



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Decyzja niniejsza stała się
ostateczna

z dniem 23. 01. 2026

GŁÓWNY SPECJALISTA

Magorzata Świerkocka-Bowżyk



RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.8.
zpo

Gdańsk, dnia 31.12.2025 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 7, w związku z 71 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), dalej ustawa ooś, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w nawiązaniu do § 2 ust. 1 pkt 34 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30.06.2025 r. Urzędu Morskiego w Gdyni reprezentowanego przez Panią Barbarę Olczyk - Zastępcę Dyrektora ds. Inwestycyjnych w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa wejścia do portu w Łebie”, inwestycja realizowana będzie na działkach nr: 495/4, 495/2, 495/1, 481, 480, 54/14 Łeba Obręb 2, wraz z wyjaśnieniami i uzupełnieniami z dnia 08.10.2025 r. oraz 25.11.2025 r., działając w oparciu m.in. o:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia pn. „Przebudowa wejścia do portu w Łebie” – opracowaną przez EKOKONSULT Grupa Technologiczna ASE z siedzibą w Gdańsku, zespół autorów: Agnieszka Hylla-Wawryniuk, Agnieszka Kubowicz, Monika Markowska, Anna Mitraszewska (główna autorka), Michalina Pietrznik – kwiecień 2025 r., wraz z uzupełnieniami i wyjaśnieniami;
- opracowanie „Przedinwestycyjny monitoring ornitologiczny zadania pn. „Przebudowa wejścia do portu w Łebie” raport końcowy (okres październik 2023 r. - wrzesień 2024 r.) zespół autorów: Magdalena Jędro, Grzegorz Jędro (z Firmy Ecotone z siedzibą w Sopocie) – październik 2024 r.;
- postanowienie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znak INZ1.9202.122.2025.AD (EZD:INZ1.9202.116.2025.AD z dnia 07.11.2025 r.;
- opinię Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, znak ZNS.491.1.34.2025 z dnia 12.11.2025 r.;
- opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak G.RZŚ.4901.75.2025.MM.2, z dnia 02.12.2025 r.;

Orzekam

1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa wejścia do portu w Łebie”, inwestycja realizowana będzie na działkach nr: 495/4, 495/2, 495/1, 481, 480, 54/14 Łeba Obręb 2.

2. Wskazać na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków dotyczących etapów realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

na etapie realizacji inwestycji:

- a) wszelkie prace prowadzić w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego zarówno odpadami stałymi jak i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami,
- b) zaplecze budowy wyposażać w środki sorbentowe i substancje neutralizujące umożliwiające szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy,
- c) teren realizacji przedsięwzięcia wyposażać w odpowiednią ilość środków sorbentowych umożliwiających szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń i używać ich w miarę potrzeb,
- d) inwestycję w fazie budowy prowadzić w sposób wykluczający pogorszenie stanu wód, przy zastosowaniu środków (procedur i technologii) zapobiegających rozprzestrzenianiu się i likwidujących ewentualne zanieczyszczenia powstałe w trakcie jej realizacji,
- e) do prac czerpalnych stosować techniki pogłębiania, które maksymalnie ograniczają zmętnienie wody i rozprzestrzenianie się zawiesiny w wodzie,
- f) w przypadku prowadzenia prac w obszarze Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002, o ile pozwolą na to warunki techniczne, należy zwiększyć tempo robót w miesiącach od 1 maja do 30 września, kiedy liczba gatunków ornitofauny będących przedmiotami ochrony jest najniższa,
- g) prace czerpalne w obrębie toru podejściowego do portu oraz w obrębie osadników wykonywać poza okresem najliczniejszego zimowania ptaków morskich (od 01 listopada do 31 marca), z wyłączeniem sytuacji, gdy ze względu na technologiczny stopień zaawansowania prac w ww. obszarze ich przerwanie nie jest możliwe. Wówczas należy prace realizować pod ścisłym nadzorem ornitologicznym,
- h) w okresie prowadzenia prac katarowych stosować systemy odstraszenia (np. „pingery”),
- i) stosować każdorazowo procedurę „soft-start” przy rozpoczęciu prac generujących znaczny poziom hałasu, w tym po każdej przerwie (np. wznowienie prac po przerwie nocnej),
- j) roboty katarowe na projektowanym przedłużeniu falochronu zachodniego oraz na projektowanym falochronie wschodnim (wyspowym) prowadzić z zastosowaniem kurtyn powietrznych wygradzających teren prowadzenia robót,
- k) roboty w rejonie obrotnicy i osadnika wschodniego 1 prowadzić z przerwami, pod stałym nadzorem ichtiologicznym, który będzie wskazywał momenty koniecznego wstrzymania prac w celu ochrony ichtiofauny,
- l) prace katarowe na falochronie zachodnim, projektowanym falochronie wschodnim oraz prace w rejonie obrotnicy i osadnika wschodniego 1 prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. rozpocząć prace po wschodzie słońca i zakończyć je przed zachodem słońca,
- m) tam gdzie pozwalają na to warunki, stosować młoty wibracyjne zamiast młotów udarowych,
- n) przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich zaplanowanych w ramach planowanego przedsięwzięcia wykonać badania osadów dennych w celu potwierdzenia, że urobek nie jest zanieczyszczony,
- o) urobek z prac czerpalnych wykorzystać do prac budowlanych, a pozostały niewykorzystany urobek odłożyć poza granicami rezerwatu przyrody „Mierzeja Sarbska”,
- p) w celu zabezpieczenia wód morskich przed skażeniem nie prowadzić wszelkich prac naprawczych lub wymiany płynów eksploatacyjnych w pojazdach w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich,

- q) przed rozpoczęciem prac budowlanych, wygrodzić teren budowy tymczasowymi ogrodzeniami (zachodnim i wschodnim) z siatki metalowej, zgodnie ze wskazanymi w poniższych tabelach współrzędnymi geograficznymi:

L.p.	Długość geograficzna (EPSG: 4326)	Szerokość geograficzna (EPSG: 4326)
1	17.542066860230623	54.76664109499818
2	17.542110515897207	54.76664835658901
3	17.54435413306722	54.76699552245535
4	17.546351567383226	54.76744481294639
5	17.546351567383226	54.76744481294639

L.p.	Długość geograficzna (EPSG: 4326)	Szerokość geograficzna (EPSG: 4326)
1	17.551401482028	54.767520210563056
2	17.5531866492801	54.76765594516504
3	17.553427323392818	54.76767410375829
4	17.55513612393631	54.76780365755168

- r) ograniczyć odkładanie urobku na najbardziej wschodniej części obszaru w km 179 brzegu morskiego. W przypadku składowania urobku w przedmiotowej lokalizacji uzyskać odstępstwo od zakazów dotyczących niszczenia siedlisk gatunku chronionego (zmieraczka plażowego *Talitrus saltator*) w trybie art. 56 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody,
- s) wszelkie prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który odpowiedzialny będzie za kontrolę oraz nadzór nad wykonywanymi pracami budowlanymi, tak aby zadanie było realizowane zgodnie z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska i ochrony przyrody oraz właściwymi decyzjami administracyjnymi. Prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym realizowanym przez specjalistów, w szczególności z dziedziny: ichtiologii, ornitologii oraz ssaków morskich. Nadzór przyrodniczy realizowany przez ww. specjalistów powinien obejmować:
- szkolenia pracowników nadzorujących budowę, w tym zapoznanie z treścią warunków uwzględnionych w decyzji środowiskowej w zakresie działań minimalizujących,
 - wskazania ochronne w trakcie realizacji prac,
 - kontrole placów budowy,
 - nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przestrzegania ustalonych warunków realizacji inwestycji oraz nadzór nad realizacją w ramach innych zezwoleń wynikających z ustawy o ochronie przyrody, potwierdzony wpisami w dzienniku budowy,
 - w razie wystąpienia zagrożenia dla gatunków chronionych, w tym przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000, prace należy wstrzymać do czasu usunięcia zagrożenia,
- t) po wykonaniu robót budowlanych i prac czerpalnych usunąć z dna morskiego wszelkie zanieczyszczenia powstałe na etapie prac budowlanych,

na etapie eksploatacji inwestycji:

- a) w przypadku wystąpienia dużej erozji po stronie wschodniej ostrogi, minimalizować efekt akumulacji w sąsiedztwie, a materiał osadzający się po zachodniej stronie przenosić na stronę wschodnią w celu utrzymania równowagi transportu rumowiska.

3. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 01.07.2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Urzędu Morskiego w Gdyni reprezentowanego przez Panią Barbarę Olczyk - Zastępcę Dyrektora ds. Inwestycyjnych, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa wejścia do portu w Łebie”, inwestycja realizowana będzie na działkach nr: 495/4, 495/2, 495/1, 481, 480, 54/14 Łeba Obręb 2.

Do wniosku załączono m.in.:

- 1) kartę informacyjną (1 egzemplarz w wersji papierowej) i 4 egzemplarze w wersji elektronicznej na nośnikach danych;
- 2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie - w wersji elektronicznej na 4 nośnikach danych;
- 3) mapę w skali zapewniającą czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej. Mapa została sporządzona na podkładzie kopii mapy ewidencyjnej w postaci papierowej - 1 egz. oraz elektronicznej na 4 nośnikach danych;
- 4) wykaz działek położonych w granicach przedsięwzięcia i w granicach jego przewidywanego oddziaływania - w postaci papierowej (1 egz.) oraz 4 egz. w wersji elektronicznej na nośnikach danych;
- 5) wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - w postaci papierowej (1 egz.) oraz 4 egz. w wersji elektronicznej na nośnikach danych;
- 6) warstwy *.shp granic obszaru przedsięwzięcia i obszaru potencjalnego oddziaływania - 4 egz. w wersji elektronicznej;
- 7) wypisy z rejestrów gruntów wydane przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Wypisy zostały złożone w postaci papierowej (1 egz.) oraz elektronicznej na 4 nośnikach danych;
- 8) pełnomocnictwo (kopia potwierdzona notarialnie).

Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, w nawiązaniu do § 2 ust. 1 pkt 34 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.*) przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, ze względu na przebudowę istniejącego „portu morskiego w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (*Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz. 1716*), do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów”.

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 1 ustawy ooś, jego realizacja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wnioskodawca ubiega się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla celów uzyskania decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, tj. pozwolenia wodnoprawnego, decyzji o pozwoleniu na budowę.

W przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na obszarze morskim dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, zgodnie z art. 75 ust. 7 ustawy ooś.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.1. z dnia 22.07.2025 r. Informację o powyższym wniosku

umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 143/2025, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy ooś.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.2. z dnia 04.08.2025 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.4. z dnia 18.11.2025 r. tut. organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia informacji w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w trybie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. W odpowiedzi na powyższe wezwania, Inwestor pismami z dnia 08.10.2025 r. oraz 25.11.2025 r. przekazał wyjaśnienia i uzupełnienia wymaganych informacji.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy ooś realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy ooś.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1;
- po zasięgnięciu opinii organu państwowej inspekcji sanitarnej, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-29 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b;
- po zasięgnięciu opinii dyrektora urzędu morskiego, w przypadku gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim;
- po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy;
- organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

Zgodnie z art. 6 ustawy ooś wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. W niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ. W okolicznościach niniejszej sprawy organem właściwym w sprawie opiniowania są: Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

W związku z powyższym tut. organ, działając na podstawie art. 64 w związku z art. 71 ust. 1 i 2 ustawy ooś, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.3. z dnia 23.10.2025 r., zwrócił się do: Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z prośbą o opinię/postanowienie w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku pismem z dnia 12.11.2025 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Tutejszy organ pismem z dnia 18.11.2025 r., znak RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.4, przesłał wezwanie do Wnioskodawcy. Odpowiedź na ww. wezwanie wpłynęła do tutejszego organu dnia 25.11.2025 r.

Tutejszy organ pismem z dnia 27.11.2025 r., znak RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.5, przekazał odpowiedź na wezwanie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, znak G.RZŚ.4900.75.2025.MM z dnia 12.11.2025. Jednocześnie tutejszy organ pismem z dnia 27.11.2025 r., znak RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.6, przesłał odpowiedź na powyższe wezwanie do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Gdyni oraz do Dyrektora Urzędu

Morskiego w Gdyni, z prośbą o ponowną opinię/postanowienie co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ewentualne określenie zakresu raportu, albo podtrzymanie stanowiska.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni w piśmie z dnia 12.11.2025 r., znak ZNS.491.1.34.2025, wyraził opinię, że cyt. „nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”. Stanowisko powyższe zostało podtrzymane pismem z dnia 09.12.2025 r.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni postanowieniem z dnia 07.11.2025 r., znak INZ1.9202.122.2025.AD (EZD: INZ1.9202.116.2025.AD) (stanowisko powyższe zostało podtrzymane pismem z dnia 28.11.2025 r.) zaopiniował przedsięwzięcie objęte wnioskiem jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił warunki realizacji przedsięwzięcia na obszarze morskim:

1. Warunki ogólne w odniesieniu do wszystkich etapów realizacji przedsięwzięcia:

- 1.1. Wszelkie prace należy prowadzić w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego zarówno odpadami stałymi jak i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami.*
- 1.2. Miejsce inwestycji należy wyposażyć w adekwatne środki do zwalczania zanieczyszczeń ropopochodnych.*
- 1.3. W przypadku odkrycia nowych, niezidentyfikowanych dotychczas obiektów, co do których istnieje przypuszczenie, że mogą one być zabytkami należy postępować zgodnie z przepisami art. 32 i art. 33 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, nie dopuścić do ich uszkodzenia wskutek prowadzonych prac oraz zawiadomić o znalezisku odpowiednie organy administracji.*

2. Warunki na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- 2.1. W przypadku prowadzenia prac w obszarze Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002 o ile pozwolą na to warunki techniczne, należy zwiększyć tempo robót w miesiącach od 1 maja do 30 września, kiedy liczba gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony jest najniższa.*
- 2.2. W miarę możliwości prace czerpalnych w obrębie toru podejściowego do portu oraz w obrębie osadników wykonywać poza okresem najliczniejszego zimowania ptaków morskich (listopad-marzec).*
- 2.3. Należy stosować każdorazowo procedurę „soft-start” przy rozpoczęciu prac generujących znaczny poziom hałasu, w tym po każdej przerwie (np. wznowienie prac po przerwie nocnej). Procedura „soft-start” powinna trwać minimum 20 minut (stopniowe zwiększanie pracy z niskim natężeniem hałasu do natężenia o wartości roboczej). Jako środek wspomagający (opcjonalny) ww. procedurę można również stosować systemy odstraszania, z wymogiem stosowania wyłączania okresowego (nie dopuszcza się ich ciągłego stosowania).*
- 2.4. Roboty kafarowe na projektowanym przedłużeniu falochronu zachodniego oraz na projektowanym falochronie wschodnim (wyspowym) należy prowadzić z zastosowaniem kurtyn powietrznych wygradzających teren prowadzenia robót.*
- 2.5. Roboty w rejonie obrotnicy i osadnika wschodniego 1 należy prowadzić z przerwami, pod stałym nadzorem ichtiologicznym, który będzie wskazywał momenty koniecznego wstrzymania prac w celu ochrony ichtiofauny.*
- 2.6. Prace kafarowe na falochronie zachodnim, projektowanym falochronie wschodnim oraz prace w rejonie obrotnicy i osadnika wschodniego 1 należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. rozpoczęcie prac po wschodzie słońca i zakończenie przed zachodem słońca.*
- 2.7. Tam gdzie pozwalają na to warunki należy stosować młoty wibracyjne zamiast młotów udarowych.*

- 2.8. Do prac czerpalnych należy stosować techniki pogłębiania maksymalnie ograniczającej zmętnienie wody i rozprzestrzenianie się zawiesiny w akwenu.
- 2.9. Przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich zaplanowanych w ramach planowanego przedsięwzięcia należy wykonać badania osadów dennych w celu potwierdzenia, że urobek nie jest zanieczyszczony.
- 2.10. W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim należy postępować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. z 2006 r., poz.166).
- 2.11. W celu zabezpieczenia wód morskich przed skażeniem wyklucza się prowadzenie wszelkich prac naprawczych lub wymiany płynów eksploatacyjnych w pojazdach w bezpośrednim sąsiedztwie wód morskich.
- 2.12. Wszelkie prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który odpowiedzialny będzie za kontrolę oraz nadzór nad wykonywanymi pracami budowlanymi, tak aby zadanie było realizowane zgodnie z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska i ochrony przyrody oraz właściwymi decyzjami administracyjnymi. Nadzór powinien być pełniony przez ekspertów posiadających wiedzę w zakresie prowadzenia nadzorów z dziedziny ichtiologii oraz ornitologii.
- 2.13. Po wykonaniu robót budowlanych i prac czerpalnych należy usunąć z dna morskiego wszelkie zanieczyszczenia powstałe na etapie budowy.

3. Warunki na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- 3.1. W fazie eksploatacji w przypadku wystąpienia dużej erozji po stronie wschodniej ostrogi należy minimalizować efekt akumulacji w sąsiedztwie i materiał osadzając się po zachodniej stronie należy przenosić na stronę wschodnią w celu utrzymania równowagi transportu rumowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie uwzględnił w niniejszej decyzji poniższych warunków, m.in. z uwagi iż zagadnienia w nich zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach lub zostały zawarte w opinii innego organu:

- pkt 1.2 - warunek został doprecyzowany i zastąpiony warunkiem wynikającym z ww. opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku (pkt. 8) i uzyskał brzmienie „teren realizacji przedsięwzięcia wyposażać w odpowiednią ilość środków sorbentowych umożliwiających szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń i używać ich w miarę potrzeb”;
- pkt 1.3 - warunek nie został uwzględniony, gdyż wynika z ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r., poz. 1292 ze zm.);
- pkt. 2.10 - warunek nie został uwzględniony, gdyż wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. z 2006 r., poz.166);
- pkt 2.12 - warunek został doprecyzowany i uzyskał brzmienie „wszelkie prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który odpowiedzialny będzie za kontrolę oraz nadzór nad wykonywanymi pracami budowlanymi, tak aby zadanie było realizowane zgodnie z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska i ochrony przyrody oraz właściwymi decyzjami administracyjnymi. Prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym realizowanym przez specjalistów, w szczególności z dziedziny: ichtiologii, ornitologii oraz ssaków morskich. Nadzór przyrodniczy realizowany przez ww. specjalistów powinien obejmować:
 - szkolenia pracowników nadzorujących budowę, w tym zapoznanie z treścią warunków uwzględnionych w decyzji środowiskowej w zakresie działań minimalizujących,
 - wskazania ochronne w trakcie realizacji prac,
 - kontrole placów budowy,

- nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przestrzegania ustalonych warunków realizacji inwestycji oraz nadzór nad realizacją w ramach innych zezwoleń wynikających z ustawy o ochronie przyrody, potwierdzony wpisami w dzienniku budowy,
- w razie wystąpienia zagrożenia dla gatunków chronionych, w tym przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000, prace należy wstrzymać do czasu usunięcia zagrożenia”.

Dyrektor Urzędu Morskiego w ww. postanowieniu stwierdził m.in., „...że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie przyczyni się do zwiększenia antropopresji, gdyż cała inwestycja będzie realizowana na terenach przeznaczonych na działalność portową. Planowane przedsięwzięcie nie zmieni dotychczasowego sposobu wykorzystania tego obszaru. Biorąc pod uwagę powyższe, a także kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooŚ, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wyraził opinię, że przy spełnieniu warunków określonych w ww. postanowieniu przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko morskie i nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.”

