

**KANCELARIA  
PREZESA RADY MINISTRÓW**

RM 111-4-12

**UCHWAŁA Nr 12/2012  
RADY MINISTRÓW  
z dnia 17 stycznia 2012 r.**

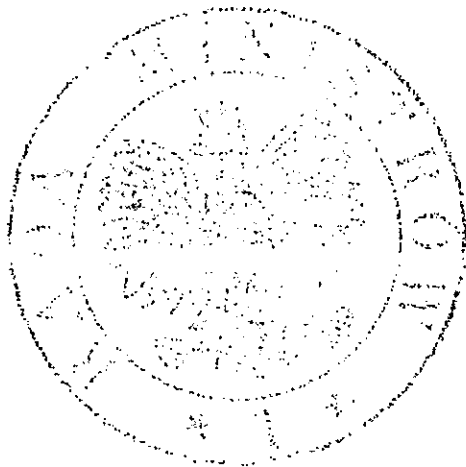
zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego na lata 2008 – 2013 pod nazwą „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.<sup>1)</sup>) uchwała się, co następuje:

§ 1. W uchwale nr 167/2007 Rady Ministrów z dnia 20 września 2007 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego na lata 2008 – 2013 pod nazwą „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”, zmienionej uchwałą nr 186/2009 Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r., wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik nr 1 do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały;
- 2) uchyla się załącznik nr 2 do uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



PREZES RADY MINISTRÓW

*Donald Tusk*  
Donald Tusk

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020, Nr 238, poz. 1578 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 185, poz. 1092, Nr 201, poz. 1183, Nr 234, poz. 1386, Nr 240, poz. 1429 i Nr 291, poz. 1707.

Załącznik  
do uchwały nr 12/2012  
Rady Ministrów  
z dnia 17 stycznia 2012 r.

**PROGRAM WIELOLETNI**

***„BUDOWA FALOCHRONU OSŁONOWEGO  
DLA PORTU ZEWNĘTRZNEGO W ŚWINOUJŚCIU”***

## **SPIS TREŚCI**

- 1. WPROWADZENIE**
- 2. CEL I ZADANIA PROGRAMU**
- 3. PODSTAWA PRAWNA PROGRAMU**
- 4. URZĄD MORSKI W SZCZECINIE – INWESTOR**
- 5. WPLYW PROGRAMU NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO –GOSPODARCZĄ**
- 6. WPLYW PROGRAMU NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE**
- 7. HARMONOGRAM RZECZOWO – FINANSOWY REALIZACJI PROGRAMU**

## 1. WPROWADZENIE

W niniejszym dokumencie zaprezentowane zostały założenia i skutki przyjęcia programu wieloletniego „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”, zwanego dalej „Programem”.

Zasadniczym celem przedmiotowego Programu jest umożliwienie realizacji zadania związanego z budową terminalu LNG, który nie może istnieć bez falochronu osłonowego.

O planach budowy terminalu przeładunkowego LNG zadecydowała konieczność dywersyfikacji źródeł dostaw gazu ziemnego do Polski, a tym samym jak najdalej idącego uniezależnienia się od jednego dostawcy tego surowca. Pod koniec 2006 r. zapadła decyzja Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa o utworzeniu terminalu LNG w Świnoujściu.

Port w Świnoujściu jest najbliższym pełnomorskim portem u wejścia na wody Morza Bałtyckiego od strony cieśnin duńskich. Daje to bogaty potencjał rozwojowy wraz z 67 – kilometrowym korytarzem ujścia Odry, który dostosowany jest do żeglugi pełnomorskich statków. Należący do rejonu Morza Bałtyckiego port w Świnoujściu, posiada dostęp do splawnej rzeki umożliwiającej połączenia śródlądowe z systemem dróg rzecznych całej Europy Zachodniej. Dzięki sąsiedztwu z Niemcami jest naturalnym miejscem tranzytu dla krajów Unii Europejskiej. Wybudowana infrastruktura posłuży również w dłuższej perspektywie czasu dalszemu wielokierunkowemu rozwojowi portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Głównym stanowiskiem przeładunkowym, realizowanym w pierwszej kolejności w porcie zewnętrznym będzie stanowisko rozładunku LNG dla terminalu LNG, jednak budowa falochronu daje możliwość budowy również terminalu kontenerowego, RO-RO i innych rodzajów ładunków. Port będzie obsługiwał statki o długości do 315 m, w tym gazowce LNG o zanurzeniu do 12,5 m i inne statki o zanurzeniu do 13,5 m.

