tym odcinku trwałe umocnienia brzegu wymagają utrzymania ich we właściwym stanie technicznym. Na zapleczu opaski, w odległości ok. 30 m, przebiega droga wojewódzka nr 216 prowadząca na Półwysep Helski.

#### Półwysep Helski

- Władysławowo – Kuźnica (od nasady Półwyspu do km 9,5) – odcinek powstał z połączenia odcinków Władysławowo (od nasady Półwyspu do km 9,5) oraz Chałupy – Kuźnica (km 4,5–9,5). Zmiana ta ma na celu możliwość prowadzenia prac zabezpieczających, według uproszczonych procedur postępowania. Na dotychczasowych odcinkach stosowano te same rozwiązania ochrony brzegu. Nowy odcinek jest zabezpieczony umocnieniami brzegowymi w ramach istniejącego systemu. W obowiązującej ustawie na wskazanych odcinkach mogło być wykonywane tylko sztuczne zasilanie brzegu morskiego. Zmiana zakresu podyktowana jest tym, że istniejące na tym odcinku trwałe umocnienia brzegu wymagają utrzymania ich we właściwym stanie technicznym.

- Kuźnica – Jurata (km 9,5–23,5) – odcinek powstał z połączenia odcinków Kuźnica (km 9,5–13,5), Kuźnica – Jastarnia (km 13,5–20,5) oraz Jastarnia – Jurata (km 20,5–23,5). Zmiana ma na celu możliwość prowadzenia prac zabezpieczających, według tych samych technicznych rozwiązań. Nowy odcinek jest w części zabezpieczony umocnieniami brzegowymi w ramach istniejącego systemu. W obowiązującej ustawie na wskazanych odcinkach mogło być wykonywane tylko sztuczne zasilanie brzegu morskiego. Zmiana zakresu podyktowana jest tym, że istniejące na tym odcinku trwałe umocnienia brzegu wymagają utrzymania ich we właściwym stanie technicznym. Odcinek jest poddawany silnej erozji. Brzeg morski na tym obszarze jest sztucznie utrzymywany przez wał wydmowy, który jest w rzeczywistości umocnieniem brzegowym. Na odcinku brzegu morskiego km 0,0–12,5 istnieje zabezpieczenie w formie ostróg brzegowych i opaski gabionowej. Natomiast na km 18,025–18,82 i km 22,32–22,5 istnieją wbudowane w wydmy opaski gabionowe, które są umocnieniami brzegowymi. W przypadku ich uszkodzenia lub zniszczenia Półwysep Helski w tym miejscu pozostanie bez ochrony, co będzie prowadzić do znacznych zniszczeń na zapleczu. Na pozostałych obszarach w ramach tego odcinka, w przypadku zaistnienia zagrożenia rozmycia wydmy, w trybie awaryjnym, zostanie wykonane zabezpieczenie brzegu podobną techniką, tj. umocnienie brzegowe wbudowane tworzące podstawę wału wydmowego.
- Cypel półwyspu – miasto Hel (z wyłączeniem portu rybackiego) (km 36,0–38,0) – wydłużono odcinek do ochrony o km 36,0–36,8. Brzeg na wskazanym odcinku został zabezpieczony opaską brzegową. Odcinek został rozszerzony z uwagi na zapewnienie możliwości utrzymania systemu ochrony brzegu. Na obszarze znajdują się cenne siedliska wydmowe, które poddawane są rekonstrukcji.
- Jurata 1 (km 44,4–46,4), Jurata 2 (km 46,4–48,3) – wprowadzenie odcinków przeznaczonych do ochrony. Wprowadzenie nowych odcinków podyktowane jest tym, że istniejące na odcinku trwałe umocnienia brzegu wymagają utrzymania ich we właściwym stanie technicznym – Jurata 2 (km 46,4–48,3). Odcinki km 44,4–46,4 oraz km 46,4–48,3 zostały wprowadzone ze względu na potrzebę ochrony zurbanizowanego zaplecza.