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem znak G.RZŚ.4901.75.2025.MM.2 z dnia 02.12.2025 r. wyraził opinię, w której „nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. W czasie budowy planowanego przedsięwzięcia używać sprzęt oraz maszyny i środki transportu w dobrym stanie technicznym, w celu niedopuszczenia do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń.
2. Zaplecze budowy wyposażać w środki sorbentowe i substancje neutralizujące umożliwiające szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy.
3. Inwestycję w fazie budowy należy prowadzić w sposób wykluczający pogorszenie stanu wód, przy zastosowaniu środków (procedur i technologii) zapobiegających rozprzestrzenianiu się i likwidujących ewentualne zanieczyszczenia powstałe w trakcie jej realizacji.
4. Pojazdy i sprzęt budowlany wykorzystywany w trakcie realizacji inwestycji, podczas postojów należy parkować na placach postojowych dla maszyn i środków transportu na uszczelnionych nawierzchniach.
5. Na etapie budowy wodę na cele socjalno-bytowe pobierać z istniejącej sieci wodociągowej.
6. Ścieki bytowe z pomieszczeń socjalnych i sanitarnych odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i transportem asenizacyjnym odprowadzać do oczyszczalni ścieków.
7. Do prac czerpalnych stosować techniki pogłębiania, które maksymalnie ograniczają zmętnienie wody i rozprzestrzenianie się zawiesiny w wodzie.
8. Teren realizacji przedsięwzięcia wyposażać w odpowiednią ilość środków sorbentowych umożliwiających szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń i używać ich w miarę potrzeb.
9. W celu ograniczenia oddziaływania na ichtiofaunę i ssaki morskie stosować procedurę softstart (przeplaszanie ryb i ssaków z miejsca realizacji planowanej inwestycji).
10. Urobek niezanieczyszczony z prac czerpalnych i podczyszczeniowych wykorzystać do sztucznego zasilania brzegu morskiego.
11. Urobek o przekroczonym dopuszczalnym stopniu zawartości zanieczyszczeń przekazywać do utylizacji.
12. Nie prowadzić prac szczególnie hałaśliwych (kafarowych i czerpalnych) wiosną w terminie od 15 marca do 30 czerwca, a w okresie jesieni, tj. 1 października do 31 grudnia prowadzić prace

szczególnie hałaśliwe wyłącznie w porze dziennej od wschodu do zachodu słońca oraz unikać intensywnego oświetlenia kanału portowego w tym okresie w porze nocnej.

13. Odpady powstające na etapie budowy należy gromadzić selektywnie, w miejscach odizolowanych od gruntu lub w szczelnych kontenerach. Odpady te winny zostać zagospodarowane przez Wykonawcę lub przez wyspecjalizowane firmy posiadające odpowiednie pozwolenia na odbiór tych odpadów.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie uwzględnił w niniejszej decyzji poniższych warunków, m.in. z uwagi iż zagadnienia w nich zawarte uregulowane zostały w następujących przepisach lub zostały zawarte w opinii innego organu:

- pkt 1 i 4 – nie zostały uwzględnione, gdyż wynikają z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. nr 47, poz. 401), dotyczącym wymagań w odniesieniu do maszyn i innych urządzeń technicznych stosowanych podczas prac budowlanych;
- pkt 5 i 6 – nie zostały uwzględnione, gdyż wynikają z Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j. Dz. U z 2003 r. nr 169 poz. 1650 ze zm.);
- pkt 10 - został zmieniony i zastąpiony warunkiem wynikającym z ww. postanowienia Dyrektora Urzędu Morskiego (pkt. 2.9) i uzyskał brzmienie „przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich zaplanowanych w ramach planowanego przedsięwzięcia wykonać badania osadów dennych w celu potwierdzenia, że urobek nie jest zanieczyszczony”;
- pkt 11 - nie został uwzględniony, gdyż wynika z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. 2015 r, poz. 796);
- pkt 12 - został zmieniony i zastąpiony warunkami wynikającymi z postanowienia Dyrektora Urzędu Morskiego (pkt. 2.4, 2.5, 2.6 i 2.12). Wskazane w postanowieniu Dyrektora Urzędu Morskiego ww. warunki umożliwiają migrację minoga rzeczno na tarliska oraz swobodny spływ smoltów łososiowatych w dół rzeki, jednocześnie umożliwiając realizację inwestycji;
- pkt 13 - nie został uwzględniony, gdyż wynika z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz.U. 2023 r., poz. 1587 z późn. zm.) regulującej sposób postępowania z odpadami oraz w Rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów (Dz.U. z 2020 r., poz. 1742).

Ponadto w ww. opinii stwierdzono cyt. „...uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanego w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300)”.

Analizując, czy przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooŚ:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
 - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

- c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
 - e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
 - f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
 - g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;
2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
 - b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
 - c) obszary górskie lub leśne,
 - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
 - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
 - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
 - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
 - h) gęstość zaludnienia,
 - i) obszary przylegające do jezior,
 - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
 - k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;
3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
 - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
 - c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
 - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
 - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
 - f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
 - g) możliwości ograniczenia oddziaływania,
- i zważył co następuje:

Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach morskich wód wewnętrznych, tj. w granicach portu morskiego w Łebie oraz w granicach morza terytorialnego, tj. w granicach redy tego portu. Są to wody

administrowane przez Urząd Morski w Gdyni. Inwestycja realizowana będzie na działkach nr: 495/4, 495/2, 495/1, 481, 480, 54/14 Łeba Obręb 2.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia umożliwi bezpieczniejsze i efektywniejsze korzystanie z portu w różnych warunkach pogodowych dla typowych jednostek przewidzianych do codziennego serwisowania morskich farm wiatrowych. Port w Łebie został wybrany jako port eksploatacyjny dla MFW Baltic Power (Baza O&M) oraz MFW Bałtyk I, MFW Bałtyk II i MFW Bałtyk III (Polenergia&Equinor). Realizacja planowanego przedsięwzięcia w bezpośredni sposób wpłynie na bezpieczeństwo i jakość infrastruktury zapewniającej dostęp do portu, który będzie intensywnie użytkowany w związku z realizacją projektów offshore.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie połączonej z budową dwóch nowych falochronów portowych (projektowane: falochron wschodni – wyspowy i falochron zachodni), toru podejściowego, osadników i obrotnicy wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Łebie oraz na budowie ostrogi zlokalizowanej w kierunku zachodnim od wejścia do portu w Łebie. Po realizacji inwestycji kierunek podejścia do portu zmieni się. Nowe podejście będzie z kierunku 158°.

Większość terenu przedsięwzięcia nie jest objęta miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Jedynie część działki 54/14 objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Łeby „Łeba – Park Nadmorski” uchwalonego przez Radę Miejską w Łebie w dniu 11 września 2018 r. Uchwałą Nr XLI/484/2018, ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego poz. 3766 z dnia 4 października 2018 r.

Zgodnie z przepisami portowymi (Zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe, Zarządzenie Nr 13 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 września 2020 r. w sprawie zmiany przepisów portowych) dla Portu w Łebie maksymalne parametry dla statków wchodzących do Portu nie mogą przekraczać następujących parametrów: długość całkowita 65,0 m, szerokość 15,0 m, zanurzenie 3,0 m dla wody słodkiej przy średnim stanie wody. Planowane przedsięwzięcie stanowi element projektu „Budowa morskiego terminalu serwisowego offshore w Łebie” i ma na celu dostosowanie portu w Łebie do możliwości jednostek serwisujących morskie farmy wiatrowe.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w akwenu portu morskiego w Łebie oraz redy portu, w związku z tym objęte jest ustaleniami Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. (*Dz.U. 2021 poz. 935; dalej: Plan POM*) oraz zgodnie z ustawą o obszarach morskich i administracji morskiej (*Dz. U. 1991 Nr 32 poz. 131 z późn.zm.*).

Zgodnie z ustaleniami Planu POM planowane przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest w granicach akwenu POM.35.IP, o funkcji podstawowej: funkcjonowanie portu lub przystani. Akweny portu w granicach falochronów i w korycie rzeki są objęte planem zagospodarowania przestrzennego portu morskiego w Łebie (dalej: Plan ŁEBA). Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Łebie został przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 4 sierpnia 2025 r. (*Dz. U. z 2025 r. poz. 1121*).

W granicach akwenu POM.35.Ip zagospodarowanie przestrzenne obejmuje przede wszystkim utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów lub przystani morskich, jak również utrzymanie i rozwój infrastruktury morskiej okołoporтовой, sytuowanie nowych falochronów, nabrzeży, basenów lub innych obiektów, które po wybudowaniu stanowić będą infrastrukturę portową lub infrastrukturę morską okołoporтовую. W całym akwenu POM.35.Ip wprowadzono ograniczenie prac związanych z wprowadzaniem nowych elementów infrastruktury lub jej rozbudową do sposobów niezagrażających systemowi ochrony brzegu morskiego oraz niezagrażających ekologicznej funkcji tarlisk i

przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych, oraz niewpływających znacząco negatywnie na dobrostan ptaków zimujących i odpoczywających w trakcie migracji oraz w okresie ich licznego występowania od początku listopada do końca kwietnia.

W akwenie wyznaczono inwestycje celu publicznego:

1. utrzymanie dostępu do portu morskiego w Łebie;
2. rozbudowa infrastruktury portowej;
3. dopuszcza się układanie światłowodów, kolektorów i innych elementów liniowych infrastruktury technicznej.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach 5 podakwenów:

- 926.B Obronność i bezpieczeństwo państwa, gdzie dla toru wodnego Marynarki Wojennej RP (0022) zmiana jego istniejącego stanu zagospodarowania wymaga uzgodnień z Ministrem Obrony Narodowej. W okresie działań prowadzonych przez Siły Zbrojne RP, w podakwenie może zostać uniemożliwiona realizacja pozostałych funkcji;
- 800.S Turystyka, sport i rekreacja. W podakwenie ogranicza się:
 - a) tworzenie kąpielisk i miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli oraz rekreacji i uprawiania sportów wodnych do miejsc niezagrożających bezpieczeństwu życia ludzkiego,
 - b) wprowadzanie nowych elementów infrastruktury turystycznej (mola, pomosty) do miejsc spełniających wymogi utrzymania właściwego stanu systemu ochrony brzegu morskiego, z wyłączeniem tych uzgodnionych przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego przed przyjęciem niniejszego planu (w tym w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego).
- 507.C Ochrona brzegu morskiego. W podakwenie 35.507.C, poza sytuacjami nadzwyczajnymi, ogranicza się realizację funkcji do sposobów:
 - a) niezagrożających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych,
 - b) niewpływających znacząco negatywnie na dobrostan ptaków zimujących i odpoczywających w trakcie migracji oraz w okresie ich licznego występowania od początku listopada do końca kwietnia,
- 917.B Obronność i bezpieczeństwo państwa. W podakwenie ogranicza się realizację funkcji do sposobów niezakłócających wojskowej obserwacji technicznej i wzrokowej oraz łączności radiowej, Ponadto obowiązują tu ograniczenia wysokości obiektów.
- 711.R Rybołówstwo, gdzie ogranicza się realizację funkcji do sposobów niezagrożających funkcji korytarza migracyjnego ryb i uwzględniających konieczność zabezpieczenia dwukierunkowej migracji ryb.

Ponadto dla sztucznych wysp i konstrukcji:

- a) w całym akwenie zakazuje się wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobywania węglowodorów,
- b) w całym akwenie ogranicza się wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń do sposobów:
 - niezagrożających bezpieczeństwu żeglugi,
 - niezagrożających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych,
 - niewpływających znacząco negatywnie na dobrostan ptaków zimujących i odpoczywających w trakcie migracji oraz w okresie ich licznego występowania od początku listopada do końca kwietnia.

Dodatkowo ogranicza się lokalizowanie nowych miejsc odkładania urobku do:

- c) lokalizacji i okresów niezagrożających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych,

d) lokalizacji o stwierdzonej niskiej waloryzacji biotopu.

Biorąc pod uwagę zaplanowane działania należy stwierdzić, że planowana przebudowa wejścia do portu w Łebie będzie zgodna z podstawowymi i dopuszczalnymi funkcjami akwenu POM.35.lp i podakwenów, na których jest planowane, pod warunkiem planowania i realizowania przedmiotowego przedsięwzięcia w sposób niepowodujący znaczących negatywnych oddziaływań na strefę brzegową, na ichtiofaunę i awifaunę, tj. przy uwzględnieniu warunków realizacji wnioskowanej inwestycji.

Dla portu opracowano projekt Planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Łebie, który 18 listopada 2024 r. został skierowany do uzgodnień międzyresortowych. Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na trzech akwenach o wiodącej funkcji funkcjonowanie portu oraz transport.

Przebudowa wejścia do portu obejmuje przebudowę falochronu i wejścia do portu sąsiadujących z akwenami o funkcji Fp – funkcjonowanie portu i przystani. Obejmuje ona przede wszystkim zapewnienie przestrzeni dla istniejącej i planowanej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu lub przystani i infrastruktury portowej oraz zapewnienie warunków i przestrzeni dla cumowania i manewrowania jednostek pływających oraz ich obsługi związanej z eksploatacją, między innymi: obsługi technicznej, uzupełniania zapasów, usunięcia nieczystości, zaopatrzenia w paliwo. Centralna część toru wodnego, od główek falochronów, ma określoną funkcję podstawową T – transport, obejmującej przede wszystkim zapewnienie wystarczającej przestrzeni dla przepływu jednostek transportowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa nawigacyjnego.

W zakresie uwarunkowań, planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie kompleksów wojskowych. W strefach ochronnych wokół kompleksów wojskowych obowiązują zakazy dotyczące realizacji nowych konstrukcji przekraczających wysokość określoną przez powierzchnię boczną stożka, która kieruje się ku górze pod kątem 1,5 stopnia do płaszczyzny horyzontu od wierzchołka leżącego na wysokości 15,24 m nad poziomem gruntu w Punkcie Odniesienia Radaru oraz budowy na obszarach morskich elektrowni wiatrowych i innych obiektów mogących zakłócać prace stacji radiolokacyjnej.

W tym kontekście, pod warunkiem planowania i realizowania planowanego przedsięwzięcia w sposób niepowodujący znaczących negatywnych oddziaływań na strefę brzegową, na ichtiofaunę i awifaunę planowane przedsięwzięcie jest zgodne z ustaleniami Planu POM.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje następujące elementy:

- budowę falochronu osłonowego wschodniego wypowego o długości około 263 m,
- budowę falochronu osłonowego zachodniego o długości około 92 m,
- budowę szczelnej ostrogi zachodniej o długości około 280 m, w rejonie km 183,5 brzegu morskiego,
- budowę osadnika zachodniego o powierzchni ok. 91 000 m²,
- budowę osadnika wschodniego 1 o powierzchni ok. 15 000 m²,
- budowę osadnika wschodniego 2 o powierzchni ok. 15 000 m²,
- realizację nowego toru wodnego podejściowego o szerokości ok. 40 m, długości toru w osi około 600 m,
- obrotnicę portową o średnicy 160 m,
- elementy oświetlenia nawigacyjnego oraz instalację elektryczną i stację bazową RTK.

Osadniki są to zagłębienia w dnie morza mające za zadanie przechwytywać wleczone po dnie rumowisko (piaski). Zadaniem osadników jest przynajmniej częściowe przechwycenie osadów transportowanych przez fale i prądy morskie w rejon toru podejściowego i w ten sposób zmniejszenie tempa spływania się toru wodnego.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się zaprojektowanie i wykonanie szeregu obiektów hydrotechnicznych oraz wykonanie oświetlenia. Projektowane są następujące obiekty hydrotechniczne i prace budowlane:

- 1) Kompletna konstrukcja falochronu osłonowego wschodniego wyspowego o długości łącznej licząc w osi konstrukcji ok. 263 m w tym:
 - a. Część głowicowa o długości około 25 m z nadbudową wyposażoną w odbijacz fali i fundament dla oprzyrządowania oświetlenia nawigacyjnego światła wejściowego i urządzenia cumowniczo- odbojowe.
 - b. Falochron właściwy o długości około 178 m z nadbudową wyposażoną w odbijacz fali i urządzenia cumowniczo- odbojowe.
 - c. Falochron narzutowy o długości około 60 m z nadbudową wyposażoną w odbijacz fali bez możliwości cumowania).
- 2) Kompletna konstrukcja falochronu osłonowego zachodniego o długości łącznej ok. 92 m, w tym:
 - a. Część głowicowa o długości około 25 m z nadbudową wyposażoną w odbijacz fali i fundament dla oprzyrządowania oświetlenia nawigacyjnego światła wejściowego i urządzenia cumowniczo- odbojowe.
 - b. Falochron narzutowy o długości około 67 m z nadbudową bez możliwości cumowania.
 - c. Konstrukcja podtrzymująca narzut od strony wejścia do portu o długości ok. 51 m, konstrukcja przepuszczalna dla fali, wyposażona w urządzenia odbojowe i światła ostrzegawcze.
- 3) Kompletna konstrukcja szczelnej ostrogi zachodniej o łącznej długości ok. 280 w tym:
 - a. Ostroga podwójna z wypełnieniem kamiennym o długości około 25 m w części lądowej (dla obecnej cofniętej linii brzegowej) i 255 m w części wodnej, z oznakowaniem światłem ostrzegawczym.
- 4) Osadniki:
 - a. Zachodni o powierzchni ok. 91.000 m² – rzędna dna osadnika -7,0 m, szacowana kubatura: ok. 328 267 m³,
 - b. Wschodni 1 o powierzchni ok. 15.000 m² – rzędna dna osadnika -7,0 m, szacowana kubatura ok. 58 491 m³,
 - c. Wschodni 2 o powierzchni ok. 15.000 m² – rzędna dna osadnika -8,5 m, szacowana kubatura ok. 55 552 m³.
- 5) Nowy tor wodny podejściowy o szerokości 40 m i długości około 600 m, o planowanej głębokości technicznej 5,0 m (docelowo 7,0 m), z oznakowaniem nawigacyjnym.
- 6) Obrotnica portowa o średnicy 160 m i głębokości technicznej 5 m (docelowo 7,0 m).
- 7) Oznakowanie nawigacyjne.
- 8) Stacja bazowa RTK z wykorzystaniem obiektów i sieci teleinformatycznej Urzędu Morskiego w Gdyni, w nowoprojektowanej wieży światła sektorowego/nabieżnika.
- 9) Połączenie kablowe pomiędzy głowicą falochronu zachodniego a głowicą falochronu wschodniego dla umożliwienia zasilania światła nawigacyjnego na falochronie wschodnim wyspowym, planowana głębokość posadowienia kabla pod dnem – ok. 10 m.

Ze względu na brak wyników badań geologiczno-inżynierskich, parametry projektowanych konstrukcji oraz technologia ich wykonania mogą ulec zmianie na etapie projektu budowlanego i wykonawczego. Ze względu na specyfikę prowadzenia prac budowlanych w obrębie morskich budowli hydrotechnicznych, narażonych na oddziaływanie środowiska morskiego (fale morskie, silne wiatry, sztormy) nie przewiduje się całkowitego zaprzestania prac budowlanych w określonych miesiącach roku, tak aby maksymalnie wykorzystać sprzyjające warunki pogodowe.

W ramach prac przygotowawczych zostaną przeprowadzone badania magnetometryczne oraz opracowana dokumentacja geologiczno - inżynierska. Podczas prac przygotowawczych dopuszcza się przeprowadzenie szerszych badań, na podstawie których podjęte zostaną decyzje dotyczące dalszych prac podwodnych, takich jak np. prace saperskie.

Dalsze prace przygotowawcze obejmować będą: pomiary geodezyjne; badania i wydobywanie obiektów ferromagnetycznych; przygotowanie zaplecza budowy (w tym: wygodzenie terenu, instalacja

kontenerów socjalnych, podłączenie instalacji elektrycznej); przygotowanie materiałów budowlanych na terenie zaplecza budowy; oznaczenie akwenu wyłączzonego z żeglugi. W ramach prac przygotowawczych nie przewiduje się wycinki drzew.

Prace zasadnicze będą obejmowały prace podwodne i ziemne, prace kafarowe w rejonie falochronu zachodniego i ostrogi. Budowa toru wodnego, obrotnicy i osadników wymagać będzie przeprowadzenia robót czerpalnych. Prace budowlane wykonywane będą w wodach awanportu, na wysokości wejścia do portu, na redzie portu oraz w części lądowej przy nasadach falochronów oraz na plaży w rejonie km 183,5 brzegu morskiego. Realizacja planowanego przedsięwzięcia zostanie zaplanowana, zorganizowana i przeprowadzona w sposób umożliwiający nieprzerwane, bezpieczne i bezawaryjne funkcjonowanie portu w Łebie.