Investorem całej inwestycji jest Urząd Morski w Szczecinie, do którego zadań ustawowych należy „budowa i utrzymywanie obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich”.

Projekt polegać będzie na budowie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zewnętrznego, w postaci falochronu osłonowego i obiektów towarzyszących. Wybudowany zostanie nowy falochron wschodni o długości około 3000 m oraz budowa nowej ostrogi zachodniej (około 250 m), połączonej z istniejącym falochronem wschodnim. Budowa obejmować będzie również roboty pogłębiarskie (w tym budowę obrotnicy oraz nowego toru podejściowego i dostosowanie parametrów toru istniejącego).

Projekt ma charakter innowacyjny, dostosowując istniejący zespół portowy do nowych potrzeb związanych z lokalizacją terminalu przeładunkowego skroplonego gazu ziemnego w tym rejonie.

Realizacja inwestycji przewidziana jest w latach 2008 – 2013:

- 1) realizacja podstawowych robót budowlanych - do końca 2012 r.; z tym że część falochronu osłonowego na odcinku obejmującym budowę infrastruktury nabrzeża rozładunkowego dla statków LNG powinna być zrealizowana w terminach pozwalających na jej zakończenie, nie później niż do 30 czerwca 2012 r. (bez pozwolenia na użytkowanie).
- 2) zakończenie robót czerpalnych – do końca marca 2013 r.; odbiór, rozliczenie, realizacja pozostałych płatności, uzyskanie pozwolenia na użytkowanie – do końca 2013 r.

## 2. CEL I ZADANIA PROGRAMU

Celem programu jest utrzymanie bezpiecznego dostępu do morskich portów od strony morza.

Sfinansowanie przedsięwzięć zawartych w Programie, nastąpi w trybie przewidzianym w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, a więc w formie ustanowionego przez Radę Ministrów programu wieloletniego.

Zadaniem Programu jest określenie sposobu przygotowania i realizacji inwestycji w latach 2008 – 2013, określenie kosztów inwestycyjnych oraz korzyści społeczno - gospodarczych wynikających z realizacji Programu.

W Programie zawarte zostały:

- 1) informacja na temat Urzędu Morskiego w Szczecinie, który będzie inwestorem „Budowy falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”;
- 2) koszt inwestycyjny projektu;
- 3) wpływ na sytuację społeczno – ekonomiczną i środowisko przyrodnicze;
- 4) harmonogram działań związanych z inwestycją.

Inwestycja objęta projektem obejmie budowę falochronu osłonowego o długości około 3000 m dla powstającego portu zewnętrznego w Świnoujściu. Falochron umiejscowiony

będzie na wschód od istniejącego falochronu wschodniego osłaniającego wejście do portu. Do istniejącego falochronu wschodniego dobudowana zostanie ostroga o długości około 250 m zabezpieczająca port zewnętrzny przed falowaniem.

W wyniku realizacji tej inwestycji powstanie półotwarty akwen stanowiący port zewnętrzny w Świnoujściu.

Port w Świnoujściu jest najbliższym pełnomorskim portem u wejścia na wody Morza Bałtyckiego od strony cieśnin duńskich oraz posiada dostęp do splawnej rzeki umożliwiającej połączenia śródlądowe z systemem dróg rzecznych całej Europy Zachodniej. Dzięki sąsiedztwu z Niemcami jest naturalnym miejscem tranzytu dla krajów Unii Europejskiej. Port w Świnoujściu należy traktować jako zespół morskich portów Szczecin – Świnoujście, dla którego jednym z priorytetów powinno być połączenie z systemem żeglugi śródlądowej Polski a tym samym umożliwienie rozwoju obszarów zachodniej części kraju.