- Jastarnia – Chałupy 1 (km 50,9–52,2), Jastarnia – Chałupy 2 (km 54,5–62,1), Jastarnia – Chałupy 3 (km 63,55–65,1) – odcinki powstały z połączenia odcinków Jastarnia – Kuźnica (km 50,9–59,3) oraz Kuźnica – Chałupy (km 59,3–65,0). Zmiana ma na celu możliwość prowadzenia prac zabezpieczających i remontów umocnień brzegowych. Odcinek został wydłużony o km 65,0–65,1. Wydłużenie odcinka ma na celu objęcie Programem całego istniejącego umocnienia brzegu w miejscowości Chałupy. Wyłączono z ochrony odcinki o km 62,1–63,55 oraz km 62,1–63,55 z uwagi na użytek ekologiczny Torfowe Kłyle oraz Uroczysko Każa. Odcinek km 50,9–52,2 został włączony do Programu z uwagi na zurbanizowane zaplecze, ewentualne prace prowadzone na tym odcinku będą realizowane w sposób najmniej ingerujący w środowisko naturalne.

#### Otwarte Morze

- Władysławowo – Jastrzębia Góra 1 (km 126,0–128), Władysławowo – Jastrzębia Góra 2 (km 128,5–134,6) – odcinek został skrócony o km 125,0–126,0 z uwagi na to, że jest to obszar akumulacyjny. Zmiana polega również na odstąpieniu od możliwości wykonywania zadań ochronnych na km 128,0–128,5, z uwagi na rezerwat przyrody Dolina Chłapowska (km 128,0–128,5).
- Karwia (km 134,6–143,5) – odcinek został skrócony o km 143,5–144,4 z uwagi na rezerwat przyrody Widowo (km 143,5–144,4).
- Rowy 1 (km 217,2–217,5) – nowy odcinek może być zabezpieczony sztucznym zasilaniem brzegu morskiego. Skrócono odcinek do ochrony o km 216,0–217,2, z uwagi na Słowiński Park Narodowy.
- Rowy 2 (km 217,5 – 219,0) – wprowadzenie nowego odcinka do ochrony jest odpowiedzią na zmiany na brzegu morskim zachodzące w tym rejonie. Propozycję rozszerzenia przepisów ustawy o wskazany odcinek przedstawiono na podstawie wieloletnich obserwacji zmian linii brzegowej. Dla wskazanego obszaru wykonano również badania morfodynamiki strefy brzegowej wskazujące długofalowe tendencje rozwoju abrazji brzegu we wskazanym rejonie. Na podstawie tych badań, mając na uwadze fakt, że jest to odcinek o zurbanizowanym zapleczu, podjęto decyzję o rozszerzeniu odcinka przeznaczonego do ochrony.
- Ustka 1 (km 229,23–229,38) – wprowadzenie nowego odcinka spowodowane jest potrzebą ochrony infrastruktury pomocniczej służącej wykonywaniu zadań z zakresu

ochrony brzegu (zjazd techniczny). Istniejąca infrastruktura jest wykorzystywana, oprócz Urzędu Morskiego w Słupsku, przez Służbę SAR, Policję i Straż Graniczną.

- Jarosławiec 1 (km 238,5–240,3), Jarosławiec 2 (km 244,6–246,6), Jarosławiec 3 (km 247,8–248,8), Jarosławiec 4 (km 249,5–250,9) – wprowadzenie nowych odcinków spowodowane jest zmianami na brzegu morskim zachodzącymi w tym rejonie. Odcinek jest zlokalizowany w znacznej części na wysokości Centralnego Poligonu Sił Powietrznych Ustka. Na przedmiotowym odcinku istnieje potrzeba ochrony infrastruktury wojskowej zlokalizowanej na bliskim zapleczu lądowym, obejmującej m.in. budynki dowództwa, obiekty szkoleniowo-bojowe wykorzystywane przez wojska państw wchodzących w skład struktur NATO. Dla odcinka wykonano badania morfodynamiki strefy brzegowej.
- Mierzeja Jeziora Kopań (km 256,5–267,0) – w obowiązującej ustawie na wskazanym odcinku mogła być wykonywana tylko techniczna ochrona brzegu. Wprowadzenie możliwości wykonywania sztucznego zasilania na wskazanym odcinku zostało wprowadzone ze względu na:
  - uzupełnienie istniejącego systemu ochrony brzegu morskiego obejmującego zespół ostróg brzegowych i wał przeciwsztormowy,
  - potrzebę uzupełniania niedoboru rumowiska w strefie brzegowej, stwierdzonego na podstawie bieżących analiz danych uzyskanych w ramach monitoringu brzegu morskiego w tym rejonie. Znaczny jego ubytek ma wpływ na zachowanie plaż na odcinku mierzei oraz odcinka na wysokości miejscowości Wicie, na którym zauważalny jest spadek szerokości i wysokości plaż. W przypadku dalszego pogłębiania się deficytu osadów w tym rejonie może zaistnieć potrzeba przedłużenia wału przeciwsztormowego do końca mierzei do wysokości miejscowości Wicie.
- Mierzeja Jeziora Bukowo (km 277,0–288,5) – wydłużono odcinek do ochrony o km 277,0–278,0 oraz km 287,5–288,5. Rozszerzenie ochrony o wskazany odcinek przedstawiono na podstawie wieloletnich obserwacji zmian linii brzegowej. Wykonano również badania morfodynamiki strefy brzegowej, wskazujące na długofalowe tendencje rozwoju abrazji brzegu w tym rejonie, określając jednocześnie wstępne założenia dla planowanych form ochrony brzegu dla tego odcinka. Wydłużenie odcinka km 277,0–278,0 spowodowane jest koniecznością