Do wykonywania zaplanowanych robót wykorzystywany będzie typowy sprzęt stosowany przy pracach hydrotechnicznych i budowlanych, jak na przykład:

- kafary, młoty hydrauliczne lub wibromłoty do pogrążania w gruncie brusek ścianki szczelnej i pali,
- spycharki, betoniarki i koparki do wykonywania prac ziemnych, w tym także na pontonie,
- urządzenia do zagęszczania gruntu,
- samochody ciężarowe i wywrotki do transportu kruszywa i materiałów budowlanych,
- pogłębiarki ssąco-refulujące, chwytakowe lub czerpakowe,
- szalandy denno-klapowe,
- pontony,
- holownik,
- sprzęt pływający do sondażu akwenu,
- baza/system nurkowy.

Główne zaplecze budowy, bazę sprzętową oraz miejsce gromadzenia odpadów (w tym selektywnej zbiórki) przewiduje się na działce nr 365/70, a w razie potrzeby również na przyległej działce nr 1/16. Obie działki mają dostęp do drogi publicznej, utwardzoną nawierzchnię z płyt betonowych oraz przyłącze energetyczne. Działka 365/70, będąca gruntem klasy Ti (Inne tereny komunikacyjne), znajduje się w granicach administracyjnych Portu w Łebie, należy do Skarbu Państwa i pozostaje w trwałym zarządzie Inwestora.

Dodatkowe bazy materiałowo-sprzętowe planuje się zlokalizować na działkach lądowych nr 495/1, 495/2 oraz 54/14, stanowiących użytki gruntowe klasy N (nieużytki), które również należą do Skarbu Państwa i znajdują się w trwałym zarządzie Inwestora. Ich wykorzystanie będzie ograniczone do niezbędnego minimum, wynikającego z konieczności i harmonogramu robót, i pozostanie w granicach potencjalnego oddziaływania inwestycji.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w sposób zapewniający łatwy dostęp dla sprzętu i materiałów, jednocześnie nie kolidując z ruchem statków ani innymi instalacjami portowymi. Odległość od nabrzeża i strefy robót umożliwia sprawne przemieszczanie sprzętu do miejsca pracy, a jego umiejscowienie nie ogranicza działalności portu ani dostępu do innych obiektów. Bezpieczeństwo na zapleczu wymaga wydzielenia stref składowania materiałów niebezpiecznych, takich jak paliwa czy chemikalia, z systemami zabezpieczenia przed wyciekami. Niezbędne są drogi ewakuacyjne, odpowiednie oznakowanie i oświetlenie, a także dostęp do środków pierwszej pomocy i sprzętu przeciwpożarowego.

Infrastruktura zaplecza obejmuje składowiska materiałów, takie jak: kruszywa, pale rurowe, prefabrykaty, w sposób zapewniający stabilność i ograniczający pylenie lub spływanie do wody. Ochrona środowiska wymaga stosowania systemów do zbierania i neutralizacji wycieków paliw i olejów, a także odpowiedniego odprowadzenia wód opadowych, aby nie doszło do zanieczyszczenia wód portowych.

Organizacja logistyczna obejmuje strefy załadunku i rozładunku dla transportu wodnego i lądowego oraz planowanie ruchu pojazdów ciężkich w sposób, który nie powoduje kolizji z innymi operacjami portowymi. Dodatkowo, wskazane jest monitorowanie zużycia paliwa, materiałów i odpadów, co pozwala na sprawną kontrolę przebiegu prac i minimalizowanie ich wpływu na otoczenie.

Sprzęt oraz maszyny poruszające się po terenie placu będzie charakteryzować dobry stan techniczny, co ograniczy ryzyko wystąpienia niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych. Na wypadek wystąpienia ewentualnych wycieków, na zapleczu będą znajdować się sorbenty służące do ich likwidacji. Wszelkie substancje niebezpieczne dla środowiska, w tym wykorzystywane materiały budowlane oraz odpady powstałe w trakcie budowy, będą magazynowane w miejscach zabezpieczających przed przenikaniem do gruntu. Wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymiana olejów, tankowanie lub inne czynności związane z substancjami szkodliwymi dla środowiska, będą wykonywane poza terenem zaplecza budowy, na powierzchniach utwardzonych, wyposażonych w kanalizację.

Z uwagi na niskie ryzyko wprowadzenia zanieczyszczeń na powierzchnię placu budowy podczas realizacji inwestycji, nie przewiduje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych przed wprowadzeniem do środowiska. Wody opadowe będą spływały powierzchniowo, a w razie wycieków będą zastosowane sorbenty do ich likwidacji.

Projektowany falochron wschodni wypowy wykonany zostanie w technologii skrzyniowej. Na przygotowanym dnie zostanie ułożona geowłóknina, która pokryta zostanie podsypką kamienną i drobnym kamieniem. Od strony wschodniej, uformowana zostanie skarpa pokryta kamieniem łamanym, kamieniem osłonowym i gwiazdoblokami. Korpus falochronu stanowić będą betonowe skrzynie wypełnione betonem i piaskiem. Na szczycie zainstalowane będą elementy rozpraszające fale. Od strony portu, wykonane będą pachoty cumownicze i odbojnice, natomiast na dnie stopy skrzyni zostaną zabezpieczone kamieniem i materacem gabionowym. W części narzutowej, korpus falochronu wypowego wschodniego będzie stanowić drobny kamień ułożony na geowłókninie, pokryty kamieniem i gwiazdoblokami od strony wschodniej oraz kamieniami od strony wschodniej. Stopa falochronu zabezpieczona będzie gabionami.

Projektowana rozbudowana część falochronu zachodniego zostanie wykonana w technologii skrzyniowej. Na przygotowanym dnie zostanie ułożona geowłóknina, która pokryta zostanie podsypką kamienną i drobnym kamieniem. Od strony zachodniej, uformowana zostanie skarpa pokryta kamieniem łamanym, kamieniem osłonowym i gwiazdoblokami. Korpus falochronu stanowić będą betonowe skrzynie wypełnione betonem i piaskiem. Na szczycie zainstalowane będą elementy rozpraszające fale. Od strony portu, wykonane będą pachoty cumownicze i odbojnice, natomiast na dnie stopy skrzyni zostaną zabezpieczone kamieniem i materacem gabionowym. W części narzutowej, korpus falochronu zachodniego będzie stanowić drobny kamień ułożony na geowłókninie, pokryty kamieniem i gwiazdoblokami. Stopa falochronu zabezpieczona będzie gabionami. Od strony wschodniej, przy wejściu do portu, zabita będzie ścianka szczelna zwieńczona oczepem żelbetowym i pale umacniające konstrukcję.

Ostroga zachodnia posadowiona będzie na ścianie szczelnej, na której posadowiona będzie konstrukcja pomostu opierającego się na palach wbitych w dno co 8 m. Ścianka szczelna od strony wschodniej zabezpieczona będzie materacami gabionowymi położonymi na geowłókninie i pryzmą kamienną.

Przewiduje się, że niezbędne dla wykonania toru wodnego i obrotnicy do głębokości technicznej 5 m (docelowo 7 m) będą wymagały usunięcia osadów dennych na powierzchni ok. 165 000 m², o łącznej kubaturze ok. 16 000 m³ (docelowo 531 200 m³). Projektowane przybliżone powierzchnie i szacowane kubatury prac czerpalnych przedstawiono w poniższej tabeli.

Obiekt	Powierzchnia [m ²]	Głębokość techniczna [m]	Kubatura [m ³]	Głębokość techniczna [m]	Kubatura [m ³]
Tor podejściowy	23 500	5	13500	7	57 000
Obrotnica	20 500		2500		24 200
Osadnik zachodni	91 000	Nie dotyczy	-		330 000 dla 5-7 letniego zabezpieczenia toru wodnego

					przed zapiaszczeniem
Osadnik wschodni 1	15 000	Nie dotyczy	-		60000 dla 2- letniego zabezpieczenia toru wodnego przed zapiaszczeniem
Osadnik wschodni 2	15 000	Nie dotyczy	-	8,5	60000 dla 4- letniego zabezpieczenia toru wodnego przed zapiaszczeniem
Łącznie	165 000		16000		531 200

Objętość prac czerpalnych uzależniona jest od aktualnej batymetrii w rejonie planowanego przedsięwzięcia. Szacuje się, że kubatura robót czerpalnych wyniesie około 531 200 m³. W podanej ilości nie uwzględniono tolerancji bagrowniczej i przygotowania dna pod ostrogę.

Urobek czerpalny można ponownie składować w morzu lub wykorzystać wtedy, gdy w myśl przepisów nie jest zanieczyszczony. O czystości osadów i możliwości wykorzystania urobku z pogłębiania decyduje spełnianie wartości określonych w załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. 2015 r, poz. 796). W celu określenia adekwatnego sposobu jego zagospodarowania, wykonawca robót czerpalnych musi przeprowadzić analizę czystości osadów dennych zgodnie z zasadami określonymi w ww. Rozporządzeniu. Urobek, który nie spełnia wymagań technicznych lub dla którego nie ma zapotrzebowania można skierować do składowania na kładowisku morskich, postępując zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. z 2006 r., poz. 166). Zgodnie z dokumentacją przed przystąpieniem do prac czerpalnych wykonane zostaną badania próbek osadu przeznaczonego do usunięcia, w celu określenia zawartości metali, wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych oraz polichlorowanych bifenyli, zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń osad potraktowany będzie jako odpad niebezpieczny i przekazany do utylizacji. Urobek z prac czerpalnych w miarę możliwości zostanie wykorzystany na terenie budowy do prac budowlanych, a pozostała ilość zostanie odłożona na sztuczne zasilanie plaży. Planowany obszar refulacji stanowi plaża na km 179,00-180,1 na wysokości rezerwatu przyrody „Mierzeja Sarbska” jednak poza jego granicami oraz plaża na km 180,1 - 180,5 również poza granicami rezerwatu przyrody „Mierzeja Sarbska”. W przypadku nadmiaru refulatu, dalszy jego odkład planowany jest na plaży w kierunku km 160.

Ze względu na zdeteminowany stan istniejący Portu morskiego w Łebie (istniejący kanał portowy, nabrzeża, baseny przystani) elementem wariantowanym pod względem lokalizacyjnym w planowanym przedsięwzięciu był nowy układ falochronów, rozmieszczenie i wielkość osadników oraz ostroga po zachodniej stronie portu. Pod względem technologicznym możliwe jest wykonanie falochronu narzutowego lub skrzyniowego.

Ze względu na specyfikę planowanego przedsięwzięcia (stosunkowo krótki okres realizacji planowanego przedsięwzięcia, który ograniczy czas oddziaływania fazy budowy – przekazanie do eksploatacji ma nastąpić w czerwcu 2026 r.) kluczowym kryterium różnicującym warianty było zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników portu w Łebie oraz aspekty środowiskowe związane z zaburzeniem wzdłuż brzegowego transportu rumowiska i eksploatacją i utrzymaniem wejścia do portu w Łebie – koniecznością usuwania osadów z toru podejściowego i osadników.

W celu osłony portu w Łebie przed odkładaniem się rumowiska w jego wejściu rozpatrzono warianty przeciwdziałania zapiaszczeniu wejścia do portu polegające na wariantowaniu układu falochronów, budowie ostrogi po zachodniej stronie portu oraz budowie osadników po wschodniej i zachodniej stronie wejścia do portu.

Na etapie prac koncepcyjnych analizowano trzy warianty położenia falochronów:

- ✓ wariant I obejmuje wybudowanie falochronu wyspowego o długości około 225 m po wschodniej stronie wejścia do portu,
- ✓ wariant II obejmuje budowę falochronu dwuwyspowego po wschodniej stronie wejścia do portu, o łącznej długości ok. 200 m i prześwicie pomiędzy falochronami o szerokości około 100 m,
- ✓ wariant III obejmuje rozbudowę istniejącego falochronu zachodniego w kierunku północnym na odcinku około 65 m oraz budowę falochronu wyspowego o długości około 270 m po wschodniej stronie i budowę ostrogi o długości 400 m po zachodniej stronie portu.

W wyniku przeprowadzonych analiz, w szczególności analizy falowania oraz ze względu na obowiązujące przepisy, w szczególności dotyczące bezpieczeństwa morskiego, do dalszych analiz wybrano wariant III, jako zapewniający największe bezpieczeństwo obsługi portu, przy czym w wariantcie inwestora długość ostrogi została zredukowana do 280 m. Jest to długość wystarczająca do przejścia około 60% osadów, tj. około 80 tys. m³ osadów. W konsekwencji, prognozuje się, że wybrany wariant lokalizacyjny będzie najmniej oddziaływał na wzdłuż brzegowy ruch osadów.

Pod względem technologii, analizowano wykonanie falochronów w technologii skrzyniowej lub narzutowej. Ze względu na istniejącą konstrukcję falochronu zachodniego, nie jest możliwe wykonanie przedłużenia falochronu w technologii innej niż narzutowa. Realizacja falochronu wschodniego w technologii narzutowej i w technologii skrzyniowej będzie powodowała zużycie energii i zapotrzebowanie na wodę na podobnym poziomie. Różnice dotyczą rodzaju wykorzystywanych materiałów i ich ilości. Technologia narzutowa będzie wymagała wykorzystania mniejszej ilości piasku (która w technologii skrzyniowej potrzebna jest do wypełnienia skrzyń), ale większej ilości kamienia o różnej frakcji. Falochron narzutowy jest prostszy w budowie i mniej stabilny, oparty na swobodnym układzie materiałów, podczas gdy falochron skrzyniowy to bardziej zaawansowana, trwała konstrukcja, która zapewnia lepszą ochronę przed erozją i falami. Podkreślić należy również, że rozwiązania narzutowe są rozwiązaniami bliższymi naturze, stwarzającymi większą liczbę kryjówek i większą powierzchnię siedlisk dla organizmów bentosowych. Ze względu na lokalizację falochronu wyspowego możliwe jest prowadzenie prac jedynie z wody.

Część północna terenu planowanego przedsięwzięcia znajduje się w granicach Obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: czerwiec 2025 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002 są gatunki: alka (*Alca torda*), nurnik (*Cephus grylle*), lodówka (*Clangula hyemalis*), nur czarnoszyi (*Gavia arctica*), nur rdzawoszyi (*Gavia stellata*), mewa srebrzysta (*Larus argentatus*), mewa siwa (*Larus canus*), uhła (*Melanitta fusca*) oraz markaczka (*Melanitta nigra*). Zagrożeniem dla obszaru są inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem, itd. Dla obszaru Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002 nie został ustanowiony plan ochrony. Dnia 22.03.2023 r. obwieszczeniem znak IOW1.815.17.2023.MZI.1 Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni poinformował o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

Poniżej zamieszczono analizę wpływu zamierzenia na tymczasowe cele ochrony ustanowione dla poszczególnych gatunków:

A001 – Nur rdzawoszyi (*Gavia stellata*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 – 100 osobników;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w stanie właściwym (FV) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A002 – Nur czarnoszyi (*Gavia arctica*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 – 12 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A064 – Łodówka (*Clangula hyemalis*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 2 750 – 7 150 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A065 – Markaczka (*Melanitta nigra*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 350 – 3 000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w stanie właściwym (FV) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Typ populacji c:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji migrującej na poziomie 3000 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A066 – Uhla (*Melanitta fusca*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 600 – 11 700 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A182 – Mewa siwa (*Larus canus*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 70 – 550 osobników;

- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w niepogorszonej formie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A184 – Mewa srebrzysta (*Larus argentatus*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 250 – 7 300 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w formie właściwej (FV) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A200 – Alka (*Alca torda*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie stanu populacji zimującej na poziomie 5 – 50 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w niepogorszonej formie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

A202 – Nurnik (*Cephus grylle*)

Typ populacji w:

- wskaźnik „Stan populacji”: utrzymanie liczebności populacji zimującej na poziomie 1 – 7 osobników;
- wskaźnik „Stan siedlisk”: utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska gatunku w niepogorszonej formie (U1) na powierzchni minimum 194 673,70 ha z uwzględnieniem naturalnych procesów.

Tymczasowe cele ochrony, w tym liczebność populacji i stan zachowania siedliska gatunku będącego przedmiotem ochrony w obszarze, nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

Ze względu na lokalizację w terenie przekształconym antropogenicznie (istniejący port) oraz charakter przedsięwzięcia, realizacja inwestycji nie pogorszy w sposób bezpośredni, a także pośredni stanu ochrony przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002. Tymczasowe cele ochrony nie będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia będzie częściowo prowadzona w granicach ww. obszaru Natura 2000, przy czym ingerencja w dno morskie dotyczyć będzie łącznie około 0,01% powierzchni obszaru PLB990002. Zgodnie załącznikiem do KIP pn. „Ocena wpływu na obszary Natura 2000” wszystkie potencjalne oddziaływania inwestycji na przedmioty ochrony obszaru będą lokalne, tj. dotyczą terenu i bezpośredniego sąsiedztwa przedsięwzięcia, a także krótkoterminowe - ich skutki będą zauważalne przez relatywnie krótki okres po zakończeniu prac związanych z planowanym przedsięwzięciem (zakłada się rekolonizację organizmów bentosowych w okresie do 4 lat), a także odwracalne - tj. w sposób samodzielny, receptor będzie zdolny do powrotu do stanu pierwotnego. Jak ocenili Autorzy KIP oddziaływania, które wystąpią w związku z realizacją przedsięwzięcia nie spowodują zwiększenia śmiertelności ptaków oraz pogorszenia stanu zachowania gatunków na przedmiotowym obszarze Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002. Przebieg toru podejściowego przebiega funkcjonującym obecnie korytarzem, w akwenach wskazanych w planie zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Zakładany cykl intensywnych robót budowlanych w lutym-lipcu 2026 r. częściowo pokrywa się z okresem, gdy liczebność ptaków na akwencie Przybrzeżnych wód Bałtyku jest najniższa tj. od 1 maja do 30 września. Dzięki temu możliwe będzie

skoncentrowanie najbardziej uciążliwych prac w czasie minimalnego narażenia ptaków na zakłócenia, przy jednoczesnym zachowaniu płynności realizacji przedsięwzięcia. W przedłożonej do wniosku dokumentacji zwrócono uwagę, że ze względu na krótki okres realizacji inwestycji (zakładany cykl intensywnych robót budowlanych w lutym-lipcu 2026 r.) nie można całkowicie wykluczyć konieczności prowadzenia prac również w okresie zimowania ptaków morskich. Prace będą prowadzone w tym okresie wyłącznie przez dwa miesiące: luty i marzec. Okoliczność ta została przewidziana w zapisach wskazujących, że będzie to dopuszczalne „o ile pozwoli na to technologia prac”. Z uwagi na prowadzenie robót w niewielkiej odległości od infrastruktury portowej już eksploatowanej w trybie ciągłym, ich wpływ na ptaki zimujące będzie znacząco ograniczony. Wynika to z ograniczonej liczebności ptaków w rejonie, który już obecnie jest intensywnie użytkowany. Zgodnie z przeprowadzoną oceną oddziaływania na obszary Natura 2000 rejon planowanego przedsięwzięcia nie jest kluczowy dla populacji morskich ptaków zimujących: wskaźniki zagęszczenia w rejonie Łeby dla odnotowanych gatunków ptaków wyniosły w 2024 r. ok. 1 os/km². Potencjalne oddziaływania nie będą miały wpływu na zwiększenie śmiertelności ptaków ani pogorszenie stanu ochrony gatunków w obrębie tego obszaru Natura 2000. Projektowane przedsięwzięcie nie będą stwarzać zagrożenia istotnym uszczupleniem stanu populacji lub powodować istotnego zwiększenia nakładów energetycznych, mogących pośrednio wpływać na ekologię i biologię, w tym przeżywalność osobników z tych populacji. Charakterystyka przedsięwzięcia nie przewiduje budowy stałych konstrukcji wystających z wody, które stanowiłyby dla ptaków istotną barierę w trakcie ich wędrówek pomiędzy żerowiskami i/lub miejscami odpoczynku w trakcie migracji. Projektowana wysokość falochronu po modernizacji nie stanowi zagrożenia o takim charakterze. Dlatego też uznano oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku za nieznaczające lub umiarkowane. Nie przewiduje się zatem znaczących oddziaływań na przedmioty ochrony obszaru PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku - gatunki stanowiące przedmioty ochrony są rozprzestrzenione po całym rozległym obszarze.

