

PU.Ś. 7610/06/2009 - 2010

## DECYZJA

Na podstawie art. 71, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 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 (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227), a także Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w/s określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. nr 257, poz. 2573 z późniejszymi zmianami), a także dyrektywy Rady 85.337/WEG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. WE L 175 z 5.07.1985 ze zm., w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.) po rozpoznaniu wniosku Biura Projektowo Inżynierskiego „REDAN” Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Jagiellońskiej 69 w Szczecinie, działającego z upoważnienia Wójta Gminy Rewal i przeprowadzeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:

### „Budowa przystani jachtowej w Niechorzu”

ustalam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia:

#### I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Niechorze gm. Rewal, powiat gryficki województwo zachodniopomorskie. Polega ono na budowie przystani jachtowej w Niechorzu na działkach ewidencyjnych nr 484, 503, 714/1, 504/3, 505, 506, 507, 508, 747, 22, 708/2 (obręb Niechorze i Pogorzelić) wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na działkach przyległych. Przedmiotowa inwestycja obejmuje również działkę nr 748/1 stanowiącą Kanał Liwia Łuża.

#### II. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. Praca sprzętu budowlanego, a także trasy wyznaczone do poruszania się tego sprzętu, powinny być ograniczone do istniejących ciągów komunikacyjnych lub do tras

wyznaczonych poza obszarami cennymi przyrodniczo, na których nie stwierdzono występowania siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin podlegających ochronie.

2. Plac budowy należy wyznaczyć poza terenami cennymi przyrodniczo i zorganizować w taki sposób aby do minimum ograniczyć zajęcie terenu pod zaplecze budowy, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy teren przywrócić do stanu pierwotnego.
3. Przy wyznaczaniu terenów pod bazę materiałowo-sprzętową, zaplecza budowy i place składowe, należy wybrać lokalizację i sposób zabezpieczenia podłoża, aby nie nastąpiło pogorszenie stanu środowiska, w tym środowiska gruntowo- wodnego, w szczególności:
  - a) preferować wykorzystanie istniejących powierzchni utwardzonych oraz wyposażać w szczelną nawierzchnię teren nieutwardzony, na którym będą stacjonowały maszyny budowlane i inne pojazdy mechaniczne,
  - b) wyposażać teren w sprawny system odprowadzania ścieków z ich uprzednim oczyszczeniem przed odprowadzeniem do odbiornika,
  - c) ścieki sanitarne odprowadzać do szczelnych, bezodpływowych zbiorników lub do kanalizacji sanitarnej.
4. Należy unikać lokalizacji placów składowych i zaplecza budowlanego w obrębie zasięgu koron drzew.
5. Zamierzone do wykonania prace muszą być prowadzone w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed jego zanieczyszczeniem odpadami stałymi i ciekłymi.
6. Sprzęt budowlany wykorzystywany na etapie realizacji należy zaopatrywać w paliwo w sposób całkowicie hermetyczny i bezpieczny dla środowiska naturalnego, ze stacji paliw znajdującej się poza terenem oddziaływania inwestycji.
7. Zamierzone prace rozbiórkowe należy prowadzić w sposób zabezpieczający wody powierzchniowe kanału przed ich zanieczyszczeniem odpadami budowlanymi powstającymi w wyniku prowadzonych prac rozbiórkowych.
8. Uwzględniając warunki środowiska gruntowo-wodnego zaprojektować, zrealizować i eksploatować przedsięwzięcie w sposób wykluczający przedostawanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do tego środowiska, w tym:
  - a) zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed możliwością przenikania zanieczyszczonych spływów opadowych, ścieków sanitarnych oraz ścieków technologicznych z terenu budowy i zaplecza technicznego,
  - b) odpowiednio planować i organizować prace by zapobiegać sytuacjom awaryjnym, szczególnie wyciekom substancji ropopochodnych i toksycznych do środowiska wodnego oraz podjąć natychmiastowe działania minimalizujące w przypadku wystąpienia tego typu sytuacji,

- c) zapewnić prowadzenie robót budowlanych w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego odpadami stałymi i ciekłymi,
- d) nie przechowywać paliw i innych substancji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego na terenie budowy,
- e) w miejscu bazowania lub stacjonarnej pracy maszyn budowlanych, zastosować szczelne podłoża w celu ograniczenia przenikania substancji ropopochodnych wydzielających się w wyniku niekontrolowanych wycieków z maszyn budowlanych i transportowych,

9. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska należy:

- a) zabezpieczyć materiały budowlane (w tym kruszywo) o charakterze pylistym przed nadmierną emisją pyłów do atmosfery pochodzącą z ich powierzchni (zarówno podczas transportu jak i rozładunku),
- b) w przypadku poruszania się pojazdów (wykorzystywanych w fazie budowy) po powierzchniach nieutwardzonych, ograniczać prędkość ich jazdy w celu zminimalizowania pylenia wtórnego z tego rodzaju powierzchni,
- c) inwestor zobowiązany jest do uregulowania stanu formalno- prawnego w zakresie ochrony powietrza (zgłoszenie instalacji służącej do magazynowania paliw płynnych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie rodzajów instalacji, których eksploatacja wymaga zgłoszenia (Dz. U. Nr 130, poz. 880),
- d) do zamierzonych robót stosować tylko sprzęt sprawny pod względem technicznym charakteryzujący się niską emisyjnością zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska,
- e) ograniczać czas pracy maszyn i pojazdów transportowych napędzanych silnikami spalającymi olej napędowy,
- f) głośne prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 do godz. 22.00), w celu dotrzymania dopuszczalnych norm hałasu na terenach chronionych akustycznie,
- g) w miarę możliwości ograniczać jednoczesną pracę maszyn i urządzeń cechujących się wysoką emisyjnością hałasu do środowiska,
- h) zamierzone prace pogłębiarskie z uwagi na poziom hałasu emitowany przez pogłębiarki, należy się prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

10. W celu zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami należy:

- a) odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości przekazać je podmiotom posiadającym odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami,

- b) warstwę humusu oraz ziemię pochodzącą z wykonanych wykopów wykorzystać w miejscu realizacji inwestycji w możliwie jak największym stopniu (do zasypania wykopów po karczowaniu, do wbudowania w skarpy), w przypadku nadmiaru ziemi z wykopów należy ją zagospodarować zgodnie z przepisami ustawy o odpadach,
- c) wytwórca odpadów powstających w fazie realizacji przedsięwzięcia, w zależności od rodzaju i ilości wytworzonych odpadów zobowiązany jest do przedłożenia właściwemu organowi ochrony środowiska „informacji o wytworzonych odpadach i sposobach gospodarowania nimi” lub uzyskania decyzji zatwierdzającej program gospodarki odpadami niebezpiecznymi,
- d) w przypadku konieczności magazynowania odpadów i materiałów budowlanych w miejscu realizacji inwestycji, należy zadbać o ich zabezpieczenie przed możliwością rozmoczenia (np. z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych) oraz przed możliwością spływu wymytych z nich substancji do środowiska gruntowo-wodnego, natomiast miejsca ich magazynowania wyznaczyć poza obszarami cennymi pod względem przyrodniczym,
- e) w przypadku wytworzenia odpadów niebezpiecznych, zapewnić sposób ich bezpiecznego magazynowania dla środowiska oraz transport, który powinien odbywać się zgodnie z przepisami o transporcie drogowym substancji niebezpiecznych,
- f) wykonać badania toksyczności urobku, który powstanie w związku z pogłębieniem kanału; w przypadku gdy urobek pozyskany podczas wykopywania basenu portowego okaże się urobkiem niezanieczyszczonym (ze względu na zawartość ubogich w humus piasków mierzejowych, częściowo także osadów dennych z kanału), może on zostać wykorzystany przy pracach ziemnych (do tworzenia nasypów lub wałów), do innych celów budowlanych lub na potrzeby zimowego utrzymania dróg,
- g) wyznaczyć tymczasowe miejsce odkładcze urobku bezpośrednio po jego wyczerpaniu na działce nr 506 objętej opracowaniem,
- h) miejsce przeznaczone do odsiąkania urobku mokrego otoczone będzie poprzez prowizoryczną ściankę z palików o wysokości 120 cm w rozstawie co 80 cm obłożonych geotkaniną. Wokół pola odkładu urobku wykonany będzie rowek połączony z istniejącym kanałem. Odsiłek z wybranego urobku odprowadzany będzie poprzez rowek do istniejącego kanału. Po odpowiednim odsuszeniu urobku będzie on wywożony samochodem ciężarowym.

11 . W celu ograniczenia wpływu inwestycji na istniejącą florę i faunę występującą w miejscu realizacji inwestycji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie, należy:

- a) podczas wykonywania zamierzonych prac pogłębiarskich zapewnić wybieranie zwierząt z powstałego materiału odmulieniowego i przywrócić je do kanału poniżej stanowisk prowadzonych prac, nie później niż godzinę po wykonaniu prac pogłębiarskich;
- b) uzyskać zgodę na przeniesienie bądź usunięcie gatunków chronionych (kolidujących z planowanym zagospodarowaniem terenu) od regionalnego lub generalnego dyrektora ochrony środowiska, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody,
- c) przewidziane prace pogłębiarskie i inne prace na obszarze wodnym rozpocząć poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza 1 marca – 31 sierpnia),
- d) w celu minimalizacji oddziaływań dla fauny wodnej należy skrócić do minimum okres prowadzenia prac pogłębiarskich,
- e) nie należy dopuszczać do wprowadzenia do środowiska wodnego elementów lub związków letalnych lub szkodliwych dla jakiejkolwiek grupy organizmów wodnych,
- f) w trakcie prowadzenia prac hydrotechnicznych zachowana powinna być drożność koryta kanału, zwłaszcza w okresach przerw w realizacji prac ziemnych,
- g) zabezpieczyć występujący po wschodniej stronie kanału obszar lasu lęgowego przed przejazdami pojazdów, składowaniem materiałów i urobku oraz innymi przekształceniami mogącymi negatywnie wpłynąć na to siedlisko,
- h) w trakcie konserwacji urządzeń przystani, zwłaszcza elementów umieszczonych w środowisku wodnym (np. pomostów pływających), należy stosować wyłącznie farby i lakiery o składzie nietoksycznym,
- i) w obszarze leśnym położonym na zachód od kanału (na terenie między planowanym basenem przystani, a brzegiem morskim) należy poprawić zabezpieczenia przed nadmierną penetracją i zanieczyszczaniem środowisk leśnych i wydmych poprzez wytyczenie i oznakowanie stałych szlaków pieszych oraz ustawienie barierek ograniczających swobodę penetracji terenu,
- j) w trakcie realizacji inwestycji zakazuje się naruszania roślinności znajdującej się poza terenem przeznaczonym pod lokalizację planowanej inwestycji,
- k) podczas realizacji inwestycji należy umożliwić migrację wszystkim gatunkom lokalnie występujących zwierząt,
- l) w celu zminimalizowania ewentualnego negatywnego oddziaływania zamierzonych prac realizacyjnych na miejsca lęgowe i żerowiskowe ptaków, wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić wyłącznie poza okresem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia),

- m) ograniczyć do niezbędnego minimum przewidzianą wycinkę drzew i krzewów, a drzewa nieprzeznaczone do wycinki, które mogą być narażone na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac, bądź uszkodzenia mechaniczne, zabezpieczyć przed uszkodzeniem (np. przy zastosowaniu oszalowania z desek do wysokości pierwszych gałęzi oraz zabezpieczyć pnie drzew przed otarciami),
- n) pnie drzew i krzewów znajdujące się w zasięgu zamierzonych robót ziemnych należy wykarczować, natomiast doły powstałe po wykarczowaniu należy wypełnić gruntem z terenu budowy,
- o) w przypadku braku możliwości natychmiastowego zasypania wykonanych wykopów należy je tymczasowo zabezpieczyć przed gromadzeniem się w nich wody,
- p) wszelkie prace przy inwestycji należy zaplanować w taki sposób, aby nie doprowadzić do niszczenia miejsc lęgowych ptaków,
- q) podczas realizacji przedsięwzięcia obowiązuje zakaz zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor i lęgówisk, innych schronień i miejsc rozrodu,
- r) bezwzględnie zakazuje się odkładania urobku powstałego podczas pogłębiania kanału w miejscach cennych przyrodniczo, a zwłaszcza w miejscach występowania siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000 zlokalizowanych w obszarze oddziaływania inwestycji,
- s) w żadnym wypadku urobek nie może być wykorzystany do zasypania obszarów wskazanych, jako siedliska gatunków chronionych lub siedliska przyrodnicze, dotyczy to zwłaszcza wschodniego brzegu kanału na wysokości planowanej inwestycji i brzegów kanału na południe od mostu drogowego.

**III. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:**

- a. Należy rozważyć wykonanie lub wykończenie poszczególnych elementów inwestycji z materiałów pochodzenia naturalnego - przyjaznych środowisku (kamień, drewno, itp.) i tylko w przypadku braku możliwości zastosowania tego typu materiałów budowlanych, należy zastosować inne rodzaje materiałów budowlanych.
- b. Należy wykonać następujące rodzaje nabrzeży:
  - a) nabrzeże techniczne +1.50 m o długości 64 mb,
  - b) nabrzeże cumownicze +1.10 m o długości 222 mb,
  - c) nabrzeże skarpowe trawiaste (na zakończeniu basenu jachtowego) o długości 15 mb,
  - d) umocnienie brzegowe +0.75 m o długości 160 mb.