ochrony miejscowości Dąbki wraz z przystanią rybacką. Wydłużenie odcinka km 287,5–288,5 w kierunku zachodnim ma na celu objęcie ochroną nasady zachodniej mierzei Jeziora Bukowo. Odstąpiono od realizacji umocnień brzegowych na tym odcinku.

- Mierzeja Jeziora Jamno (km 288,5–301,0) – odcinek został wydłużony o km 288,5–289,5 oraz km 299,9–301,0. Odcinek wydłużono w kierunku wschodnim i zachodnim. Propozycję rozszerzenia przepisów ustawy o ten odcinek przedstawiono w oparciu o wieloletnie obserwacje zmian linii brzegowej. Wykonano również badania morfodynamiki strefy brzegowej wskazujące na długofalowe tendencje rozwoju abrazji brzegu we wskazanym rejonie, określając jednocześnie wstępne założenia dla planowanych form ochrony brzegu dla tego odcinka. W zakresie wydłużenia odcinka w kierunku wschodnim o odcinek km 288,5–289,5 – obejmuje on odcinek na wysokości miejscowości Łazy. W zakresie wydłużenia odcinka w kierunku zachodnim o odcinek km 299,5–301,0 – obejmuje on odcinek na wysokości miejscowości Mielno. W celu ochrony odcinka zastosowane zostanie sztuczne zasilanie wraz z budowlami wspomagającymi.
- Sarbinowo (km 304,0–309,5) – wydłużenie odcinka o km 304,0–305,3 jest spowodowane potrzebą ochrony miejscowości Chłopy.
- Ustronie Morskie 1 (km 309,5–313,5) – wprowadzenie nowego odcinka spowodowane jest potrzebą ochrony miejscowości Gąski i Pleśna oraz infrastruktury wojskowej zlokalizowanej na bliskim zapleczu lądowym.
- Ustronie Morskie 2 (km 316,0–317,05) – odcinek został wydłużony o km 316,0–317,05. Na odcinku istnieje potrzeba ochrony infrastruktury wojskowej zlokalizowanej na bliskim zapleczu lądowym. Na odcinku występuje zagrożenie strefy brzegowej i zaplecza.
- Ustronie Morskie 3 (km 319,0–324,0) – odcinek został wydłużony o km 323,0–324,0 z uwagi na potrzebę ochrony całej miejscowości Ustronie Morskie w kierunku zachodnim.
- Kołobrzeg 1 (km 324,0–327,0) – wprowadzenie nowego odcinka spowodowane jest zmianami na brzegu morskim zachodzącymi w tym rejonie. Jest to odcinek przylegający do odcinka Ustronie Morskie 3, obejmujący zachodnią część miejscowości Sianożęty z zabudową zlokalizowaną na klifie w niewielkiej odległości

od linii zbrocza. Na odcinku km 324,0–327,0 zlokalizowane jest lotnisko w Bagiczu, gdzie szerokość ochronnego pasa zieleni oddzielającego jego obszar od terenu plaży zmniejszyła się do kilkunastu metrów. Na wydłużenie granic obecnie funkcjonującego w ustawie odcinka równie duży wpływ ma konieczność ochrony brzegu na odcinku Ekoparku Wschodniego, gdzie w 2010 r. w rejonie km 329 nastąpiło przerwanie wału wydmowego, co zagroziło stabilności mokradeł o powierzchni kilkudziesięciu hektarów, cennemu przyrodniczo użytkowi ekologicznemu. W latach 2010 i 2012 Urząd Morski w Słupsku otrzymał dotacje celowe na realizację zadań w zakresie budowy obiektów hydrotechnicznych na tym odcinku.