Budowa falochronu osłonowego o zakładanych parametrach spowoduje powstanie infrastruktury hydrotechnicznej dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Taka infrastruktura to warunek konieczny dla rozwoju funkcji portowych poprzez realizację w porcie zewnętrznym w Świnoujściu następujących przedsięwzięć:

- 1) stanowiska do przeładunku LNG przy falochronie osłonowym; stanowisko to przewidziane jest do obsługi gazowców LNG o pojemności ładunkowej do 217 000 m<sup>3</sup>; na nabrzeżu tym planowany jest rozładunek skroplonego gazu ziemnego w ilości odpowiadającej zdolności regazyfikacyjnej terminalu na poziomie 5 mld Nm<sup>3</sup>/rok gazu, a w przyszłości zwiększonej do poziomu docelowego 7,5 mld Nm<sup>3</sup>/rok gazu ziemnego.;
- 2) miejsca schronienia obsługującego południowy Bałtyk; doprowadzi to do zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska naturalnego w tym rejonie; dotyczy to również portu zewnętrznego w Świnoujściu; w miejscu schronienia w porcie zewnętrznym w Świnoujściu będą obsługiwane statki o długości do 315 m i zanurzeniu do 13,5 m;
- 3) nabrzeża typu RO-RO przy starym falochronie wschodnim; wynika to z tendencji przewozów bałtyckich oraz tendencji budowy statków typu ROPAX;
- 4) drugiego nabrzeża dla ładunków zjednostkowanych lub nabrzeża do przeładunków masowych obsługującego statki przy starym falochronie wschodnim o długości do 315 m i zanurzeniu 13,5 m.

Wybudowana infrastruktura posłuży w dłuższej perspektywie dalszemu wielokierunkowemu rozwojowi portu zewnętrznego w Świnoujściu a także przyczyni się do wzmocnienia roli

Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC w powiązaniu z intermodalną transeuropejską siecią transportową TEN-T.

### **3. PODSTAWA PRAWNA PROGRAMU**

Program wieloletni „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” jest ustanowiony na podstawie art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.) w drodze uchwały Nr 167/2007 Rady Ministrów z dnia 20 września 2007 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego na lata 2008-2013 pod nazwą „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”, zmienionej uchwałą nr 186/2009 Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r.

Podstawą do wprowadzania zmian w przedmiotowym Programie jest art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), który stanowi, że: „ Programy wieloletnie są ustanawiane przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów, w tym w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa. Rada Ministrów, ustanawiając program, wskazuje jego wykonawcę.”.

Podstawowym dokumentem strategicznym określającym cele i priorytety rozwoju społeczno – gospodarczego oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić jest Strategia Rozwoju Kraju 2007 – 2015. Dokument ten został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 r.

Strategia Rozwoju Kraju wyznacza cele oraz identyfikuje obszary uznane za najważniejsze z punktu widzenia osiągnięcia tych celów, na których koncentrowane będą działania państwa.

W Strategii Rozwoju Kraju problemy transportu morskiego i rozwoju portów morskich poruszone są przede wszystkim w rozdziale zatytułowanym „Wizja Polski”, gdzie wskazana jest potrzeba ich rozwoju: „Chcemy, aby mieszkańcy kraju i przedsiębiorcy mogli korzystać z funkcjonalnej i efektywnej oraz właściwie rozwiniętej technicznej infrastruktury transportowej, infrastruktury społecznej i zakresu ochrony środowiska. Dotyczy to przede wszystkim infrastruktury drogowej, kolejowej, transportu lotniczego oraz morskiego, infrastruktury wodno – kanalizacyjnej i mieszkaniowej oraz sportowo – rekreacyjnej”.