Port w Łebie znajduje się w granicach otuliny Słowińskiego Parku Narodowego (granica Słowińskiego Parku Narodowego znajduje się w odległości ok. 1,4 km na południowy zachód od portu). Dla Słowińskiego Parku Narodowego obowiązuje plan zadań ochronnych ustanowiony Zarządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 28 grudnia 2022 r., w sprawie zadań ochronnych dla Słowińskiego Parku Narodowego na lata 2023 - 2025. Żadne z zagrożeń, jakie wyszczególniono w ww. dokumencie nie ma bezpośredniego źródła w planowanym przedsięwzięciu.

Ponadto, najbliższe zlokalizowane pozostałe obszary chronione wskazane w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.) to:

- ok. 75 m na południe - użytek ekologiczny „Łabędzi Staw”;
- ok. 1,4 km na południowy wschód - obszar Natura 2000 Mierzeja Sarbska PLH220018;
- ok. 1,4 km na południowy zachód - obszar Natura 2000 Ostoja Słowińska PLH220023;
- ok. 1,4 km na południowy zachód - obszar Natura 2000 Pobrzeże Słowińskie PLB220003;
- ok. 2,6 km na wschód - rezerwat przyrody „Mierzeja Sarbska”.

Przedsięwzięcie położone jest poza zasięgiem korytarzy ekologicznych. Najbliższe zlokalizowany korytarz ekologiczny Pobrzeże Słowińskie KPn-20A położony jest ok. 1,1 km na południowy - zachód od granic przedsięwzięcia.

Zgodnie z wynikami przedinwestycyjnego monitoringu ornitologicznego, rejon prac nie jest kluczowym miejscem koncentracji ptaków morskich. Zgodnie z dokumentacją „Oceny wpływu na obszary Natura 2000” rejon planowanego przedsięwzięcia nie pełni kluczowej roli dla populacji morskich ptaków zimujących. Ze względu na ograniczony okres realizacji inwestycji, zakładający intensywny cykl robót w miesiącach luty-lipiec 2026 r., nie można całkowicie wykluczyć konieczności prowadzenia prac także w okresie zimowania ptaków. W praktyce prace te będą prowadzone w tym okresie wyłącznie

przez dwa miesiące: luty i marzec. Należy jednak podkreślić, że ze względu na bliskość istniejącej, eksploatowanej w trybie ciągłym infrastruktury portowej, wpływ prowadzonych robót na ptaki zimujące będzie ograniczony. Z uwagi na powyższe nie prognozuje się negatywnego oddziaływania na ptaki.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji znajduje się użytk ekologiczny „Łabędzi Staw”, który został powołany na mocy Uchwały nr XIV/139/2025 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 25 marca 2025 r. w sprawie zmiany treści § 1 ust.1 Uchwały Nr VII/64/2024 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 24 września 2024 r. Użytek ten zajmuje obszar o powierzchni 7,0122 ha, położony jest na części działki ewidencyjnej nr 55/24 obręb 2 w Łebie. Znajduje się on na terenie leśnym, na północ od zbiornika wodnego Łabędzi Staw. Celem ochrony ww. użytku ekologicznego jest zachowanie cennego przyrodniczo ekosystemu mającego znaczenie dla różnorodności flory i fauny. Fitocenozy występujące na terenie tego użytku ekologicznego reprezentują zespoły leśne boru nadmorskiego i boru wilgotnego nawiązującego do olsu (w przewadze). Przeprowadzona, w obrębie ww. użytku ekologicznego, inwentaryzacja roślinności wykazała obecność woskownicy europejskiej (*Myrica gale*) – gatunku objętego ścisłą ochroną w Polsce i sklasyfikowanego jako narażony (VU). Na terenie przedmiotowego użytku rosną również chronione mchy: brodawkowiec czysty *Pseudoscleropodium purum*, rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi*, gajnik lśniący *Hylocomium splendens*, drabik drzewkowaty *Climacium dendroides* i torfowiec nastroszony *Sphagnum squarrosum*. Na przylegającym zbiorniku od południa - Czarnym Stawku stwierdzono obecność grzybieni białych *Nymphaea alba*.

W maju 2024 roku na terenie ww. użytku ekologicznego przeprowadzono inwentaryzację faunistyczną, w wyniku której stwierdzono występowanie 40 gatunków ptaków, z czego 38 podlega ścisłej ochronie, jeden jest gatunkiem łownym, a jeden częściowo chronionym. Wśród nich cztery gatunki wymienione są w załączniku I Dyrektywy Ptasiej: zimorodek *Alcedo atthis*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, lerka *Lullula arborea* i muchotłówka mała *Ficedula parva*. Użytek stanowi również siedlisko chronionych częściowo ssaków i płazów związanych z wodą, m.in. bobra europejskiego *Castor fiber*, traszki zwyczajnej *Lissotriton vulgaris*, ropuchy szarej *Bufo bufo*, żaby trawnej *Rana temporaria* i żaby wodnej *Pelophylax kl. esculentus*.

Planowana przebudowa wejścia do portu w Łebie nie będzie ingerować w obszar użytku ekologicznego Czarny Stawek (Łabędzi Staw) oraz nie naruszy stosunków wodnych w nim panujących. Obszar oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w rejonie prac wyznacza lokalizacja nowego znaku nawigacyjnego, którego budowa obejmuje wykonanie fundamentu na palach o powierzchni do 10 m², z doprowadzeniem zasilania z istniejącej sieci kablowej. Zgodnie z harmonogramem prac roboty katarowe zostaną ograniczone do 1 dnia roboczego, a całość prac budowlano-montażowych przewidziana jest na około 1 miesiąc, co ograniczy potencjalny wpływ na środowisko przyrodnicze.

Dodatkowo droga dojazdowa (publiczna i ogólnodostępna) na plac budowy została wyznaczona w bezpiecznej odległości od chronionego obszaru, co minimalizuje ryzyko zapylenia. Przewidywany hałas związany z pracami budowlanymi będzie miał znikomy wpływ na gatunki ptaków gniazdujących na tym terenie, a realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnych zmian w szacie roślinnej użytku ekologicznego. Cykl realizacji robót został zaplanowany tak, aby ograniczyć oddziaływanie prac czerpalnych w okresach największej liczebności ptaków morskich. Roboty rozpoczną się od ograniczonych powierzchniowo wykopów pod obiekty stałe (ostroga, falochrony), a następnie przejdą do prac czerpalnych w obrębie osadników i toru podejściowego. Zakładany okres realizacji prac – luty–lipiec 2026 r. – minimalizuje ryzyko oddziaływania na ptaki zimujące, a ze względu na bliskość intensywnie eksploatowanego portu i terenów miejskich ich liczebność jest ograniczona, co dodatkowo zmniejsza potencjalne negatywne skutki.

Inwentaryzacja szaty roślinnej na terenie planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa wejścia do portu w Łebie” została opracowana przez Pracownię Analiz Środowiskowych AlterEco s.c. (dr hab. Piotr Rutkowski i dr Maciej Markowski) dla Eko-Konsult Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku.

Badany na potrzeby niniejszego wniosku teren stanowi mozaikę fitocenoz i siedlisk wydumowych, występujących pasowo wzdłuż brzegu morskiego. W ramach przeprowadzonych prac kontroli podlegały tereny lądowe terenu oddziaływania przedsięwzięcia przebudowy wejścia do portu w Łebie wraz ze 100 metrowym buforem oraz przylegający do buforu teren użytku ekologicznego o nazwie Czarny Stawek (Łabędzi Staw), a także tereny predysponowane przez wykonawcę robót jako zaplecza budowy.

Na przedmiotowym terenie, w rejonie ujścia rzeki Łeby, zidentyfikowano występowanie następujących siedlisk przyrodniczych, charakterystycznych dla wybrzeża Bałtyku:

- ✓ kiczka (siedlisko przyrodnicze o kodzie 1210) – występujące w obszarze potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie odnotowano jego występowania, co wiąże się z silną presją turystyczną, jednak uwzględniono je ze względu na możliwość pojawienia się w przyszłości;
- ✓ inicjalne stadia wydmy białych (siedlisko przyrodnicze o kodzie 2110) – jedyne siedlisko fragmentarycznie położone w granicach planowanego przedsięwzięcia. Siedlisko to tworzone jest przez luźne kępy traw i roślin pionierskich na wschód i zachód od ujścia rzeki Łeba. Płat siedliska jest narażony na silne deptanie turystyczne. Dla ochrony na czas budowy rekomenduje się wygrodzenie obszaru budowy tymczasowym ogrodzeniem z siatki metalowej. Poniżej, w tabelach, wskazano współrzędne geograficzne planowanego ogrodzenia zachodniego i wschodniego.

L.p.	Długość geograficzna (EPSG: 4326)	Szerokość geograficzna (EPSG: 4326)
1	17.542066860230623	54.76664109499818
2	17.542110515897207	54.76664835658901
3	17.54435413306722	54.76699552245535
4	17.546351567383226	54.76744481294639
5	17.546351567383226	54.76744481294639

L.p.	Długość geograficzna (EPSG: 4326)	Szerokość geograficzna (EPSG: 4326)
1	17.551401482028	54.767520210563056
2	17.5531866492801	54.76765594516504
3	17.553427323392818	54.76767410375829
4	17.55513612393631	54.76780365755168

- ✓ na skraju siedliska przyrodniczego 2110 z siedliskiem przyrodniczym 2180 nadmorski bór bażynowy planowana jest budowa znaku nawigacyjnego, która obejmuje wykonanie fundamentu na palach o powierzchni do 10 m², z doprowadzeniem zasilania z istniejącej sieci kablowej. Ze względu na niewielką skalę ingerencji przestrzennej i punktowy charakter robót, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na te siedliska. Nie przewiduje się także pogorszenia ich stanu zachowania.
- ✓ nadmorskie wydmy białe (siedlisko przyrodnicze 2120) – występujące w obszarze potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Nadmorskie wydmy białe występują po zachodniej stronie ujścia Łeby, zdominowane są przez piaskownicę zwyczajną. Dostęp ograniczają płotki faszynowe. Potencjalnym zagrożeniem są gatunki drzew wkraczające na siedlisko. Zaleca się stosowanie ogrodzenia na czas budowy. Ogrodzenie zachodnie planowane w celu ochrony siedliska przyrodniczego 2110 będzie tym samym chroniło siedlisko 2120, położone za nim;
- ~~nadmorskie wydmy szare (siedlisko przyrodnicze 2130) – występujące w obszarze~~
potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Nadmorskie wydmy szare sąsiadują z wydmami białymi i borami nadmorskimi. Porastają je m.in. szczotlicha siwa, jasioniec piaskowy i liczne gatunki porostów. Największe zagrożenia to presja turystyczna, zaśmiecenie, pojazdy mechaniczne oraz inwazyjne gatunki drzew i krzewów. Konieczne jest

unikanie sztucznego utrwalania wydm. W ramach działań minimalizujących potencjalne negatywne skutki, takie jak antropopresja (wydeptywanie, ruch pojazdów), rekomenduje się również wygradzenie placu budowy tymczasowym ogrodzeniem z siatki metalowej. Ogrodzenie zachodnie planowane w celu ochrony siedliska przyrodniczego 2110 będzie tym samym chroniło przedmiotowe siedlisko 2130;

- ✓ nadmorski bór bażynowy (siedlisko przyrodnicze 2180-4) – występujące w obszarze potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Nadmorski bór bażynowy zbudowany jest głównie z sosny i brzozy z bogatym runem (m.in. bażyna czarna, wrzos, borówki). Występują tu również gatunki obce siedliskowo, jak dąb czerwony czy robinia. Zaleca się zabezpieczenie obszaru przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji. Ogrodzenie wschodnie planowane w celu ochrony siedliska przyrodniczego 2110 będzie tym samym chroniło przedmiotowe siedlisko 2180, położone za nim. Na skraju tego siedliska z siedliskiem 2110 Inicjalne stadia wydm białych planowana jest budowa znaku nawigacyjnego, która obejmuje wykonanie fundamentu na palach o powierzchni do 10 m², z doprowadzeniem zasilania z istniejącej sieci kablowej. Ze względu na niewielką skalę ingerencji przestrzennej i punktowy charakter robót, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na te siedliska, ani pogorszenia ich stanu zachowania.

Zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją przyrodniczą, w obszarze potencjalnego oddziaływania, zaobserwowano następujące gatunki roślin naczyniowych cennych przyrodniczo:

- ✓ bażyna czarna (*Empetrum nigrum* L.) jest w Polsce objęta częściową ochroną gatunkową i stanowi relikwit polodowcowy. Na przedmiotowym obszarze badań roślina jest liczna i obecna w siedliskach borów nadmorskich, jednak jej kondycja jest zróżnicowana, co prawdopodobnie wiąże się ze zmianami klimatycznymi (10 stanowisk);
- ✓ gruszyca mniejsza (*Pyrola minor* L.) jest w Polsce objęta częściową ochroną gatunkową. Na przedmiotowym obszarze badań rośnie nielicznie w borach nadmorskich. Jej kondycja jest zróżnicowana, co prawdopodobnie wiąże się ze zmianami klimatycznymi. Obfitość – nielicznie (5 stanowisk);
- ✓ kruszczyk rdzawoczerwony (*Epipactis atrorubens*) jest w Polsce objęty ochroną częściową i figuruje na polskiej czerwonej liście w kategorii NT – bliski zagrożenia. Na badanym obszarze rośnie dość licznie na wydmach szarych, głównie pod okapem podrostu sosny (7 stanowisk);
- ✓ rokitnik zwyczajny (*Hippophae rhamnoides* L.) jest w Polsce objęty częściową ochroną gatunkową. Na badanym terenie występuje nielicznie, porastając okrajki siedlisk wydmowych i borowych, w miejscach stykających się z drogami (11 stanowisk);
- ✓ turzyca piaszczysta (*Carex arenaria* L.) jest w Polsce objęta częściową ochroną gatunkową. Na badanym obszarze występuje dość licznie w siedliskach wydm i borów nadmorskich, a jej kondycja jest zróżnicowana (8 stanowisk);
- ✓ widłak goździsty (*Lycopodium clavatum* L.) jest w Polsce objęty częściową ochroną gatunkową i znajduje się na czerwonej liście w kategorii NT – bliski zagrożenia. Na badanym obszarze rośnie pojedynczo, po wschodniej stronie koryta rzeki Łeby, w siedlisku boru nadmorskiego (2 stanowiska).

Zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją w obszarze potencjalnego oddziaływania zaobserwowano następujące gatunki mszaków i porostów:

- ✓ bielotka siwa (*Leucobryum glaucum*) – częściowa ochrona. Na badanym obszarze występuje pospolicie w siedlisku borów nadmorskich. Skala obfitości – dość licznie (13 stanowisk);
- ✓ chrobotek leśny (*Cladonia arbuscula*) – częściowa ochrona. Na badanym obszarze występuje dość licznie w siedlisku borów i lasów nadmorskich. Skala obfitości – dość licznie (9 stanowisk);
- ✓ mąka tarniowa (*Evernia prunastri*) – brak ochrony. Na badanym obszarze występuje pojedynczo na drzewach boru nadmorskiego. Skala obfitości – pojedynczo (1 stanowisko);

- ✓ odnożyca mączysta (*Ramalina farinacea*) – częściowa ochrona, kategoria VU. Na badanym obszarze występuje pojedynczo na drzewach boru nadmorskiego. Skala obfitości – pojedynczo (1 stanowisko);
- ✓ pawężnica pergaminowa (*Peltigera membranacea*) – ścisła ochrona, status DD. Na badanym obszarze występuje nielicznie na siedlisku wydmy szarej. Skala obfitości – nielicznie (17 stanowisk).

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono na obszarze planowanej inwestycji oraz w jej zasięgu oddziaływania występowania gatunków objętych ochroną gatunkową, dla których konieczne byłoby zastosowanie działań minimalizujących w postaci przeniesienia osobników lub ich siedlisk.

Do organizmów zasiedlających plaże (w piasku plaż nadmorskich) należą przedstawiciele makrofauny, w tym drobne skorupiaki z rodziny zmieraczkowatych oraz owady z rzędu muchówek i chrząszczy. Zmieraczek plażowy *Talitrus saltator* objęty ochroną częściową zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz.2380). Należy zaznaczyć, że zmieraczki preferują plaże piaszczyste, niepenetrowane przez człowieka.

Inwentaryzacja zmieraczka plażowego *Talitrus saltator*, została przeprowadzona w rejonie Łeby w pasie plaży o długości około 1,4 km (według kilometrażu Urzędu Morskiego 182,6 – 184,0). Prace wykonano w oparciu o decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku nr RDOŚ-Gd-WZG.6401.289.2025.AN.1 z dnia 08.09.2025 r., zezwalającą na umyślne chwytanie osobników gatunku zmieraczek plażowy *Talitrus saltator* w liczbie niemożliwej do ustalenia, na plaży miejskiej od 181 do 185 kilometra brzegu morskiego w Łebie, tj. w obszarze planowanego przedsięwzięcia i w zasięgu jego oddziaływania. Podczas prowadzonych badań nie stwierdzono obecności osobników zmieraczka plażowego *Talitrus saltator* na badanym obszarze. Głównymi czynnikami wpływającymi na brak osobników gatunku w tym rejonie są: intensywna presja turystyczna w sezonie letnim oraz obecność refulatu we wschodniej części obszaru badań.

Dodatkowo, w związku z wybranym miejscem składowania urobku, przeprowadzono badania na wschód od Łeby i w rejonie Lubiátowa (dnia 3 października 2025 r.) Na obszarze badań w rejonie Łeby wyznaczono 4 transekty co 500 m począwszy od granicy obszaru, natomiast w rejonie Lubiátowa wyznaczono 5 transektów co 1 km w obrębie obszaru. Prace wykonano w oparciu o decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku nr RDOŚ-Gd-WZG.6401.311.2025.AN.1 z dnia 02.10.2015 r., zezwalające na umyślne chwytanie osobników gatunku zmieraczek plażowy *Talitrus saltator* w liczbie niemożliwej do ustalenia, na wskazanych obszarach.

Podczas prowadzonych badań w rejonach planowanego odkładu urobku stwierdzono obecność pięciu osobników zmieraczka plażowego – trzech osobników w rejonie na wschód od Łeby oraz dwóch w rejonie Lubiátowa. Łączna powierzchnia przeanalizowana na transekcje w km 179 wyniosła prawie 1 m², więc jest to niskie zagęszczenie. Może to wynikać z pory roku przeprowadzanej inwentaryzacji (dwa osobniki były stwierdzone blisko podnóża wydmy, a więc w miejscu zimowania). Zgodnie z wynikami inwentaryzacji sugeruje się ograniczenie odkładu urobku na najbardziej wschodniej części obszaru w km 179 brzegu morskiego. W przypadku składowania urobku w przedmiotowych lokalizacjach konieczne będzie pozyskanie derogacji na podstawie art. 56 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody, w zakresie odstępstwa od zakazów dotyczących niszczenia siedlisk i ostoju gatunku chronionego.

Zgodnie ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko Planu Zagospodarowania przestrzennego akwenów Portu Morskiego w Łebie (EKO-KONSULT Sp. z o.o., 2023) w obrębie portu warunki siedliskowe nie są sprzyjające dla ryb.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia został opracowany przedinwestycyjny monitoring ichtiologiczny. Monitoring ichtiofauny przeprowadzono na trzech stacjach badawczych Kanał 1 oraz

Kanał 2 i Marina. Stacje badawcze zlokalizowano w ujściu rzeki Łeba oraz w porcie jachtowym. Badania mające na celu potwierdzenie występowania minoga rzeczno przeprowadzono w dorzeczu Łeby na ośmiu stacjach badawczych.