- Kołobrzeg 2 (km 327,0–336,5) – odcinek został wydłużony o km 327,0–328,9 oraz km 335,8–336,5, z uwagi na zagrożenie zalaniem terenów zaplecza o wysokiej kategorii zainwestowania, w tym zabudowa miejska w zachodniej i południowej części miasta. System ochrony w rejonie Kołobrzegu ma przeciwdziałać zagrożeniom powodziowym niskiego zaplecza i utrwalić plażę. Plany zagospodarowania przestrzennego Kołobrzegu przewidują rozwój zabudowy rekreacyjnej i miejskiej na terenach położonych nisko, w strefie zagrożenia (tereny po wschodniej stronie rzeki Parsęty). Na odcinku zidentyfikowano zagrożenia strefy brzegowej i zaplecza, tj. nisko położone zurbanizowane zaplecze przyległe do brzegu.
- Kołobrzeg 3 (km 338,0–339,5) – wprowadzenie nowego odcinka spowodowane jest zmianami na brzegu morskim zachodzącymi w tym rejonie. Propozycję rozszerzenia przepisów ustawy o ten odcinek przedstawiono na podstawie wieloletnich obserwacji zmian linii brzegowej, które potwierdziły konieczność podjęcia działań ochronnych (sztuczne zasilanie wraz z budową konstrukcji wspomagających) w celu zatrzymania odpływu rumowiska w głąb profilu brzegu morskiego.
- Dźwirzyno (km 343,0–345,4) – wydłużenie odcinka o km 343,0–343,4 jest uzasadnione ze względu na zurbanizowane zaplecze.
- Mrzeżyno (km 345,5–352,2) – wydłużenie odcinka o km 345,5–350,5 podyktowane jest zagospodarowaniem terenów przybrzeżnych, wyłączonych w ostatnich latach z kompetencji Ministra Obrony Narodowej. Pomiędzy Dźwirzynem a Mrzeżynem powstają kompleksy zabudowań usytuowanych w bezpośredniej granicy pasa

technicznego. Na odcinku zaobserwowano wędrujące wzdłuż brzegu ogniska erozji wydmy i zwężania plaży.

- Niechorze 1 (km 360,7–364,0) – rozszerzenie ochrony o wskazany odcinek jest uzasadnione z uwagi na potrzebę objęcia ochroną (sztucznym zasilaniem) brzegu, na zapleczu którego rozwija się intensywnie miejscowość nadmorska. Zarówno „Fotointerpretacyjny atlas dynamiki strefy brzegu morskiego”, jak i aktualne obserwacje wskazują na znaczną dynamikę procesów brzegowych w tym miejscu, co oznacza zarówno możliwość pojawienia się obszaru niespodziewanej akumulacji (okresowej), jak i ognisk intensywnej erozji.
- Niechorze 2 (km 364,0–368,3) – wydłużenie odcinka o km 364,0–368,3. Rozszerzenie odcinka spowodowane jest potrzebą objęcia ochroną całej zatoki erozyjnej Niechorze – Pogorzelica. Aktualnie obowiązująca wschodnia granica chronionego odcinka znajduje się w środku tej zatoki. Na postulowanym przedłużeniu znajduje się meandrujące ujście kanału Liwka łączącego jezioro Liwia Łuża z morzem. Obserwacje brzegu wskazują na znaczną dynamikę procesów brzegowych w tym miejscu, co może przyczyniać się do intensywnej erozji. Takie zjawiska obserwowano kilkakrotnie po wschodniej i zachodniej stronie ujścia kanału Liwka.
- Niechorze – Pobierowo (km 368,3–379,5) – zmniejszono odcinek do ochrony o km 379,5–385,4. Zmiana została wprowadzona na podstawie obserwacji dynamiki procesów brzegowych oraz braku wymagających ochrony obiektów na zapleczu.
- Mierzeja Dziwnowska (km 385,4–396,2) – rozszerzenie ochrony o km 393,7–396,2 wynika z potrzeby objęcia ochroną fragmentu brzegu, w rejonie intensywnie rozwijającej się miejscowości Międzywodzie. Procesy brzegowe wykazują tu dużą dynamikę, a Międzywodzie, ograniczone od południa Zalewem Kamieńskim, rozwija się intensywnie w stronę północną i zachodnią.
- Międzyzdroje (km 411,6–413,5) – wydłużenie odcinka o km 411,6–411,8. Wydłużenie odcinka wynika z potrzeby objęcia ochroną przedpola bazy rybackiej, która stanowi enklawę w pasie technicznym, a której infrastruktura już kilka razy była niszczone przez sztormy. Zakres działań w granicach odcinka uległ zmianie przez dodanie możliwości realizacji umocnień brzegowych. Zmiana jest spowodowana znaczną dynamiką procesów brzegowych.