Wśród celów i priorytetów Strategii Rozwoju Kraju wymienia się rozwój transportu morskiego poprzez podniesienie atrakcyjności polskich portów co polegać ma przede wszystkim na doinwestowaniu infrastruktury portowej.

Strategia Rozwoju Kraju wskazuje także na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego: „Zapewnienie stabilnych dostaw ropy i gazu wymagać będzie od Polski podejmowania działań autonomicznych dla zdywersyfikowania kierunków dostaw importowych, a także wzrostu wydobycia gazu krajowego”.

Budowa nowego falochronu w porcie Świnoujście jest powiązana z następującymi celami szczegółowymi:

- 1) wzmocnienie roli portów, dzięki modernizacji i rozbudowie infrastruktury;
- 2) poprawa infrastruktury portów morskich i dostępu do nich od strony morza.

Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu wiąże się również z programem rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu przygotowanym przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. uwzględniającym założenia Narodowej Strategii Spójności i Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007 - 2013.

Program rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu koncentruje się przede wszystkim na dostosowaniu infrastruktury portów do wymagań nowoczesnych systemów transportowych, przystosowania zespołu portowego do przewidywanego intensywnego wzrostu obrotów w basenie Morza Bałtyckiego.

Działania te będą realizowane w szczególności za pomocą projektu „Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”, która obejmować będzie budowę nabrzeża statkowego do rozładunku LNG wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

#### **4. URZĄD MORSKI W SZCZECINIE – INWESTOR**

Urząd Morski w Szczecinie został powołany we wrześniu 1946 r. zarządzeniem ówczesnego Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Urząd Morski w Szczecinie jest jednym z trzech urzędów morskich działających na terenie Polski i obejmuje swym zasięgiem terytorialnym morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas nadbrzeżny od zachodniej granicy państwa do południka 15°23'24" długości geograficznej wschodniej.

Urząd Morski w Szczecinie realizuje obecnie zadania przede wszystkim na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz Zarządzenia Nr 12 Ministra Infrastruktury z dnia 21 marca



2011 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Morskiemu w Szczecinie (Dz. Urz. MI, Nr 3, poz. 16). Zgodnie z art. 42 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej do najważniejszych zadań organów administracji morskiej należy: zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz budowy i utrzymywania obiektów infrastruktury, zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich.

Elementem infrastruktury zapewniającej dostęp do portu będzie falochron osłonowy w Świnoujściu. Dlatego też oczywistym jest fakt, że inwestorem projektu „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” jest Urząd Morski w Szczecinie.

Bezpośrednie prace związane z realizacją projektu od strony technicznej spoczywać będą na Wydziale Techniczno – Inwestycyjnym. Nadzór nad tym Wydziałem sprawuje Zastępca Dyrektora do Spraw Technicznych, do którego zadań należy m.in. nadzór nad przebiegiem przygotowań oraz realizacji inwestycji budowlanych i zakupów inwestycyjnych.

Ponadto, zadania Wydziału a także podmiotów zewnętrznych działających na zlecenie Urzędu Morskiego wsparte będą przez Wydział Prawno- Organizacyjny (w zakresie obsługi prawnej) oraz Wydział Finansowo - Księgowy ( w zakresie obsługi finansowej).

Nad całością realizacji inwestycji czuwać będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, który kieruje pracą Urzędu oraz nadzoruje i koordynuje całokształt jego działalności.

Na poziomie centralnym realizacja Programu będzie nadzorowana przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, działającego poprzez podległe mu komórki organizacyjne. Nadzór taki wynika bezpośrednio z ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, której art. 38 ust. 2 stanowi, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad działalnością dyrektorów urzędów morskich.

## **5. WPŁYW PROGRAMU NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO –GOSPODARCZĄ**

Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu umożliwi uruchomienie terminalu gazowego (LNG), który bez falochronu osłonowego nie może istnieć.