- c. Przy budynku bosmanatu, w części północnej basenu portowego należy zaprojektować slip do wyciągania i wodowania jednostek pływających oraz pływającą kontenerową stację paliw dla jachtów (przy nabrzeżu technicznym).
- d. Projektowany basen jachtowy należy wyposażać w urządzenia cumownicze tj. odnogi cumownicze w ilości 10 sztuk o długości 10 m dla jachtów o długości do 12 m, oraz mniejsze o długości 8 m w ilości 14 sztuk dla jachtów o długości do 8 m.
- e. Należy uwzględnić wyposażenie terenu objętego inwestycją w elementy małej architektury (ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery).
- f. Na większości terenu należy przewidzieć nawierzchnie utwardzone z kostki granitowej. Na części terenu nawierzchnie przeznaczone dla komunikacji pieszej wykonane będą jako żwirowe lub w postaci specjalnych trawników utwardzonych (tzw. schoterrasse).
- g. W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania przystani, należy wykonać przyłącza i zewnętrzne instalacje wodociągowe, energii elektrycznej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz gazu.
- h. Wykonać przyłącze wodociągowe oraz instalacje wodociągowe z rur o średnicy  $\varnothing 110$ , 90 PVC oraz z rur  $\varnothing 40$ ; 32; 25 mm PE80. Włączenie zaprojektowano w istniejący wodociąg  $\varnothing 110$  PVC w ul. Granicznej. Przyłącze wodociągowe zaprojektowano wzdłuż nabrzeża do działki nr 505 zakończone studnią wodomierzową. W studni należy zamontować zestaw wodomierzowy do opomiarowania zużycia wody na potrzeby budynku bosmanatu.
- i. Wykonać zewnętrzną instalację kanalizacji sanitarnej z rur o średnicy  $\varnothing 0,16$  m PVC wraz z przyłączem  $\varnothing 0,16$  m PVC. Przyłącze kanalizacji sanitarnej zaprojektowano z włączeniem do istniejącej kanalizacji sanitarnej  $\varnothing 200$  w ul. Granicznej. Poprzez projektowane przyłącze odprowadzane będą również ścieki sanitarne z jachtów. Odbiór ścieków z jednostek pływających za pomocą stacji podciśnieniowej do stacji odfekalniania jachtów.
- j. Odwodnienie dachu budynku bosmanatu oraz ciągów komunikacyjnych pieszych i pieszo-jezdnich przewiduje się poprzez planowaną do wykonania kanalizację deszczową. Projektowana kanalizacja wykonana zostanie z rur  $\varnothing 0,315$ ; 0,2 oraz 0,16 m PVC.
- k. W celu oczyszczenia wód deszczowych przed odprowadzeniem do kanału Liwia Łuża zaprojektowano podczyszczalnię wód deszczowych. Separator powinien być wbudowany z dodatkową ławą fundamentową z betonu B10 o grubości 10 cm. Zaprojektowano separator typ COALISATOR L10/100 firmy ACO o przepływie nominalnym: 10  $\text{dm}^3/\text{s}$ , maksymalnym 100  $\text{dm}^3/\text{s}$  oraz osadnik piasku o pojemności  $V_{\text{os}}=2000 \text{ dm}^3$  firmy ACO.
- l. Przewidzianą kontenerową modułową stacją paliw dla jachtów należy posadowić na żelbetowym pontonie pływającym, który przycumowany będzie do nabrzeża

technicznego w pobliżu budynku bosmanatu. Pomost pływający należy wyposażyć w podłogę szczelną.

- m. W skład kontenerowej stacji paliw wchodzić będzie zbiornik oleju o pojemności 4000 litrów umieszczony w wannie wychwytowej, zamykany kontener na zbiornik i wannę wychwytową, nalewak paliwa, wskaźnik poziomu paliwa oraz system sygnalizacji przecieku.

**IV. Należy zrealizować następujące działania dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

- a. Prowadzić ciągłą kontrolę pracy poszczególnych pojazdów i maszyn budowlanych wykorzystywanych w związku z realizacją inwestycji, a także prowadzenia zamierzonych prac zwłaszcza przy pracach w środowisku wodnym oraz na brzegach wód, w celu zminimalizowania możliwości wystąpienia sytuacji awaryjnych w obrębie miejsca realizacji inwestycji (w tym wystąpienia niekontrolowanych wycieków substancji niebezpiecznych), a także skażenia okolicznych cieków wodnych.
- b. Zapewnić monitoring kontroli wody przy nabrzeżach w celu wykrycia ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych i innych zanieczyszczeń z cumujących jednostek pływających, a w przypadku wykrycia wycieków, należy podjąć natychmiastowe działania w celu ich eliminacji.
- c. Zapewnić monitorowanie skuteczności pracy urządzeń podczyszczających ścieki opadowe.
- d. Prowadzić ewidencję ilościowo - jakościową odpadów w oparciu o dokumenty określone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 lutego 2006 r. w sprawie wzorów dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. U. Nr 30, poz. 213).
- e. Realizację inwestycji prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w tym:
  - a. nadzór ten realizowany powinien być przez specjalistów w dziedzinie ochrony przyrody; specjalista w dziedzinie ochrony przyrody musi mieć udokumentowane doświadczenie w tym zakresie i posiadać wyższe wykształcenie w dziedzinie ochrony środowiska lub pokrewnej,
  - b. ustanawia się cel nadzoru przyrodniczego jako bieżącą kontrolę miejsca i sposobu realizacji inwestycji w zakresie zminimalizowania skutków oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze,
  - c. powiadomić regionalnego dyrektora ochrony środowiska o terminie rozpoczęcia i zakończenia prac oraz o wyborze nadzoru przyrodniczego,
  - d. nadzór przyrodniczy powinien obejmować w szczególności:



- i. szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę oraz ekip budowlanych realizujących poszczególne elementy inwestycji w zakresie zagospodarowania terenu,
- ii. kontrolę realizacji warunków wymienionych w niniejszym postanowieniu i bieżące wskazania dla sposobów wykonywania zamierzonych prac z uwzględnieniem walorów przyrodniczych obszaru oddziaływania inwestycji, w tym siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony dla obszarów Natura 2000, ochrony miejsc lęgowych ptaków, miejsc przeniesienia gatunków roślin chronionych kolidujących z planowaną inwestycją,
- iii. ocenę wpływu inwestycji na gatunki roślin i zwierząt w obszarze oddziaływania inwestycji,
- iv. sprawozdania z prowadzonego nadzoru,
- e. należy przedstawić do akceptacji regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska uszczegółowiony zakres i harmonogram działań związanych z nadzorem przyrodniczym,
- f. w przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniem nadzoru przyrodniczego a wykonawcą rozstrzygnięcia dokonuje regionalny dyrektor w uzgodnieniu z inwestorem.

**V. W celu uniknięcia ewentualnych sytuacji awaryjnych zaleca się:**

1. Projektowaną stację paliw usytuować w taki sposób, aby nie była ona narażona na działanie czynników atmosferycznych (wiatr, opady deszczu).
2. Stację paliw wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów, które pozwolą na usunięcie zanieczyszczeń powstałych w przypadku niekontrolowanych rozlewów paliwa.
3. Stację paliw wyposażać w automatyczne czujniki przelewowe, wanny ociekowe i system zbierania oparów.
4. Napełnianie zbiornika z samochodu cysterny, która zatrzyma się w wyznaczonym do tego celu miejscu (przy budynku bosmanatu) z nawierzchnią szczelną.
5. Połączenie pomiędzy samochodem cysterną a zbiornikiem stacji pływającej poprzez połączenie rurowe typu "rura w rurze", które w razie jakiegokolwiek awarii zapobiegać będzie przed rozlaniem paliwa.

**VI. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzić oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.**

**Uzasadnienie**

W dniu 08 lipca 2010 r. do tutejszego urzędu wpłynął wniosek złożony przez Biuro Projektowo-Inżynierskie „REDAN” Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Jagiellońskiej 69 w Szczecinie,

działającego z upoważnienia Wójta Gminy Rewal w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie przystani jachtowej w Niechorzu, przedkładając we wniosku:

1. Kartę informacyjną przedsięwzięcia o planowanym przedsięwzięciu;
2. Mapę zasadniczą w skali 1: 1000;
3. Koncepcję zagospodarowania;
4. Wypis ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rewal.

W związku z rozpoczęciem procedury postępowania administracyjnego, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. nr 98, poz. 1071 z 2000 r. z późniejszymi zmianami) w związku z art. 33 oraz art. 44 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 (Dz.U. nr 199, poz.1227) powiadomiono zawiadomieniem oraz odrębnym obwieszczeniem strony postępowania o wszczęciu procedury środowiskowej dotyczącej w/w przedsięwzięcia. Ponownie dnia 24 listopada 2010 r. pismem znak sprawy PU.Ś.7610/06/08 zawiadomiono strony postępowania o wydaniu postanowienia w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w którym to stwierdzono potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz nałożono obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. Zgodnie z art. 79 ust.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 (Dz.U. nr 199, poz.1227) oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. nr 98, poz. 1071 z 2000 r. z późniejszymi zmianami) poprzez obwieszczenie dnia 10 sierpnia 2010 r. powiadomiono strony postępowania oraz społeczność o złożonym raporcie oddziaływania na środowisko oraz o wystąpieniu do organów uzgadniających w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia. 18 grudnia 2010 r. po wydaniu postanowienia o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz o zakresie raportu do tegoż Urzędu wpłynęło pismo Pani Krystyny Demediuk w sprawie wyjaśnienia koncepcji przystani jachtowej oraz rozwiązań komunikacyjnych i odległości przystani od działki o numerze geodezyjnym 440 i 504/2 będących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji. Uwagi i wnioski zawarte w piśmie Pani Krystyny Demediuk przestano dnia 04 stycznia 2010 r. do Biura Projektowo-Inżynierskiego „REDAN” Sp. z o.o., w celu uwzględnienia wniosków korzystnych dla działek 440 i 504/2. Dnia 10 sierpnia 2010 r. przedłożono Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: Budowa przystani jachtowej w Niechorzu – Gmina Rewal, który to przestano do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gryficach celem uzyskania uzgodnień realizacji przedsięwzięcia.

Ponieważ przedłożony raport nie dał możliwości do zajęcia stanowiska w przedmiotowej sprawie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, pismem z dnia 10 września 2010 r., znak: RDOŚ-32-WOŚ.TŚ-6618/13/10/Ac organ uzgadniający zobowiązał wnioskodawcę do przedłożenia uzupełnień do złożonego raportu w poniższym zakresie:

1. Przedstawić zakres prac zamierzonych do realizacji w ramach przedmiotowej inwestycji.
2. Przedstawić opis przewidywanych oddziaływań przedmiotowego przedsięwzięcia w odniesieniu do obszaru Natura 2000: PLH 320017 „Trzebiatowsko- Kołobrzęski Pas Nadmorski”, PLB 320010 „Wybrzeże Trzebiatowskie” w stosunku do siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których został wyznaczony ww. obszar.
3. Przedstawić opis przewidywanych oddziaływań przedmiotowego przedsięwzięcia w odniesieniu do istniejących i proponowanych form ochrony przyrody znajdujących się w gminie Rewal, a w szczególności do przedmiotów ich ochrony (w tym na obszary cenne zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie planowanej inwestycji).
4. Przedstawić na załączniku graficznym rozmieszczenie siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin i zwierząt, których występowanie stwierdzono w miejscu realizacji inwestycji i w jego bezpośrednim sąsiedztwie w odniesieniu do planowanego zagospodarowania terenu.
5. Wyjaśnić, czy w związku z kolizją planowanej inwestycji z gatunkami roślin chronionych (kruszyna pospolita, konwalia majowa, bluszcz pospolity, wiciokrzew pomorski, kalina koralowa), przewiduje się podjęcie działań minimalizujących wpływ inwestycji na komponenty przyrodnicze.
6. Przedstawić analizę związaną z wykonaną inwentaryzacją przyrodniczą, w tym przedstawić opis zagrożeń dla gatunków żyjących w krzewach i drzewach przeznaczonych do wycinki.
7. Przedstawić wpływ planowanej inwestycji na miejsca żerowania i gniazdowania awifauny lęgowej i przelotowej (kanał Liwia Łuża wraz z roślinnością zielną porastającą brzegi oraz zakrzewieniami, fragment łęgu po stronie wschodniej), w tym głównie na kolizję inwestycji ze stanowiskiem lęgowym kokoszki wodnej, której występowanie stwierdzono przy brzegu kanału Liwia Łuża, w rejonie wrót przeciwsztormowych.
8. Wyjaśnić w jaki sposób i w jakim procencie realizacja przedmiotowej inwestycji wpłynie na uszczuplenie bądź zniszczenie siedlisk przyrodniczych bądź siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono obszary Natura 2000, w odniesieniu do całego obszaru Natura 2000.
9. Przedstawić oddziaływanie zamierzonych do realizacji prac na ichtiofaunę i inne organizmy wodne kanału Liwia Łuża i wskazać działania minimalizujące ten wpływ.
10. Wskazać, czy w miejscu realizacji inwestycji stwierdzono występowanie nietoperzy (w przypadku stwierdzenia ich obecności, wskazać miejsca ich występowania oraz wyszczególnić gatunki nietoperzy).
11. Wyjaśnić zapis z 24 strony raportu: „Realizacja przedmiotowej inwestycji może oddziaływać zarówno na hydrobionty jak i organizmy lądowe w zakresie pozytywnym i negatywnym”.

12. Przedstawić wpływ prac realizacyjnych na siedlisko, którego występowanie stwierdzono w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji inwestycji (niżowy łąg Jesionowo-olszowy), w tym przedstawić działania zabezpieczające to siedlisko.
13. Przedstawić opis sytuacji awaryjnych, jakie mogą powstać w związku z funkcjonowaniem zamierzonej stacji paliw, wskazać ich wpływ na środowisko życia w kanale Liwia Łuża oraz działania minimalizujące, jakie zostaną podjęte w celu wyeliminowania negatywnych skutków tej części inwestycji na środowisko wodne.
14. Wskazać działania minimalizujące wpływ planowanej inwestycji na powietrze atmosferyczne.
15. Przedstawić odległość planowanej inwestycji od najbliższych terenów podlegających ochronie akustycznej (w przypadku przekroczeń emisji hałasu, wskazać odległość w jakiej będą występowały przekroczenia oraz wartość dopuszczalną, a także wartość o którą norma została przekroczona). Zasięgi izofon przedstawić na załączniku graficznym.
16. Przeprowadzić ponowną analizę dotyczącą możliwości wystąpienia skumulowanego oddziaływania przedmiotowej inwestycji z planowanymi inwestycjami o podobnym charakterze, w tym głównie z planowaną inwestycją polegającą na budowie falochronów i toru podejściowego do przystani jachtowej w Niechorzu realizowanej również przez Gminę Rewal.
17. Przedstawić wpływ mieszania się wód morskich z wodami kanału Liwia Łuża na środowisko życia organizmów bytujących w kanale.
18. Scharakteryzować na czym polega przebudowa istniejących wrót przeciwsztormowych i wskazać, jakie skutki wywołają zamierzone w tym zakresie prace na terenie objętym inwestycją.
19. Wskazać lokalizację bazy materiałowo-sprzętowej i przedstawić sposób tankowania urządzeń i maszyn niezbędnych do wykorzystania na etapie realizacji inwestycji.
20. Przedstawić wpływ wytworzonych ścieków opadowych na kanał Liwski oraz przedstawić sposób odprowadzania ścieków opadowych spływających z terenów utwardzonych.