Załącznik do Programu ochrony brzegów morskich wskazuje na odcinki brzegu morskiego, na których mogą być realizowane prace ochronne. Nie oznacza to, że prace będą tam bezwzględnie prowadzone. Przy planowaniu zadań z zakresu ochrony brzegów morskich brany jest pod uwagę istniejący stan brzegu morskiego oraz korzyści i straty, jakie może przynieść określone działanie.

W załączniku do ustawy zrezygnowano z podziału kwot dla konkretnych odcinków. Realizacja Programu wykazała, że takie przyporządkowanie nie pozwala na sprawne wykonywanie działań przez urzędy morskie. Zmiana ta uwzględnia postulaty urzędów morskich. Z uwagi na to, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zatwierdza plan działań urzędów morskich na każdy rok, nadzór nad realizacją Programu pozostaje na tym samym poziomie. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zatwierdza również każdą zmianę w planie działania urzędów morskich w danym roku.

W załączniku uszczegółowiono zakres wykonywania monitoringu w ramach Programu. Wszystkie odcinki brzegu morskiego zostały przeznaczone do monitoringu.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 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.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania projektu ustawy właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy nie jest objęty przepisami UE.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”</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</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Alicja Ogonowska (22 630-16-39, sekretariatDTM@mir.gov.pl)</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 16 lutego 2015 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Nr w wykazie prac legislacyjnych: UD 193</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

- 1) zwiększenie zagrożenia erozji brzegu morskiego na odcinkach nieobjętych Programem;
- 2) intensyfikacja procesów erozyjnych powoduje, że na niektórych odcinkach pozostały małe środki na realizację celów Programu, może to utrudnić realizację Programu;
- 3) brak precyzyjnego określenia zakresu monitoringu wykonywanego na brzegu morskim, dotychczasowe przepisy budzą wątpliwości interpretacyjne. Intencją twórców ustawy był monitoring całego polskiego wybrzeża w celu diagnozy jego stanu i przy założeniu ochrony sposobami technicznymi najbardziej zagrożonych odcinków;
- 4) brak precyzyjnego określenia zakresu finansowania Programu, dotychczasowe przepisy mogą budzić wątpliwości interpretacyjne;
- 5) brak możliwości stabilizacji linii brzegowej według stanu z 2000 r. z uwagi na brak informacji o linii brzegowej ze wskazanego okresu;
- 6) brak mierników realizacji Programu, brak regulacji utrudnia ocenę realizacji celów Programu.

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

- 1) aktualizacja odcinków brzegu morskiego przeznaczonego do ochrony, umożliwi to realizację przez urzędy morskie ustawowych obowiązków z zakresu budowy, utrzymania i ochrony umocnień brzegowych, wydm i zalesień ochronnych w pasie technicznym wybrzeża;
- 2) rezygnacja z przyporządkowania kwot przeznaczonych na finansowanie zadań w Programie do konkretnych odcinków, umożliwi to lepsze wydatkowanie środków i realizację projektów zintegrowanych ochrony brzegów morskich;
- 3) uszczegółowienie zakresu monitoringu brzegu morskiego, możliwość finansowania monitoringu wykonywanego na całym brzegu morskim w ramach Programu;
- 4) wyjaśnienie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących zakresu finansowania Programu;
- 5) uszczegółowienie sposobu realizacji Programu przez wykreślenie przepisu dotyczącego zabezpieczenia linii brzegowej według stanu z 2000 r. oraz zapobieganiu zanikowi plaży, spowoduje to lepsze określenie celów Programu;
- 6) wprowadzenie przepisów dotyczących mierników realizacji Programu, pozwoli to na monitorowanie bieżącej realizacji celów Programu;
- 7) przyjęte rozwiązania zwiększą możliwość reagowania na zagrożenia związane z erozją brzegu morskiego i realizację celów Programu.