Oprócz osłony dla nowego terminalu gazowego inwestycja realizowana w ramach Programu wpisuje się w program Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TENT-T).

Stworzenie infrastruktury falochronu osłonowego pozwoli na obsługę większych jednostek niż ma możliwość port dotychczasowy, dodatkowo dzięki wydzieleniu w ramach portu zewnętrznego miejsca schronienia poprawione zostanie bezpieczeństwo żeglugi w południowym regionie Morza Bałtyckiego. Rozszerzone zostaną możliwości przeładunkowe portu o nowe rodzaje towarów, a w powiązaniu z projektem budowy terminalu dla odbioru skroplonego gazu ziemnego zwiększone zostanie bezpieczeństwo energetyczne kraju.

Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu stworzy warunki infrastruktury hydrotechnicznej pod planowaną budowę miejsca schronienia w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Istnienie miejsc schronienia jest szeroko postulowane przez instytucje morskie, w tym Międzynarodową Organizację Morską. Występujące okresowo awarie i kolizje morskie prowadzą w efekcie do konieczności wejścia uszkodzonych jednostek w celu zabezpieczenia statku, ładunku bądź pasażerów. Porty nieposiadające miejsca schronienia mają prawo do odmowy przyjęcia zagrożonej jednostki. Występujące w tym przypadku opóźnienia w usunięciu awarii powodują często dużo rozleglejsze szkody dla środowiska, właściciela ładunku lub armatora. Z tego też powodu powstanie miejsc schronienia w porcie zewnętrznym w Świnoujściu przyczyni się do ograniczenia tych kosztów.

Projekt polegający na budowie falochronu pozwoli na wydzielenie akwenu dla portu zewnętrznego. W tym zakresie przyczyni się to do powstania ogólnodostępnej infrastruktury portowej. W efekcie zwiększy się dostępność portu w Świnoujściu co z kolei przełoży się na zwiększenie ilości obsługiwanych statków, zarówno ze względu na potencjalną możliwość obsługi statków większych niż dotąd, czy też obsługi gazowców LNG.

Umożliwienie budowy i rozwoju portu zewnętrznego i wzrost ruchu statków umożliwi uzyskiwanie korzyści społeczno – ekonomicznych przez szereg podmiotów gospodarczych powiązanych z gospodarką morską.

Kolejnym korzystnym aspektem powstania falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu, będzie wzrost aktywności gospodarczej miasta i regionu oraz aktywności zawodowej społeczeństwa wynikający z eksploatacji terminalu LNG, a w przyszłości również innych nowych stanowisk przeładunkowych.

Wśród pozostałych korzyści społeczno – ekonomicznych, należy przede wszystkim wskazać wpływ projektu na możliwą dywersyfikację źródeł gazu do Polski. Wydzielenie dzięki realizacji inwestycji akwenu dla portu zewnętrznego w Świnoujściu stworzy warunki dla funkcjonowania podmiotów z branży transportu, przeładunku i przesyłu gazu LNG.

Powstanie terminalu do przeładunku skroplonego gazu ziemnego jest odpowiedzią na istniejącą potrzebę zaopatrzenia kraju w surowce energetyczne ze źródeł innych niż dotychczasowe. Budowa terminalu LNG jest elementem polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa energetycznego.

Powstanie portu zewnętrznego w Świnoujściu może również doprowadzić do zmian w strukturze ruchu morskiego do polskich portów na Bałtyku. Pozwoli to utrzymać niezbędny zapas przepustowości na trasie do Gdańska. Przesunięcie ruchu dużych statków do portu zewnętrznego pozwoli w dalszym ciągu rozwijać żeglugę turystyczną i rekreacyjną na trasach do portów Trójmiasta i na wejściu do portów na Odrze oraz ograniczyć rosnące ryzyko nawigacyjne na Bałtyku.

## **6. WPLYW PROGRAMU NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE**

Przy prawidłowym użytkowaniu portu jego oddziaływanie za zewnętrzne środowisko będzie niewielkie. Port zewnętrzny nie narusza w znacznym stopniu struktury zatoki, gdyż jego wejście znajduje się praktycznie obok ciągle pogłębianego toru podejściowego.

Identyfikując i analizując zagrożenia przewozu i rozładunku LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu można stwierdzić, że strefy zagrożeń najbardziej realnych wypadków nie obejmują swoim zasięgiem miejsc zamieszkania w Świnoujściu, części lądowej terminalu LNG, Portu Handlowego w Świnoujściu ani też pozostałej części portu zewnętrznego (w przypadku wycieków).

Analizując zagrożenia związane z lokalizacją miejsca schronienia w porcie Świnoujście można stwierdzić, że jedynie wprowadzenie uszkodzonego zbiornikowca jest niebezpieczne dla środowiska przyrodniczego. Należy jednak brać pod uwagę częstotliwość występowania tego typu przypadku (1 raz na 50 lat) oraz fakt, że może to zapobiec katastrofie ekologicznej południowego Bałtyku.

Należy się liczyć z pewnym prawdopodobieństwem rozlewów substancji ropopochodnych i innych zanieczyszczeń, które mogą być związane z awarią statków. Zanieczyszczenia, które powstaną podczas podejścia statków do portu schronienia będą

usuwane zgodnie z istniejącymi planami usuwania rozlewów olejowych i zanieczyszczeń chemicznych. Natomiast w sytuacjach awaryjnych miejsce schronienia statków z uszkodzeniami będzie chronić cały ekosystem Zatoki Pomorskiej i akwenów przyległych przed negatywnymi skutkami rozlewów i wycieków ze statków.

## 7. HARMONOGRAM RZECZOWO – FINANSOWY REALIZACJI PROGRAMU

Harmonogram rzeczowo – finansowy przedstawia proponowane zadania oraz koszty jakie zostaną poniesione w okresie inwestycji w latach 2008 – 2013.

Lp.	Nazwa zadania	Wartość Ogółem (tys. zł)	Lata					
			2008	2009	2010	2011	2012	2013
I.	<b>1. Wykonanie dokumentacji projektowej:</b> – opracowania przedinwestycyjne (studia, analizy, badania, raport OOS), – projekt budowlany wraz z niezbędnymi uzgodnieniami i pozwoleniami, – projekty wykonawcze, inne opracowania uzupełniające. <b>2. Nadzór przyrodniczy</b> <b>3. Przedinwestycyjny monitoring środowiska</b> <b>4. Obsługa prawna inwestycji</b>	6.861,6	1.643,4	1.466,0	1.581,8	725,5	800,7	644,2
II.	<b>1. Realizacja inwestycji w tym:</b> – przygotowanie terenu budowy oraz oczyszczanie akwenu portu zewnętrznego z materiałów niebezpiecznych i zabytkowych, – budowa falochronu osłonowego wschodniego, – budowa ostrogi zachodniej, – roboty pogłębiarskie (obrotnica, nowy tor podejściowy) oraz dostosowanie toru istniejącego, <b>2. obsługa nadzoru autorskiego, inwestorskiego (inżynier kontraktu, inwestycyjny monitoring środowiska)</b>	1.009.892,4	-	-	91.533,4	246.023,3	405.581,3	266.754,4
		111.274,1	-	-	-	47.052,5	37.674,0	26.547,6
		651.719,9	-	-	91.500,6	167.644,0	284.151,4	108.423,9
		65.984,5	-	-	-	24.772,3	36.459,4	4.752,8
		169.235,9	-	-	-	2.861,7	42.315,2	124.059,0
		11.678,0	-	-	32,8	3.692,8	4.981,3	2.971,1
	<b>OGÓLEM I i II</b>	<b>1.016.754,0</b>	<b>1.643,4</b>	<b>1.466,0</b>	<b>93.115,2</b>	<b>246.748,8</b>	<b>406.382,0</b>	<b>267.398,6</b>