Uzupełnienie powyższych kwestii, przedłożono w Regionalnej dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 22 września br.

Zgodnie z art. 79 ustawy ooś przed wydaniem decyzji przeprowadzono udział społeczeństwa:

- Podano do publicznej wiadomości informację o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa poprzez umieszczenie ogłoszeń na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu wydającego decyzję środowiskową – dnia 10 sierpnia 2010 r., na BIP organu dnia 10 sierpnia 2010 r. oraz w pobliżu miejsca planowanej inwestycji na słupie ogłoszeniowym dnia 10 sierpnia br. Termin składania uwag i wniosków określono na 21 dni od dnia 24 sierpnia 2010 do dnia 13 września 2010 r., w terminie tym nie wniesiono uwag.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), należy ono do przedsięwzięć wymienionych w § 3, pkt 59 powyższego rozporządzenia („porty śródlądowe i morskie niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 31”).

Ponadto tego rodzaju przedsięwzięcia zostały także wyszczególnione w pkt 12b załącznika II do Dyrektywy Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne 85/337/EWG (Dz. U. L 175 z 5.7. 1985, str. 40), znowelizowanej Dyrektywą Rady 97/11/WE z dnia 03 marca 1997 r. oraz Dyrektywą 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r.

Określona w Dyrektywie Siedliskowej „zasada przeczności” w przypadku ocen oddziaływania na środowisko (i w szczególności na Naturę 2000) wymaga, aby w przypadku niepewności, nierozwianych, nieracjonalnych wątpliwości interpretować zawsze „na korzyść środowiska”, a nie „na korzyść inwestycji.” Zasada ta sformułowana jest w szczególności w art. 174 ust.2 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Dodatkowo, zasada ostrożności w stosunku do sieci Natura 2000, wyraża art. 6 dyrektywy siedliskowej i jego wykładnia dokonywana w wyrokach Trybunału Sprawiedliwości. Komunikat Komisji Europejskiej w sprawie zasady przeczności (COM 2000 1 final; Komisja Europejska 2000a) stanowi, że stosowanie zasady przeczności zakłada identyfikację potencjalnych negatywnych oddziaływań wynikających ze zjawiska oraz naukową ocenę ryzyka, które ze względu na nieprzekonujący charakter jest niemożliwe do określenia.

W związku z powyższym zgodnie z art. 64 ust. 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 (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227), uzyskano pozytywną opinię:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego - postanowienie zwane opinią sanitarną PS-N.NZ-403-54/09 z dnia 27 lipca 2010 r. o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a następnie z dnia 20 sierpnia 2010 r., znak sprawy: PS-N.NZ-401-11/10 opinie pozytywną realizacji w/w przedsięwzięcia.

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 17 września 2010 r., znak sprawy RDOŚ-32-WOŚ.TŚ-6642/32/09/ac, a następnie uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia z dnia 22 października 2010 r., znak sprawy RDOŚ-32-WOŚ.TŚ-6618/13-2/10/ac.

Planowana inwestycja ma polegać na budowa przystani jachtowej na 48 miejsc cumowniczych w Niechorzu, w ramach której przewidziana jest:

- budowa basenu portowego w kanale Liwia Łuża (wyposażonego w urządzenia cumownicze tj. odnogi cumownicze w ilości 10 sztuk o długości 10 m dla jachtów o długości

do 12 m, oraz mniejsze o długości 8 m w ilości 14 sztuk dla jachtów o długości do 8 m), który powstanie poprzez wykonanie zamierzonych prac pogłębiarskich,

- nabrzeży cumowniczych (nabrzeże cumownicze na całej długości wyposażone będzie w słupki z dostawą mediów tj. prądu i wody w ilości 12 szt. (1 szt. na 4 jednostki),
- budynku bosmanatu,
- slipu do wodowania jednostek,
- miejsc postojowych,
- dróg dojazdowych, przyłącza elektroenergetycznego, wodociągowego, kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- usytuowanie kontenerowej, pływającej stacji paliw dla zaopatrywania jachtów w paliwo.

Przewiduje się wyposażenie terenu objętego inwestycją w elementy małej architektury, takie jak: ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery. Natomiast istniejący w rejonie inwestycji układ komunikacyjny zostanie skorygowany, a wjazd do projektowanej przystani planuje się z ul. Granicznej przy działce nr 505.

Jak wynika z zapisów raportu, w ramach nabrzeży przewiduje się wykonanie:

- nabrzeża technicznego +1.50 m z oczepem żelbetowym na stalowej ścianie szczelnej (w obrębie budynku bosmanatu) - długość: 64 mb,
- nabrzeża cumowniczego +1.10 m z oczepem żelbetowym na stalowej ścianie szczelnej (na odcinku miejsc cumowniczych) - długość: 222 mb,
- nabrzeża skarpowego trawiastego (na zakończeniu basenu jachtowego) - długość: 15 mb,
- umocnienia brzegowego +0.75 m z oczepem stalowym na stalowej ścianie szczelnej (odcinki obudowujące kanał jachtowy prowadzący przez wrota sztormowe) - długość: 160 mb.

Powierzchnia całkowita terenu inwestycji wyniesie 14870 m<sup>2</sup> w tym powierzchnia zabudowy: 290 m<sup>2</sup>. Powierzchnia terenów przeznaczonych pod komunikację: 2965 m<sup>2</sup> w rozbiciu na drogi i pieszojezdnie: 2860 m<sup>2</sup> oraz parkingi: 105 m<sup>2</sup>. Powierzchnia terenów ekopozytywnych: 11615 m<sup>2</sup> w tym trawniki: 470 m<sup>2</sup> i woda: 11145 m<sup>2</sup>.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie w części lądowej oraz wodnej w miejscowości Niechorze w gminie Rewal, na następujących działkach:

- 484 dr – właściciel: Gmina Rewal;
- 503 – właściciel: Gmina Rewal;
- 714/1 Wp – właściciel: Gmina Rewal;
- 748/1 Wp – właściciel: Skarb Państwa;
- 504/3 – właściciel: Gmina Rewal;
- 505 – właściciel: Gmina Rewal;
- 506 – właściciel: Gmina Rewal;

- 507 – właściciel: Gmina Rewal;
- 508 – właściciel: Gmina Rewal;
- 747 dr – właściciel: Powiat Gryficki;
- 22 dr – właściciel: Powiat Gryficki;
- 708/2 dr – właściciel: Powiat Gryficki.

Zgodnie z wypisem ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rewal zatwierdzonego Uchwałą Rady Gminy w Rewalu (Nr IV/33/02 z dnia 30 grudnia 2002 r. z późniejszymi zmianami) dla działek podanych poniżej widnieje zapis:

- dla działek 506, 507, 504/3, 508 oraz południowej części działki 484 – strefa turystyczno – osiedleńcza w zieleni leśnej;
- dla działek 708/2, 747 i 22 – drogi lokalne istniejące;
- dla działki 748/1 – wody powierzchniowe – morze terytorialne, jeziora, stawy, kanały,
- dla działek 505, 503, 714/1 i północnej części działki nr 484 – strefa gospodarki leśnej – ograniczenia wynikające z funkcji ochronnej.

Przedmiotowe działki nie są objęte aktualnie obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego.

Na większości terenu przewiduje się nawierzchnie utwardzone z kostki granitowej. Na części terenu nawierzchnie przeznaczone dla komunikacji pieszej wykonane będą jako żwirowe lub w postaci specjalnych trawników utwardzonych (tzw. schoterrasse). Pozostała część terenu będzie trawiasta.

Na działce projektuje się jeden obiekt kubaturowy tj. budynek bosmanatu. Projektowany budynek jest obiektem niskim, dwukondygnacyjnym, z dachem płaskim, niepodpiwniczonym z funkcją typowo usługową i biurową. Świadczone będą tu usługi turystyczne żeglarskie. W zakres usługi wchodzić będzie sprzedaż pobytu na terenie przystani dla jachtów, korzystanie z łazienek, pralni, jadalni a także odbiór nieczystości z jachtów itp.

Przy budynku bosmanatu, w części północnej basenu portowego projektuje się także slip do wyciągania i wodowania jednostek pływających oraz pływającą kontenerową stację paliw dla jachtów (przy nabrzeżu technicznym).

Basen jachtowy wyposażony będzie w urządzenia cumownicze tj. odnogi cumownicze w ilości 10 sztuk o długości 10 m dla jachtów o długości do 12 m, oraz mniejsze o długości 8 m w ilości 14 sztuk dla jachtów o długości do 8 m. Nabrzeże cumownicze na całej długości wyposażone będzie w słupki z dostawą mediów tj. prądu i wody w ilości 12 szt. (1 szt. na 4 jednostki).

W ramach inwestycji przewiduje się również usytuowanie pływającej stacji paliw dla

jachtów jako zestaw atestowanych urządzeń spełniających wymogi bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. Kontenerowa modułowa stacja paliw dla jachtów posadowiona będzie na żelbetowym pontonie pływającym, który przycumowany będzie do nabrzeża technicznego w pobliżu budynku bosmanatu. Pomost pływający wyposażony będzie w podłogę szczelną.

W skład kontenerowej stacji paliw wchodzić będzie zbiornik oleju o pojemności 4000 litrów umieszczony w wannie wychwytowej, zamykany kontener na zbiornik i wannę wychwytową, nalewak paliwa, wskaźnik poziomu paliwa oraz system sygnalizacji przecieku.

Napełnianie zbiornika odbywać się będzie z samochodu cysterny, który zatrzyma się w wyznaczonym do tego miejscu (przy budynku bosmanatu) z nawierzchnią szczelną. Połączenie pomiędzy samochodem cysterną a zbiornikiem stacji pływającej poprzez połączenie rurowe typu "rura w rurze", które w razie jakiegokolwiek awarii zapobiegać będzie przed rozlaniem paliwa.

Zaprojektowane budowle hydrotechniczne tj. nabrzeża: Jachtowe i Techniczne oraz umocnienie brzegowe utworzą basen jachtowy na kanale Livia Łuża. Projektowane nabrzeże Jachtowe będzie pełniło funkcję nabrzeża postojowego dla łodzi, jachtów żaglowych i motorowych. Przy nabrzeżu technicznym zostanie wybudowany slip, który umożliwi wodowanie i wyciąganie jednostek pływających.

Projektowane nabrzeże o całkowitej długości równej 285,6 m będzie typu oczepowego. Nabrzeże będzie składać się z nabrzeża Jachtowego o długości 222 m oraz rzędnej góry oczepu i naziomu +1,10 m oraz nabrzeża Technicznego o długości 64 m oraz rzędnej góry oczepu oraz naziomu +1,5m. Projektowane nabrzeże Jachtowe i Techniczne składa się ze stalowej ścianki szczelnej, żelbetowego oczepu oraz układu kotwiącego w postaci kotew gruntowych i ściąągów kotwiących. Ścianka na wszystkich odcinkach nabrzeża pogrążona jest do projektowanej rzędnej – 8,00 m. Głowicę ścianki szczelnej na całej długości nabrzeża skleszczono podwójnymi jednostronnymi kleszczami wykonanymi z ceowników. Oczep ma szerokość 0,80 m i zmienną wysokość (nabrzeże jachtowe ma wysokość 1,1 m, natomiast nabrzeże ślipowe ma wysokość 1,5 m). Na nabrzeżu jachtowym i technicznym ścianka szczelna z głowicą zwieńczoną żelbetowym oczepem, będzie zakotwiona za pomocą kotew gruntowych. Kotwy gruntowe zaprojektowano o długości 14 m w rozstawie co 3,6 m. Kotwy gruntowe należy pogrążyć pod kątem 30°. Do oczepu nabrzeża przymocowane zostaną odnogi cumownicze, które będą służyły do cumowania jachtów.

Projektowane umocnienie brzegowe o całkowitej długości 58 m będzie mieć rzędną góry oczepu i naziomu +0,75m. Umocnienie brzegowe będzie składać się ze stalowej ścianki szczelnej, żelbetowego oczepu oraz układu kotwiącego w postaci kotew gruntowych i ściąągów kotwiących. Ścianka na wszystkich odcinkach nabrzeża pogrążona jest do projektowanej rzędnej –8,00 m. Głowicę ścianki szczelnej na całej długości nabrzeża skleszczono podwójnymi jednostronnymi kleszczami wykonanymi z ceowników. Głowica ścianki szczelnej zostanie zwieńczona żelbetowym



oczepem oraz będzie zakotwiona za pomocą kotew gruntowych. Kotwy gruntowe zaprojektowano o długości 9,6 m w rozstawie co 3,6 m. Kotwy gruntowe należy pogrążyć pod kątem 30°.

Jak wynika z przedłożonego raportu, obszar opracowania zlokalizowany jest na granicy miejscowości Niechorze i Pogorzelica i obejmuje obszar przy kanale Liwia Łuża oraz sam kanał. Większość powierzchni inwestycji zajmuje woda i tereny zielone oraz działki przy kanale zabudowane domkami letniskowymi.

Od strony północnej teren inwestycji ograniczają wrota sztormowe oraz wał przeciwpowodziowy, natomiast od strony południowej inwestycja kończy się na moście drogowym w ciągu ulicy Wojska Polskiego. Wiodącą funkcją terenu przeznaczonego pod planowaną inwestycję jest funkcja rekreacyjno-wypoczynkowa. Obecnie teren jest zabudowany domkami wypoczynkowymi wkomponowanymi w obszar zadrzewiony. Na terenie tym nie ma zorganizowanych placów i miejsc postojowych. Obecnie na terenie inwestycji nie ma zorganizowanego miejsca gromadzenia odpadów. Teren pod planowane przedsięwzięcie nie jest ogrodzony i obecnie jest ogólnodostępny.

Jak potwierdzają autorzy raportu, w związku z planowaną inwestycją nie planuje się zmian funkcji terenu. W dalszym ciągu wiodącą funkcją terenu będzie funkcja rekreacyjno-wypoczynkowa. Teren wykorzystany będzie pod budowę przystani jachtowej dla 48 jachtów o długości do 12 m. Na terenie objętym inwestycją projektuje się dwukondygnacyjny budynek bosmanatu. Oprócz obiektów kubaturowych przewiduje się budowę nabrzeży w różnej konstrukcji w zależności od lokalizacji.

Inwestor rozpatrując realizację planowanej inwestycji, analizował 2 warianty dla przedmiotowego przedsięwzięcia:

- wariant realizacyjny (wariant I) - zakłada budowę przystani jachtowej wraz z niezbędną do jej funkcjonowania infrastrukturą techniczną, w tym budowę basenu portowego, nabrzeży cumowniczych, budynku bosmanatu, ślipu do wodowania jednostek, miejsc postojowych, dróg dojazdowych, przyłącza elektroenergetycznego, wodociągowego, kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz kontenerowej, pływającej stacji paliw dla jachtów. Dodatkowo planuje się budowę kanału dopływowego dla jachtów wraz z wrotami sztormowymi na wschodnim brzegu kanału, z ominięciem istniejących wrót sztormowych. Przewidziano także budowę zwodzonej kładki pieszej w obrębie wrót sztormowych oraz stałej kładki pieszej przy moście na ul. Wojska Polskiego.

Parametry planowanej inwestycji wg wybranego wariantu:

- Ilość miejsc cumowniczych: 48
- Miejsca cumownicze dla jachtów do 8 m długości kadłuba: 28
- Miejsca cumownicze dla jachtów do 12 m długości kadłuba: 20

- Długość nabrzeża cumowniczego: 222 mb
  - Rzędna nabrzeża cumowniczego: +1.1 m
  - Długość nabrzeża technicznego: 64 m
  - Głębokość basenu jachtowego: 3 m
  - Powierzchnia basenu jachtowego: 6490 m<sup>2</sup>
  - Ilość odnóg cumowniczych 8 m: 14 szt.
  - Ilość odnóg cumowniczych 10 m: 10 szt.
- wariant alternatywny (variant II) - polegał na większej ingerencji w teren i tym samym w siedliska przyrodnicze. Zakładał wstępnie budowę portu jachtowego w basenie wymagającym przekształcenia i częściowej zabudowy obu brzegów kanału Liwia Łuża na północ od mostu drogi Niechorze-Pobierowo.

Przewidziane parametry inwestycji dla wariantu alternatywnego:

- Liczba miejsc cumowniczych dla jachtów: 70 szt.
- Długość pomostów pływających: 500 m
- Długość budowanego nabrzeża: 550 m
- Głębokość techniczna  $H_t = 3,50$  m
- Głębokość dopuszczalna  $H_d = 4,50$  m
- Rzędna terenu przystani +1.00 - +2.00 m. n.p.m
- Dopuszczalne wymiary jednostki cumującej  $L = 12.0$  m,  $B = 4.0$  m,  $T = 3$  m  
(jachty żaglowe i motorowe)
- Dopuszczalne obciążenie pomostów  $Q = 5$  kN/m<sup>2</sup>
- Dopuszczalne obciążenie naziomu  $Q_1 = 5/15$  kN/m<sup>2</sup>
- Ślip do wyciągania i wodowania jednostek 1 szt.

Na etapie wstępnej oceny powyższych wariantów odrzucono wariant II (alternatywny) ze względu na kolizję z siedliskiem priorytetowym łęgu olszowego na prawym brzegu kanału, stanowiącego siedlisko wielu licznie rosnących gatunków chronionych, a także miejsce lęgowe wielu gatunków ptaków chronionych. Wariant ten inwestycji został uznany za niemożliwy do zrealizowania wobec istnienia alternatywy w postaci budowy basenu portowego wyłącznie po zachodniej stronie kanału, obecnie zajmowanej przez ośrodki wypoczynkowe. W związku powyższym jako najkorzystniejszy wariant dla środowiska przyjęto wariant proponowany przez inwestora, który zakłada mniejszą ingerencję w siedliska oraz zabudowę jedynie jednego brzegu kanału.

Mając na uwadze fakt, iż zamierzona inwestycja zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji może wpłynąć na poszczególne komponenty środowiska, na podstawie dostarczonej dokumentacji, tutejszy organ dokonał oceny oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska, w tym również na obszary Natura 2000. W związku z powyższym w przedłożonym raporcie przeanalizowano oddziaływanie planowanej inwestycji w szczególności na

faunę i florę, a także na pozostałe komponenty środowiska abiotycznego. Na podstawie tych analiz, określono oddziaływania i ewentualne zagrożenia wynikające z realizacji przedmiotowej inwestycji, natomiast tutejszy organ określił warunki realizacji i eksploatacji inwestycji.

Przeprowadzona analiza wskazuje na fakt, iż największe możliwe zagrożenie dla środowiska, może pojawić się w fazie realizacji przedsięwzięcia w wyniku: prac rozbiórkowych i budowlanych, braku nadzoru nad sprawnością sprzętu budowlanego i środków transportu oraz nieprawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami.

Charakterystyka inwestycji oraz zakres zamierzonych do wykonania robót budowlanych wskazanych w raporcie potwierdzają, iż realizacja przedsięwzięcia zgodnie z wybranym wariantem będzie źródłem:

- niezorganizowanych emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego powstających w związku ze spalaniem paliw przez środki transportu oraz sprzęt pracujący przy budowie,
- niezorganizowanej emisji hałasu pochodzącego z ruchu środków transportu obsługujących budowę oraz pracy sprzętu budowlanego,
- pyłów z placu budowy,
- powstawania odpadów.

Ze względu na konieczność wykonania prac rozbiórkowych (rozbiórka istniejących domków letniskowych) i innych prac związanych z przygotowaniem terenu pod planowane zagospodarowanie terenu, należy spodziewać się wytworzenia odpadów. Będą to głównie odpady, które zgodnie z katalogiem odpadów należą do grupy 17 (odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej), w tym: odpady pochodzące z rozbiórki budynków, odpady powstające przy wycince drzew, 15 (odpady opakowaniowe), 13 (oleje odpadowe) i 20 (niesegregowane odpady komunalne). W związku z koniecznością wytworzenia ww. odpadów, ich wytwórca powinien w pierwszej kolejności poddać je odzyskowi poprzez ich odpowiednie zagospodarowanie w miejscu realizacji inwestycji. Mając powyższe na uwadze, warstwę humusu oraz urobek pochodzący z wykonanych wykopów należy wykorzystać w miejscu realizacji inwestycji w możliwie jak największym stopniu (do zasypania wykopów po karczowaniu, do wbudowania w skarpy). Pozostałe odpady, których nie będzie można wykorzystać w miejscu realizacji inwestycji, należy zgodnie z ustawą o odpadach przekazać podmiotom posiadającym uregulowania prawne w zakresie gospodarowania odpadami. Ponadto na etapie realizacji inwestycji mogą pojawić się również odpady powstałe w trakcie eksploatacji używanych maszyn i urządzeń. Z kolei na etapie eksploatacji należy liczyć się z wytworzeniem odpadów z grupy 20 (odpady z czyszczenia studzienek kanalizacyjnych). W związku z tym, wytwórca odpadów zobowiązany jest do selektywnej zbiórki wytworzonych odpadów oraz zapewnienia ich właściwego zagospodarowania (w tym zapewnienia regularnego odbioru odpadów), a także do uregulowania stanu formalno - prawnego w zakresie gospodarowania odpadami. Ponadto na posiadaczu odpadów spoczywa obowiązek prowadzenia ewidencji

ilościowo - jakościowej odpadów w oparciu o dokumenty określone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 lutego 2006 r. w sprawie wzorów dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. U. Nr 30, poz. 213). Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania inwestycji w zakresie gospodarki odpadami oraz obowiązki wytwórcy odpadów wynikają z przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr. 39, poz. 251 z późn. zm.), w związku z tym, inwestor powinien postępować w taki sposób, aby realizować i użytkować planowaną inwestycję zgodnie z zapisami ww. ustawy.

W związku z zamierzoną inwestycją zostaną wykonane roboty czerpalne związane z koniecznością pogłębienia i poszerzenia kanału, metodą z „wody”. Roboty wykonywane będą z wody koparką chwytakową, natomiast szacunkowa kubatura robót czerpalnych wynosi około 20 000 m<sup>3</sup>. Można przypuszczać, że w osadach dennych nie wystąpią żadne zanieczyszczenia, jednak zostanie to stwierdzone po przeprowadzeniu badań wykluczających toksyczność urobku. W przypadku, gdy przeprowadzone badania potwierdzą brak toksyczności urobku, zostanie on wykorzystany do umocnień wałów przeciwpowodziowych należących do Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Gryficach lub do rekultywacji składowisk odpadów, m.in. w miejscowości Rymań. Miejscem odkładu urobku będzie kwatery wyznaczona na działce nr 506 objętej opracowaniem. Na tym obszarze tymczasowo magazynowany będzie urobek mokry celem odciążenia. Natomiast urobek suchy powstający podczas rozkopywania brzegu istniejącego ładowany będzie bezpośrednio na samochody ciężarowe i od razu wywożony. Miejsce przeznaczone do odsiakiwania urobku mokrego otoczone będzie poprzez prowizoryczną ściankę z palików o wysokości 120 cm w rozstawie co 80 cm obłożonych geotkaniną. Wokół pola odkładu urobku wykonany będzie rowek połączony z istniejącym kanałem. Odsiak z wybranego urobku odprowadzany będzie poprzez rowek do istniejącego kanału. Po odpowiednim odsuszeniu urobku będzie on wywożony samochodem ciężarowym.

Gdyby jednak okazało się, że urobek wydobyty z kanału okaże się urobkiem „zanieczyszczonym”, zostanie przekazany do unieszkodliwienia w specjalistycznych zakładach. Urobek wywożony będzie sukcesywnie, tak aby jego jak najmniejsza ilość pozostawała na terenie inwestycji.

Biorąc pod uwagę rozwiązania dot. gospodarki wodno - ściekowej, inwestor zobowiązany jest do zapewnienia właściwego funkcjonowania tego typu gospodarki oraz podjęcia stosownych działań, które zminimalizują możliwość zagrożenia wód powierzchniowych i podziemnych zanieczyszczeniami powstającymi w związku z planowaną inwestycją. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawały ścieki bytowe wytwarzane w związku z pracą ekip budowlanych, które powinny zostać zgromadzone w przenośnych kabinach sanitarnych oraz przez uprawnione podmioty zostać przewiezione do oczyszczalni ścieków. W związku z koniecznością odprowadzania ścieków opadowych i roztopowych, zaprojektowano odprowadzanie tych ścieków do odbiorników, po ich uprzednim podczyszczeniu w urządzeniach oczyszczających (separator i osadnik) głównie ze względu na fakt, iż wody te odprowadzane będą do kanału Liwia Łuża.

Odprowadzane ścieki powinny charakteryzować się parametrami określonymi rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U Nr 137, poz. 984), dlatego też należy dobrać odpowiednie urządzenia podczyszczające powstające w obrębie pasa drogowego ścieki deszczowe tak, aby spełnić wskazane prawem parametry dotyczące wprowadzania ścieków do wód i ziemi. Jak wynika z informacji przedstawionych w raporcie, odwodnienie dachu budynku bośmanatu oraz ciągów komunikacyjnych pieszych i pieszo-jezdnych przewiduje się poprzez planowaną do wykonania kanalizację deszczową. W celu oczyszczenia wód deszczowych przed odprowadzeniem do kanału Liwia Łuża zaprojektowano podczyszczalnię wód deszczowych. Taki system podczyszczania wód deszczowych powinien dostatecznie zabezpieczyć w szczególności środowisko wodne przed ewentualnym przedostaniem się do niego zanieczyszczeń różnego pochodzenia, w tym w szczególności produktów naftowych mogących rozlać się na terenie objętym inwestycją.

Jak wynika z informacji zawartych w raporcie, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, ze względu na fakt, iż planowana inwestycja nie przecina strefy ochrony bezpośredniej lub zewnętrznej strefy ochrony pośredniej ujęć wód głębinowych występujących na przedmiotowym obszarze.

Ze względu na konieczność wykonania zamierzonych prac przy użyciu ciężkiego sprzętu będącego jednocześnie źródłem hałasu, na etapie realizacji inwestycji, może pojawić się oddziaływanie na klimat akustyczny. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania etapu realizacji inwestycji, w niniejszym postanowieniu zostały nałożone warunki minimalizujące rozprzestrzenianie się hałasu na tereny sąsiednie. W rejonie projektowanego przedsięwzięcia brak jest terenów chronionych akustycznie z punktu widzenia ww rozporządzenia (dla tych terenów określone są dopuszczalne poziomy hałasu). Teren inwestycji położony jest na granicy miejscowości Niechorze i Pogorzelica, obejmuje obszar przy kanale Liwia Łuża oraz sam kanał. Z kolei tereny znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji to tereny rekreacyjno – wypoczynkowe, obecnie zabudowane domkami wypoczynkowymi. W dalszej odległości znajdują się również tereny rekreacyjne z funkcją mieszkaniową. W przeprowadzonej analizie akustycznej przyjęto, że równoważny poziom hałasu, emitowanego z terenu projektowanego przystani jachtowej nie może przekraczać na terenach ww. zabudowy: 55 dB(A) w porze dnia i 45 dB(A) w porze nocy. Informacje przedstawione przez autorów raportu potwierdzają, że na terenie przystani jachtowej będą występowały następujące źródła hałasu:

- operacje wplywania i wyplywania jachtów (praca silników) przewidziano 48 miejsc postojowych jachtów,
- praca slipu jachtowego (operacje wodowania i wciągania jachtów na powierzchnię),
- praca silników samochodowych podczas wjazdów i wyjazdów samochodów na i z parkingów samochodowych 8 miejsc parkingowych,
- ruch pojazdów samochodowych po terenie portu jachtowego (dojazd pojazdów samochodowych do parkingów, zaopatrzenie budynku obsługi itp.).