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

Sposoby finansowania i organizacji realizacji zadań z zakresu ochrony brzegów morskich w wybranych krajach członkowskich OECD/UE:

#### 1) Republika Federalna Niemiec

Organizacją i zarządzaniem ochroną wybrzeża w RFN zajmują się odpowiednie instytucje państwowe, głównie władze lokalne. W zależności od landu różny jest sposób organizacji ochrony wybrzeża. Finansowanie działań z zakresu ochrony wybrzeża jest w 70% pokrywane przez Rząd Federalny i w 30% przez Kraje Związkowe, natomiast koszty utrzymania konstrukcji w 100% są pokrywane z budżetów lokalnych. Master Plany dla ochrony wybrzeża są opracowane na szczeblu lokalnym;

2) Szwecja

Zarządzaniem strefą przybrzeżną zajmują się odpowiednie podmioty na szczeblu lokalnym. Prace zabezpieczające brzeg morski są inicjowane i finansowane przez właścicieli prywatnych. W przypadku zagrożenia erozją prywatnej nieruchomości, władze lokalne weryfikują zagrożenie i mogą podjąć się koordynacji działań z zakresu ochrony brzegów morskich. Władze lokalne mogą ponosić część kosztów i ubiegać się o dofinansowanie tych działań przez wyspecjalizowaną agencję rządową. Dofinansowanie przysługuje tylko dla zadań realizowanych na obszarach zabudowanych. Władze lokalne mogą przeznaczyć wpływy z lokalnych podatków na finansowanie działań z zakresu ochrony brzegów;

3) Estonia

Zarządzanie ochroną wybrzeża jest prowadzone na szczeblu lokalnym. Finansowanie zadań z zakresu ochrony brzegów jest prowadzone na podstawie programów rządowych oraz ze środków UE. Koszty utrzymania konstrukcji ochrony brzegów w rejonie Klajpedy są pokrywane z budżetu centralnego. Utrzymaniem wydm nadmorskich i lasów zajmują się władze lokalne oraz administracje parków narodowych.

**4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy morskie	3	Badania własne	Zapewnienie możliwości realizacji zadań urzędów morskich w zakresie ochrony brzegów morskich, w tym realizację celów Programu.
Gminy nadmorskie i miasta na prawach powiatu	42	Badania własne	Możliwość realizacji dokumentów planistycznych, przyjętych dla danego obszaru, przez uzyskanie możliwości ochrony najbardziej zagrożonych obszarów brzegu morskiego.
Obywatele	Brak danych	Badania własne	Zabezpieczenie możliwości korzystania z pasa nadbrzeżnego dla realizacji różnych celów (np. turystyczny, inwestycyjny).

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

Urzędy morskie uczestniczyły w pracach nad projektem dokumentu.

**6. Wpływ na sektor finansów publicznych**

(ceny stałe z 2001 r. przeliczane według wskaźnika inflacji na ceny z roku realizacji zadań)	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>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania | Źródłem finansowania wydatków Programu są środki budżetu państwa zaplanowane w ramach limitu cz. 21 – Gospodarka morska, dz. 900 – Gospodarka komunalna i ochrona środowiska,



	rozd. 90018 – Ochrona brzegów morskich określonego każdorazowo w ustawie budżetowej.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych. Wydatki z budżetu państwa na realizację Programu wynikają z pierwotnej ustawy przyjmującej Program Ochrony Brzegów Morskich.</p> <p>Projektowana regulacja wskazuje, iż planowane nakłady z budżetu państwa na realizację zadań przewidzianych Programem nie mogą być, w poszczególnych latach, mniejsze niż 34 000 tys. zł. Poprzednie zapisy w tym zakresie stanowiły, iż planowane nakłady z budżetu państwa na realizację zadań przewidzianych Programem nie mogą być, w poszczególnych latach, mniejsze niż 25 550 000 zł – kwota ta podlegała od roku 2001 przeliczeniu według wskaźnika inflacji na ceny z roku realizacji zadań.</p> <p>W wyniku przeliczenia kwoty 25 550 000 zł wskaźnikami inflacji obecna wartość tych wydatków wynosi około 34 000 000 zł. Oznacza to, iż kwota wydatków z budżetu państwa nie wzrasta w stosunku do pierwotnej ustawy.</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	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak						
Niemierzalne		Brak						
		Brak						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

