



Znak sprawy: GM-DGM-3.054.2.2020

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z oświadczeniem Pana Senatora Kazimierza Kleiny, złożonym podczas 18. Posiedzenia Senatu RP w dniu 3 grudnia 2020 r., sprawie Falochronu Zachodniego w Łebie, poniżej przedstawiam odpowiedzi na postawione pytania.

1. Od kiedy obserwowane są przegłębienia dna przy Falochronie Zachodnim w Łebie?

Pierwsze symptomy powstawania przegłębień wokół głowicy wystąpiły już na etapie realizacji przebudowy w latach 1998-1999.

2. Czy obserwowane strefy przegłębień występują w tych samych miejscach, czy się powiększają?

Miejsca, w których najczęściej dochodzi do przegłębienia znajdują się:

- na wysokości starej głowicy i odcinka falochronu zachodniego do niej przyległego w kierunku południowym na długości kilku – kilkunastu metrów;
- wzdłuż północnego odcinka palisady kierownicy (odcinek narzutowy falochronu) od strony głowicy zachodniej, a także w południowej części odcinka prowadnicy kierunkowej przed białą stawą;
- wokół czoła nowej głowicy;
- przegłębienia na przestrzeni 10 lat występowały w różnym stopniu i zmieniały się w zależności od warunków hydrometeorologicznych w ciągu roku. Przy długookresowych kierunkach wiatru N-E zmniejszały się, a przy S, SW nurt w kanale „wyostrzał się” tworząc przegłębienia, usuwając też miejscowe spłylenia, występujące okresowo pomiędzy falochronami, jak i przy głowicy czerwonej – wschodniej.

3. Czy istniejące głębokości i lokalizacje przegłębienia zagrażają stateczności konstrukcji tylko Falochronu Zachodniego, czy też również Wschodniego?

Powstałe przegłębienia wzdłuż Falochronu Zachodniego nie stwarzają zagrożenia dla stateczności konstrukcji Falochronu Wschodniego, zagrażają tylko stateczności konstrukcji Falochronu Zachodniego.

4. Jaka jest intensywność prowadzonych prac czerpalnych w ujściowym odcinku kanału portowego w ostatnich 10 latach użytkowania, w zestawieniach rocznych?

Z uwagi na ruch rumowiska dennego w sąsiedztwie konstrukcji Falochronu Zachodniego u ujścia kanału portowego, w ostatnich 10 latach prace czerpalne prowadzone były corocznie, zazwyczaj odbywały się one 1-2 razy do roku, w miesiącach marzec – koniec czerwca, oraz na koniec roku październik – grudzień, co było związane z pogłębieniem toru na redzie w zależności od potrzeb. Zakresy tych robót

wynikały tylko z potrzeb utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu Łeba i realizowane były na torze wodnym i torze podejściowym.

5. *Proszę o udostępnienie kompletnej dokumentacji przeglądu 5-letniego konstrukcji Falochronu Zachodniego i Wschodniego w Łebie.*

Z uwagi na rozmiar i sposób prowadzenia dokumentacji nie jest możliwe przekazanie jej w formie elektronicznej. W celu zapoznania się z dokumentacją proszę o kontakt z Urzędem Morskim w Gdyni - Delegatura w Słupsku przy ulicy Niemcewicza 15 A, po uprzednim uzgodnieniu terminu z Zastępcą Dyrektora ds. Delegatury w Słupsku kpt. ż.w. Włodzimierzem Kotuniakiem.

6. *Proszę o udostępnienie kopii sondaży głębokościowych wejścia do portu wykonanych w okresie ostatnich 5 lat.*

Z uwagi na rozmiar i sposób prowadzenia dokumentacji nie jest możliwe przekazanie jej w formie elektronicznej. W celu zapoznania się z dokumentacją proszę o kontakt z Urzędem Morskim w Gdyni - Delegatura w Słupsku przy ulicy Niemcewicza 15 A, po uprzednim uzgodnieniu terminu z Zastępcą Dyrektora ds. Delegatury w Słupsku kpt. ż.w. Włodzimierzem Kotuniakiem.

7. *Czy nastąpiła awaria konstrukcji Falochronu Zachodniego w Łebie? Jeżeli tak, czy awaria zagraża drożności toru wodnego i funkcjonowania Portu Łeba i jakie są w tym względzie podjęte techniczne działania zabezpieczające?*

Dotychczas nie było awarii konstrukcji Falochronu Zachodniego.

Obecnie trwają prace związane z likwidacją przegłębień wzdłuż Falochronu Zachodniego – wykonano już ponad 50 % robót – planowany termin zakończenia: do października 2021 roku.

Ostatni atest nurkowy z listopada 2020 r. wskazuje na występowanie stanu przedawaryjnego na odcinku ok. 25 mb Falochronu Zachodniego.

Urząd Morski w Gdyni w chwili obecnej jest w trakcie udzielania zlecenia na wykonanie prac projektowych na wykonanie robót zabezpieczających na odcinku falochronu, będącego w stanie przedawaryjnym (wykonane ubezpieczenie na bazie przygotowanego rozwiązania projektowego będzie rozwiązaniem tymczasowym, dającym czas na właściwe zaplanowanie i wykonanie remontu docelowego).

Dotychczasowe działania zabezpieczające:

- w celu zmniejszenia zagrożenia stateczności konstrukcji, spowodowanego występującymi przegłębieniami - Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku wprowadził zakaz cumowania jednostek pływających do urządzeń cumowniczych wzdłuż części falochronu o konstrukcji narzutowej i na głowicy;
- uszczelniona została podwodna ściana odwodna czoła głowicy (naprawa rozpiętej ścianki szczelnej);
- w 2017 r. wykonano częściową likwidację przegłębień;
- likwidacja przegłębień poprzez umocnienie dna kontynuowana jest w 2020 r.

8. *W jakiej perspektywie czasowej jest zaplanowana przebudowa Falochronu Zachodniego?*

Z uwagi na podjęte czynności naprawcze (uszczelnienie konstrukcji i dokończenie likwidacji przegłębień do 2021 roku) nie będzie potrzeby przebudowy Falochronu Zachodniego, chyba że zaistnieją przesłanki do przebudowy wejścia do portu, celem zwiększenia parametrów obsługiwanych przez port jednostek.

9. *Jakie działania techniczne podjęto w związku z widocznym obsuwaniem się narzutu kamiennego skarpy wewnętrznej przy Falochronie Zachodnim?*

Wykonanie umocnienia dna w całości na odcinku narzutowym falochronu zapobiegnie obsuwaniu się narzutu skarpy wewnętrznej. Na odcinku, na którym umocnione zostało dno i podparty został naziom skarpy, narzut kamienny już się nie obsuwa.

10. *Czy są obserwowane geodezyjne przemieszczenia Falochronu Zachodniego w Łebie?*

Obserwowane przemieszczenia geodezyjne Falochronu Zachodniego w Łebie mieszczą się w dopuszczalnych granicach dla tego typu budowli hydrotechnicznych.

11. *Z jakich przyczyn i na jakim etapie przerwano prace zabezpieczające prowadzone przy Falochronie Zachodnim w Łebie 2017?*

Ruch rumowiska przy Falochronie Zachodnim (co spowodowało inny niż zakładała dokumentacja przetargowa zakres robót czerpalnych), rozszczelnienie ścianki szczelnej głowicy, obsuwanie się narzutu kamiennego, trudności wykonawcze związane z układaniem gabionów wokół głowicy falochronu i terminy narzucone decyzją środowiskową oraz propozycje zamiany gabionów na materace – wszystkie te obiektywne przyczyny powodowały konieczność dokonania zmian w umowie w części dotyczącej zakresu i wynagrodzenia. Zmiany te, zdaniem służb odpowiedzialnych za zamówienia publiczne, naruszyłyby prawo zamówień publicznych, i w efekcie były przyczyną przerwania prac w 2017 roku.

Do momentu przerwania prac wykonano umocnienie dna części falochronu na wysokości kierownicy.

12. *Czy w związku ze stwierdzonym zagrożeniem przewiduje się przebudowę Falochronu Wschodniego?*

Z uwagi na niekorzystne zjawiska tj.:

- zapiaszczanie wejścia do portu;
- powstawanie przegłębień wzdłuż Falochronu Zachodniego,
- trudności w wejściu do portu przy niekorzystnych warunkach atmosferycznych - których przy tym układzie falochronów nie da się wyeliminować w sposób trwały – rozważana jest możliwość przebudowy wejścia do portu poprzez inne ukształtowanie falochronów.

W związku z powyższym, Urząd Morski w Gdyni planuje opracować koncepcję nowego wejścia do portu, jak i zmianę geometrii kanału portowego, w taki sposób, aby wyeliminować lub znacząco ograniczyć wyżej wskazane zjawiska i zmniejszyć falowanie w samym porcie. W tym celu przewidywane jest wykonanie badań symulacyjnych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów – Departament Spraw Parlamentarnych