Przeprowadzane badania obejmowały dwa sezony: zimowy (29-31.01.2024) i wiosenny (20-22.05.2024). Badania pod kątem występowania minoga przeprowadzono w okresie od marca do maja 2024 r.

Przeprowadzone badania potwierdziły występowanie minoga rzeczno *Lampetra fluviatilis* w dorzeczu Łeby, co wskazuje, że szlak migracyjny minoga prowadzi przez kanał portowy i teren planowanego przedsięwzięcia. Poza minogiem rzeczno, podczas badań w dorzeczu Łeby stwierdzono również inne gatunki objęte częściową ochroną zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 2380): babkę małą (*Pomatoschistus minutus*), minoga strumieniowego (*Lampetra planeri*), kożę pospolitą (*Cobitis taenia*), piskorza (*Misgurnus fossilis*) oraz śliza (*Barbatula barbatula*). Ponadto monitoring ichtiofauny przeprowadzono na stacjach badawczych zlokalizowanych po zachodniej i wschodniej stronie od ujścia Łeby. Przeprowadzane badania obejmowały dwa sezony: wiosenny (30-31.05.2024 r.) i letni (28-29.08.2024 r.). Uzyskane wyniki badań potwierdziły występowanie: babki małej, parposza i ciosy.

Biorąc pod uwagę powyższe uznano za zasadne wprowadzenie działań mających na celu ograniczenie uciążliwości oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na ichtiofaunę występującą w zasięgu zaplanowanych prac.

Uwzględniając konieczność realizacji i intensyfikacji prac w okresie od lutego do lipca 2026 r., w dokumentacji zaproponowano działania ograniczające wpływ na ichtiofaunę w okresie od 1 marca do 15 czerwca. Prowadzenie robót katarowych będzie realizowane na projektowanym przedłużeniu falochronu zachodniego oraz na projektowanym falochronie wschodnim – wyspowym, z zastosowaniem kurtyn powietrznych wygradzających teren. Roboty w rejonie obrotnicy i osadnika wschodniego 1 będą prowadzone z przerwami, pod nadzorem ichtiologicznym, który będzie wskazywał na konieczność wprowadzenia przerw. Prace katarowe na falochronie zachodnim, projektowanym falochronie wschodnim oraz w rejonie obrotnicy i osadnika wschodniego mogą być realizowane wyłącznie w porze dziennej, to jest po wschodzie słońca i przed jego zachodem. W analizowanym okresie wymagany jest stały nadzór ichtiologiczny podczas prowadzenia prac, którego zadaniem jest kontrola przestrzegania powyższych warunków i minimalizowanie negatywnego wpływu na ichtiofaunę. Zaproponowane działania umożliwią migrację wstępującą minoga rzeczno na tarliska oraz swobodny spływ smoltów łososiowatych w dół rzeki. Dzięki temu zachowana zostanie ciągłość procesów migracyjnych oraz ograniczony negatywny wpływ inwestycji na lokalne populacje ryb. W tym aspekcie realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań na ichtiofaunę.

W trakcie inwentaryzacji przyrodniczej, w zasięgu oddziaływania zaplanowanych działań, nie stwierdzono siedlisk ani miejsc rozrodu chronionych gatunków ssaków (m.in. wydry europejskiej *Lutra lutra*, bobra europejskiego *Castor fiber*) w granicach inwestycji. Zidentyfikowano jedynie obecność pospolitych gatunków synantropijnych i sporadyczne występowanie nietoperzy w obrębie zabudowy miejskiej Łeby. Planowany harmonogram robót (luty–lipiec) nie koliduje z ich występowaniem. W rejonie planowanego przedsięwzięcia potencjalnie mogą występować ssaki morskie, w tym morświn *Phocoena phocoena* oraz przedstawiciele rodziny fokowatych, w szczególności foka szara *Halichoerus grypus*. Najwyższe prawdopodobieństwo występowania morświnów w rejonie Łeby notowane jest w okresie zimowym, natomiast w okresie luty–lipiec (czas realizacji prac) ich obecność jest marginalna. Foki odnotowywane są wzdłuż polskiego wybrzeża sporadycznie, w charakterze osobników migrujących, bez stałych miejsc odpoczynku i rozrodu w rejonie Portu Łeba. Potencjalnym zagrożeniem dla ssaków morskich jest hałas podwodny generowany podczas robót katarowych i czerpalnych. W związku z tym przewiduje się następujące środki minimalizujące:

- ✓ stosowanie systemu odstraszenia (np. tzw. „pingery”), z wymogiem stosowania ich wyłącznie w okresie prowadzenia katarowych (nie zaleca się ich ciągłego stosowania w okresie budowy z uwagi na potencjalne negatywne efekty ekologiczne);
- ✓ stosowanie procedury „soft-start”, dla robót katarowych, czerpalnych, każdorazowo przy rozpoczęciu prac generujących znaczny poziom hałasu, po każdej kilkugodzinnej przerwie (np. wznowienie prac po przerwie nocnej), podczas całego okresu budowy. Procedura „soft-start” powinna trwać ok. 30 min. (15 min. prac z niskim natężeniem hałasu i następnie zwiększanie natężenia do standardowego przez 15 min.). Jako środek wspomagający (opcjonalny) ww. procedurę można również stosować systemy odstraszenia, z wymogiem stosowania wyłączania okresowego (nie dopuszcza się ich ciągłego stosowania z uwagi na potencjalne negatywne efekty ekologiczne).

Na terenie planowanego przedsięwzięcia, zarówno w granicach portu oraz plaży sąsiadującej z redą portu, nie stwierdzono siedlisk sprzyjających bytowaniu i rozrodowi płazów. Nie stwierdzono również stanowisk chronionych gatunków gadów. Tym samym harmonogram realizacji robót nie wymaga wprowadzania ograniczeń czasowych w odniesieniu do tych grup zwierząt.

Krajobraz w strefie oddziaływania planowanego zamierzenia kształtuje przede wszystkim rozległa przestrzeń akwenów morskich, nadmorska plaża oraz przylegający od strony południowej pas wału wydmy, sięgający wysokości około 12 m n.p.m. Wydma ta porośnięta jest lasem sosnowym, którego wysokość waha się od około 10 m na wale przednim do 25 m na jego zapleczu. Pasowy układ wydmy wraz z porastającą ją roślinnością stanowi naturalną barierę krajobrazową, która w znacznym stopniu ogranicza zasięg percepcji planowanej inwestycji. Oddziaływanie wizualne przedsięwzięcia będzie zatem dotyczyć głównie strefy plaż oraz wód przybrzeżnych Morza Bałtyckiego, a jedynie w niewielkim stopniu obejmie najbliższe otoczenie kanału portowego.

Przebieg portowa Łeby, usytuowana w miejscu styku systemu rzeczno i morskiego, tworzy charakterystyczny krajobraz przejściowy. Występują tu elementy naturalne – nurt rzeki, piaszczyste plaże i wydmy – z elementami antropogenicznymi w postaci zabudowy portowej, nabrzeży i infrastruktury usługowej.

Nabrzeża portowe w Łebie mają charakter techniczno-użytkowy i podporządkowane są obsłudze jednostek rybackich oraz turystycznych. Od strony zachodniej dominuje funkcja rybacka. Strona wschodnia portu wykazuje silniejsze powiązania z tkanką miejską i pełni funkcje usługowe oraz rekreacyjne, co nadaje jej bardziej otwarty charakter.

Otoczenie wschodniej strony portu tworzą kwartały zabudowy miejskiej o zróżnicowanej skali, od niewielkich obiektów mieszkalnych po współczesne budynki usługowe, obsługujące ruch turystyczny. Dominantą powierzchniową krajobrazu portowego jest nurt rzeki Łeby, który wyznacza główną oś kompozycyjną. Perspektywy widokowe otwierają się zarówno z nabrzeży, jak i z mostu drogowego spinającego obie części portu. W panoramach od strony morza linię horyzontu tworzy w zdecydowanej większości przedni wał wydmy i porastający go pas nadmorskiego lasu. Jego monotonię przelamują obiekty infrastruktury portowej i pojedyncze zabudowania (w szczególności budynek dawnego domu kuracyjnego „Zamek Łeba”, budynek Narodowego Muzeum Morskiego). Wewnątrz portu kompozycja ma charakter bardziej kameralny. Zamknięte widoki wzdłuż rzeki podkreślają rolę nabrzeży jako osi komunikacyjno-widokowych.

Mimo silnego przekształcenia przez człowieka, port w Łebie pozostaje osadzony w otoczeniu o wysokiej wartości przyrodniczej. Szczególną rolę odgrywa piaszczyste zaplecze plażowe oraz nadmorskie wydmy, widoczne w tle krajobrazu portowego. Rzeka Łeba pełni nie tylko funkcję techniczną, ale także estetyczną. Wprowadza do kompozycji ruch i zmienność, stanowiąc kontrpunkt wobec statycznej zabudowy. Wpływ naturalnych czynników, takich jak zmienność światła, sezonowe wahania natężenia ruchu wodnego czy warunki atmosferyczne, nadaje przestrzeni portowej cechy dynamiczne.

Zgodnie z typologią krajobrazów przyjętą w Audycie Krajobrazowym (zgodnie z Uchwałą Nr 190/XVII/25 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 2025-07-28 w sprawie uchwalenia Audytu

Krajobrazowego Województwa Pomorskiego), planowana inwestycja zlokalizowana jest na styku dwóch jednostek krajobrazowych. Przeważającą część tego obszaru stanowi krajobraz powierzchniowych wód przejściowych (typ 1.c), obejmujący zarówno wody wewnętrzne Morza Bałtyckiego, jak i akwen portu w Łebie. Południowa część przedmiotowego terenu związana jest natomiast z krajobrazem bezleśnych wydmy śródlądowych oraz wydmy i plaż nadmorskich (typ 4.c). Na zapleczu plaży nadmorskiej strefa krajobrazowa ulega wyraźnym przeobrażeniom. W pierwszej kolejności pojawia się krajobraz leśny z przewagą siedlisk borowych (typ 3.a), rozciągający się na obszarze nadmorskiej mierzei. W dalszej części, w obrębie zwartej zabudowy Łeby, występuje krajobraz miejscowości o zachowanym historycznym układzie urbanistycznym (typ 9.a). Przestrzeń otaczająca miasto od wschodu i zachodu przyjmuje formę krajobrazu mozaikowego z przewagą terenów porolnych (typ 7.a). Z kolei na południowych obrzeżach Łeby i w kierunku jeziora Łebsko dominuje krajobraz bagienno-łukowy (typ 2.b), w dużej mierze bezleśny, z przewagą szuwarów i turzycowisk.

Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego na przedmiotowym terenie wprowadzają następujące elementy ekspozycji krajobrazowej:

- ✓ trzy odcinki ciągów widokowych o łącznej długości około 150 m, zlokalizowane w rejonie domu zdrojowego przy wejściach na plażę nr 17, 18 i 206,
- ✓ planowany do realizacji punkt widokowy np. w postaci wieży widkowej na wzgórzu 19,0 m n.p.m. tzw. „Biała Wydma” w rejonie wejścia na plażę nr 157.

Zgodnie z Audytem Krajobrazowym Województwa Pomorskiego w obszarze portu wyznaczono następujące elementy ekspozycji krajobrazowej:

- punkt widokowy w kierunku morza, położony po zachodniej stronie portu przy wejściu na plażę nr 25 (w zasięgu wizualnego oddziaływania inwestycji),
- punkty widokowe w Rąbce z widokiem na toń jeziora Łebsko (poza zasięgiem oddziaływania inwestycji),
- ciąg widokowy wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 214 na południowym krańcu Łeby z ekspozycją w kierunku zachodnim na jez. Łebsko (poza zasięgiem oddziaływania),
- oś widokowa w kierunku NNE na budynek domu zdrojowego przy ul. Sosnowej 1 w Łebie (poza zasięgiem oddziaływania),
- akcent krajobrazowy – budynek domu zdrojowego przy ul. Sosnowej 1 w Łebie (w zasięgu oddziaływania),
- dominanty krajobrazowe: zespół pałacowo-parkowy w Nowęcinie przy ul. Jeziornej oraz Kościół pw. NMP przy ul. Kościelnej w Łebie (poza zasięgiem oddziaływania).

Południowy kraniec falochronów planowanej inwestycji zlokalizowany jest na styku dwóch krajobrazów priorytetowych typu 4c – obejmujących bezleśne wydmy śródlądowe oraz wydmy i plaże nadmorskie. Fragment wschodniego falochronu leży w granicach krajobrazu 22-313.41-22 „Plaże i wydmy na zachód od Władysławowa”, natomiast zachodni znajduje się na granicy krajobrazu priorytetowego 22-313.41-21 „Słowiński Park Narodowy – wydmy i plaże Wybrzeża Słowińskiego”. Spośród rekomendacji dotyczących kształtowania i ochrony krajobrazu najistotniejsze w kontekście planowanej inwestycji są następujące zapisy:

- ✓ „rekomenduje się utrzymanie naturalnych procesów kształtowania wybrzeży wydmy i związanych z nimi procesów sukcesji gleb i roślinności”,
- ✓ „rekomenduje się nielocalizowanie zabudowy na terenach wydmy i plaż, za wyjątkiem obiektów związanych z rozbudową portu, użytkowaniem rybackim...”,
- ✓ „rekomenduje się pozostawienie nieumocnionych odcinków wybrzeża – bez ochrony w postaci sztucznych umocnień oraz unikanie ciężkich umocnień brzegu, w celu umożliwienia zachodzenia naturalnych procesów brzegowych, poza obszarami objętymi realizacją inwestycji celu publicznego polegających na budowie i przebudowie infrastruktury portowej”,
- ✓ „rekomenduje się zachowanie niezakłóconych walorów widokowych wskazanych elementów ekspozycyjnych oraz uwzględnienie ich w aktach planowania przestrzennego”,

- ✓ „*rekomenduje się zachowanie walorów widokowych punktów widokowych (Wydma Łącka, Wydma Czołpińska, Wyrzutnia Rakiet) oraz ciągów widokowych poprzez wykluczenie zainwestowania, w tym reklam albo zachowanie dotychczasowego sposobu użytkowania*”.

Na zapleczu powyższych jednostek znajdują się kolejne dwa krajobrazy priorytetowe typu 3a – obejmujące krajobrazy leśne z przewagą siedlisk borowych, wizualnie powiązane z krajobrazem nadmorskim (tzw. krajobraz sprzężony). Są to: krajobraz nr 22-313.41-40 „Słowiński Park Narodowy – zalesione wydmy koło Rąbki” oraz nr 22-313.41-53 „Lasy nadmorskie i wydmy pomiędzy Łebą a Białogórą”. W ich przypadku najważniejsze rekomendacje odnoszące się do planowanej inwestycji obejmują:

- ✓ „*rekomenduje się utrzymanie naturalnych procesów kształtowania wybrzeży wydmych i związanych z nimi procesów sukcesji gleb i roślinności*”,
- ✓ „*rekomenduje się zachowanie seminaturalnego charakteru pasa wydmych – w tym lasów wydmych i wydmy białej, poprzez ograniczenie oddziaływań antropogenicznych*”,
- ✓ „*rekomenduje się prowadzenie działań ochronnych w ekosystemach leśnych oraz nieleśnych – brzegowych wybrzeża (wydmych i plaż), umożliwiających zapewnienie właściwych warunków funkcjonowania i trwałości tych ekosystemów*”,
- ✓ „*rekomenduje się zachowanie walorów widokowych punktów i otwarć widokowych w kierunku morza poprzez zachowanie dotychczasowego sposobu użytkowania*”.

Przeprowadzona analiza widoczności wykazała, iż planowane przedsięwzięcie będzie widoczne w szczególności z: wód wewnętrznych Morza Bałtyckiego, północnej i zachodniej fasady budynku domu zdrojowego przy ul. Sosnowej 1 w Łebie, istniejących falochronów wokół wejścia do portu w Łebie, plaż po obydwu stronach wejścia do portu, z urządzonych tarasów widokowych w rejonie domu zdrojowego. Oddziaływanie wizualne inwestycji będzie nieistotne w przypadku terenów przyległych do pirsu portowego (z uwagi na niewielką powierzchnię widocznej inwestycji) oraz z terenu plaż oddalonych ponad 2 km od wejścia do portu (z uwagi na niewielką zajętość krajobrazu przez sylwetę planowanych falochronów).

Pod względem wpływu planowanej inwestycji na elementy ekspozycji krajobrazowej, w największym stopniu wpłynie ona na krajobraz postrzegany z: ciągu widokowego wzdłuż plaży po wschodniej stronie portu (zwłaszcza na odcinku do 270 m na wschód), ciągów widokowych wzdłuż istniejących falochronów wokół wejścia do portu, oraz ciągów widokowych w rejonie domu zdrojowego. Wpływ ten będzie nieistotny w przypadku punktu widokowego po zachodniej stronie portu przy wejściu na plażę nr 25, a także w przypadku planowanej wieży widokowej na Białej Wydmy. Inwestycja będzie całkowicie niewidoczna z pozostałych elementów ekspozycji krajobrazu.

W przypadku plaż Słowińskiego Parku Narodowego położonych ok. 1,8 km na zachód od portu w Łebie, oraz plaż w odległości ok. 2,6 km na wschód od portu na terenie rezerwatu przyrody Mierzeja Sarbska (które planuje się przyłączyć do Nadmorskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu), planowana inwestycja będzie miała marginalny wpływ na krajobraz. Planowana rozbudowa falochronów nie wpłynie negatywnie na krajobrazy priorytetowe zlokalizowane w rejonie portu w Łebie. Całość przedsięwzięcia pozostaje zgodna z rekomendacjami ochrony krajobrazu, które dopuszczają lokalizowanie obiektów związanych z rozbudową portów.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach Portu Morskiego w Łebie. Przeznaczenie tego obszaru determinuje klimat akustyczny. W porcie dominują następujące rodzaje działalności obejmujące: port jachtowy, rybołówstwo, przewozy turystyczno-rekreacyjne, usługi gastronomiczne i pole campingowe. Teren portu podlega silnej antropopresji, co związane jest z intensywnym wykorzystywaniem terenów portowych w związku z codziennym funkcjonowaniem infrastruktury (cele rybackie, budowa baz offshore) oraz szczególnie w okresie letnim do celów turystyczno-rekreacyjnych. W porcie jachtowym w Łebie znajduje się miejsce dla 120 jednostek różnych klas, w tym dla jachtów żaglowych i motorowych. Na terenie portu nie są realizowane przeładunki i składowanie towarów oraz ładunków.

Przepisy związane z dopuszczalnym poziomem hałasu w środowisku reguluje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w

środowisku (*t.j. Dz.U. z 2014 r., poz. 112*). W zależności od źródła, rozróżnia się hałas komunikacyjny i przemysłowy. Hałas przemysłowy powstaje ze źródeł wewnątrz i na zewnątrz obiektów budowlanych różnego typu. Zazwyczaj, hałas przemysłowy ma charakter ciągły. Hałas komunikacyjny pochodzi od środków transportu lotniczego, kolejowego i drogowego, dlatego też uciążliwość hałasu największa jest na wzdłuż szlaków komunikacyjnych.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowane przez poszczególne grupy źródeł hałasu, wyrażone wskaźnikami LAeqD i LAeqN, podane są w ww. rozporządzeniu.

Wskaźniki LAeqD i LAeqN mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby. Dla hałasu emitowanego przez drogi, wskaźnik LAeqD odnosi się do przedziału czasu odniesienia równego 16 godzinom dnia, a wskaźnik LAeqN odnosi się do przedziału czasu odniesienia równego 8 godzinom nocy, natomiast dla hałasu instalacyjnego wskaźnik LAeqD odnosi się do czasu oceny 8 najniekorzystniejszych godzin pory dnia a LAeqN dotyczy jednej najmniej korzystnej godziny nocy.

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do grupy „Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu”. Dla tej kategorii źródeł dopuszczalne wartości równoważnego poziomu dźwięku A dotyczą:

- pory dnia tj. w godzinach 6.00 – 22.00 – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom;
- pory nocy tj. w godzinach 22.00 – 6.00 – przedział czasu odniesienia równy 1 godzinie.