Przeprowadzone obliczenia uciążliwości akustycznej inwestycji nie wykazały przekroczenia izolinii  $L = 55$  dB dla pory dziennej, natomiast w porze nocnej nie przewiduje się operacji wpływania statków i jachtów oraz ruchu pojazdów po terenie. Mogące wystąpić incydentalne zdarzenia tego typu, nie pogorszą klimatu akustycznego w tym rejonie w porze nocnej. Przeprowadzone w raporcie analizy potwierdzają brak występowania ponadnormatywnych poziomów hałasu dla terenów normowanych akustycznie, w związku z tym zrezygnowano z konieczności wykonania rozwiązań technicznych służących ochronie przed nadmierną emisją hałasu mogącą się rozprzestrzeniać na tereny sąsiednie.

Na etapie realizacji inwestycji pojawi się również emisja zanieczyszczeń do powietrza. Będzie to emisja niezorganizowana pochodząca głównie z transportu w obrębie realizacji inwestycji, a także ze spalania paliw w silnikach spalinowych, w które wyposażone będą wykorzystywane w miejscu realizacji inwestycji maszyny budowlane oraz środki transportu. Powstanie również niezorganizowana emisja pyłów do powietrza ze względu na konieczność wykonania zamierzonych prac ziemnych, co związane będzie również z koniecznością przemieszczania mas ziemnych oraz z transportem materiałów budowlanych niezbędnych do wykorzystania w miejscu realizacji inwestycji. Emisja ta będzie jednak krótkotrwała i nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm określonych dla substancji w powietrzu, poza teren inwestycji.

W związku z planowaną inwestycją, nie przewiduje się wystąpienia poważnych sytuacji awaryjnych. Jedyną sytuacją awaryjną jaka może powstać na etapie eksploatacji inwestycji jest nieprawidłowa eksploatacja planowanej stacji paliw, jednak przewidziane w tym zakresie zabezpieczenia (które zostały wskazane w warunkach niniejszego postanowienia) ograniczą możliwość wystąpienia tego typu zagrożenia. Ponadto w miejscu realizacji inwestycji, nie występują substancje wymienione w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej ( Dz. U. Nr 58 z 2002r., poz. 535 wraz z późniejszymi zmianami). Na etapie budowy, w wyniku nie dostosowania się do reżimów technologicznych, istnieje możliwość zagrożenia zanieczyszczeniem powierzchni terenu, wód powierzchniowych i podziemnych substancjami ropopochodnymi na skutek złego stanu technicznego i niewłaściwej eksploatacji maszyn i pojazdów, jak również w wyniku wystąpienia ewentualnych sytuacji awaryjnych. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia sytuacji awaryjnych, planowane obiekty powinny zostać wyposażone w sprzęt p.poż., zgodnie z wymogami przepisów p.poż. Projekt wszystkich instalacji mający wpływ na bezpieczeństwo p.poż. powinien zostać zaakceptowany przez właściwe służby Straży Pożarnej, natomiast wszystkie zastosowane urządzenia dla planowanego przedsięwzięcia muszą być sprawdzone pod względem możliwości ich zastosowania i muszą posiadać odpowiednie atesty.

Biorąc pod uwagę lokalizację planowanego przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów cennych pod względem przyrodniczym, w tym obszarów Natura 2000, z przedłożonych dokumentów wynika,

iż planowana inwestycja realizowana będzie na działkach lądowych, jak i wodnych zlokalizowanych w granicach obszaru Natura 2000 stanowiącego ostoję siedliskową PLH 320017 „Trzebiatowsko-Kołobrzski Pas Nadmorski”, która została wyznaczona w celu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt.

Jak wynika ze Standardowego Formularza Danych opracowanego dla ww. obszaru, główne zagrożenia stanowią:

- presja związana z rozwojem turystyki i rekreacji (niszczenie siedlisk przez zabudowę, niszczenie i wydeptywanie siedlisk przez turystów, zanieczyszczanie i zaśmiecanie),
- zanieczyszczenie wód,
- plany zalesień siedlisk halofilnych i nadrzecznych siedlisk okrajkowych,
- zmiany stosunków wodnych (głównie osuszanie oraz odcięcie od dopływu słonych wód),
- zmiany w siedliskach związane z pracami zabezpieczającymi wybrzeże (np. czyszczenie plaż, zabezpieczanie klifu).

Wykonanie głównych elementów inwestycji, a także poszczególnych elementów infrastruktury towarzyszącej oraz typowych prac związanych z przygotowaniem terenu pod inwestycję, nie przyczyni się do wystąpienia powyższych zagrożeń. Nie spowoduje również zniszczenia siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 „Trzebiatowsko-Kołobrzski Pas Nadmorski” ze względu na brak ingerencji w stwierdzone w miejscu realizacji siedliska przyrodnicze oraz działania minimalizujące, jakie zostaną podjęte w celu zminimalizowania ewentualnego wpływu na znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie tego jeziorowo-olszowy. Ponadto realizacja inwestycji może poprawić stan ochrony siedliska jeziora przymorskiego w wyniku zwiększenia wpływu wód morskich do kanału łączącego Bałtyk z jeziorem Liwia Łuża.

W wyniku realizacji inwestycji poszerzony i pogłębiony zostanie kanał na odcinku od mostu drogowego do wrót przeciwsztormowych. W celu zachowania funkcjonalności budowanego portu jachtowego pogłębione i ustabilizowane zostanie koryto kanału w odcinku ujściowym oraz wybudowane zostaną falochrony. Taki zakres inwestycji oznacza, że zwiększy się znacznie wpływ wód morskich na kształtowanie się ekosystemu wodnego. Powiększenie akwenu portowego poprawi warunki świetlne i spodziewać się można prób kolonizacji basenu portowego przez makrofity. Po zakończeniu prac przynajmniej część zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym będzie miała większe możliwości bytowania czy rozrodu – spodziewać się bowiem należy ograniczenia zaśmiecania terenu, powiększenia i pogłębienia akwenu, powstania dodatkowych odgałęzień wodnych, które będą stanowiły dodatkowe miejsca do rozrodu np. dla ryb, żerowania i zimowania ptaków.

Obszar opracowania położony jest w układzie dwóch przecinających się korytarzy ekologicznych – jeden to pasmo siedlisk wodnych i leśnych łączących jezioro Liwia Łuża wraz z otaczającymi je siedliskami leśnymi z brzegiem morskim. Drugi korytarz ekologiczny biegnie równolegle do morza i stanowią go pasma siedlisk związane z brzegiem morskim i wybrzeżem wydmowym. Powiązania

ekologiczne realizowane przez pierwszy z korytarzy mają kluczowe znaczenie dla funkcjonowania i zachowania siedliska przyrodniczego, jakim jest jezioro przymorskie Liwia Łuża. Utrzymanie takich powiązań w zakresie zapewnienia ciągłości hydrologicznej i możliwości mieszania wód morskich i słodkich wskazywane jest jako kluczowy warunek zachowania siedliska przyrodniczego. W związku z tym stwierdzono, że poprzez zapewnienie możliwości mieszania wód morskich i słodkich, planowana inwestycja w zakresie planowana inwestycja poprawi powiązania ekologiczne obu akwenów. Zachowane zostanie w dotychczasowym kształcie pasmo siedlisk łęgowych kształtujące się wzdłuż brzegów kanału Liwia Łuża.

W odniesieniu do powiązań ekologicznych funkcjonujących w układach ekologicznych równoległych do brzegu morskiego (pasmo siedlisk plażowych, wydmych i leśnych) inwestycja nie będzie miała żadnego wpływu, ponieważ zrealizowana zostanie w obrębie obszaru już wcześniej zagospodarowanego i silnie przekształconego (tereny ośrodków wypoczynkowych), a tym samym nie przewiduje się ingerencji w ww. siedliska.

Z dostępnych materiałów wynika, że na obszarze opracowania i w jego sąsiedztwie stwierdzono występowanie prawnie chronionych obiektów utworzonych w celu ochrony walorów faunistycznych i florystycznych, w tym:

- w odległości ok. 300 m rezerwat jezioro Liwia Łuża wyznaczony w celu zachowania ze względów naukowych i dydaktycznych naturalnego środowiska lęgowego łabędzia niemego (*Cygnus olor*) na jeziorze, będący równocześnie ostoją wielu gatunków ptactwa wodno-błotnego,
- w odległości ok. 5 km od miejsca lokalizacji inwestycji – proponowany do ochrony obszar chronionego krajobrazu „Pradolina Nadmorska” wyznaczony w celu ochrony cennego ekosystemu szczególnie ważnego dla ptaków,
- obszar cenny OC-16 stanowiący kanał Liwski (od ujścia z jeziora Liwia Łuża do ujścia Bałtyku) stanowiący miejsce tarła, żerowania i zimowania niektóre gatunki ryb (w trakcie realizacji inwestycji zwierzęta wodne i wodno-błotne zostaną wypłoszone z części kanału, natomiast po zakończeniu prac zwierzęta powrócą i będą miały lepsze warunki do bytowania i rozrodu),
- obszary cenne OC-15 i OC-17 stanowiące pas wybrzeża od Niechorza do Pogorzeli cy cenne pod względem krajobrazowym i florystycznym (brak konieczności wykonania prac realizacyjnych na tym obszarze spowoduje, że inwestycja nie będzie miała wpływu na siedliska wydmyowe).

Na potrzeby realizacji planowanej inwestycji przeprowadzono inwentaryzację flory występującej na terenie przeznaczonym pod inwestycję, a także inwentaryzację flory na terenie przyległym. Wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin przedstawiają się następująco.

Jak wynika z informacji zawartych w raporcie, część inwestycji realizowana będzie wzdłuż oraz w kanale Liwia Łuża. W miejscach odstąpionych, przy moście drogowym i przy śluzie, na brzegach



kanatu wykształcają się niewielkie płyty szuwarów trzcinowych, tworzonych przez jednogatunkowe agregacje trzciny pospolitej *Phragmites australis*. Większe płyty szuwaru trzcinowego znajdują się na brzegach odcinka kanatu o długości ok. 100 m między śluzą i plażą, a także przy wypływie kanatu z jeziora Liwia Łuża. Powierzchnie mniejsze niż kilka metrów kwadratowych zajmują przy brzegach także nieliczne płyty turzycy brzegowej *Carex riparia*.

W kanale nie stwierdzono występowania makrofitów, co prawdopodobnie związane jest z silnym zacienieniem brzegów przez drzewa rosnące wzdłuż kanatu, regularnym udrożnianiem kanatu, bardzo niską przejrystością wód oraz piaszczystym, dynamicznym dnem.

Na prawym brzegu kanatu na odcinku między mostem drogowym i śluzą, stwierdzono występowanie słabo wykształconego siedliska podlegającego ochronie w postaci obszarów Natura 2000 – niżowego łągu jesionowo-olszowego Fraxino-Alnetum (kod \*91E0-3) – siedliska priorytetowego wykształcającego się po wschodniej stronie kanatu (przeciwnej w stosunku do miejsca budowy portu jachtowego) oraz na obu brzegach kanatu na południe od drogi Niechorze – Pobierowo. Ocena ogólna stanu siedliska w obszarze określana jest jako zła (C), przede wszystkim ze względu na niewielki areal. Siedliska wykształcające się w okolicy planowanej inwestycji wykształcone są słabo:

- siedliska te położone są wewnątrz miejscowości Niechorze, o funkcji turystycznej, w związku z tym podlegają silnej penetracji (gł. wędkarskiej) i związanemu z tym zaśmiecaniu,
- drzewostan ma niezróżnicowaną strukturę przestrzenną, wiekową i gatunkową,
- fragmenty siedliska mają niewielką powierzchnię i są izolowane w otoczeniu odmiennych ekologicznie siedlisk typowych dla mierzei piaszczystej,
- runo jest bardzo ubogie gatunkowo.

Na brzegu kanatu, w pasie o szerokości ok. 20-30 metrów rośnie drzewostan olszy czarnej. Niewielka powierzchnia przy śluzie, oddzielona od pozostałej części lasu łąkowego ślepą odnogą kanatu to drzewostan młody (poniżej 25 lat), gęsty, z runem zdominowanym przez jeżyny (*Rubus fruticosus*) i jeżyny popielice (*Rubus caesius*), z domieszką trzciny pospolitej (*Phragmites australis*). Dalej na południe, aż do mostu drogowego drzewostan jest starszy (III klasa wieku), a runo i podszyt bardziej zróżnicowane. Pod okapem olsz rośnie bujna warstwa krzewów z czeremchą pospolitą *Padus avium*, porzeczką zwyczajną (*Ribes rubrum*), jarzębiną (*Sorbus aucuparia*), głógami (*Crataegus monogyna*). Krzewy poplatane są chmielem zwyczajnym (*Humulus lupulus*), od wschodniej strony, gdzie teren się podnosi, także wiciokrzewem pomorskim (*Lonicera periclymenum*). W runie najliczniejsza jest jeżyna popielica *Rubus caesius*, towarzyszą jej: kalina koralowa (*Viburnum opulus*) (rośliny odroślowe, niekwitające), tojeść pospolita (*Lysimachia vulgaris*), śmiątek darniowy (*Deschampsia caespitosa*), kuklik pospolity (*Geum urbanum*), niecierpek drobnokwiatowy (*Impatiens parviflora*), kozłek bzowy (*Valeriana sambucifolia*), pokrzywa zwyczajna (*Urtica dioica*), jaskier rozłogowy (*Ranunculus repens*), bodziszek cuchnący (*Geranium robertianum*), tojeść rozestana (*Lysimachia nummularia*), szczaw tępolistny (*Rumex obtusifolius*), sit rozpierzchły (*Juncus*

*effusus*), konwalijka dwulistna (*Maianthemum bifolium*). Licznie rosną też w runie siewki krzewów obecnych w podszycie, miejscami też bluszcz pospolity (*Hedera helix*), a nawet siewki cisa pospolitego (*Taxus baccata*) obsiewającego się tutaj z okazów rosnących w okolicznych ogrodach. Runo ma niewielkie pokrycie, bowiem przestrzeń między kępami krzewów i drzew jest intensywnie wydeptywana przez wędkarzy, zwłaszcza w bezpośrednim sąsiedztwie kanału. Wymienione wyżej rośliny runa rosną nielicznie na obrzeżach miejsc wydeptywanych i kęp zarośli.

Na południe od śluzy, na odcinku kilkudziesięciu metrów między kanałem i ogrodzonym terenem zabudowanym znajduje się zadrzewienie z dominacją robinii grochodrzew (*Robinia pseudoacacia*), sosen zwyczajnych (*Pinus sylvestris*) i brzoź brodawkowatych (*Betula pendula*). Pod ich okapem gęste zarośla tworzą: tarnina (*Prunus spinosa*), bez czarny (*Sambucus nigra*) i malina (*Rubus caesius*). Na tym odcinku przy ogrodzeniu rośnie płąt konwalii majowej (*Convallaria majalis*), a nad wodą pojedynczy, kwitnący krzew kaliny koralowej (*Viburnum opulus*).

Przy brzegach rośnie miejscami tylko kozłek bzowy (*Valeriana sambucifolia*), przy ścieżkach – niecierpek drobnokwiatowy (*Impatiens parviflora*), kuklik pospolity (*Geum urbanum*). Teren szybko się wznosi, kilka metrów od kanału wzdłuż ogrodzeń ciągną się zbiorowiska bzu czarnego (*Sambucus nigra*), jeżyn i pokrzywy zwyczajnej (*Urtica dioica*), oplecione chmielem (*Humulus lupulus*), przytulią czepną (*Galium aparine*).

W obszarze opracowania najmłodsze wydmy nadmorskie zalesione są plantacjami sosnowymi, przy czym po zachodniej stronie kanału są to plantacje sosny pospolitej *Pinus sylvestris*, a po wschodniej wielogatunkowe nasadzenia drzew i krzewów z dominacją sosny czarnej (*Pinus nigra*) i sosny zwyczajnej. W obu przypadkach utrzymują się w runie gatunki typowe dla inicjalnych borów sosnowych występujących na wydmach, jednak tylko po zachodniej stronie można doszukiwać się w układzie roślinności jej półnaturalnego charakteru. Pod okapem jednowiekowego i młodego drzewostanu sosnowego rośnie tu luźny podszyt z dębami (*Quercus robur*, *Q. petraea*, *Q. rubra*), jarzębiną (*Sorbus aucuparia*) i czeremchą amerykańską (*Padus serotina*). W runie dominują następujące gatunki: śmiatek pogięty (*Deschampsia flexuosa*), pszeniec zwyczajny (*Melampyrum pratense*), rajgras wyniosły (*Arrhenatherum elatius*) i borówka czarna (*Vaccinium myrtillus*). Licznie rośnie tu również chroniony wiciokrzew pomorski (*Lonicera periclymenum*) i paprotka zwyczajna (*Polypodium vulgare*).

Przy ujściowym odcinku kanału, ze względu na ogrodzenie lasów na wydmach w oddaleniu kilkudziesięciu metrów od kanału – pas gruntu między tymi ogrodzeniami i kanałem służy, jako ciąg pieszy łączący plażę nadmorską z ośrodkami wypoczynkowymi Niechorza. Intensywne wydeptywanie wraz z częstymi pracami udrożniającymi kanał na tym odcinku sprawia, że w sąsiedztwie cieku, poza kępami zarośli i pojedynczymi drzewami, niemal całą powierzchnię zajmuje piasek pozbawiony pokrywy roślinnej. Niewielkie wzniesienie porośnięte ubogą roślinnością nawiązującą do wydmy białej (kostrzewa czerwona w odmianie piaskowej z piaskownicą zwyczajną *Ammophila arenaria* i turzycą piaskową *Carex arenaria*) znajduje się przy zachodnim brzegu kanału ok. 150 m od ujścia do morza.

Murawy typowe dla wydym nie mają warunków do występowania w rejonie ujścia kanału do morza. Wały wydymowe są od strony morza silnie podcięte i zerodowane, poza tym są zdewastowane działaniami mającymi na celu ich umocnienie. Wąski pas nie zalesionych wydym porastają sadzone w celu ich umocnienia wierzby kaspijskie i rokitnik.

W efekcie roślinność typowa dla wybrzeża wydymowego reprezentowana jest przez niewielkie pozostałości, bardzo ubogich gatunkowo płatów muraw. Rośnie w nich kostrzewa czerwona w odmianie piaskowej *Festuca rubra* var. *arenaria*, piaskownica zwyczajna *Ammophila arenaria*, rzadko: wydmuchrzyca piaskowa *Leymus arenarius*, jastrzębiec baldaszkowy *Hieracium umbellatum*, rukwiel nadmorska *Cacile maritima*.

Wśród siedlisk będących przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000, znajdujących się w niewielkiej odległości od miejsca realizacji inwestycji (ok. 350 m), stwierdzono również występowanie jeziora przybrzeżnego (kod 1150-2) – Liwia Łuża, które poprzez kanał objęty inwestycją połączone jest Morzem Bałtyckim. O wyjątkowości i stanie ochrony w przypadku tego typu siedlisk decyduje jakość wód i kontakt z wodami morskimi. Obecnie stan siedliska jeziora przybrzeżnego określany jest jako przeciętny lub zły, głównie ze względu na słabą możliwość utrzymania kontaktu wód morskich z jeziorem. Kanał bywa blokowany wrotami przeciwsztormowymi, a poza tym ze względu na niewielkie rozmiary jest bardzo podatny na blokowanie przepływu wód poprzez regularne zasypywanie ujścia kanału do morza.

Zgodnie z przedłożonym raportem, przeprowadzona inwentaryzacja obejmowała również obserwacje gatunków fauny, w tym głównie ptaków.

Obecność na terenie opracowania cieków wodnych oraz przylegających do niego fragmentów lasów łęgowych z gęstym podrostem, obecność kęp trzciny oraz sąsiedztwo terenów rekreacyjnych z dużą ilością zieleni (starych drzew) jak również bezpośrednie sąsiedztwo plaży i samego morza sprzyja występowaniu stosunkowo bogatego składu awifauny. Jednak w obszarze opracowania i na terenie bezpośrednio do niego przylegającym odnotowano jedynie gatunki licznie występujące i szeroko rozpowszechnione.

Przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza potwierdza, iż istotnymi terenami w obszarze opracowania dla awifauny łęgowej i przelotnej są kanał (miejsce żerowania) wraz z roślinnością zielną porastającą brzegi oraz zakrzaczeniami (miejsca gniazdowania) jak również fragment łęgu po stronie wschodniej (miejsca łęgowe i żerowisko). Brzeg zachodni z większą niż na wschodnim antropopresją, w tym z zabudową i ogrodzeniami terenu dochodzącymi blisko kanału stanowi dużo mniej istotne środowisko bytowania gatunków wodno-błotnych i lęśnych ptaków. Z kolei skład gatunkowy łęgowej awifauny przy brzegu zachodnim może być bogatszy z uwagi na m.in. większą ilość potencjalnych miejsc łęgowych (obecność budynków, co wiąże się z potencjalnymi dodatkowymi miejscami gniazdowania) oraz dostępniejszą bazą pokarmową (przystryżone trawniki gdzie łatwiej zdobyć pokarm, odpady spożywcze). Skład gatunkowy ptaków przy

zachodnim brzegu będzie zbliżony do składu zespołów parkowo-ogrodowych. Również odcinek przyujściowy kanału do morza (na plaży) stanowi miejsce żerowiskowo – odpoczynkowe, szczególnie dla ptaków siewkowatych, jednakże z uwagi na niewielkie rozmiary cieku nie ma on istotnego znaczenia.

W związku z powyższym, na terenie objętym inwestycją i w jego bezpośrednim sąsiedztwie stwierdzono występowanie: 22 gatunków objętych ścisłą ochroną, 4 gatunków objętych ochroną częściową (kormoran, mewa srebrzysta, wrona siwa oraz sroka) oraz 4 gatunków łownych z okresami ochronnymi (krzyżówka, grzywacz, łyska i słonka). Z gatunków priorytetowych istnieje możliwość zalatywania w rejon obszaru objętego opracowaniem 3 gatunków związanych z terenami wodnymi, tj. rybitwy czarnej *Chlidonias niger* i rzecznej *Sterna hirundo* oraz zimorodka *Alcedo atthis*. Obszar planowanej inwestycji ani jego sąsiedztwo nie stanowią miejsc lęgowych dla gatunków priorytetowych ani ważnych żerowisk, noclegowisk czy zimowisk. Odnotowano tu występowanie gatunków nielicznych w Polsce (Śikora et al. 2007), tj. kokoszki, perkoza dwuczubego i słonki.

Inwestycja koliduje z siedliskami lęgowymi pospolitych i szeroko rozpowszechnionych, drobnych ptaków wróblowatych, które analogiczne warunki siedliskowe posiadają w bezpośrednim sąsiedztwie. Kolizja również dotyczy stanowiska lęgowego, nielicznej w Polsce kokoszki wodnej mającej swoje siedlisko lęgowe przy brzegu kanału Liwia Łuża w rejonie wrót. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania ewentualnego negatywnego oddziaływania na ptaki, zamierzoną wycinkę drzew i krzewów, należy bezwzględnie wykonać poza okresem lęgowym ptaków oraz wszelkie prace przy inwestycji należy zaplanować w taki sposób, aby nie doprowadzić do niszczenia gniazd i lęgów.

Biorąc pod uwagę występowanie innych gatunków i grup faunistycznych w miejscu realizacji inwestycji, na podstawie uzyskanych informacji z przeprowadzonych wizji terenowych stwierdza się, że w kanale stwierdzono występowanie płoci, z gadów zaskrońca, natomiast z ssaków owadożernego jeża *Erinaceus europaeus* i nietoperze *Chiroptera* sp., gryzonia - wiewiórkę pospolitą *Sciurus vulgaris* oraz drapieżną kunę leśną *Martes martes*. Jeż, nietoperze i wiewiórka pospolita są objęte ścisłą ochroną gatunkową, natomiast kuna leśna to gatunek łowny.

W trakcie prac terenowych autor opracowania stwierdził, co najmniej 142 gatunki bezkręgowców, w tym: 34 gatunki mięczaków, 28 gatunków chrząszczy, 16 gatunków motyli. Z tej liczby tylko 16 gatunków jest cennych przyrodniczo, w tym: 6 gatunków objętych ścisłą ochroną prawną, 4 gatunki objęte częściową ochroną prawną i 7 gatunków wpisanych na polską czerwoną listę gatunków zagrożonych wyginięciem. Zdecydowaną większość taksonów stanowiły bezkręgowce pospolite, kosmopolityczne, częste na obszarze gminy Rewal i całego Pomorza Zachodniego. Wśród stwierdzonych organizmów dominowały gatunki z grup *Insecta* (owady), *Mollusca* (mięczaki) i *Crustacea* (skorupiaki).

Istotny wpływ na ekosystemy wodne kanału i jeziora Liwia Łuża stanowiącego rezerwat przyrody i

przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 ma funkcjonowanie wrót przeciwsztormowych. Problemem w utrzymaniu właściwego stanu przedmiotów ochrony jest niedostateczna wymiana wód, zwłaszcza dopływ wód morskich do jeziora przybrzeżnego. Budowa pogłębionego basenu portowego z ustabilizowanym i pogłębionym odcinkiem ujściowym kanału Liwia łuża poprawi warunki do wymiany wód, jednak niewłaściwe funkcjonowanie wrót przeciwsztormowych (częste ich zamykanie), może ten korzystny wpływ znacznie ograniczyć lub zniweczyć.

Na podstawie danych uzyskanych z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej należy stwierdzić, iż:

- obszar opracowania pod względem florystycznym charakteryzuje się występowaniem głównie gatunków pospolitych; na całym terenie na przydrożach i ścieżkach wykształcają się kadtubowe zbiorowiska synantropijne, typowe dla miejsc wydeptywanych – z wiechliną roczną (*Poa annua*), babką zwyczajną (*Plantago major*) i gwiazdnicą pospolitą (*Stellaria media*). Ze względu na intensywne wydeptywanie brzegów kanału przez wędkarzy ubogie gatunkowo i cechujące się niewielkim pokryciem roślin zbiorowiska dywanowe ciągną się wzdłuż brzegów kanału, natomiast stałe wydeptywanie przez wędkarzy roślinności znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie kanału, przyczyniło się do degradacji występujących w tym terenie gatunków roślinności zielnej,
- na terenie objętym inwestycją:
  - ✓ przeważa występowanie pospolitych gatunków roślin trawiastych, a także przedstawicieli krzewów (gwiazdnica pospolita (*Stellaria media*), wiechliną roczną (*Poa annua*), mniszek lekarski (*Taraxacum officinale*), kupkówka pospolita (*Dactylis glomerata*). W miejscach mniej intensywnie wykorzystywanych dominują trawy (śmiatek pogięty i rajgras wyniosły) i nierzadko roślinie wiciokrzew pomorski i turzycy piaszkowej);
  - ✓ po obu stronach kanału na wysokości śluży wały prostopadłe do kanału są koszone i pokrywa je trawnik bliżej szczytu wałów oraz zbiorowiska z pokrzywą zwyczajną (*Urtica dioica*) i trybulą leśną (*Anthriscus sylvestris*) po stronie wschodniej u podnóża wału;
  - ✓ przy ujściowym odcinku kanału, ze względu na ogrodzenie lasów na wydmach w oddaleniu kilkudziesięciu metrów od kanału – pas gruntu między tymi ogrodzeniami i kanałem służy, jako ciąg pieszy łączący plażę nadmorską z ośrodkami wypoczynkowymi Niechorza. Intensywne wydeptywanie wraz z częstymi pracami udrożniającymi kanał na tym odcinku sprawia, że w sąsiedztwie cieku, poza kępami zarośli i pojedynczymi drzewami, niemal całą powierzchnię zajmuje piasek pozbawiony pokrywy roślinnej. Niewielkie wzniesienie porośnięte ubogą roślinnością nawiązującą do wydmy białej (kostrzewa czerwona w odmianie płaskowej z

piaskownicą zwyczajną *Ammophila arenaria* i turzycą piaskową *Carex arenaria*) znajduje się przy zachodnim brzegu kanału ok. 150 m od ujścia do morza;

- z obszarem planowanej inwestycji kolidują bezpośrednio stanowiska 5 gatunków chronionych (kruszyna pospolita, konwalia majowa, bluszcz pospolity, wiciokrzew pomorski, kalina koralowa). W każdym przypadku chodzi o pojedyncze rośliny reprezentowane w sąsiedztwie na licznych stanowiskach, jednak ze względu na pospolite występowanie gatunków chronionych inwestowanie w obszarze nadmorskim w sposób pozwalający na uniknięcie kolizji z gatunkami chronionymi jest często niemożliwe, pod tym względem obszar inwestycji wybrany jest niemal optymalnie;
- ze względu na kolizję zamierzonych prac realizacyjnych z występowaniem gatunków chronionych w miejscu realizacji inwestycji, inwestor jest obowiązany do uzyskania zgody na przeniesienie bądź ich usunięcie od regionalnego lub generalnego dyrektora ochrony środowiska, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody;
- brzegi kanału Liwia Łuża są intensywnie penetrowane przez wędkarzy, w wyniku czego są silnie wydeptywane i zaśmiecane, a zwierzęta szczególnie lęgowe są przepłaszane, ponadto emisja hałasu (w tym również samochodowy) i penetracja ludzi przyczynia się do porzucania lęgów i/ lub rezygnacji z przystępowania do lęgów na obszarze inwestycyjnym i w bezpośrednim jego sąsiedztwie;
- po zakończeniu prac przynajmniej część zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym będzie miała większe możliwości bytowania czy rozrodu – spodziewać się bowiem należy ograniczenia zaśmiecania terenu, powiększenia i pogłębienia akwenu, powstania dodatkowych odgałęzień wodnych, które będą stanowiły dodatkowe miejsca do rozrodu np. dla ryb, żerowania i zimowania ptaków;
- teren projektowanej inwestycji nie wyróżnia się niczym szczególnym dla bezkręgowców; w trakcie poszerzania kanału i budowy przystani nastąpi zmniejszenie powierzchni siedlisk dla bezkręgowców lądowych. Jednak będzie to oddziaływanie mało istotne dla zasobów bezkręgowców, ponieważ występują tam gatunki kosmopolityczne, pospolite, reprezentowane na całym obszarze Pomorza Zachodniego; w wyniku zamierzonych prac pogłębiarskich, część organizmów zostanie wydobyta z osadem i organizmy te powinny zostać wpuszczone do kanału poniżej stanowisk prowadzonych prac. W odniesieniu do całej populacji nie będzie to miało większego znaczenia, ponieważ strata zostanie szybko odtworzona przez migrujące bezkręgowce z jeziora Liwia Łuża;
- okresowo negatywne oddziaływanie będzie się wiązać z pracami pogłębiania kanału, w ich wyniku część organizmów zginie po wydobyciu z osadem, jednak w odniesieniu do całej populacji nie będzie to miało większego znaczenia, ponieważ strata zostanie szybko odtworzona przez migrujące bezkręgowce z jeziora Liwia Łuża. Natomiast realizacja

inwestycji, może mieć pozytywne oddziaływanie poprzez powiększenie obszarów dna do zasiedlenia;

- realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na stan siedlisk przyrodniczych, których występowanie zostało stwierdzone w miejscu realizacji inwestycji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie:
  - ✓ ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo i powiązania hydrologiczne siedlisk łęgowych z wodami kanału, pogłębienie jego dna nie zmieni warunków ekologicznych siedliska przyrodniczego, przy utrzymaniu rzędnej dna,
  - ✓ planowane pogłębienie ujściowego odcinka kanału i tej jego części, w której planowany jest port jachtowy zapewni trwałość połączenia wód kanału z wodami morskimi, a tym samym znacząco poprawią możliwość zasilania jeziora przymorskiego w wody morskie,
  - ✓ ze względu na ogrodzenie przy ujściowym odcinku kanału lasów na wydmach, w oddaleniu kilkudziesięciu metrów od kanału i niedostępność siedlisk wydm białych, których szczątkowe występowanie stwierdzono na wałach wydmowych, wzdłuż plaży morskiej, ew. zwiększenie liczby turystów w wyniku realizacji inwestycji nie będzie miało wpływu na zmianę stanu i perspektywy ochrony tych siedlisk;
- w związku z realizacją inwestycji zwiększy się zasolenie wód w kanale, a tym samym spodziewać się można kolonizacji jego brzegów przez dzięgla litwora nadbrzeżnego *Angelica archangelica subsp. litoralis*, ewentualnie inne gatunki preferujące lub lepiej znoszące zasolenie (sitowiec nadmorski, trzcina pospolita);
- ze względu na usytuowanie planowanej inwestycji i brak bezpośredniej kolizji z chronionymi siedliskami – nie nastąpi żadne jej oddziaływanie dla siedliska lasów i borów na wydmach. Nie nastąpi także oddziaływanie pośrednie związane z ewentualnie ze zwiększeniem liczby turystów i ruchu w pasie nadmorskim, ponieważ obszar lasów na wydmach jest ogrodzony i wyłączony z penetracji;
- ze względu na lokalizację planowanej inwestycji w obrębie miejscowości Niechorze i oddalenie od granic rezerwatu (ok. 350 m) – nie będzie ona miała wpływu na warunki występowania zwierząt stanowiących przedmiot ochrony w rezerwacie. Z ustaleń planu ochrony dla rezerwatu wynikają następujące warunki realizacji inwestycji polegającej na budowie portu jachtowego: pełne oczyszczanie ścieków w zlewni jeziora Liwia Łuża (kanalizacja, szczelne szamba), nie dopuszczenie do dalszego utrzymania braku wlewów wód morskich do jeziora (likwidacja wrót sztormowych). W przypadku konieczności (ich utrzymania) podjąć działania zmierzające do retencjonowania wód na obszarze polderowym (używać wrót tylko przy piętrzeniach przekraczających 1,3 m wysokości);

- przekształcenie terenu lądowego nie będzie miało wpływu na stan siedlisk przyrodniczych i zasobów gatunków roślin i zwierząt, natomiast zagospodarowanie i urządzenie brzegów kanału oraz nadzór nad obszarem portu spowodować powinny poprawę stanu środowiska w odniesieniu do zaśmiecania brzegów i wód przez wędkarzy;
- pogłębienie basenu portowego i kanału oraz ustabilizowanie jego odcinka ujściowego zwiększy wpływ wód morskich na kształtowanie się ekosystemu jeziora Liwia Łuża, co jest kluczowym postulatem planu ochrony rezerwatu obejmującego jezioro i warunkiem utrzymania właściwego stanu jeziora, jako siedliska przyrodniczego chronionego w obszarze Natura 2000.

Analiza przeprowadzona w przedmiotowym raporcie nie wykazała znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został zaprojektowany ww. obszar Natura 2000. Ze względu na charakter inwestycji, nie przewiduje się również wpływu na spójność i integralność tego typu obszarów, ponieważ wykonanie zamierzonych prac inwestycyjnych nie wpłynie na fragmentację siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000.

Jednak w celu dodatkowego zabezpieczenia komponentów środowiska przyrodniczego przed ewentualnym oddziaływaniem planowanej inwestycji, w orzeczeniu niniejszej decyzji zgodnie z postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie nałożono działania minimalizujące ten wpływ. Jednym z głównych warunków, do których został zobligowany inwestor, jest zapewnienie nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji, podczas wykonywania zamierzonego zagospodarowania terenu. Nadzór ten ma przede wszystkim na celu zabezpieczenie walorów przyrodniczych stwierdzonych podczas przeprowadzanych badań terenowych na terenie objętym inwestycją, przed ewentualnym negatywnym wpływem inwestycji na komponenty przyrodnicze. W związku z powyższym należałoby zlecić wykonanie nadzoru osobie z wykształceniem przyrodniczym, która monitorować będzie wykonanie zapisów niniejszego postanowienia. Mając na uwadze fakt, iż wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej wykazały występowanie;

- w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000 (niżowy łąg jesionowo-olszowy, lasy i bory na wydmach, jezioro przybrzeżne, siedliska wydmy białych),
- gatunków roślin podlegających ochronie gatunkowej kolidujących z planowanym zagospodarowaniem terenu,
- miejsc lęgowych niektórych gatunków ptaków (np. kokoszki),

przedmiotowy nadzór ma w odniesieniu do ustalonych warunków realizacji, w takich sposób pokierować zamierzonymi pracami budowlanymi, aby nie wpłynąć negatywnie na powyższe walory przyrodnicze.

Dostosowanie miejsca realizacji inwestycji do uwarunkowań środowiskowych oraz realizacja



proponowanych działań minimalizujących pozwalają stwierdzić, że projektowane przedsięwzięcie możliwe jest do realizacji w sposób niepowodujący istotnego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze. W szczególności nie wystąpią zagrożenia dla obszarów poddanych ochronie, a wręcz pod pewnymi względami może dojść do poprawy niektórych składników środowiska przyrodniczego. Stwierdza się, że:

- inwestycja nie będzie miała wpływu na siedliska wydumowe. Ewentualne zwiększenie penetracji turystycznej okolic inwestycji nie będzie stanowiło problemu jeśli poprawione zostaną warunki do rekreacji w tym terenie (oznakowanie szlaków pieszych, łatwo dostępne toalety);
- inwestycja nie spowoduje zmniejszenia zasobów roślin chronionych w zakresie, który mógłby wpłynąć na stan populacji tych roślin, na obszarze ich występowania w obrębie miejsca objętego inwestycją,
- wycinka drzew i krzewów uniemożliwi gatunkom fauny wodnej i wodno-błotnej założenie gniazd w miejscu planowanej inwestycji. Jednak biorąc pod uwagę charakter roślinności w sąsiedztwie, wspomniane gatunki nie będą miały problemu ze znalezieniem odpowiednich miejsc lęgowych. Z uwagi na fakt, iż odległość między brzegami kanału Liwia łuża jest niewielka, istnieje duże prawdopodobieństwo obecności gniazd części ptaków po stronie wschodniej kanału. Teren inwestycji po wycięciu drzew (kolidujących z nią) a następnie wprowadzeniu nowych nasadzeń, w przeciągu kilku-kilkunastu lat może stworzyć ponownie odpowiednie warunki siedliskowe do lęgów, przynajmniej dla części obecnie stwierdzonych gatunków;
- teren planowanej inwestycji nie stanowi, ani ważnego lęgowiska, ani żerowiska dla żadnego ze stwierdzonych gatunków ptaków. Występują tu nieduże koncentracje ptaków zarówno lęgowych jak i przelotnych. Cenniejszymi obszarami są – odcinek kanału Liwia łuża pomiędzy jez. Liwia łuża a planowaną inwestycją oraz ujściowy odcinek kanału do Bałtyku, gdzie zarówno na morzu jak i na brzegu spotyka się gatunki ptaków przelotnych i zimujących jak perkoz dwuczuby, rybitwy, mewy. Planowana inwestycja zapewne doprowadzi na etapie realizacji do porzucenia miejsca lęgowego przez kokoszkę, która jednak do lęgów przystępuje również w południowej części kanału (poza planowaną inwestycją). Gniazdo kokoszki umieszczone jest na kępie roślinności i dobrze osłonięte. Zlokalizowane jest tuż przy lustrze wody. Skonstruowane jest z liści trzciny i tataraku, mając w swojej podstawie większą ilość łądy. Z uwagi na konstrukcję gniazda oraz sposób jego lokalizacji, można wnioskować że kokoszka ma wystarczającą ilość potencjalnych miejsc lęgowych poza obszarem inwestycyjnym, tj. zarówno na jeziorze jak i południowej części kanału Liwia łuża;
- inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na stan siedlisk przyrodniczych w obszarze „Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski”. Jedyne siedlisko przyrodnicze (las

łęgowy) będące w złym stanie (C) znajdujące się w sąsiedztwie inwestycji zostało wskazane do zachowania w stanie niezmienionym;

- wykluczenie bezpośredniej ingerencji umożliwi zachowanie siedliska, bowiem budowa mariny nie wpłynie na zmianę warunków ekologicznych warunkujących jego istnienie. Ze względu na zwiększenie wymiany wód z morzem na budowie portu i pogłębieniu kanału skorzysta jezioro Liwia Łuża, będące siedliskiem przyrodniczym (jezioro przymorskie);
- ze względu na usytuowanie inwestycji poza obszarami Natura 2000 stanowiącymi ostoje ptasie, chroniącymi ptaki oraz brak niekorzystnego oddziaływania na ich siedliska – inwestycja nie pogorszy warunków ich występowania oraz migracji;
- w trakcie realizacji basenu portowego i pogłębienia kanału zwierzęta zostaną wypłoszone z rejonu inwestycji, część bezkręgowców zostanie wydobyta z osadu, pobieranego w trakcie realizacji inwestycji i przywrócona do kanału poniżej stanowisk prowadzonych prac, jednak należy się liczyć z eliminacją niektórych osobników w związku z koniecznością wykonania tego typu prac. Podobne oddziaływanie w kanale ma miejsce co jakiś czas w związku z zasypywaniem jego ujścia przez piaski podczas sztormów (także w roku prowadzenia obserwacji terenowych), przez co oddziaływanie to nie będzie dla ekosystemu kanału czymś nowym. Inną będzie tylko głębokość projektowanych prac i utworzenie akwenu w miejscu obecnego lądu, co dla fauny wodnej nie ma zasadniczego znaczenia. Ze względu na zmienność warunków ekologicznych kanału powodowaną wpływem stanu morza, jego ekosystem z natury swej jest bardzo dynamiczny, łatwo regeneruje się po zaburzeniach takich jak przerwanie ciągłości połączenia z morzem czy prace ziemne w korycie. Nie stwierdzono obecności w kanale fauny właściwej i unikatowej dla tego siedliska. Zwierzęta, których metapopulacje kolonizują kanał występują głównie w jeziorze Liwia Łuża, częściowo są to gatunki migrujące z morza;
- korzystny wpływ inwestycji dla kanału i przymorskiego jeziora Liwia Łuża ze względu na poprawę warunków do mieszania się wód słodkich i morskich. Obecny płytki, często zamknięty wrotami lub odcięty zasypyany u ujścia kanał powoduje, że jezioro Liwia Łuża jako akwen przymorski ulega przekształceniom typowym dla śródlądowego jeziora eutroficznego;
- w kanale nie stwierdzono obecnie gatunków unikatowych, rzadko spotykanych, typowych dla siedlisk zasolonych. Występują tu obecnie gatunki kosmopolityczne. Czynnikiem eliminującym rzadko spotykane gatunki, zwykle bardziej stenobiontyczne, o wąskiej skali ekologicznej, jest znaczna zmienność warunków hydrologicznych. W szczególności halobionty (organizmy typowe dla wód zasolonych) po wlewach wód morskich nie utrzymują się w tych akwenach w wyniku ich wystodzenia. Spodziewać się należy, że poprawa połączenia hydrologicznego z morzem zwiększy zróżnicowanie gatunkowe i trwałość ekosystemu kanału i jeziora przymorskiego.

Przedstawione w przedłożonych dokumentach informacje wskazują na to, że w obrębie miejsca lokalizacji inwestycji, przewiduje się realizację inwestycji polegającej na wykonaniu falochronów oraz toru podejściowego do planowanej przystani jachtowej. Wybudowanie falochronów u ujścia kanału łączącego Liwią Łużę z morzem wydłuży połączenie hydrauliczne między jeziorem przymorskim i morzem. Związane z budową portu planowane pogłębienie tego połączenia oraz jego utrwalenie (nie będzie już zasypywane piaskiem w wyniku sztormów), spowodują w efekcie poprawę łączności między obydwoma akwenami wpływając korzystnie na warunki ochrony jeziora Liwia Łuża.

Dodatkowo nadmienić należy, że istniejące na kanale wrota sztormowe są niewłaściwie eksploatowane. Wrota zamykają się w momencie niewielkiego wzrostu poziomu wody w Bałtyku co powoduje brak wymiany wody pomiędzy morzem, a Jeziorem Liwia Łuża. Budowa drugich wrót (w sąsiedztwie istniejących) i wyposażenie ich w system monitoringu poziomów wód (w ramach inwestycji będącej przedmiotem osobnego postępowania) spowoduje, że będą one zamykane tylko i wyłącznie w sytuacji zagrożenia powodziowego, a co za tym idzie umożliwiona będzie w sposób ciągły cyrkulacja wody pomiędzy jeziorem, a morzem.

Mając powyższe stwierdza się, że realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie negatywnie na walory przyrodnicze terenu znajdującego się na terenie objętym opracowaniem oraz na walory znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, a zwłaszcza na siedliska przyrodnicze będące przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000.

Analizy przeprowadzone w raporcie potwierdzają brak występowania w obrębie miejsca realizacji inwestycji zabytków chronionych podlegających ochronie na podstawie obowiązujących w tym zakresie przepisów, a tym samym braku wpływu na istniejące zabytki znajdujące się na terenie gminy.

Jak wynika z przedłożonego raportu, na etapie realizacji i funkcjonowania, przedsięwzięcia, nie przewiduje się możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko. Wszelkie uciążliwości wynikające głównie z etapu budowy, należą do lokalnych i są ograniczone do działek, na których będzie realizowana przedmiotowa inwestycja i działek znajdujących się w ich bezpośrednim sąsiedztwie (plac budowy i jego najbliższe otoczenie). Ponadto lokalizacja inwestycji w głębi kraju, w dużej odległości od granic państwa przemawia za brakiem tego rodzaju oddziaływania.

Na podstawie przeprowadzonej analizy, należy stwierdzić, iż zastosowanie się inwestora, jak i wykonawcy planowanych robót do warunków określonych niniejszym postanowieniem powinno dostatecznie zabezpieczyć środowisko przed ewentualnym wpływem ze strony ww. przedsięwzięcia.

Biorąc powyższe pod uwagę, postanowiono jak w sentencji.

Reasumując powyższe zgodnie z § 5 Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w/s określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. nr 257, poz. 2573 z późniejszymi zmianami) oraz art. 63 ust 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 (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227), analizując przesłanki w nich zawarte, biorąc pod uwagę rodzaj i charakter przedsięwzięcia w oparciu o cytowane wyżej przepisy prawne uzgodniono warunki realizacji rzeczonego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art.49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. nr 98, poz. 1071 z 2000 r. z późniejszymi zmianami) w związku z art. 85 ust. 3 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 (Dz.U. nr 199, poz.1227) dnia 16 listopada 2010 r. o wydanej decyzji powiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie, zawiadamiając strony postępowania o możliwości zapoznania się i złożenia odwołania w terminie 14 dni liczonych od dnia doręczenia obwieszczenia w Referacie Planowania przestrzennego, Urbanistyki i Ochrony Środowiska w Urzędzie Gminy Rewal. Rzeczone obwieszczenie o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wywieszono na tablicy ogłoszeń tutejszego urzędu w miejscu planowanej inwestycji oraz na stronie internetowej.

Integralną częścią niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia (załącznik nr 1) oraz karta informacyjna zgodnie z art. 84 ust.2 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 (Dz. U. z 2008 r., nr 199, poz. 1227).

Biorąc powyższe pod uwagę, organ postanowił jak w sentencji.

#### **Pouczenie:**

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego Szczecinie za pośrednictwem Urzędu Gminy w Rewalu w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dotacza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dotacza się do wniosku o wydanie decyzji, o

której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W zasadzie ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Jednakże z uwagi na fakt, że realizacja przedsięwzięcia będzie przebiegać etapowo, wniosek ten może być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna – pod warunkiem, że nie zmienią się warunki.

#### **Załączniki:**

##### **1. Charakterystyka przedsięwzięcia**



*Miroslaw Hussakowski*  
**Miroslaw Hussakowski**  
**KIEROWNIK**  
Referatu Planowania Przestrzennego,  
Urbanistyki i Ochrony Środowiska

#### **Otrzymują:**

1. Wójt Gminy Rewal za pośrednictwem Pana Arkadiusza Ruckiego  
„REDAN” Biuro Projektowo-Inżynierskie Sp. z o.o., ul. Jagiellońska 69, 70-382 Szczecin
2. Regionalny dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gryficach
4. Nadleśnictwo Gryfice, Osada Zdrój 1, 72-300 Gryfice
5. Starostwo Powiatowe w Gryficach
6. ZZMiUW, Oddział w Gryficach, ul. Trzygłowska 33, Gryfice
7. Urząd Morski w Szczecinie
8. Pani Łagiewka Stanisława
9. Pani Skraburska Katarzyna
10. Państwo Korneta Magdalena i Paweł
11. Pan Korneta Piotr
12. Pani Kostrubiec Danuta
13. Pani Laskowska-Ratajczak Danuta
14. Pani Skupień Marzena
15. Pani Demediuk Krystyna



Jak potwierdzają autorzy raportu, w związku z planowaną inwestycją nie planuje się zmian funkcji terenu. W dalszym ciągu wiodącą funkcją terenu będzie funkcja rekreacyjno-wypoczynkowa. Teren wykorzystany będzie pod budowę przystani jachtowej dla 48 jachtów o długości do 12 m. Na terenie objętym inwestycją projektuje się dwukondygnacyjny budynek bosmanatu. Oprócz obiektów kubaturowych przewiduje się budowę nabrzeży w różnej konstrukcji w zależności od lokalizacji.

Jak wynika z informacji zawartych w raporcie, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, ze względu na fakt, iż planowana inwestycja nie przecina strefy ochrony bezpośredniej lub zewnętrznej strefy ochrony pośredniej ujęć wód głębinowych występujących na przedmiotowym obszarze.

W przeprowadzonej analizie akustycznej przyjęto, że równoważny poziom hałasu, emitowanego z terenu projektowanego przystani jachtowej nie może przekraczać na terenach ww. zabudowy: 55 dB(A) w porze dnia i 45 dB(A) w porze nocy.

W związku z planowaną inwestycją, nie przewiduje się wystąpienia poważnych sytuacji awaryjnych. Jedyną sytuacją awaryjną jaka może powstać na etapie eksploatacji inwestycji jest nieprawidłowa eksploatacja planowanej stacji paliw, jednak przewidziane w tym zakresie zabezpieczenia (które zostały wskazane w warunkach niniejszego postanowienia) ograniczą możliwość wystąpienia tego typu zagrożenia.

Obszar opracowania położony jest w układzie dwóch przecinających się korytarzy ekologicznych – jeden to pasmo siedlisk wodnych i leśnych łączących jezioro Liwia Łuża wraz z otaczającymi je siedliskami leśnymi z brzegiem morskim. Drugi korytarz ekologiczny biegnie równolegle do morza i stanowią go pasma siedlisk związane z brzegiem morskim i wybrzeżem wydmowym.

W odniesieniu do powiązań ekologicznych funkcjonujących w układach ekologicznych równoległych do brzegu morskiego (pasmo siedlisk plażowych, wydmowych i leśnych) inwestycja nie będzie miała żadnego wpływu, ponieważ zrealizowana zostanie w obrębie obszaru już wcześniej zagospodarowanego i silnie przekształconego (tereny ośrodków wypoczynkowych), a tym samym nie przewiduje się ingerencji w ww. siedliska.

**KIEROWNIK**  
Referatu Planowania Przestrzennego,  
Urbanistyki i Ochrony Środowiska  
*Mirosław Hussakowski*





## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Niechorze gm. Rewal, powiat gryficki województwo zachodniopomorskie. Polega ono na budowie przystani jachtowej w Niechorzu na działkach ewidencyjnych nr 484, 503, 714/1, 504/3, 505, 506, 507, 508, 747, 22, 708/2 (obręb Niechorze i Pogorzelica) wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na działkach przyległych. Przedmiotowa inwestycja obejmuje również działkę nr 748/1 stanowiącą Kanał Liwia Łuża.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), należy ono do przedsięwzięć wymienionych w § 3, pkt 59 powyższego rozporządzenia („porty śródlądowe i morskie niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 31”).

Ponadto tego rodzaju przedsięwzięcia zostały także wyszczególnione w pkt 12b załącznika II do Dyrektywy Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne 85/337/EWG (Dz. U. L 175 z 5.7. 1985, str. 40), znowelizowanej Dyrektywą Rady 97/11/WE z dnia 03 marca 1997 r. oraz Dyrektywą 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r.

Planowana inwestycja ma polegać na budowa przystani jachtowej na 48 miejsc cumowniczych w Niechorzu, w ramach której przewidziana jest:

- budowa basenu portowego w kanale Liwia Łuża (wyposażonego w urządzenia cumownicze tj. odnogi cumownicze w ilości 10 sztuk o długości 10 m dla jachtów o długości do 12 m, oraz mniejsze o długości 8 m w ilości 14 sztuk dla jachtów o długości do 8 m), który powstanie poprzez wykonanie zamierzonych prac pogłębiarskich,
- nabrzeży cumowniczych (nabrzeże cumownicze na całej długości wyposażone będzie w słupki z dostawą mediów tj. prądu i wody w ilości 12 szt. (1 szt. na 4 jednostki),
- budynku bosmanatu,
- slipu do wodowania jednostek,
- miejsc postojowych,
- dróg dojazdowych, przyłącza elektroenergetycznego, wodociągowego, kanalizacji deszczowej i sanitarnej,
- usytuowanie kontenerowej, pływającej stacji paliw dla zaopatrywania jachtów w paliwo.

Przewiduje się wyposażenie terenu objętego inwestycją w elementy małej architektury, takie jak: ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery. Natomiast istniejący w rejonie inwestycji układ komunikacyjny zostanie skorygowany, a wjazd do projektowanej przystani planuje się z ul. Granicznej przy działce nr 505.

Jak wynika z zapisów raportu, w ramach nabrzeży przewiduje się wykonanie:

- nabrzeża technicznego +1.50 m z oczepem żelbetowym na stalowej ścianie szczelnej (w obrębie budynku bosmanatu) - długość: 64 mb,
- nabrzeża cumowniczego +1.10 m z oczepem żelbetowym na stalowej ścianie szczelnej (na odcinku miejsc cumowniczych) - długość: 222 mb,
- nabrzeża skarpowego trawiastego (na zakończeniu basenu jachtowego) - długość: 15 mb,
- umocnienia brzegowego +0.75 m z oczepem stalowym na stalowej ścianie szczelnej (odcinki obudowujące kanał jachtowy prowadzący przez wrota sztormowe) - długość: 160 mb.

Powierzchnia całkowita terenu inwestycji wyniesie 14870 m<sup>2</sup> w tym powierzchnia zabudowy: 290 m<sup>2</sup>. Powierzchnia terenów przeznaczonych pod komunikację: 2965 m<sup>2</sup> w rozbiciu na drogi i pieszojezdnie: 2860 m<sup>2</sup> oraz parkingi: 105 m<sup>2</sup>. Powierzchnia terenów ekopozytywnych: 11615 m<sup>2</sup> w tym trawniki: 470 m<sup>2</sup> i woda: 11145 m<sup>2</sup>.

