



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

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.;

orzeka

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.

- q) przed rozpoczęciem prac budowlanych, wygradzić 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) nie odkładać 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. Uczyń charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

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

- 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,*
 - *kontrolę placów budowy,*

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 smółtów 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,

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 akwencie 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.lp 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 akwencie POM.35.lp 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

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.Ip 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:

kontenerów socjalnych, podłączenie instalacji elektrycznej); przygotowanie materiałów budowlanych na terenie zaplecza budowy; oznaczenie akwenu wyłączanego 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 pograżania 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 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.

					przed zapiaszczaniem
Osadnik wschodni 1	15 000	Nie dotyczy	-		60000 dla 2- letniego zabezpieczenia toru wodnego przed zapiaszczaniem
Osadnik wschodni 2	15 000	Nie dotyczy	-	8,5	60000 dla 4- letniego zabezpieczenia toru wodnego przed zapiaszczaniem
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 bifenili, 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 zdeterminowany 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 różniącym warianty były: 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.

- 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;

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 „Ocena 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

Badany na potrzeby niniejszego wniosku teren stanowi mozaikę fitocenoz i siedlisk wydmych, 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 Łeby. 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. szczotlika siwa, jasioniec piaskowy i liczne gatunki porostów. Największe zagrożenia to presja turystyczna, zaśmiecenie, pojazdy mechaniczne oraz inwazyjne gatunki drzew i krzewów. Konieczne jest

- ✓ 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 Lubiatowa (dnia 3 października 2025 r.) Na obszarze badań w rejonie Łeby wyznaczono 4 transekty co 500 m począwszy od granicy obszaru, natomiast w rejonie Lubiatowa 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., zezwalającą 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 Lubiatowa. 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 ostoje 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

- ✓ stosowanie systemu odstraszenia (np. tzw. „pingery”), z wymogiem stosowania ich wyłącznie w okresie prowadzenia kafarowych (nie zaleca się ich ciągłego stosowania w okresie budowy z uwagi na potencjalne negatywne efekty ekologiczne);
- ✓ stosowanie procedury „soft-start”, dla robót kafarowych, 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 wydmowego, 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 dotyczyło głównie strefy plaż oraz wód przybrzeżnych Morza Bałtyckiego, a jedynie w niewielkim stopniu obejmie najbliższe otoczenie kanału portowego.

Przestrzeń 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 kontrapunkt 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

- ✓ „rekomenduje się zachowanie walorów widokowych punktów widokowych (Wydma Łącka, Wydma Czolpińska, 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), umożliwiającym zapewnienie właściwych warunków funkcjonowania i trwałości tych ekosystemów”,
- ✓ „rekomenduje się zachowanie walorów widokowych punktów i otwarcie 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

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-refulujące – 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 uderzenia 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 od 2 miesięcy. Prawdopodobny termin wykonania ścianek szczelnych i pali to macez pięć

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,

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 korzystnie na 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.

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

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 makrofitytów 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 wglębnej 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 nieznaczące.

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

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 Ustce, 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 2024 r., poz. 54 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

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*).

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-Bowzyk 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.

- 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:

- e) w całym akwenie zakazuje się wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobywania węglowodorów,
- f) 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:

- g) lokalizacji i okresów niezagrażających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych,
- h) 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 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:

- 17) Stacja bazowa RTK z wykorzystaniem obiektów i sieci teleinformatycznej Urzędu Morskiego w Gdyni, w nowoprojektowanej wieży światła sektorowego/nabieżnika.
- 18) 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 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 wyłączanego z żeglugi. W ramach prac przygotowawczych nie przewiduje się wycinki drzew.

Prace zasadnicze będą obejmowały prace podwodne i ziemne, prace katarowe 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:

- kufary, młoty hydrauliczne lub wibromłoty do pograżania w gruncie brzośców 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

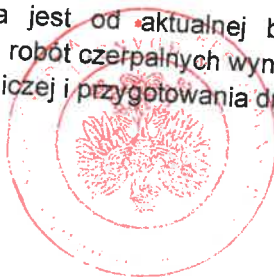
narzutowej, korpus falochronu zachodniego będzie stanowił drobny kamień ułożony na geowłókninie, pokryty kamieniem i gwiazdoblokami. Stopa falochronu zabezpieczona będzie gabionami. Od strony wschodniej, przy wejściu do portu, zabita będzie ścianka szczelna zwierczona oczepem żelbetowym i pale umacniające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



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Anna Tchnórzewska