Obszar portu nie podlega ochronie akustycznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. W jego sąsiedztwie znajdują się jednak tereny, na których z racji pełnionej funkcji rekreacyjno-turystycznej i mieszkaniowo-usługowej konieczne jest dotrzymanie poziomów hałasu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Podstawą kategoryzacji terenów wymagających ochrony przed hałasem są – zgodnie z art. 114 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.*) – zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp).

Planowane przedsięwzięcie w części lądowej zlokalizowane jest w granicach obowiązujących mpzp, uchwalonych odpowiednio:

- w części wschodniej – Uchwałą nr XLI/484/2018 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 11 września 2018 r. w sprawie uchwalenia mpzp miasta Łeby dla obszaru położonego w północnej części miasta, w sąsiedztwie ulic: Kościuszki, Morskiej, Wojska Polskiego, Nadmorskiej i Leśnej („Łeba - Park Nadmorski”),
- w części zachodniej – Uchwałą nr XXIX/280/2021 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 11 maja 2021 r. w sprawie uchwalenia mpzp „Łeba – ul. Turystyczna”.

Zgodnie z zapisami mpzp „Łeba – Park Nadmorski” (Uchwała nr XLI/484/2018), na obszarze tym obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu określone w przepisach odrębnych, zgodnie z obowiązującym systemem prawa. Natomiast w mpzp „Łeba – ul. Turystyczna” (Uchwała nr XXIX/280/2021) jednoznacznie wskazano, że funkcje terenów oraz sposób ich realizacji nie mogą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Na podstawie kwerendy mpzp występujących w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia wytypowano następujące tereny chronione akustycznie:

- ✓ tereny plaży (01.PŻ). Zgodnie z Uchwałą nr XLI/484/2018 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 11 września 2018 r. w sprawie uchwalenia mpzp miasta Łeby dla obszaru położonego w północnej części miasta, w sąsiedztwie ulic: Kościuszki, Morskiej, Wojska Polskiego, Nadmorskiej i Leśnej („Łeba – Park Nadmorski”) funkcja główna to: pas techniczny przeznaczony do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska, a funkcja towarzysząca: plaża publiczna ogólnodostępna, teren rekreacji i wypoczynku związanego z plażowaniem oraz teren tymczasowych obiektów ratownictwa wodnego;
- ✓ teren zabudowy mieszkaniowej (01.U,MN) – ok. 360 m od granic planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z Uchwałą nr XLI/484/2018 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 11 września 2018 r. w sprawie uchwalenia mpzp miasta Łeby dla obszaru położonego w

północnej części miasta, w sąsiedztwie ulic: Kościuszki, Morskiej, Wojska Polskiego, Nadmorskiej i Leśnej („Łeba – Park Nadmorski”) funkcja główna to: teren przeznaczony pod funkcję zabudowy usługowej i mieszkaniowej. W ramach funkcji dopuszcza się: usługi handlu, gastronomii, usługi nieuciążliwe, związane z obsługą ruchu turystycznego oraz zabudowę mieszkaniową;

- ✓ teren plaż nadmorskich i wydm (12.15 PN). Zgodnie z Uchwałą nr XXIX/280/2021 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 11 maja 2021 r. w sprawie uchwalenia mpzp „Łeba – ul. Turystyczna” funkcje i sposób ich realizacji na terenach objętych opracowaniem nie może powodować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

Poziom emitowanego hałasu będzie zróżnicowany w zależności od etapu realizacji inwestycji. Emisja hałasu, będzie związana z:

- pracą kafarów/wibromłotów pograżających pale, kotwy oraz ścianki szczelne;
- pracą dźwigów/koparek, w tym dźwigów/koparek pływających oraz holowników;
- pracą węzłów betoniarskich (pływających czy też lądowych);
- pracą pogłębiarek;
- pracą agregatów, pomp i innych urządzeń oraz maszyn pomocniczych;
- ruchem transportu dowożącego materiały.

Przewidywane moce akustyczne wybranych urządzeń wykorzystywanych podczas fazy budowy planowanego przedsięwzięcia przedstawiono w poniższej tabeli.

Źródło hałasu:	Moc akustyczna [dB]
kafary – praca napędów oraz pograżanie ścianek szczelnych, pali i kotew	117-120
wibromłoty – pograżanie ścianek szczelnych	ok. 85
dźwigi/koparki pływające – praca napędów	103
holowniki – praca napędów oraz hałas związany z rozładunkiem	100
pogłębiarki ssąco-refulującej – praca napędów oraz środków transportu urobku	110

Najwyższy poziom hałasu emitowany będzie podczas prac kafarowych. Wysoki poziom hałasu emitowany jest także podczas pracy dźwigów pływających, holowników, przemieszczających barki i szalandy oraz pogłębiarki. Szacuje się jednak, że hałas generowany przez pogłębiarki porównywalny jest z hałasem powodowanym pracą silników przepływających statków, nie spowoduje zatem pogorszenia klimatu akustycznego w rejonie wykonywanych prac. Źródłem hałasu będzie praca pojazdów i maszyn budowlanych. Emisja hałasu zakończy się z zakończeniem prac budowlanych. Źródłem hałasu będą statki wykorzystywane w procesie transportu materiałów na potrzeby, budowy falochronu wschodniego i zachodniego, osadników, toru podejściowego, obrotnicy oraz urządzenia (szczególnie kafary, wibromłoty, kruszarki, koparki, urządzenia do zagęszczania gruntu).

Inwestor przewiduje, że do wbicia pali rurowych i ścianki szczelnej mogą zostać wykorzystane koparki z wibromłotami i dźwig 160-180T z głowicą wibracyjną typu PVE 40VM z uchwytem pojedynczym; do pokonania ewentualnych przewarstwień stawiających większe opory – podwieszany młot hydrauliczny lub spalinowy o energii uderzania min. ok. 160 kNm. W przypadku wbijania ścianek szczelnych lub pali za pomocą wibromłota energia akustyczna jest skoncentrowana w dolnej części słupa wody i składa się ze składowych o niskiej częstotliwości, generalnie znacznie niższej niż w przypadku wbijania pali metodą uderową. Zgodnie z literaturą podmiotu wykorzystanie wibromłota umożliwia redukcję dźwięku o około 15 – 20 dB w porównaniu z młotem uderowym.

Łączny szacowany czas robót kafarowych związany z wbijaniem ścianek szczelnych i pali będzie wynosił ok. 2 miesiące. Prawdopodobny termin wykonania ścianek szczelnych i pali to koniec lipca.

Inwestor przewiduje, że prace przy budowie falochronu wschodniego i zachodniego oraz ostrogi zachodniej mogą być realizowane w tym samym czasie. Przyjmując najgorszy możliwy scenariusz pograżanie ścianek szczelnych i pali, generujące największe emisje hałasu może być realizowane w tym samym czasie, co oznacza że w danym momencie mogą pracować 2 kafary. Inwestor zakłada,

że prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu będą prowadzone tylko w porze dziennej (6:00-22:00). Wyjątek mogą stanowić sytuacje, gdy ze względów technologicznych lub bezpieczeństwa nie będzie możliwe przerwanie prac.

W fazie budowy wystąpi zwiększona emisja hałasu przez statki wykorzystywane m.in. w procesie transportu materiałów do robót i narzutów kamiennych.

Zgodnie z Konwencją o ochronie środowiska morskiego obszaru Północno-Wschodniego Atlantyku (OSPAR, 2009) wyróżnia się następujący podział:

- ✓ niewielkie jednostki i statki turystyczne, o długości do 50 m, poziom dźwięku: 160-175 dB re 1µPa (w odl. 1 m); częstotliwość: < 1kHz - > 10 kHz;
- ✓ jednostki o średnim tonażu, o długości 50-100 m; poziom dźwięku: 165-180 dB re 1µPa (w odl. 1 m); częstotliwość: < 1 kHz;
- ✓ duże jednostki o długości >100 m; poziom dźwięku: 180->190 dB re 1µPa (w odl. 1 m); częstotliwość: < 200 Hz.

W ramach planowanego przedsięwzięcia będą prowadzone prace czerpalne w następujących obszarach: osadniku wschodnim 1 i 2 do głębokości odpowiednio ok. 7 i 8,5 m, w osadniku zachodnim do głębokości ok. 7 m, w torze wodnym do głębokości ok. 5 m, na obrotnicy do głębokości ok. 7 m.

Roboty czerpalne będą prowadzone z wykorzystaniem pogłębiarki ssąco-refulującej i nasiębrnej lub czerpakowej. W przypadku większej spoistości dna możliwe będzie wykorzystanie pogłębiarek chwytakowych. Przewiduje się, że generowany przez pogłębiarkę hałas nie przekroczy poziomu 110 dB.

Przewiduje się prowadzenie prac budowlanych powodujących znaczną emisję hałasu (korzystanie z ciężkiego sprzętu, praca sprzętu do pogrążania pali, transport materiałów budowlanych) wyłącznie w porze najmniej wrażliwej, tj. w godzinach 6.00-22.00, a prace czerpalne także całą dobę. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego, podczas prac budowlanych wykorzystywane będą wyłącznie pojazdy oraz urządzenia sprawne technicznie, a także spełniające wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (*Dz.U.2005.263.2202 z późn. zm.*), w którym określono maksymalne poziomy hałas generowanego podczas pracy różnych urządzeń. Urządzenia generujące hałas o dużych natężeniach nie będą pracować jednocześnie, a także nie będą pozostawione na biegu jałowym.

W celu określenia emisji hałasu do środowiska w fazie budowy planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono modelowanie hałasu dla najbardziej niekorzystnej sytuacji w porze dnia, jaką są roboty kafarowe związane z wbijaniem ścianek szczelnych i prace czerpalne. Do modelowania przyjęto najbardziej niekorzystny scenariusz prac tj.:

- palowanie w porze dnia z wykorzystaniem 2 kafarów do wbijania ścianek szczelnych w rejonie falochronu wschodniego i zachodniego,
- roboty z wykorzystaniem 2 koparko-ładowarek i 2 pontonów,
- pogłębiarki ssąco-refulującej na obszarze obrotnicy,
- obliczenia wykonano dla wysokości $h = 1,5$ m.

Należy podkreślić, że emisje na morzu nie są normowane, a przeprowadzone modelowanie wykonano celem przeprowadzenia oceny czy nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie miasta Łeba, gdzie występują tereny chronione akustycznie. Przeprowadzone obliczenia emisji hałasu wykazały wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach chronionych akustycznie, w punktach pomiarowych zlokalizowanych na obszarach rekreacyjno-wypoczynkowych:

- ✓ P1 – teren plaż nadmorskich i wydmy (12.15 PN): poziom hałasu w porze dnia wyniesie 61,1 dB (przekroczenie o 6,1 dB),
- ✓ P2 – tereny plaży (01.PZ): poziom hałasu w porze dnia wyniesie 66,4 dB (przekroczenie o 11,4 dB).

Na obszarach najbliższej zabudowy mieszkaniowej nie stwierdzono przekroczeń wartości dopuszczalnych. W punkcie pomiarowym P3 poziom hałasu wyniesie 42,1 dB, co jest znacznie poniżej normy (55 dB).

Emisja hałasu w trakcie robót jest związana z zastosowaniem niezbędnych technologii hydrotechnicznych, w tym pogrążania ścianek szczelnych/wbijania pali, które są skutecznym rozwiązaniem zapewniającym odpowiednią stateczność i nośność falochronów w warunkach obciążeń eksploatacyjnych. Technologie alternatywne, o potencjalnie niższym poziomie hałasu, nie gwarantują uzyskania wymaganych parametrów wytrzymałościowych ani trwałości konstrukcji w środowisku morskim, a ich zastosowanie mogłoby narazić inwestycję na awarie i przedwczesne zużycie.

W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych planuje się wdrożenie następujących środków:

- wyłączenie prac szczególnie hałaśliwych (kafarowych) w porze nocnej: od 22.00 do 6.00 (z wyjątkiem prac wymagających zachowania ciągłości z powodu technologii),
- stosowanie do prac budowlanych sprzętu budowlanego spełniającego polskie normy w zakresie emisji hałasu,
- opracowanie harmonogramu realizacji robót (o ile pozwoli na to technologia prac) w sposób ograniczający jednoczesność wykonywania prac o znacznej uciążliwości akustycznej.

Ponadto, Inwestor zdecydował się na wdrożenie dodatkowych środków minimalizujących wpływ hałasu:

- etapowanie robót - prowadzenie pogrążania ścianek w krótszych cyklach i z przerwami, aby zmniejszyć czas ekspozycji,
- zastosowanie wibromłotów o regulowanej częstotliwości zamiast młotów udarowych (tam, gdzie pozwalają na to warunki), co znacząco zredukuje poziom hałasu i drgań,
- wykorzystanie tłumików i obudowy akustycznej dla urządzeń napędowych i agregatów prądotwórczych,
- prowadzenie regularnej konserwacji maszyn (oleje, smary, części), w celu uniknięcia dodatkowych, zbędnych źródeł hałasu.

Planowane przedsięwzięcie (na etapie funkcjonowania portu) nie wpłynie na emisję hałasu. Hałas w rejonie portu będzie związany z ruchem statków, który nie zwiększy swojej intensywności wskutek przebudowy infrastruktury dostępowej. Funkcjonowanie projektowanych obiektów nie będzie wpływać na klimat akustyczny, gdyż nie planuje się instalacji na nim żadnych urządzeń będących źródłami hałasu.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązać się z okresową, niezorganizowaną emisją gazów, w tym gazów cieplarnianych, oraz pyłów w związku z ruchem pojazdów, jednostek pływających i pracą maszyn na budowie oraz ze zorganizowaną, pośrednią emisją gazów cieplarnianych wynikającą ze wzrostu zapotrzebowania na energię dla potrzeb budowy, prowadzącego do pośredniego wzrostu emisji gazów cieplarnianych oraz z energochłonnością przedsięwzięcia np. w związku z wykorzystaniem energii do produkcji materiałów, transportem itp. Prognozuje się, że wielkości tych emisji będą pomijalne.

Podczas prac zasadniczych emitowane będą do powietrza zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i jednostek pływających oraz śladowe ilości zanieczyszczeń powstających podczas prac spawalniczych. Emisja do powietrza dotyczyć będzie tlenków azotu (NO_x), tlenków siarki (SO_x), tlenków węgla oraz węglowodorów. Wielkość emisji do powietrza zależna będzie od ilości i jakości sprzętu stosowanego w trakcie prac oraz jednoczesności pracy sprzętu. Emisje do powietrza podczas fazy budowy nie są normowane i ustąpią wraz z zaprzestaniem prac.

Prace prowadzone będą na terenie nadmorskim, o dobrych warunkach przewietrzania, co wpłynie na korzystne rozpraszanie emitowanych zanieczyszczeń. Dlatego emisja do powietrza będzie miała charakter niezorganizowany i okresowy, a jej wpływ na stan jakości powietrza będzie lokalny, ograniczony do bezpośredniego sąsiedztwa prowadzonych prac.

Ze względu na skalę planowanego przedsięwzięcia oraz incydentalny w skali tempa zmian klimatu czas trwania fazy budowy, nie będzie ono miało wpływu na zmiany klimatu, ale także klimat i jego zmiany nie będą miały istotnego wpływu na przedsięwzięcie.

Zmiana klimatu w rejonie planowanego przedsięwzięcia skutkuje przede wszystkim zwiększeniem intensywności, częstotliwości występowania i długości trwania sztormów oraz redukcją pokrywy lodowej w okresie zimowym. W konsekwencji, prace hydrotechniczne, będą mogły być prowadzone poza okresem sztormów. Harmonogram prac będzie musiał być dostosowany do odpowiednich warunków pogodowych.

Oddziaływanie prac budowlanych na stan jakości powietrza i warunki klimatyczne będzie miało charakter przejściowy i nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych stężeń w powietrzu w rejonie portu.

Na etapie eksploatacji planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować wystąpienia emisji do powietrza. Planowane przedsięwzięcie jest realizowane w celu zapewnienia dostępu do portu w Łebie, ma za zadanie ochraniać infrastrukturę portową oraz wejście do portu. Jako budowle hydrotechniczne będą pełnić pozytywną funkcję, nie wpływając przy tym negatywnie na stan powietrza w rejonie Portu morskiego w Łebie.

Podczas realizacji inwestycji powstawać będą jedynie ścieki socjalno-bytowe z pomieszczeń socjalnych i sanitarnych, z których korzystać będą pracownicy zatrudnieni na budowie. Przewiduje się, że ścieki bytowe powstaną w ilości nie większej niż 0,7 m³/d. Robotnicy pracujący na budowie będą korzystać z pomieszczeń sanitarnych na terenie portu lub przenośnych toalet, które zainstalowane będą w rejonie prowadzonych robót. Ścieki bytowe będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych i przekazywane do utylizacji. Liczba toalet będzie dostosowana do liczby osób zatrudnionych na placu budowy. Ścieki bytowe ze statków będą zdawane w portach na podstawie odrębnych przepisów. Na etapie eksploatacji falochronów i ostrogi nie przewiduje się powstawania ścieków. Na falochronach i ostrodze nie będą wykonywane przeładunki, tak więc nie ma konieczności budowy kanalizacji deszczowej. Obiekty hydrotechniczne będą odwadniane grawitacyjnie.

Podczas prac budowlanych powstawać będą głównie odpady, które zaliczają się, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U.2020.10), przede wszystkim do grupy 17. Niewielkie ilości odpadów powstaną także podczas rozbiórki oświetlenia nawigacyjnego (w szczególności w wyniku likwidacji światła kierunkowego u nasady falochronu zachodniego). Przewidywane rodzaje odpadów, które wytworzone zostaną w związku z realizacją przedsięwzięcia przedstawiono w poniższej tabeli.

Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Miejsce i źródła powstawania odpadu	Ilość odpadów [Mg]
08 01 11*	Odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne	Puszki po farbach zużytych do malowania elementów wyposażenia falochronów	0,2
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,3
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,3
15 01 03	Opakowania z drewna	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,3
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,3
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,3
15 01 07	Opakowania ze szkła	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,3
15 01 09	Opakowania z tekstyliów	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,3

Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Miejsce i źródła powstawania odpadu	Ilość odpadów [Mg]
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nie ujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. Szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,8
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	Odpady wytwarzane przez pracowników na budowie	0,5
17 02 01	Drewno	Rozbiórka pali drewnianych, szalunki, odeskowanie	1
17 02 03	Tworzywa sztuczne	Opakowania, folie po materiałach budowlanych	0,8
17 04 01	Miedź, brąz, mosiądz	Kable metalowe z oświetlenia nawigacyjnego	0,2
17 04 05	Żelazo i stal	Wyposażenie istniejącego falochronu (m.in. drabinki, elementy odbojnic, barierki)	0,5
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03	Narzut zewnętrzny, kamień	12,5
17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	Odpady żelbetowe	10
20 01 01	Papier i tektura		0,2
20 01 02	Szkło		0,2
20 01 39	Tworzywa sztuczne		0,2
20 01 40	Metale		0,2
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	Odpady wytwarzane przez pracowników	0,4

Powstające na etapie budowy odpady będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach, utwardzonych i prawidłowo oznakowanych. Przewiduje się również selektywną zbiórkę odpadów komunalnych. Odpady będą przekazywane odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami, w tym na transport poszczególnych rodzajów odpadów. Wytwórcą odpadów powstających na etapie budowy będzie firma wykonująca zlecone prace budowlane. Wykonawca robót budowlanych będzie zobowiązany do przestrzegania przepisów ustawy o odpadach dotyczących sposobu postępowania z odpadami, okresu magazynowania odpadów w obrębie placu budowy oraz prowadzenia ilościowej i jakościowej ewidencji odpadów. Na etapie eksploatacji inwestycji będą powstawać będą głównie odpady, które zaliczają się, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U.2020.10), przede wszystkim do grupy 15, 16 i 20. Będą wytwarzane odpady o kodach: 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 10*, 17 04 05, 13 05 02*, 15 02 03, 15 02 02*, 16 02 13*, 16 02 14, 20 03 03, 20 03 01, 20 01. Odpady będą magazynowane w szczelnych pojemnikach i kontenerach przeznaczonych na różne rodzaje odpadów na utwardzonej nawierzchni wiat magazynowych na odpady. Źródłem odpadów będą statki, zawijające do portu. Wody zaolejone ze statków, przepracowane oleje i smary będą gromadzone na statkach w szczelnych zbiornikach/pojemnikach, następnie odbierane przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa obsługujące port. Przepisy portowe zabezpieczają środowisko przed zanieczyszczeniami ze strony statków. Odpady zostaną zagospodarowane zgodnie wytycznymi oraz z przepisami ustawy o odpadach.