### 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 elektroniczności.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Brak.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<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		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Realizacja zadań odbywa się na podstawie przyjętego rokrocznie harmonogramu. Z uwagi na dużą dynamikę zmian w strefie brzegowej nie jest możliwe wskazanie konkretnych działań.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Wskaźnikiem realizacji Programu w danym roku jest długość zabezpieczonej linii brzegowej przed zjawiskiem erozji, w kilometrach. Ewaluacja Programu nastąpi po upływie czasu realizacji Programu. Program będzie oceniany pod kątem zapewnienia położenia brzegu morskiego po odwodnej stronie granicznej linii ochrony brzegu morskiego oraz zapewnienia minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego. Planowany jest cykliczny monitoring brzegu morskiego. Dane monitoringowe posłużą do wykonania oceny skuteczności Programu. Zakładany stan brzegu morskiego będzie określony przez poziomy bezpieczeństwa brzegu oraz graniczną linię ochrony brzegu morskiego.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

**Raport z konsultacji publicznych oraz opiniowania Projekt ustawy o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (nr w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów UD193).**

Zgodnie z 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.) z chwilą skierowania projektu ustawy o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego "Program ochrony brzegów morskich" do uzgodnień, konsultacji publicznych oraz opiniowania, projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Jednocześnie zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2013 r. poz. 979) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W trybie art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców oraz nie jest objęty zadaniami związków zawodowych

W ramach konsultacji publicznych projekt został przekazany do opinii następującym podmiotom:

1. Główny Inspektorat Sanitarny,
2. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej,
3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie,
4. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku,
5. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego,
6. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego,
7. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
8. Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego,
9. Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie,
10. Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku,
11. Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki w Olsztynie,
12. Urząd Morski w Szczecinie,
13. Urząd Morski w Słupsku,
14. Urząd Morski w Gdyni,
15. Woliński Park Narodowy,
16. Słowiński Park Narodowy,
17. Nadmorski Park Krajobrazowy,
18. Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana,
19. Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej,
20. Wojewódzki Konserwator Przyrody (woj. zachodnio-pomorskie),

21. Wojewódzki Konserwator Przyrody (woj. pomorskie),
22. Wojewódzki Konserwator Przyrody (woj. warmińsko-mazurskie),
23. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie,
24. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku,
25. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie,
26. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska,
27. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie,
28. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku,
29. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Olsztynie,
30. Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie,
31. Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku,
32. Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Olsztynie,
33. Polska Izba Turystyki,
34. Akademia Pomorska w Słupsku,
35. Uniwersytet Gdański,
36. Akademia Morska w Gdyni,
37. Politechnika Gdańska,
38. Morski Instytut Rybacki Państwowy Instytut Badawczy,
39. Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk,
40. Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy
41. Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy – Oddział Geologii Morza,
42. Instytut Budownictwa Wodnego PAN,
43. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy – Oddział Morski w Gdyni,
44. Politechnika Koszalińska,
45. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie,
46. Uniwersytet Szczeciński,
47. Akademia Morska w Szczecinie,
48. Fundacja Greenpeace Polska,
49. WWF Polska,
50. Związek Miast i Gmin Morskich,
51. Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania,
52. Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion Bałtyk,
53. Gdańskie Towarzystwo Naukowe,
54. Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych,

55. Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie,
56. Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Słupsku,
57. Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Gdyni.

Uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty:

1. Instytut Morski w Gdańsku,
2. WWF Polska,
3. Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych,
4. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
5. Urząd Morski w Szczecinie,
6. Urząd Morski w Słupsku,
7. Gmina Miasta Sopotu,
8. Słowiński Park Narodowy,
9. Gmina Miasta Jastarni (za pośrednictwem Związku Miast i Gmin Morskich),
10. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku,
11. Gmina Krokowa,
12. Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy.

Treść uwag oraz stanowisko MliR w odniesieniu do poszczególnych uwag zostały przedstawione w załączniku do raportu z konsultacji publicznych.

Raport ten jest dostępny na stronie [www.legislacja.rcl.gov.pl](http://www.legislacja.rcl.gov.pl) przy projekcie ustawy o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” w pkt. 2 - uzgodnienia.