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia mogą wystąpić nieplanowane zdarzenia lub awarie. W wyniku kolizji, awarii lub w trakcie normalnej eksploatacji może dojść do wycieku substancji

ropopochodnych lub przypadkowego uwolnienia do środowiska odpadów. W wyniku zdarzeń nieplanowanych może zostać zanieczyszczone środowisko abiotyczne, przede wszystkim wody morskie i w mniejszym stopniu, osady dennie. Natomiast pośrednio te zdarzenia mogą oddziaływać także na organizmy żywe, zasiedlające bądź w inny sposób wykorzystujące dno morskie, toń wodną i powierzchnię morza. W związku z potencjalnymi zagrożeniami miejsce inwestycji należy wyposażać w środki do zwalczania zanieczyszczeń ropopochodnych, a w przypadku wycieku substancji ropopochodnej należy je niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody. Odpady wytwarzane na jednostkach pływających będą zagospodarowywane w sposób wymagany normami i przepisami krajowymi oraz międzynarodowymi, w tym Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL 73/78). W Konwencji wskazano, że Morze Bałtyckie jest obszarem wymagającym szczególnych obowiązkowych metod zapobiegania zanieczyszczeniu morza odpadami. Obowiązki statków w zakresie zdawania przez nie odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w określa m.in. ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786).

Planowana inwestycja jest zlokalizowana na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 960 z późn. zm.). Zgodnie z mapą zagrożenia powodziowego, część terenu planowanego przedsięwzięcia (nasady falochronów, kanał portowy w korycie Łeby) jest zagrożona powodzią od strony morza o prawdopodobieństwie wystąpienia raz na 100 lat oraz raz na 500 lat. Prognozowana maksymalna rzędna wód wyniesie nie więcej niż 2 m n p.p.t. Planowane przedsięwzięcie zostało zaprojektowane uwzględniając zagrożenie powodziowe.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanego w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300), stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze:

- jednolitej części wód podziemnych o kodzie GW200012. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry), jest monitorowana. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
- jednolitej części wód przybrzeżnych o kodzie CW20001WB2 Polskie wody przybrzeżne Basenu Gotlandzkiego. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Ogólny stan JCWP oceniono jako zły (słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Główne źródła presji to zrzut ścieków komunalnych. Celami środowiskowymi dla JCWP są: umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [chlorofil]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz dobry stan chemiczny. W rozpatrywanej JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.), dla których poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla której cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze obszaru Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002.

W przypadku elementów biologicznych JCWP CW20001WB2 Polskie wody przybrzeżne Basenu Gotlandzkiego przewiduje się możliwość wpływu na skład, liczebność i biomasę fitoplanktonu oraz skład i liczebność makrobezkręgowców bentosowych. Oddziaływanie na fitoplankton w fazie budowy będzie związane ze zmetnieniem powstałym przede wszystkim podczas robót czerpalnych i budowlanych, a w fazie funkcjonowania przedsięwzięcia ze zmetnieniem powstałym podczas prac podczyszczeniowych. W związku z tempem wzrostu fitoplanktonu oraz jego zdolności do regeneracji oddziaływania będą niewielkie i można je uznać za nieznaczące. Oddziaływania na makrozoobentos będą związane z pracami budowlanymi, związanymi z koniecznością wykonania robót czerpalnych, z budową falochronu osłonowego wschodniego i przebudową infrastruktury portowej, na którym dojdzie do zaburzenia/przekształcenia fragmentów siedlisk makrozoobentosu zarówno dna miękkiego, jak i

twardego. Bezpośrednia ingerencja w dno obejmie obszar o powierzchni ok. 0,168 km² co stanowi 0,09% powierzchni JCWP. Po zakończeniu prac budowlanych przewiduje się szybką rekolonizację organizmów bentosowych. W związku z brakiem makrofity w obszarze planowanego przedsięwzięcia oddziaływania na skład i liczebność flory nie wystąpią. Oddziaływania powstające w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie spowodują pogorszenia elementów biologicznych wód.

W przypadku elementów morfologicznych na etapie budowy i funkcjonowania przedsięwzięcia wskaźnik zmiany odporności ekosystemu nie zostanie pogorszony. W trakcie prac czerpalnych i budowlanych oraz pogłębiarskich dojdzie do zaburzenia powierzchni i budowy wgłębnej dna, które będzie miało charakter lokalny. Wskaźnik zmiany odporności ekosystemu, określający skalę ingerencji w dno morskie, uwzględniający zaburzenia dna w wyniku prowadzenia robót czerpalnych oraz budowę infrastruktury portowej i robót czerpalnych pozostaje poniżej 5%. W wyniku budowy i przebudowy infrastruktury portowej dojdzie do zmiany struktury dna i składu podłoża na powierzchni ok. 0,018 km² (co stanowi 0,009% pow. jcwp), oddziaływanie to będzie lokalne, ograniczone do miejsc występowania ww. obiektów.

W trakcie prac budowlanych dojdzie do zmian w ukształtowaniu dna co może tymczasowo wpłynąć na modyfikację reżimu falowo-prądowego, zwłaszcza w płytszej części podbrzeża, zaburzenia te będą miały jednak tymczasowy charakter i ustąpią w bardzo krótkim czasie po ich zakończeniu. Prace czerpalne i pogłębiarskie będą prowadziły do zmętnienia toni wodnej ale oddziaływanie to będzie występowało jedynie lokalnie, będzie bardzo ograniczone przestrzennie i ograniczone czasowo. Na etapie funkcjonowania przewiduje się częściowe zaburzenie wzdłuż brzegowego transportu rumowiska, zmniejszając ilość osadów transportowaną na wschód. Konstrukcje nie blokują całkowicie tranzytu rumowiska - część osadów będzie opływać port, a niewielka ich ilość powróci do strefy przybrzeżnej, wpływając na bilans osadów po wschodniej stronie portu. Zmiany wywołane bezpośrednim oddziaływaniem konstrukcji najprawdopodobniej obejmują odcinek chroniony od 2016 roku. Przewiduje się konieczność długoterminowego zasilania osadami brzegu po wschodniej stronie portu - będą to oddziaływania stałe i lokalne, mające charakter istotny dla bilansu osadów przybrzeżnych, wymagające ciągłego monitoringu i prowadzenia działań ochronnych brzegu na wschód od portu, ale nie spowodują pogorszenia stanu elementów hydromorfologicznych wód.

W wyniku prac budowlanych na etapie realizacji przedsięwzięcia oraz podczas okresowych prac podczyszczeniowych na etapie jego funkcjonowania dojdzie do zmętnienia toni wodnej i zmiany przezroczystości wody. Zmętnienie będzie utrzymywało się maksymalnie do 6,5 godziny po zakończeniu lub wstrzymaniu prac. Oddziaływanie to będzie bezpośrednie, krótkotrwałe i odwracalne. Podczas prac budowlanych dojdzie do zaburzenia i wzruszenia osadów, a co za tym idzie remobilizacji występujących w nich biogenów, wartości stężeń biogenów w osadach z obszaru planowanego przedsięwzięcia są typowe dla osadów południowego Bałtyku, w związku z tym ich uwolnienie do toni wodnej w kontekście wpływu na ogólną zawartość biogenów będzie nieznaczające.

Podczas prac budowlanych oraz na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia może dojść do uwolnienia ze statków substancji zanieczyszczających w wyniku: zdarzeń na morzu (kolizja, kontakt, osadzenia na mieliźnie), rozlewów substancji ropopochodnych ale prawdopodobieństwo wystąpienia tych zdarzeń jest niskie.

W przypadku potencjalnego wystąpienia wymienionych zdarzeń zostaną wdrożone odpowiednie działania na poziomie operacyjnym i systemów zabezpieczeń, w celu jak najszybszego zneutralizowania zanieczyszczeń. W trakcie prac budowlanych dojdzie do zaburzenia i wzruszenia osadów, a co za tym idzie remobilizacji występujących w nich zanieczyszczeń metali ciężkich, WWA, PCB ale stężenia wymienionych substancji występują na bardzo niskim poziomie i są typowe dla piaszczystych osadów południowego Bałtyku.

W stosunku do jednolitej części wód powierzchniowych wpływ inwestycji nie podnosi ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych. Eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie w negatywny sposób na jakość wód powierzchniowych. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia z racji swojej specyfiki

nie będzie generowała oddziaływań w stosunku do wód podziemnych tym samym w odniesieniu do jednolitej części wód podziemnych.

Oddziaływanie inwestycji na środowisko, na etapie budowy, będzie związane z powstawaniem odpadów, emisją hałasu z pracy maszyn i urządzeń oraz emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały, zasięg lokalny i ustąpią po zakończeniu budowy. W celu ograniczenia tych uciążliwości zastosowany zostanie szereg rozwiązań chroniących środowisko, w tym środowisko gruntowo - wodne, przyrodnicze, klimat akustyczny oraz stan aerosanitarny na przedmiotowym obszarze.

Na zminimalizowanie negatywnych oddziaływań będzie miało znaczny wpływ właściwe wykonawstwo prac zgodnie z przyjętym szczegółowym planem i harmonogramem robót, wykorzystanie w pełni sprawnego sprzętu budowlanego oraz przestrzeganie obowiązujących przepisów dotyczących ochrony środowiska. W fazie realizacji nastąpi chwilowy wzrost poziomu substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza atmosferycznego oraz poziomu emitowanego hałasu, spowodowane pracą maszyn budowlanych o napędzie spalinowym. Przy prowadzeniu robót budowlanych pod specjalistycznym nadzorem, przy użyciu nowoczesnego sprzętu budowlanego, emisja zanieczyszczeń do powietrza w istotny sposób nie wpłynie na jego jakość.

Mając na uwadze lokalizację inwestycji, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja zamierzenia mogła spowodować utratę bądź fragmentację siedlisk gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla których zaprojektowano ww. obszary Natura 2000. W opinii tut. organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na usytuowanie przedsięwzięcia nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Tym samym, cele działań ochronnych dla przedmiotów ochrony w ww. obszarach Natura 2000 nie będą zagrożone w związku z realizacją inwestycji. **Dlatego też nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.**

Z uwagi na rodzaj, charakter i skalę przedsięwzięcia, lokalizację inwestycji (istniejący port), biorąc pod uwagę położenia inwestycji poza pozostałymi obszarami objętymi ochroną na podstawie *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody*, inwestycja nie narusza przepisów w zakresie pozostałych form ochrony przyrody.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia rozpoczęła się budowa baz operacyjno-serwisowych morskich farm wiatrowych: MFW Baltic Power realizowanej przez Orlen oraz zespołu farm realizowanych przez Polenergię i Equinor: MFW Bałtyk I, MFW Bałtyk II i MFW Bałtyk III. Budowa baz serwisowo-operacyjnych obejmować będzie budynki biurowe, magazyny, infrastrukturę transportową oraz przebudowę nabrzeży. Obie bazy znajdować się będą w granicach Portu Morskiego w Łebie. Oddanie baz do użytku planowane jest, odpowiednio, na pierwszą połowę 2025 r. (Orlen) oraz na pierwszą połowę 2026 roku (Polenergia&Equinor). Terminy realizacji baz serwisowych częściowo pokrywają się z harmonogramem realizacji planowanego przedsięwzięcia; zakończenie prac budowlanych planowane jest do 30 czerwca 2026 r. Oddziaływanie skumulowane planowanego przedsięwzięcia i budowanych baz operacyjno-serwisowych może potencjalnie kumulować się na etapie budowy w zakresie:

- emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza w związku z przemieszczaniem się maszyn i pojazdów;
- zwiększenia ruchu w pobliskim układzie drogowym podczas budowy,
- zwiększonym ruchem jednostek pływających.

Należy jednak podkreślić, że faza budowy będzie stosunkowo krótka, a oddziaływania związane z budową ustąpią po jej zakończeniu. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach obszaru Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002. W granicach tego obszaru zlokalizowany jest także port w Uście, gdzie planowana jest budowa morskiego terminalu serwisowego offshore. Ze względu na odległość obu inwestycji, wynoszącą około 50 km, oraz zasięg ich oddziaływania, przy zastosowaniu działań minimalizujących oddziaływania na awifaunę, polegających przede wszystkim na ograniczeniu prac czerpalnych w obrębie toru podejściowego do portów oraz w obrębie osadników w okresie najliczniejszego zimowania ptaków morskich (listopad-marzec) oraz wyłączeniu prac w porze nocnej: od 22.00 do 6.00 oddziaływania skumulowane na ptaki nie wystąpią. W fazie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie prognozuje się wystąpienia oddziaływania skumulowanego.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na morskich wodach wewnętrznych RP i na wodach stanowiących morskie wody wewnętrzne, w oddaleniu od terytoriów państw sąsiadujących. Realizacja i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na zmianę liczby miejsc cumowniczych w Porcie Morskim w Łebie, nie przełoży się także bezpośrednio na zmianę natężenia ruchu jednostek w Porcie. Ilość obsługiwanych w Porcie Morskim w Łebie statków nie wpływa na oddziaływanie transgraniczne. Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko zarówno na etapie jego realizacji, jak i funkcjonowania.

Planowane zamierzenie nie wpłynie znacząco negatywnie na pogłębianie zmian klimatycznych. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na sposób rolniczego wykorzystania terenu.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 18 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.*).

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 *ustawy o oś*, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił co następuje:

- realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco na zmianę funkcji zagospodarowania przestrzennego ani na względy krajobrazowe;
- w trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane w sposób znaczący ograniczone zasoby środowiska;
- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby zamierzenie przyczyniło się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko związane będzie z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza z maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas zabiegów przygotowujących glebę; uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały, obejmowały jedynie czas prowadzenia prac;
- ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca zamierzenia, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowane zamierzenie zlokalizowane jest w granicach obszaru Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002. Ze względu na lokalizację w terenie przekształconym antropogenicznie (istniejący port) oraz charakter przedsięwzięcia, realizacja inwestycji nie pogorszy w sposób bezpośredni, a także pośredni stanu ochrony przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku PLB990002. Tymczasowe cele ochrony nie

- będą zagrożone na skutek realizacji przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości;
- realizacja powyższego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły;
 - planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatu.

Po analizie dokumentacji niniejszej sprawy oraz po uzyskaniu opinii organów współdziałających, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku działając w oparciu o art. 84 ust. 1 ustawy ooś, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Tutejszy organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2027.MŚB.7 z dnia 15.12.2025 r. działając na podstawie art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony o zakończeniu zbierania dowodów w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranego materiału dowodowego, ze wskazaniem, iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o zakończeniu zbierania dowodów w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W przewidzianym terminie nie wpłynęły dodatkowe uwagi lub wnioski.

Realizacja inwestycji, a także późniejsza eksploatacja powstałych obiektów nie zwalnia Inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art.7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (*t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 418 ze zm.*);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (*tekst jedn. Dz. U. z 2025 r. poz. 647 ze zm.*) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (*t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 ze zm.*); obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Zgodnie z art. 84 ustawy ooś w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 Kpa.

Zgodnie z art. 127a. Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Ewentualne działania w odniesieniu do gatunków objętych ochroną prawną wymagają uzyskania odrębnego zezwolenia w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.).

Tytułem wydania niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej – tekst jedn. Dz.U. z 2025 r., poz. 1154).

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska

Otrzymują:

1. Pani Barbara Olczyk, Urząd Morski w Gdyni, Ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
2. Urząd Miejski w Łebie, ul. Tadeusza Kościuszki 90, 84-360 Łeba
3. Starosta Lęborski, ul. Czołgistów 5, 84-300 Lębork
4. Urząd Morski w Gdyni, Ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
5. RDOŚ aa, sprawę prowadzi Małgorzata Świergocka-Bowżyk nr kontaktowy 58 68 36 813.

Do wiadomości:

1. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny
2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 1
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.57.2025.MŚB.8.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach morskich wód wewnętrznych, tj. w granicach portu morskiego w Łebie oraz w granicach morza terytorialnego, tj. w granicach redy tego portu. Są to wody administrowane przez Urząd Morski w Gdyni. Inwestycja realizowana będzie na działkach nr: 495/4, 495/2, 495/1, 481, 480, 54/14 Łeba Obręb 2.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia umożliwi bezpieczniejsze i efektywniejsze korzystanie z portu w różnych warunkach pogodowych dla typowych jednostek przewidzianych do codziennego serwisowania morskich farm wiatrowych. Port w Łebie został wybrany jako port eksploatacyjny dla MFW Baltic Power (Baza O&M) oraz MFW Bałtyk I, MFW Bałtyk II i MFW Bałtyk III (Polenergia&Equinor). Realizacja planowanego przedsięwzięcia w bezpośredni sposób wpłynie na bezpieczeństwo i jakość infrastruktury zapewniającej dostęp do portu, który będzie intensywnie użytkowany w związku z realizacją projektów offshore.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie połączonej z budową dwóch nowych falochronów portowych (projektowane: falochron wschodni – wyspowy i falochron zachodni), toru podejściowego, osadników i obrotnicy wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Łebie oraz na budowie ostrogi zlokalizowanej w kierunku zachodnim od wejścia do portu w Łebie. Po realizacji inwestycji kierunek podejścia do portu zmieni się. Nowe podejście będzie z kierunku 158°.

Większość terenu przedsięwzięcia nie jest objęta miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Jedynie część działki 54/14 objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Łeby „Łeba – Park Nadmorski” uchwalonego przez Radę Miejską w Łebie w dniu 11 września 2018 r. Uchwałą Nr XLI/484/208, ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego poz. 3766 z dnia 4 października 2018 r.

Zgodnie z przepisami portowymi (Zarządzenie nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe, Zarządzenie Nr 13 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 września 2020 r. w sprawie zmiany przepisów portowych) dla Portu w Łebie maksymalne parametry dla statków wchodzących do Portu nie mogą przekraczać następujących parametrów: długość całkowita 65 m, szerokość 15 m, zanurzenie 3,0 m dla wody słodkiej przy średnim stanie wody. Planowane przedsięwzięcie stanowi element projektu „Budowa morskiego terminalu serwisowego offshore w Łebie” i ma na celu dostosowanie portu w Łebie do możliwości jednostek serwisujących morskie farmy wiatrowe.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w akwenu portu morskiego w Łebie oraz redy portu, w związku z tym objęte jest ustaleniami Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. (Dz.U. 2021 poz. 935; dalej: Plan POM) oraz zgodnie z ustawą o obszarach morskich i administracji morskiej (Dz. U. 1991 Nr 32 poz. 131 z późn.zm.).

Zgodnie z ustaleniami Planu POM planowane przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest w granicach akwenu POM.35.IP, o funkcji podstawowej: funkcjonowanie portu lub przystani. Akweny portu w granicach falochronów i w korycie rzeki są objęte planem zagospodarowania przestrzennego portu morskiego w Łebie (dalej: Plan ŁEBA). Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Łebie został przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 4 sierpnia 2025 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 1121).

W granicach akwenu POM.35.Ip zagospodarowanie przestrzenne obejmuje przede wszystkim utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów lub przystani morskich, jak również utrzymanie i rozwój infrastruktury morskiej okołoportowej, sytuowanie nowych falochronów, nabrzeży, basenów lub innych obiektów, które po wybudowaniu stanowić będą infrastrukturę portową lub infrastrukturę morską okołoportową. W całym akwenu POM.35.Ip wprowadzono ograniczenie prac związanych z wprowadzaniem nowych elementów infrastruktury lub jej rozbudową do sposobów niezagrażających systemowi ochrony brzegu morskiego oraz niezagrażających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych, oraz niewpływających znacząco negatywnie na dobrostan ptaków zimujących i odpoczywających w trakcie migracji oraz w okresie ich licznego występowania od początku listopada do końca kwietnia.

W akwenu wyznaczono inwestycje celu publicznego:

1. utrzymanie dostępu do portu morskiego w Łebie;
2. rozbudowa infrastruktury portowej;
3. dopuszcza się układanie światłowodów, kolektorów i innych elementów liniowych infrastruktury technicznej.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach 5 podakwenów:

- 926.B Obronność i bezpieczeństwo państwa, gdzie dla toru wodnego Marynarki Wojennej RP (0022) zmiana jego istniejącego stanu zagospodarowania wymaga uzgodnień z Ministrem Obrony Narodowej. W okresie działań prowadzonych przez Siły Zbrojne RP, w podakwenu może zostać uniemożliwiona realizacja pozostałych funkcji;
- 800.S Turystyka, sport i rekreacja. W podakwenu ogranicza się:
 - a) tworzenie kąpielisk i miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli oraz rekreacji i uprawiania sportów wodnych do miejsc niezagrażających bezpieczeństwu życia ludzkiego,
 - b) wprowadzanie nowych elementów infrastruktury turystycznej (mola, pomosty) do miejsc spełniających wymogi utrzymania właściwego stanu systemu ochrony brzegu morskiego, z wyłączeniem tych uzgodnionych przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego przed przyjęciem niniejszego planu (w tym w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego).
- 507.C Ochrona brzegu morskiego. W podakwenu 35.507.C, poza sytuacjami nadzwyczajnymi, ogranicza się realizację funkcji do sposobów:
 - a) niezagrażających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych,
 - b) niewpływających znacząco negatywnie na dobrostan ptaków zimujących i odpoczywających w trakcie migracji oraz w okresie ich licznego występowania od początku listopada do końca kwietnia,

- 917.B Obronność i bezpieczeństwo państwa. W podakwenie ogranicza się realizację funkcji do sposobów niezakłócających wojskowej obserwacji technicznej i wzrokowej oraz łączności radiowej, Ponadto obowiązują tu ograniczenia wysokości obiektów.
- 711.R Rybołówstwo, gdzie ogranicza się realizację funkcji do sposobów niezagrażających funkcji korytarza migracyjnego ryb i uwzględniających konieczność zabezpieczenia dwukierunkowej migracji ryb.

Ponadto dla sztucznych wysp i konstrukcji:

- a) w całym akwenie zakazuje się wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobywania węglowodorów,
- b) w całym akwenie ogranicza się wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń do sposobów:
 - niezagrażających bezpieczeństwu żeglugi,
 - niezagrażających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych,
 - niewpływających znacząco negatywnie na dobrostan ptaków zimujących i odpoczywających w trakcie migracji oraz w okresie ich liczego występowania od początku listopada do końca kwietnia,

Dodatkowo ogranicza się lokalizowanie nowych miejsc odkładania urobku do:

- c) lokalizacji i okresów niezagrażających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych,
- d) lokalizacji o stwierdzonej niskiej waloryzacji biotopu.

Podsumowując, planowana przebudowa wejścia do portu w Łebie będzie zgodna z podstawowymi i dopuszczalnymi funkcjami akwenu POM.35.Ip i podakwenów, na których jest planowane, pod warunkiem planowania i realizowania planowanego przedsięwzięcia w sposób niepowodujący znaczących negatywnych oddziaływań na strefę brzegową, na ichtiofaunę i awifaunę.

Dla portu opracowano projekt Planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Łebie, który 18 listopada 2024 r. został skierowany do uzgodnień międzyresortowych.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na 3 akwenach o wiodącej funkcji funkcjonowanie portu oraz transport.

Przebudowa wejścia do portu obejmuje przebudowę falochronu i wejścia do portu sąsiadujących z akwenami o funkcji Fp – funkcjonowanie portu i przystani. Obejmuje ona przede wszystkim zapewnienie przestrzeni dla istniejącej i planowanej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu lub przystani i infrastruktury portowej oraz zapewnienie warunków i przestrzeni dla cumowania i manewrowania jednostek pływających oraz ich obsługi związanej z eksploatacją, między innymi: obsługi technicznej, uzupełniania zapasów, usunięcia nieczystości, zaopatrzenia w paliwo. Centralna część toru wodnego, od główek falochronów, ma określoną funkcję podstawową T – transport, obejmującej przede wszystkim zapewnienie wystarczającej przestrzeni dla przepływu jednostek transportowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa nawigacyjnego.

W zakresie uwarunkowań, planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie kompleksów wojskowych, w strefach ochronnych wokół kompleksów wojskowych obowiązują zakazy nowych konstrukcji przekraczających wysokość określoną przez powierzchnię boczną stożka, która kieruje się ku górze pod kątem 1,5 stopnia do płaszczyzny horyzontu od wierzchołka leżącego na wysokości 15,24 m nad poziomem gruntu w Punkcie Odniesienia Radaru oraz budowy na obszarach morskich elektrowni wiatrowych i innych obiektów mogących zakłócać prace stacji radiolokacyjnych.

W tym kontekście, pod warunkiem planowania i realizowania planowanego przedsięwzięcia w sposób niepowodujący znaczących negatywnych oddziaływań na strefę brzegową, na ichtiofaunę i awifaunę planowane przedsięwzięcie jest zgodne z ustaleniami Planu POM.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje następujące elementy:

- budowę falochronu osłonowego wschodniego wypowego o długości około 263 m,
- budowę falochronu osłonowego zachodniego o długości około 92 m,
- budowę szczelnej ostrogi zachodniej o długości około 280 m, w rejonie km 183,5 brzegu morskiego,
- budowę osadnika zachodniego o powierzchni ok. 91 000 m²,
- budowę osadnika wschodniego 1 o powierzchni ok. 15 000 m²,
- budowę osadnika wschodniego 2 o powierzchni ok. 15 000 m²,
- nowy tor wodny podejściowy o szerokości ok. 40 m, długość toru w osi około 600 m,
- obrotnicę portową o średnicy 160 m,
- elementy oświetlenia nawigacyjnego oraz instalację elektryczną i stację bazową RTK.

Osadniki są to zagłębienia w dnie morza mające przechwytywać wleczone po dnie rumowisko (piaski). Zadaniem osadników jest przynajmniej częściowe przechwycenie osadów transportowanych przez fale i prądy morskie w rejon toru podejściowego i w ten sposób zmniejszenie tempa spływania się toru wodnego.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się zaprojektowanie i wykonanie szeregu obiektów hydrotechnicznych oraz wykonanie oświetlenia. Projektowane są następujące obiekty hydrotechniczne i prace budowlane:

- 1) Kompletna konstrukcja falochronu osłonowego wschodniego wypowego o długości łącznej licząc w osi konstrukcji ok. 263 m w tym:
 - a. Część głowicowa o długości około 25 m z nadbudową wyposażoną w odbijacz fali i fundament dla oprzyrządowania oświetlenia nawigacyjnego światła wejściowego i urządzenia cumowniczo- odbojowe.
 - b. Falochron właściwy o długości około 178 m z nadbudową wyposażoną w odbijacz fali i urządzenia cumowniczo- odbojowe.
 - c. Falochron narzutowy o długości około 60 m z nadbudową wyposażoną w odbijacz fali bez możliwości cumowania).
- 2) Kompletna konstrukcja falochronu osłonowego zachodniego o długości łącznej ok. 92 m, w tym:
 - a. Część głowicowa o długości około 25 m z nadbudową wyposażoną w odbijacz fali i fundament dla oprzyrządowania oświetlenia nawigacyjnego światła wejściowego i urządzenia cumowniczo- odbojowe.
 - b. Falochron narzutowy o długości około 67 m z nadbudową bez możliwości cumowania.
 - c. Konstrukcja podtrzymująca narzut od strony wejścia do portu o długości ok. 51 m, konstrukcja przepuszczalna dla fali, wyposażona w urządzenia odbojowe i światła ostrzegawcze.
- 3) Kompletna konstrukcja szczelnej ostrogi zachodniej o łącznej długości ok. 280 w tym:
 - a. Ostroga podwójna z wypełnieniem kamiennym o długości około 25 m w części lądowej (dla obecnej cofniętej linii brzegowej) i 255 m w części wodnej, z oznakowaniem światłem ostrzegawczym.
- 4) Osadniki:
 - a. Zachodni o powierzchni ok. 91.000 m² – rzędna dna osadnika -7,0 m, szacowana kubatura: ok. 328 267 m³,
 - b. Wschodni 1 o powierzchni ok. 15.000 m² – rzędna dna osadnika -7,0 m, szacowana kubatura ok. 58 491 m³,
 - c. Wschodni 2 o powierzchni ok. 15.000 m² – rzędna dna osadnika -8,5 m, szacowana kubatura ok. 55 552 m³
- 5) Nowy tor wodny podejściowy o szerokości 40 m i długości około 600 m, o planowanej głębokości technicznej 5,0 m (docelowo 7,0 m), z oznakowaniem nawigacyjnym.
- 6) Obrotnica portowa o średnicy 160 m i głębokości technicznej 5 m (docelowo 7,0 m).
- 7) Oznakowanie nawigacyjne.

- 8) Stacja bazowa RTK z wykorzystaniem obiektów i sieci teleinformatycznej Urzędu Morskiego w Gdyni, w nowoprojektowanej wieży światła sektorowego/nabieżnika.
- 9) Połączenie kablowe pomiędzy głowicą falochronu zachodniego a głowicą falochronu wschodniego dla umożliwienia zasilania światła nawigacyjnego na falochronie wschodnim wyspowym, planowana głębokość posadowienia kabla pod dnem – ok. 10 m.

Ze względu na brak wyników badań geologiczno-inżynierskich, parametry projektowanych konstrukcji oraz technologia ich wykonania mogą ulec zmianie na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.

Ze względu na specyfikę prowadzenia prac budowlanych w obrębie morskich budowli hydrotechnicznych, narażonych na oddziaływanie środowiska morskiego (fale morskie, silne wiatry, sztormy) nie przewiduje się całkowitego zaprzestania prac budowlanych w określonych miesiącach roku, tak aby maksymalnie wykorzystać sprzyjające warunki pogodowe.

W ramach prac przygotowawczych zostaną przeprowadzone badania magnetometryczne oraz opracowana dokumentacja geologiczno-inżynierska. Podczas prac przygotowawczych dopuszcza się przeprowadzenie szerszych badań, na podstawie których podjęte zostaną decyzje dotyczące dalszych prac podwodnych, takich jak na przykład prace saperskie.

Dalsze prace przygotowawcze obejmować będą: pomiary geodezyjne; badania i wydobycie obiektów ferromagnetycznych; przygotowanie zaplecza budowy (w tym: wygodzenie terenu, instalacja kontenerów socjalnych, podłączenie instalacji elektrycznej); przygotowanie materiałów budowlanych na terenie zaplecza budowy; oznaczenie akwenu wyłączzonego z żeglugi. W ramach prac przygotowawczych nie przewiduje się wycinki drzew.

Prace zasadnicze będą obejmowały prace podwodne i ziemne, prace kafarowe w rejonie falochronu zachodniego i ostrogi. Budowa toru wodnego, obrotnicy i osadników wymagać będzie przeprowadzenia robót czerpalnych. Prace budowlane wykonywane będą w wodach awanportu, na wysokości wejścia do portu, na redzie portu oraz w części lądowej przy nasadach falochronów oraz na plaży w rejonie km 183,5 brzegu morskiego. Realizacja planowanego przedsięwzięcia zostanie zaplanowana, zorganizowana i przeprowadzona w sposób umożliwiający nieprzerwane, bezpieczne i bezawaryjne funkcjonowanie portu w Łebie.

Do wykonywania zaplanowanych robót wykorzystywany będzie typowy sprzęt stosowany przy pracach hydrotechnicznych i budowlanych, jak na przykład:

- kafary, młoty hydrauliczne lub wibromłoty do pogrążania w gruncie brusów ścianki szczelnej i pali,
- spycharki, betoniarki i koparki do wykonywania prac ziemnych, w tym także na pontonie,
- urządzenia do zagęszczania gruntu,
- samochody ciężarowe i wywrotki do transportu kruszywa i materiałów budowlanych,
- pogłębiarki ssąco-refulujące, chwytakowe lub czerpakowe,
- szalandy denno-klapowe,
- pontony,
- holownik,
- sprzęt pływający do sondażu akwenu,
- baza/system nurkowy.

Główne zaplecze budowy, bazę sprzętową oraz miejsce gromadzenia odpadów (w tym selektywnej zbiórki) przewiduje się na działce nr 365/70, a w razie potrzeby również na przyległej działce nr 1/16. Obie działki mają dostęp do drogi publicznej, utwardzoną nawierzchnię z płyt betonowych oraz przyłącze energetyczne. Działka 365/70, będąca gruntem klasy Ti (Inne tereny komunikacyjne), znajduje się w granicach administracyjnych Portu w Łebie, należy do Skarbu Państwa i pozostaje w trwałym zarządzie Inwestora.

Dodatkowe bazy materiałowo-sprzętowe planuje się zlokalizować na działkach lądowych nr 495/1, 495/2 oraz 54/14, stanowiących użytki gruntowe klasy N (nieużytki), które również należą do Skarbu Państwa i znajdują się w trwałym zarządzie Inwestora. Ich wykorzystanie będzie ograniczone do

niezbędnego minimum, wynikającego z konieczności i harmonogramu robót, i pozostanie w granicach potencjalnego oddziaływania inwestycji.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w sposób zapewniający łatwy dostęp dla sprzętu i materiałów, jednocześnie nie kolidując z ruchem statków ani innymi instalacjami portowymi. Odległość od nabrzeża i strefy robót umożliwi sprawne przemieszczanie sprzętu do miejsca pracy, a jego umiejscowienie nie ogranicza działalności portu ani dostępu do innych obiektów. Bezpieczeństwo na zapleczu wymaga wydzielenia stref składowania materiałów niebezpiecznych, takich jak paliwa czy chemikalia, z systemami zabezpieczenia przed wyciekami. Niezbędne są drogi ewakuacyjne, odpowiednie oznakowanie i oświetlenie, a także dostęp do środków pierwszej pomocy i sprzętu przeciwpożarowego.

Infrastruktura zaplecza obejmuje składowiska materiałów, takie jak: kruszywa, pale rurowe, prefabrykaty, w sposób zapewniający stabilność i ograniczający pylenie lub spływanie do wody. Ochrona środowiska wymaga stosowania systemów do zbierania i neutralizacji wycieków paliw i olejów, a także odpowiedniego odprowadzenia wód opadowych, aby nie doszło do zanieczyszczenia wód portowych.

Organizacja logistyczna obejmuje strefy załadunku i rozładunku dla transportu wodnego i lądowego oraz planowanie ruchu pojazdów ciężkich w sposób, który nie powoduje kolizji z innymi operacjami portowymi. Dodatkowo, wskazane jest monitorowanie zużycia paliwa, materiałów i odpadów, co pozwala na sprawną kontrolę przebiegu prac i minimalizowanie ich wpływu na otoczenie.

Na zapleczu budowy nie przewiduje się występowania zanieczyszczeń szkodliwych dla środowiska. Sprzęt oraz maszyny poruszające się po terenie placu będzie charakteryzować dobry stan techniczny, co ograniczy ryzyko wystąpienia niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych. Na wypadek wystąpienia ewentualnych wycieków, na zapleczu będą znajdować się sorbenty do ich likwidacji. Wszelkie substancje niebezpieczne dla środowiska, w tym wykorzystywane materiały budowlane oraz odpady powstałe w trakcie budowy, będą magazynowane w miejscach zabezpieczających przed przenikaniem do gruntu. Wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymiana olejów, tankowanie lub inne czynności związane z substancjami szkodliwymi dla środowiska, będą wykonywane poza terenem zaplecza budowy, na powierzchniach utwardzonych, wyposażonych w kanalizację.

Z uwagi na niskie ryzyko wprowadzenia zanieczyszczeń na powierzchnię placu budowy podczas realizacji inwestycji, nie przewiduje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych przed wprowadzeniem do środowiska. Wody opadowe będą spływały powierzchniowo, a w razie wycieków będą zastosowane sorbenty do ich likwidacji.

Projektowany falochron wschodni wyspowy wykonany zostanie w technologii skrzyniowej. Na przygotowanym dnie zostanie ułożona geowłóknina, która pokryta zostanie podsypką kamienną i drobnym kamieniem. Od strony wschodniej, uformowana zostanie skarpa pokryta kamieniem łamanym, kamieniem osłonowym i gwiazdoblokami. Korpus falochronu stanowić będą betonowe skrzynie wypełnione betonem i piaskiem. Na szczycie zainstalowane będą elementy rozpraszające fale. Od strony portu, wykonane będą pacholy cumownicze i odbojnice, natomiast na dnie stopy skrzyni zostaną zabezpieczone kamieniem i materacem gabionowym. W części narzutowej, korpus falochronu wyspowego wschodniego będzie stanowić drobny kamień ułożony na geowłókninie, pokryty kamieniem i gwiazdoblokami od strony wschodniej oraz kamieniami od strony wschodniej. Stopa falochronu zabezpieczona będzie gabionami.

Projektowana rozbudowana część falochronu zachodniego zostanie wykonana w technologii skrzyniowej. Na przygotowanym dnie zostanie ułożona geowłóknina, która pokryta zostanie podsypką kamienną i drobnym kamieniem. Od strony zachodniej, uformowana zostanie skarpa pokryta kamieniem łamanym, kamieniem osłonowym i gwiazdoblokami. Korpus falochronu stanowić będą betonowe skrzynie wypełnione betonem i piaskiem. Na szczycie zainstalowane będą elementy rozpraszające fale. Od strony portu, wykonane będą pacholy cumownicze i odbojnice, natomiast na dnie stopy skrzyni zostaną zabezpieczone kamieniem i materacem gabionowym. W części

narzutowej, korpus falochronu zachodniego będzie stanowił drobny kamień ułożony na geowłókninie, pokryty kamieniem i gwiazdoblokami. Stopa falochronu zabezpieczona będzie gabionami. Od strony wschodniej, przy wejściu do portu, zabita będzie ścianka szczelna zwieńczona oczepem żelbetowym i pale umacniające konstrukcję.

Ostroga zachodnia posadowiona będzie na ścianie szczelnej, na której posadowiona będzie konstrukcja pomostu opierającego się na palach wbitych w dno co 8 m. Ścianka szczelna od strony wschodniej zabezpieczona będzie materacami gabionowymi położonymi na geowłókninie i przymą kamienną.

Przewiduje się, że niezbędne dla wykonania toru wodnego i obrotnicy do głębokości technicznej 5 m (docelowo 7 m) będą wymagały usunięcia osadów dennych na powierzchni ok. 165 000 m², o łącznej kubaturze ok. 16 000 m³ (docelowo 531 200 m³). Projektowane przybliżone powierzchnie i szacowane kubatury prac czerpalnych przedstawiono w poniższej tabeli.

Obiekt	Powierzchnia [m ²]	Głębokość techniczna [m]	Kubatura [m ³]	Głębokość techniczna [m]	Kubatura [m ³]
Tor podejściowy	23 500	5	13500	7	57 000
Obrotnica	20 500		2500		24 200
Osadnik zachodni	91 000	Nie dotyczy	-		330 000 dla 5-7 letniego zabezpieczenia toru wodnego przed zapiaszczeniem
Osadnik wschodni 1	15 000	Nie dotyczy	-	8,5	60000 dla 2-letniego zabezpieczenia toru wodnego przed zapiaszczeniem
Osadnik wschodni 2	15 000	Nie dotyczy	-		60000 dla 4-letniego zabezpieczenia toru wodnego przed zapiaszczeniem
Łącznie	165 000		16000		531 200

Objętość prac czerpalnych uzależniona jest od aktualnej batymetrii w rejonie planowanego przedsięwzięcia. Szacuje się, że kubatura robót czerpalnych wyniesie około 531 200 m³. W podanej ilości nie uwzględniono tolerancji bagrowniczej i przygotowania dna pod ostrogę.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchórzewska