

Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR)

## Rozbudowa Portu DCT Gdańsk o terminal T3

Streszczenie Nietechniczne

| 14 lipca 2022



Niniejszy raport uwzględnia instrukcje i wskazówki naszego Klienta i w związku z tym nie jest on przeznaczony dla osób trzecich. Zrzekamy się odpowiedzialności z tytułu używania niniejszego raportu przez osoby trzecie.

Nr projektu 286493-00

**Arup Polska sp. z o.o.**  
Inflancka 4  
00-189 Warsaw  
Poland  
[arup.com](http://arup.com)

# Spis Treści

<b>Spis Treści</b>	<b>2</b>
<b>Wykaz skrótów</b>	<b>1</b>
<b>1. Wstęp</b>	<b>2</b>
<b>2. Opis projektu</b>	<b>2</b>
2.1 Informacje podstawowe o DCT Gdańsk	3
2.2 Rozbudowa T3	4
2.3 Status Projektu	5
<b>3. Oddziaływania środowiskowe i społeczne</b>	<b>6</b>
3.1 Proces Oceny oddziaływania na środowisko	6
3.2 Usytuowanie projektu	7
3.3 Wariantowanie	10
3.4 Korzyści projektu	10
3.5 Potencjalne oddziaływania i działania minimalizujące	12
3.6 Monitoring	16
3.7 Wymagania ESAP	17
<b>4. Udział społeczeństwa</b>	<b>18</b>
<b>Tabele</b>	
Tabela 1 Potencjalny wpływ i środki łagodzące dla T3	12
<b>Rysunki</b>	
Rysunek 1 Lokalizacja DCT Gdańsk na tle Europy (źródło: opracowanie własne)	2
Rysunek 2 Istniejący obiekt DCT (źródło: dctgdansk.pl)	3
Rysunek 3 Plan rozbudowy DCT (źródło: Lender's E&S Consultant for EBRD ToR Gap Analysis & Disclosure Pack: Category A Project DCT Gdańsk's Port extension, 2021)	4
Rysunek 4 Lokalizacja terminalu T3 w stosunku do istniejących terminali T1 i T2 (źródło: DCT GDAŃSK T3 PROJEKT Zaproszenie do Prekwalifikacji, 2021 r.)	5
Rysunek 5 Teren planowanej inwestycji, położenie w obszarze Natura 2000 (źródło: <a href="http://geoserwis.gdos.gov.pl">http://geoserwis.gdos.gov.pl</a> )	8
Rysunek 6 Restauracja „Plaża Stogi”. (Źródło: Arup 2022)	8
Rysunek 7 Plaża Stogi, widok na DCT. (Źródło: Arup 2022)	9
Rysunek 8 Otoczenie planowanej inwestycji (Źródło: dane BDOT10k)	9
Rysunek 9 Kierunek lokalizacji rozbudowy terminala (Źródło: Raport OOS, Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku, 2018)	10
Rysunek 10 Informacja o T3 z promocyjnej broszury DCT (źródło: dctgdansk.pl)	19

# Wykaz skrótów

Skrót	Pełna nazwa (ang.)	Pełna nazwa (pol.)
<b>BH</b>	Baltic Hub	Baltic Hub
<b>CSR</b>	Corporate Social Responsibility	Społeczna odpowiedzialność biznesu
<b>CV</b>	Container Vessels	Kontenerowce
<b>DCT Gdansk</b>	Deepwater Container Terminal Gdansk	Głębokowodny Terminal Kontenerowy Gdańsk
<b>EBOR</b>	European Bank for Reconstruction and Development	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju
<b>EIA</b>	Environmental Impact Assessment	Ocena oddziaływania na środowisko
<b>EPC</b>	Engineering, Procurement and Construction	Inżynieria, zamówienia i budowa / Umowa kompleksowa na realizację zamówienia budowlanego
<b>E&amp;S</b>	Environmental and Social	(czynniki) środowiskowe i społeczne
<b>ESDD</b>	Environmental and Social Due Diligence	Badanie Due Diligence wpływu na środowisko i kwestie społeczne
<b>ESMS</b>	Environmental and Social Management System	System zarządzania środowiskowego i społecznego
<b>ESAP</b>	Environmental Social Action Plan	Plan działań na rzecz środowiska i społeczeństwa
<b>ESIA</b>	Environmental and Social Impact Assessment	Ocena oddziaływania na środowisko i społeczeństwo
<b>IFC</b>	International Finance Corporation	Międzynarodowa Korporacja Finansowa
<b>PR</b>	Performance Requirement	Wymaganie operacyjne
<b>SIP</b>	Supplementary Information Package	Pakiet informacji uzupełniających
<b>T1</b>	Terminal 1	Terminal 1
<b>T2</b>	Terminal 2	Terminal 2
<b>T3</b>	Terminal 3	Terminal 3



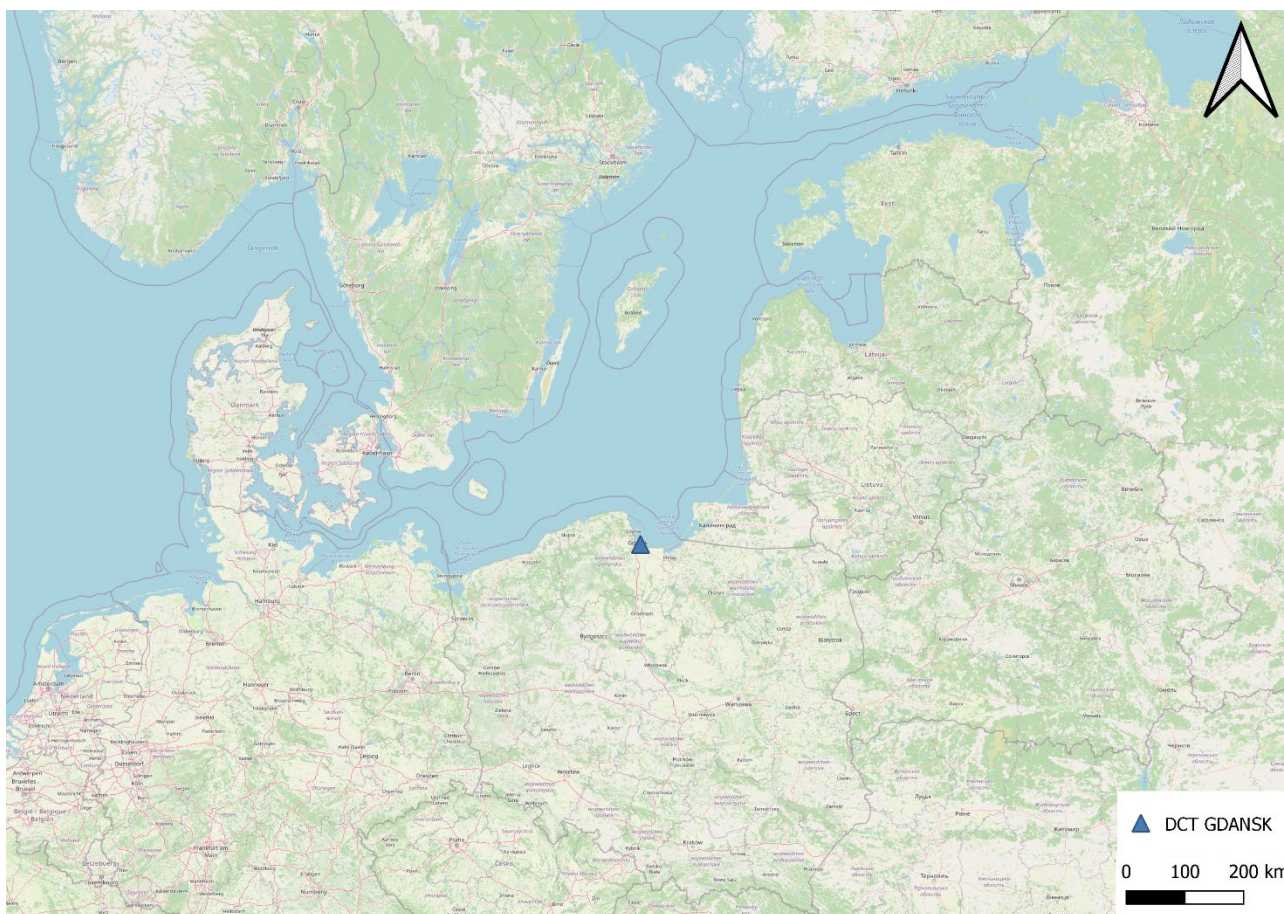
# 1. Wstęp

Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju („EBOR” „EBRD” lub „Bank”) rozważa udzielenie finansowania dla DCT Gdańsk Sp. z o.o. („DCT” lub „Klient”) w ramach projektu inwestycyjnego, który przewiduje rozszerzenie istniejących operacji transportowych poprzez budowę nowej głębokowodnej infrastruktury portowej - Terminalu 3 („T3”) przylegającego i połączonego z istniejącymi terminalami DCT oraz zakup urządzeń przeładunkowych do obsługi największych na świecie statków kontenerowych. Budowa Terminalu 3 (T3) jest kontynuacją trwającego programu rozbudowy planowanego przez władze Portu Gdańsk, mającego na celu zwiększenie istniejących możliwości portu.

# 2. Opis projektu

DCT Gdańsk jest jedynym prawdziwie głębokowodnym terminalem kontenerowym na Bałtyku i stanowi główną furtkę dla polskich i bałtyckich operacji przeładunkowych. Dzięki rozbudowie T3 DCT Gdańsk będzie w stanie zwiększyć swoją roczną zdolność przeładunkową nawet o 50%.

Projekt zlokalizowany jest w granicach administracyjnych miasta Gdańsk, stolicy województwa pomorskiego położonego w północnej Polsce, w Zatoce Gdańskiej na Morzu Bałtyckim. Miasto leży u ujścia rzeki Motławy w delcie Wisły. Rzeka podzieliła miasto geograficznie, w związku z czym niezbędne było stworzenie sieci mostów i tuneli łączących jego poszczególne części. Z ponad 460 tysiącami mieszkańcami Gdańsk jest szóstym co do wielkości polskim miastem. Jest również znaczącym ośrodkiem akademickim z blisko 200 szkołami i 16 uniwersytetami. W Gdańsku znajduje się główny polski port morski z rozwiniętą infrastrukturą transportową. W części przemysłowej miasta dominuje przemysł stoczniowy, petrochemiczny i chemiczny oraz przetwórstwo spożywcze, rośnie też udział sektorów zaawansowanych technologicznie, takich jak elektronika, telekomunikacja, informatyka, kosmetyka i farmaceutyka. Województwo pomorskie, w tym Gdańsk, jest również ważnym ośrodkiem turystycznym w okresie letnim, kiedy miliony Polaków jak i zagranicznych turystów przybywają na plaże wybrzeża Bałtyku.



**Rysunek 1 Lokalizacja DCT Gdańsk na tle Europy (źródło: opracowanie własne)**

Port jest kwalifikowany jako port handlowy, przystań wodna do załadunku i rozładunku towaru, połączona z portem lądowym i morskim, przyjmująca statki o wadze powyżej 1 350 ton.

## 2.1 Informacje podstawowe o DCT Gdańsk

Głębokowodny Terminal Kontenerowy (DCT) Gdańsk Sp. z o. o. to nowoczesny terminal multimodalny. Zakres usług oferowanych przez terminal obejmuje przeładunek kontenerów i drobnicy we wszystkich relacjach - transport morski, kolejowy i drogowy. Oprócz przeładunków DCT świadczy usługi składowania kontenerów i drobnicy, formowania / demontażu kontenerów oraz składowania towarów. Terminal jest w stanie obsłużyć wszystkie rodzaje używanych kontenerów. Istniejący obiekt DCT Gdańsk obejmuje Terminal 1 (T1) - od 2007 r. przeznaczony do obsługi dużych statków kontenerowych zawijających z Dalekiego Wschodu oraz Terminal 2 (T2) - od 2016 r., który został zaprojektowany dla bardzo dużych statków kontenerowych (CV). Terminal 3 będący przedmiotem niniejszego opracowania będzie częścią niezależną zarówno technologicznie jak i funkcjonalnie.



Rysunek 2 Istniejący obiekt DCT (źródło: [dctgdansk.pl](http://dctgdansk.pl))

T3 jest częścią Generalnego Planu Rozwoju DCT i stanowi pierwszy krok w tworzeniu Baltic Hub ("BH"). Decyzja o przyszłym rozwoju o Terminal 4 (T4) zostanie podjęta w perspektywie 6 - 10 lat po zakończeniu budowy T3, w zależności od warunków rynkowych w tym czasie. Harmonogram rozbudowy do T5 nie został jeszcze określony.





**Rysunek 3 Plan rozbudowy DCT (źródło: Lender's E&S Consultant for EBRD ToR Gap Analysis & Disclosure Pack: Category A Project DCT Gdańsk's Port extension, 2021)**

Pomysł na rozbudowę istniejących terminali pojawił się w związku z obserwowanym intensywnym rozwojem rynku przeładunku kontenerów. DCT stwierdziło, że istnieją możliwości zwiększenia przepustowości poprzez rozbudowę istniejącej infrastruktury i poprawę procesów operacyjnych. W związku z tymi ustaleniami, DCT stworzyło Plan Generalny - "Master Plan" dla rozwoju infrastruktury, wyposażenia i operacji portu. Plan ten, znany również jako Baltic Hub, obejmuje rozbudowę istniejących terminali kontenerowych poprzez budowę terminali T3, T4 i T5, a także modyfikację istniejącego placu T1 z mobilnymi elektrycznymi suwnicami placowymi (eRTG) i automatycznymi samojezdnymi lub szynowymi suwnicami placowymi (A-RMG).

## 2.2 Rozbudowa T3

Planowana inwestycja polega na wybudowaniu 717m długiego, 18m głębokiego kwadratu o wielkości 37 ha. Na rzecz projektu T3 planowany jest zakup 7 suwnic nabrzeżowych umożliwiających załadowywanie i rozładowywanie największych statków świata oraz 20 całkowicie elektrycznych suwnic placowych. Planowana lokalizacja T3 znajduje się na terenie Portu Północnego Gdańskich wód śródlądowych, co będzie możliwe poprzez pogłębienie oraz załadowanie terenu przyległego od strony północno-wschodniej do istniejącego terminala T1. T3 powstanie całkowicie na obszarze morskim. Wszystkie trasy transportowe, zarówno w fazie budowy, jak i w fazie eksploatacji, będą prowadzić bezpośrednio przez port oraz istniejącą infrastrukturę drogową i kolejową.



**Rysunek 4 Lokalizacja terminalu T3 w stosunku do istniejących terminali T1 i T2 (źródło: DCT GDAŃSK T3 PROJEKT Zaproszenie do Prekwalifikacji, 2021 r.)**

Kluczowymi elementami budowy T3 są:

- doki do załadunku i rozładunku,
- magazyny kontenerowe,
- połączenia transportowe,
- parking,
- budynki przeznaczone na funkcje warsztatowe, biurowe i socjalne.

## 2.3 Status Projektu

Przewiduje się, że budowa T3 będzie realizowana w dwóch fazach:

1. T3A- która obejmuje wszystkie prace ziemne (pogłębianie, załadowanie), prace na nabrzeżu i placu, prace konstrukcyjne i budowlane niezbędne do pełnej rozbudowy T3, a także wyposażenie T3A. Prace budowlane T3A mają zostać podjęte do połowy 2024 roku.
2. T3B- obejmować będzie dodatkowe wyposażenie terminalu, rozpoczęcie tej fazy jest planowane po 2025 roku.

Szacowana długość prac nad T3A to 6 lat, od 2018 roku, uwzględniając: 28 miesięczną fazę przygotowawczą, fazę uwzględniającą uzyskanie niezbędnych pozwoleń, projektów, zakontraktowanie wykonawcy prac i dostawców wyposażenia, 28 miesięczny okres zakupu wyposażenia i niezbędnego sprzętu, oraz 6 miesięczny okres testów operacyjnych.

Całkowity 22 miesięczny okres budowy obejmuje:

- Prace nadmorskie obejmujące prace pogłębiarskie oraz lądowórcze, obróbkę gruntu, konstrukcje nabrzeżne, zabezpieczenie przed podmywaniem, palowanie i struktury ochrony brzegu,

- Prace lądowe obejmujące prace wykończeniowe załadowianego obszaru, prace budowlane, prace elektryczne, mechaniczne, związane z bezpieczeństwem oraz komunikacją.

Stan prac przedstawia się następująco:

Uzyskanie pozwolenia na budowę	Jeszcze nie pozyskane – planowane na lipiec 2022
Projektowanie	Ukończono projekt koncepcyjny; za szczegółowy projekt wykonawczy odpowiada wybrany Wykonawca
Wybór Wykonawcy	W ramach procedury wybrano BUDIMEX oraz DEME
Rozpoczęcie prac budowlanych	Prace wstępne rozpoczną się w lipcu, prace pogłębiarskie rozpoczną się we wrześniu 2022 r.
Zakończenie prac budowlanych	III kwartał 2025
Testy operacyjne	II kwartał 2024
Rozpoczęcie fazy operacyjnej	Planowane w kwartale II/na początku kwartału III 2024

Do rozbudowy T3 niezbędne jest pozyskanie poniższych pozwoleń:

- Przyjęcie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej,
- Pozwolenie na wytwarzanie odpadów – jeżeli urobek z pogłębiania okaże się zanieczyszczony,
- Zezwolenie na usuwanie do morza urobku z pogłębiania dna,
- Pozwolenie wodne dla prac budowlanych (budowa na wodach morskich).

Dla T3 uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 7 października 2019 wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (DOŚ 2019, znak RDOŚ-Gd WOO.420.125.2018.AT.11)

Wszyscy kluczowi Wykonawcy oraz Inżynier Nadzorujący Projekt zostali wybrani w drodze przetargu publicznego. Tylko zarejestrowane i licencjonowane firmy działające zgodnie z prawem krajowym mogą brać udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego i być wybrane przez Spółkę. DCT zamierza kontrolować jakość realizacji projektu T3 poprzez wymóg systematycznego raportowania stanu prac do Kierownika Projektu, Zarządu DCT oraz Komitetu Sterującego.

### 3. Oddziaływania środowiskowe i społeczne

W tej sekcji przedstawiono proces i wyniki ocen przeprowadzonych w celu zidentyfikowania potencjalnych oddziaływań środowiskowych i społecznych oraz ryzyka związanego z realizacją projektu, a także zalecane środki łagodzące i system monitorowania w celu uniknięcia negatywnych oddziaływań – jeśli to możliwe, lub ich minimalizację lub kompensację.

#### 3.1 Proces Oceny oddziaływania na środowisko

Zgodnie z polskim prawem planowana inwestycja jest klasyfikowana jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko. Oznacza to, że rozbudowa istniejącego głębokowodnego terminalu kontenerowego DCT wymaga wydania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie Raportu Oddziaływania na Środowisko. Organem właściwym do wydania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

W związku z tym DCT Gdańsk Sp. z o.o. zleciło firmie zewnętrznej opracowanie Raportu OOS dla planowanej inwestycji (DCT Gdańsk - Raport OOS dla Rozbudowy Terminala Kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku 2018, wraz z załącznikami), który zgodnie z polskim prawem był również



załącznikiem do wniosku o uzyskanie Decyzji Środowiskowej. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zatwierdził inwestycję zgodnie z Decyzją Środowiskową z dnia 7 października 2019 r., nr. RDOŚ-Gd-WOO.420.125.2018.AT.11. Jak wskazano w Decyzji Środowiskowej, można spodziewać się znaczących potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Niemniej jednak stwierdzono, że mogą one zostać skutecznie złagodzone poprzez odpowiednie wdrożenie działań określonych w ramach studium OOŚ, Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach 2019, Planu działań środowiskowych i społecznych (ESAP) uzgodnionego z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju, jednym z finansujących projekt, a także późniejsze przygotowanie i wdrożenie nadrzędnych planów zarządzania i monitorowania.

W trakcie oficjalnego procesu OOŚ dla T3, w dniu 24 czerwca 2019 r. zorganizowano konsultacje społeczne. Informacja została opublikowana na Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, zamieszczona na tablicy ogłoszeń w DCT Gdańsk, Biurze Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, Urzędzie Miasta, Urzędzie Morskim w Gdyni oraz Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk. W trakcie procesu publicznego ujawniania informacji nie wpłynęły żadne uwagi.

Projekt został również uwzględniony w planach zagospodarowania przestrzennego lądu i morza oraz odpowiednich strategicznych ocenach oddziaływania na środowisko ("SEA").

Analiza braków w krajowej OOŚ i dotychczasowych działaniach związanych z przygotowaniem projektu w stosunku do wymogów operacyjnych EBOR (Performance Requirements - PR) została przeprowadzona przez niezależnego konsultanta w 2021 roku, jako część procesu zabezpieczenia finansowania w celu wsparcia projektowania, budowy, eksploatacji i utrzymania projektu przez DCT. Następnie w 2022 r. przeprowadzono szereg dodatkowych ocen obejmujących potencjalne oddziaływania społeczne, pogłębienie i jakość wody morskiej oraz oddziaływania na różnorodność biologiczną (w tym krytyczną ocenę siedlisk biologicznych).

Te dodatkowe oceny tworzą Pakiet Informacji Uzupełniających (SIP), który zawiera:

1. Krytyczna ocena siedliska biologicznego, w tym przegląd środków łagodzących dla ornitologii i przegląd środków łagodzących dla ssaków morskich;
2. Ocena oddziaływań na środowisko morskie związanych z pogłębieniem, morfologią plaży Stogi i jakością wody;
3. Społeczna sytuacja wyjściowa i ocena;
4. Plan zaangażowania interesariuszy ("SEP");
5. Plan działań środowiskowych i społecznych ("ESAP");
6. oraz niniejsze Podsumowanie Nietechniczne ("NTS").

### 3.2 Usytuowanie projektu

Cały teren, w tym planowana inwestycja znajduje się w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 PLB220005 "Zatoka Pucka". Obszar ten postrzegany jest również jako cenny dla gatunków ryb (ichtiofauny).



Rysunek 5 Teren planowanej inwestycji, położenie w obszarze Natura 2000 (źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl>)

Ponadto, plaża Stogi znajduje się na południowym wschodzie DCT. Plaża ma walory rekreacyjne dla mieszkańców okolicznych dzielnic, jak również dla gości z innych miejscowości. Plaża na Stogach kilkakrotnie otrzymała zaszczytne wyróżnienie przyznawane przez Międzynarodowy Program "Blue Flag", który bierze pod uwagę wiele aspektów związanych z bezpieczeństwem plażowiczów i czystością wody. Przy wejściu na plażę znajdują się kioski gastronomiczne, małe kafejki, plac zabaw oraz toaleta miejska, w większości otwarte przez cały sezon letni. Plaża na Stogach jest uważana za ważne miejsce w aspekcie społecznym dla lokalnej społeczności.



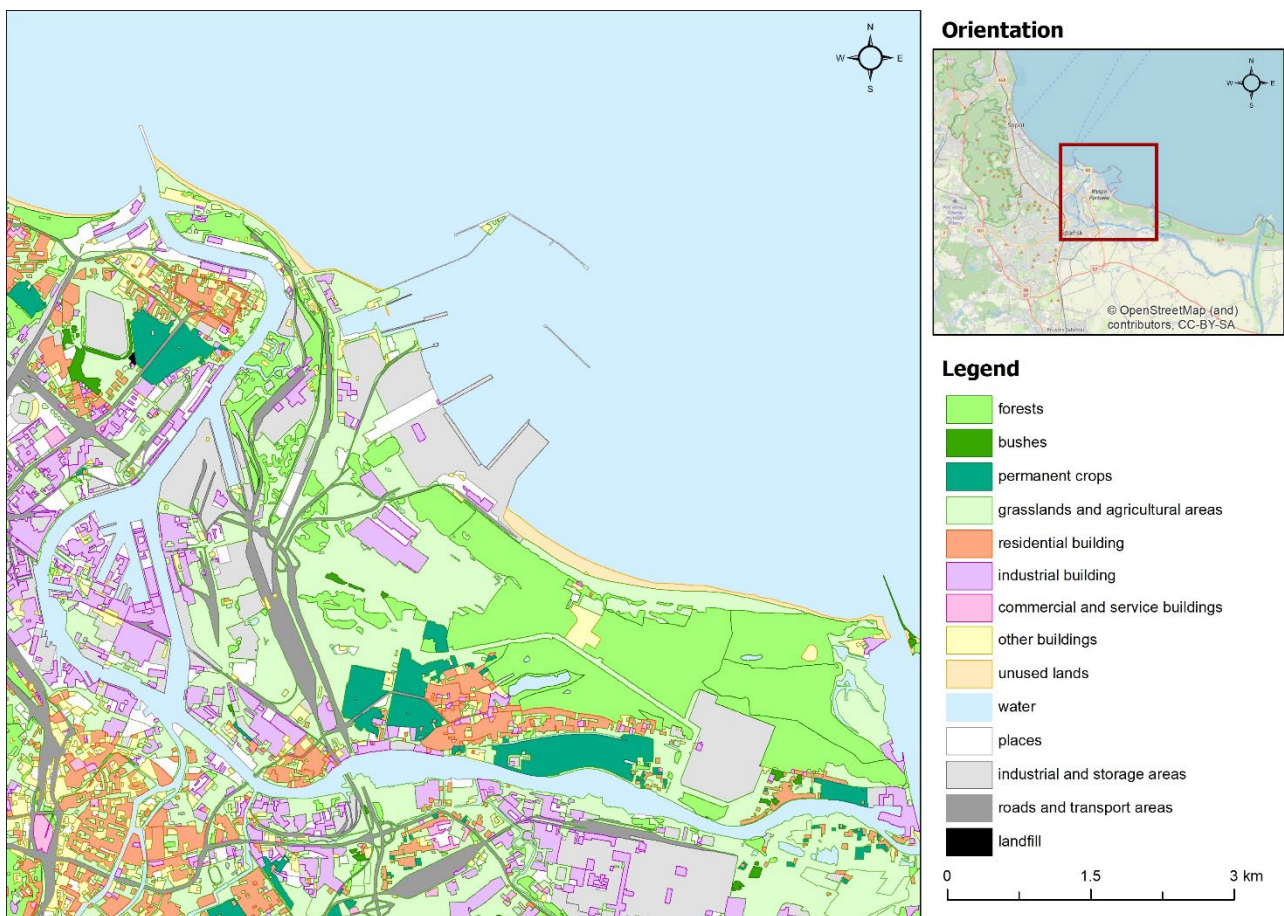
Rysunek 6 Restauracja „Plaża Stogi”. (Źródło: Arup 2022)





**Rysunek 7** Plaża Stogi, widok na DCT. (Źródło: Arup 2022)

Jak przedstawiono na Rysunek 8, otoczenie inwestycji to w większości tereny zielone i przemysłowe. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości około 2 km od terenu inwestycji.



**Rysunek 8** Otoczenie planowanej inwestycji (Źródło: dane BDOT10k)

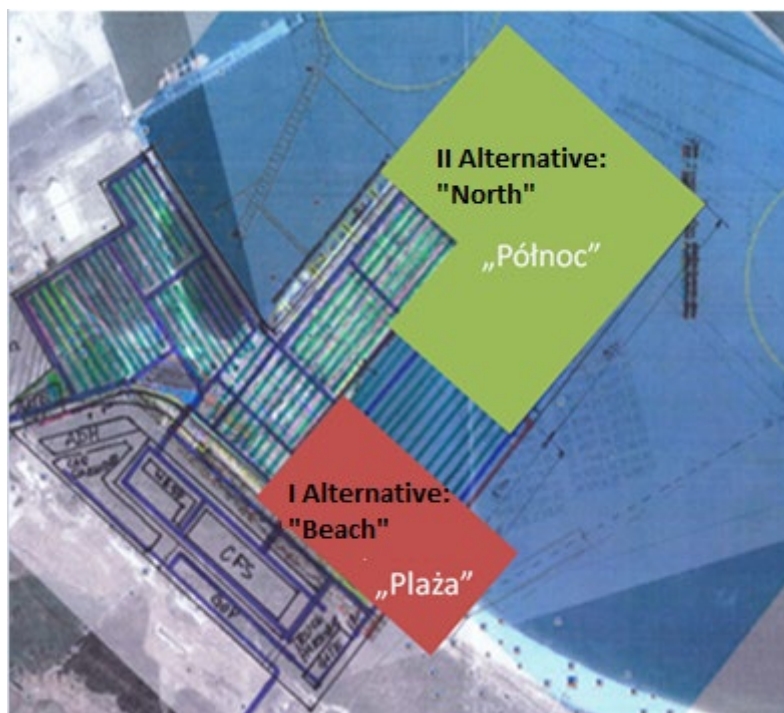


### 3.3 Wariantowanie

Kierunki rozbudowy przestrzennej terminalu zostały zaplanowane już na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla terminalu T2. Wybór zachodniej części terminalu T1 pozostawił jego wschodnią część do przyszłej rozbudowy, po stworzeniu odpowiednich warunków technicznych (rozbudowa wejściowego toru wodnego, rozbudowa falochronów ochronnych w Porcie Północnym w Gdańsku). Dlatego też część wschodnia była analizowana głównie pod kątem dalszej rozbudowy DCT.

W procesie OOS przewidziano trzy różne scenariusze jako alternatywy dla lokalizacji T3.

- Wariant I ("Beach"/"Plaża") - wariant realizacji T3 na wschód wzdłuż brzegu morza,
- Wariant II ("North+/"Północ+") - wariant realizacji T1 w kierunku północnym (i wschodnim (wzdłuż wschodniego nabrzeża T1) tylko na wodach morskich, z dala od brzegu,
- Wariant III - Realizacja T3 jako przedłużenia terminalu T1 na wodach morskich i na lądzie (wariant I + wariant II łącznie).



**Rysunek 9 Kierunek lokalizacji rozbudowy terminala (Źródło: Raport OOS, Rozbudowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku, 2018)**

Wybór wariantu lokalizacyjnego terminalu T3 w każdym przypadku był determinowany przez:

1. Lokalizacja i charakterystyka techniczna falochronów ochronnych, kształtujących procesy falowe w rejonie potencjalnej lokalizacji terminalu T3,
2. Potencjalną możliwość znaczącego oddziaływania planowanego terminalu T3 na obszary Natura 2000 (obszar Zatoka Pucka PLB 220005, obszar Ostoja w ujściu Wisły PLH 220044) oraz potencjalne konflikty inwestycji z realizacją planów ochrony przygotowanych dla tych obszarów,
3. Ustalenia z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz funkcje zbiornika wodnego i związane z nimi zakazy i ograniczenia, proponowane w projekcie planu zagospodarowania polskich obszarów morskich,
4. Potencjalne konflikty społeczne, w szczególności związane z wycinką drzewostanu lub ograniczeniami na kąpielisku morskim na Stogach,
5. Wpływ na jakość wód kąpieliska morskiego na Stogach.

Porównano warianty I i II, ponieważ wariant III jest ich sumą i wnioski wyciągnięte z porównania tych dwóch wariantów są wystarczające. Analiza wskazała, że Wariant II miał większe oddziaływanie niż Wariant I tylko w przypadku oddziaływania na wodę, ze względu na jego obszar obejmujący wody morskie, prace pogłębiarskie i przekształcanie morza w obszar lądowy. We wszystkich pozostałych przypadkach oddziaływanie częściowe Wariantu II oceniono jako mniejsze niż oddziaływanie Wariantu I. Wariant III

charakteryzował się oddziaływaniem większym niż oddziaływanie każdego z pozostałych wariantów, gdyż wiązał się z sumowaniem oddziaływań obu wariantów w ramach jednego wariantu, a jednocześnie nie ma ekonomicznej potrzeby rozbudowy terminalu do wielkości, która wynikałaby z połączenia obu wariantów. Wariant II został uznany za najkorzystniejszy środowiskowo i zaproponowany do realizacji przez inwestora.

Pod uwagę brane były dwa warianty zasilania suwnic: elektryczny i poprzez indywidualne agregaty prądotwórcze. Wybrano wariant elektryczny, ze względu na brak emisji zanieczyszczeń do powietrza i mniejszy wpływ na hałas. Jest to również alternatywa najbardziej korzystna dla środowiska.

Warianty prac pogłębiarskich zostały również przeanalizowane na podstawie dokumentacji projektów realizowanych w sąsiedztwie DCT: "Rozbudowa wejściowego toru wodnego o zwiększenie jego szerokości i głębokości technicznej wraz z budową obrotnicy o średnicy 750 m", "Falochrony ochronne w Porcie Północnym w Gdańsku". Na podstawie tych analiz inwestor wybrał technikę z wykorzystaniem pogłębiarek ssących o ograniczonej prędkości, którą w wymienionej dokumentacji przyjęto jako najbardziej przyjazną środowisku.

### 3.4 Korzyści projektu

Projekt T3 to inwestycja, która niesie ze sobą wiele korzyści w różnych aspektach o zróżnicowanym zasięgu - od międzynarodowego, poprzez krajowy, regionalny, aż po lokalny:

- Inwestycja zwiększy zdolności przeładunkowe DCT o 1,5 mln TEU do łącznie 4,5 mln TEU rocznie.
- Budowa T3 pozwoli na rozwój terminalu poprzez przyciągnięcie większej ilości usług z wykorzystaniem bardzo dużych statków (Ultra Large Vessels).
- Budowa nowego terminalu umożliwi zmianę modalną poprzez zwiększenie przepustowości portu i wsparcie transportu morskiego. Projekt ten pozwoli na dostarczenie większej ilości ładunków na tereny portu poprzez transport morski, zmniejszając tym samym ilość ładunków transportowanych innymi środkami o większej intensywności emisji gazów cieplarnianych. Dlatego też dodatkowa przepustowość portu zapewniona przez ten projekt spowoduje oszczędności w zakresie emisji gazów cieplarnianych. Nowy terminal będzie również sprzyjał zwiększeniu transportu intermodalnego.
- Ponadto, w projekcie uwzględnione zostaną następujące zielone komponenty: wyposażenie portu w nowe elektryczne dźwigi nabrzeżne z możliwością regeneracji energii elektrycznej po opuszczeniu ładunku, a także elektryczne małe wózki widłowe, oświetlenie LED, izolacja i separacja ścieków technicznych i komunalnych, infrastruktura do „cold ironing”, która zostanie przewidziana w projekcie, a DCT będzie współpracować z Zarządem Portu Gdańsk w zakresie przyszłego zapewnienia infrastruktury "cold ironing" dla statków, wykorzystanie specjalnego betonu (zielonego cementu) w celu zminimalizowania emisji CO<sub>2</sub> oraz ponowne wykorzystanie materiału z pogłębiania. Ponadto projekt nabrzeża będzie zawierał elementy adaptacyjne uwzględniające wzrost poziomu morza.
- Po zakończeniu budowy DCT Gdańsk będzie należał do największych pod względem zdolności przeładunkowych terminali kontenerowych w Europie i będzie mógł nadal obsługiwać i wspierać szybko rozwijającą się polską gospodarkę, kraje Europy Środkowo-Wschodniej i kraje bałtyckie.
- Inwestycje mogą przyczynić się do zwiększenia roli Portu Gdańsk jako centrum dystrybucyjnego, wzmocnienia pozycji portu w Gdańsku w transportowym łańcuchu dostaw, zapewnienia bardziej efektywnej obsługi ładunków kontenerowych w intermodalnym łańcuchu transportowym.
- Rozwój gospodarczy miasta i regionu zdeterminowany inwestycją w T3 będzie również generował dodatkową wartość, zarówno na poziomie lokalnym, jak i krajowym. Terminal oraz firmy współpracujące z nim w zakresie obsługi ładunków skonteneryzowanych będą również źródłem dodatkowych wpływów do budżetu.
- Budowa Intermodalnego Hubu Transportowego jest zgodna z założeniami dokumentów strategicznych na poziomie UE, Polski, Regionu i Miasta Gdańska. W ramach projektu nastąpi istotna poprawa jakości obecnej infrastruktury pomiędzy lub w obrębie regionów, które obecnie są niewystarczająco zintegrowane oraz zastosowana zostanie tam wysoce zaawansowana technologia zgodna ze standardami najlepszych dostępnych technologii.

- Obecna sytuacja polityczna na wschodniej granicy Polski, związana z inwazją Rosji na Ukrainę zwiększyła potrzebę niezależności kraju w transporcie towarów i surowców. Ponadto istnieje zapotrzebowanie na inne porty w Europie, które mogłyby przejąć istniejący transport krajów czasowo niedostępnych. Realizacja inwestycji T3 daje szansę na rozwój portu DCT i przejście transportu z Morza Czarnego.
- Zmniejszenie presji na środowisko związane z transportem wzdłuż krajowych szlaków kolejowych i drogowych.
- Rozwój nowoczesnej infrastruktury w perspektywie lokalnej w oparciu o inteligentne systemy oraz wzrost atrakcyjnych miejsc pracy.

### 3.5 Potencjalne oddziaływania i działania minimalizujące

Tabela 1 poniżej podsumowuje oddziaływania środowiskowe i społeczne zidentyfikowane w trakcie przeprowadzonych do tej pory ocen oraz środki zaradcze wymagane do wdrożenia przez Wykonawcę EPC i DCT Gdańsk.

Opracowany został odrębny Rejestr Zobowiązań E&S, który będzie stanowił część Planu Zarządzania Środowiskowego i Społecznego Wykonawcy EPC, który zostanie włączony do Zintegrowanego Systemu Zarządzania DCT (IMS). Jego wdrożenie będzie regularnie monitorowane i raportowane przez DCT, Wykonawcę EPC oraz zewnętrznie przez Inżyniera Nadzoru, Doradcę Technicznego i Środowiskowego Kredytodawcy.

**Tabela 1 Potencjalny wpływ i środki łagodzące dla T3**

Potencjalne oddziaływanie	Opis oddziaływania	Faza	Środki łagodzące
Wizualny	Trwałe zakłócenia związane z otwarciem pasa widokowego z plaży i wydm na wody Zatoki Gdańskiej.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa</li> <li>• Operacyjna</li> </ul>	Utrzymywanie częstej komunikacji z interesariuszami, co powinno obejmować również organizowanie spotkań z liderami społeczności i mieszkańcami, na których wszyscy uczestnicy byliby informowani o postępach projektu i wdrożonych środkach łagodzących.
Niezadowolenie społeczne	Degradacja walorów przyrodniczych i wizualnych plaży może wpłynąć na społeczność użytkowników plaży na Stogach.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa</li> <li>• Operacyjna</li> </ul>	Rezygnacja z prowadzenia prac pogłębiarskich w sezonie letnim. Stałe zaangażowanie w sprawy społeczności lokalnej.
Rozwój lokalnej gospodarki i biznesu, utrata przychodów.	Degradacja walorów przyrodniczych i wizualnych plaży może skutkować mniejszym zainteresowaniem mieszkańców i turystów lokalnymi przedsiębiorstwami. Jednocześnie inni użytkownicy plaży mogą być bardziej zainteresowani zmieniającym się krajobrazem i widokiem na port.  Jednakże, rozbudowa portu i więcej możliwości zatrudnienia może mieć pozytywny wpływ na rozwój regionu i jego popularność wśród turystów.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa</li> <li>• Operacyjna</li> </ul>	Współpraca DCT z lokalnymi przedsiębiorcami.  Komunikacja skierowana do społeczności lokalnych będzie koncentrować się na alternatywnych programach rekreacyjnych i rozrywkowych planowanych na tym obszarze wspólnie z Miastem i innymi interesariuszami. Objaśnienie potencjału rozwoju/utraty lokalnego biznesu.  Lokalni przedsiębiorcy będą dalej angażowani w odniesieniu do okresów, kiedy prowadzone będą działania budowlane, tak aby odpowiednio zaplanować swoją działalność.  Prowadzenie regularnego monitoringu użytkowania plaży i oddziaływania projektu na lokalne przedsiębiorstwa.
Utrata dostępu	Wzmocniony ruch może spowodować zatory i ograniczyć dostęp. Wyniki przeprowadzonej oceny wykazały, że DCT jest dobrze połączone z drogami krajowymi i autostradami, a ruch budowlany i operacyjny nie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa</li> </ul>	Mieszkańcy będą odpowiednio informowani przed podjęciem jakichkolwiek działań, aby zapewnić, że są świadomi planowanych tras transportowych na etapie budowy, jak i eksploatacji.  Mieszkańcy zostaną poinformowani o mechanizmie składania skarg i wszelkich



Potencjalne oddziaływanie	Opis oddziaływania	Faza	Środki łagodzące
	będzie miał wpływu na wrażliwe obszary oddziaływania.		zakłóceniach dostępu spowodowanych działaniami w ramach projektu.  Plan zarządzania ruchem podczas budowy i eksploatacji zostanie przygotowany w celu uniknięcia i złagodzenia wpływu na wrażliwe obszary oddziaływania.
Zanieczyszczenie plaży	Niektóre działania w ramach projektu mogą powodować uciążliwości dla osób odwiedzających plażę na Stogach i tereny rekreacyjne w jej pobliżu (hałas, zanieczyszczenie wody morskiej, zanieczyszczenie powietrza)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa</li> <li>• Operacyjna</li> </ul>	Plan monitorowania środowiska DCT zostanie zmodyfikowany w celu uwzględnienia potencjalnych oddziaływań operacyjnych T3.  Monitorowanie jakości powietrza, wody i hałasu na etapach budowy i eksploatacji zostanie podjęte, a zgodność z odpowiednimi normami środowiskowymi zostanie zweryfikowana.  Informacje dla mieszkańców i użytkowników plaży będą przekazywane przed każdym etapem projektu.  Sezon turystyczny zostanie uwzględniony przy przyjmowaniu terminów i harmonogramu prac w celu zmniejszenia zakłóceń powodowanych przez działania budowlane na plaży.
Hałas	Praca maszyn i urządzeń budowlanych, samochodów i jednostek pływających.  Hałas związany z pracą urządzeń przeładunkowych i transportowych.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa</li> <li>• Operacyjna</li> </ul>	Pomiary hałasu powinny zostać przeprowadzone przez DCT po zakończeniu budowy T3 w celu określenia rzeczywistego oddziaływania hałasu na północnej, wschodniej i południowej granicy terenu, jak również w kierunku budynków mieszkalnych w dzielnicy Stogi i plaży.  Pogłębianie powinno być podjęte poza sezonem letnim, tj. kwiecień-sierpień.  Ocena porealizacyjna wpływu inwestycji na hałas.
Emisja zanieczyszczeń do powietrza	Zanieczyszczenie powietrza spowodowane wzmogonym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego i transportu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa</li> <li>• Operacyjna</li> </ul>	Pojazdy i sprzęt budowlany będą spełniać wymogi odpowiednich przepisów UE w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu.  Wykonawca EPC określi i wdroży zestaw dobrych praktyk zarządzania w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się pyłu z działań budowlanych: Czyszczenie na mokro terenów utwardzonych,  Ograniczenie emisji pyłów lotnych z terenu budowy poprzez składowanie materiałów sypkich w silosach, stosowanie osłon podczas prac pyłących.  Czyszczenie kół pojazdów opuszczających teren budowy.  Zastosowanie zelektryfikowanych dźwigów i pojazdów elektrycznych w T3 (do 2030 r.).  Na terenie obiektu zastosowane zostanie oświetlenie LED.  DCT będzie współpracować z Zarządem Portu Gdańsk w zakresie uwzględnienia w projekcie T3 przyłączy elektrycznych na nabrzeżach w celu zapewnienia zasilania w energię elektryczną statków zacumowanych w porcie, aby ograniczyć wykorzystanie generatorów zasilanych olejem napędowym ("cold ironing"). Na bieżąco prowadzenie monitoringu jakości powietrza.

Potencjalne oddziaływanie	Opis oddziaływania	Faza	Środki łagodzące
Zwiększenie mętności wody	Oddziaływanie na rośliny podwodne i ich procesy biologiczne poprzez ograniczenie dostępu do światła. Oddziaływanie na gatunki ryb oraz pośrednie oddziaływanie na ptaki.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> </ul>	<p>Prace pogłębiarskie mają być podjęte poza sezonem wegetacyjnym i letnim.</p> <p>Monitorowanie w celu uzyskania informacji o danych bazowych i poziomach progowych będzie prowadzone w lipcu i sierpniu oraz potencjalnie we wrześniu (do rozpoczęcia prac pogłębiarskich), w tym monitorowanie zmętnienia i przejrzystości wody.</p> <p>Przewidziane są odpowiednie techniki i technologie pogłębiania, które minimalizują zmętnienie wody.</p> <p>Zastosowanie obwałowań, kurtyn mułowych lub ekranów pęczerykowych w celu ochrony wód przylegających do plaży.</p> <p>Materiał pochodzący z pogłębiania będzie ładowany do specjalnego zbiornika przed wyładunkiem.</p> <p>Wykonawca prac pogłębiarskich podejmie się monitorowania jakości wody na bieżąco.</p> <p>Operacja pogłębiania będzie dostosowywana dynamicznie w oparciu o dane z monitorowania w czasie rzeczywistym.</p>
Zmiany w morfologii plaży Stogi	Potencjalna akrecja i erozja plaży na Stogach w związku ze zmianami w morfodynamice wybrzeża. Modelowanie wykazało, że centralna część plaży na Stogach będzie podlegać akrecji, natomiast zachodnia (przylegająca do T1) będzie podlegać erozji.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> <li>Operacyjna</li> </ul>	Należy prowadzić regularne badania topograficzne plaży, aby zrozumieć, jak zmieniła się dynamika linii brzegowej pod wpływem rozbudowy. Analiza tych badań przez wyspecjalizowanego inżyniera wybrzeża pomoże zidentyfikować trendy w akrecji i erozji plaży Stogi.
Jakość wody w wyniku pogłębiania	Tymczasowe oddziaływanie na jakość wody w związku z pracami pogłębiarskimi. Stopniowe zmniejszenie stopnia wypłukiwania wody w obszarze między T3 a plażą Stogi, co spowoduje możliwość eutrofizacji i gromadzenia się śmieci morskich w tym obszarze.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> </ul>	<p>Działania związane z zarządzaniem pracami pogłębiarskimi oraz odpowiednie środki łagodzące zminimalizują wpływ na jakość wody.</p> <p>Monitorowanie pomiarów eutrofizacji za pomocą różnych wskaźników, takich jak zawartość rozpuszczonego tlenu, stężenia składników pokarmowych, chlorofilu-a itp.</p> <p>Monitorowanie gromadzenia się śmieci morskich.</p> <p>Po przeprowadzeniu monitorowania i oceny tego potencjalnego oddziaływania zostaną wprowadzone dodatkowe działania porządkowe, a odpowiednie kroki zostaną ujęte w planie zarządzania środowiskiem.</p>
Jakość osadów na plaży Stogi	Potencjalny wpływ na jakość osadów na plaży z powodu zanieczyszczenia w wyniku prac pogłębiarskich i akumulacji zawieszonych materiałów mułowych zarówno na wynurzonej części plaży wzdłuż linii brzegowej, jak i w strefie podwodnej w pobliżu brzegu, co może mieć wpływ na wartość rekreacyjną plaży i kąpielisk.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> </ul>	<p>Prace pogłębiarskie będą prowadzone poza sezonem letnim, kiedy plaża jest najczęściej użytkowana.</p> <p>Pobieranie próbek osadów z pogłębianego materiału przed rozpoczęciem prac pogłębiarskich.</p> <p>Środki łagodzące dotyczące zmętnienia zostaną wprowadzone przez wykonawcę prac pogłębiarskich.</p> <p>Bieżące monitorowanie w czasie rzeczywistym i zarządzanie adaptacyjne przez wykonawcę prac pogłębiarskich zminimalizuje wpływ.</p>

Potencjalne oddziaływanie	Opis oddziaływania	Faza	Środki łagodzące
Długoterminowa jakość wody	Potencjalna eutrofizacja i gromadzenie się śmieci morskich w obszarze między T3 i plażą Stogi w wyniku zmniejszonego spłukiwania w obszarze między plażą T3 i Stogi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> <li>Operacyjna</li> </ul>	<p>Monitorowanie pomiarów eutrofizacji za pomocą różnych wskaźników, takich jak stężenie tlenu rozpuszczonego, stężenie składników odżywczych, chlorofilu-a itp.</p> <p>Monitorowanie gromadzenia się odpadów morskich.</p> <p>Po przeprowadzeniu monitorowania i oceny tego potencjalnego oddziaływania zostaną wprowadzone dodatkowe działania porządkowe, a odpowiednie kroki zostaną ujęte w planie zarządzania środowiskiem.</p>
Zakłócenie spokoju ptaków	Ograniczenie żerowisk i lęgowisk; ograniczenie zimowisk ptaków; zakłócenia akustyczne związane z fazą budowy T3 oraz ze zwiększonym ruchem jednostek pływających w fazie eksploatacji; oświetlenie konstrukcji T3 powodujące zakłócenia w funkcjonowaniu ptaków w nocy lub zwiększoną śmiertelnością w wyniku kolizji z obiektem.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> <li>Operacyjna</li> </ul>	<p>Realizacja robót budowlanych i innych prac mogących mieć wpływ na ptaki będzie prowadzona pod nadzorem ornitologa.</p> <p>Monitoring ornitologiczny na etapie przed budową, budowy i eksploatacji.</p> <p>Wyniki monitoringu udostępniane lokalnym i regionalnym władzom środowiskowym.</p>
Zakłócenie spokoju ssaków morskich	Emisja hałasu może zaburzać naturalne zachowania ssaków. Wysoki poziom hałasu podwodnego może uszkodzić narząd słuchu zwierząt, co skutkuje zaburzeniami echolokacji prowadzącymi do błędów nawigacyjnych, problemu ze znajdowaniem pokarmu, a nawet śmierci osobników.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> </ul>	<p>Monitorowanie hałasu budowlanego.</p> <p>Procedura łagodnego rozruchu podczas palowania, podczas której potrzebni są obserwatorzy ssaków morskich (MMO) i zapewniony zostanie pasywny monitoring akustyczny (PAM).</p> <p>Wdrożenie protokołu "JNCC Statutory Nature Conservation Agency Protocol for Minimizing the Risk of Injury to Marine Mammals from Piling Noise".</p> <p>Skoncentrowane konsultacje ze Stacją Morską na Helu Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego (lub podobną właściwą organizacją) w sprawie proponowanych środków łagodzących.</p>
Wzrost natężenia transportu drogowego i kolejowego	Ruch budowlany i operacyjny będzie odbywał się za pośrednictwem głównej drogi dojazdowej przez port. Nie ma alternatywnego dostępu do lokalizacji T3. Na ograniczonej drodze dojazdowej do lokalizacji T3 może dojść do wypadków drogowych i wypadków z udziałem pojazdów budowlanych, co może skutkować obrażeniami i/lub ofiarami śmiertelnymi podczas prac budowlanych w lokalizacji T3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> <li>Operacyjna</li> </ul>	<p>Niewydolność dróg i kolei do i z portu.</p> <p>Plan zarządzania ruchem zostanie przygotowany jako część instrukcji BHP wykonawcy EPC, w celu uwzględnienia wpływu na jakość powietrza, hałas, wrażliwe receptory i emisję pyłu. Powinien on zawierać ocenę natężenia ruchu dla dostępu do portu i dostępu w obrębie portu, w celu uniknięcia lub zminimalizowania ryzyka i wpływu na zdrowie i bezpieczeństwo społeczności lokalnej oraz na działalność portu podczas realizacji projektu T3.</p>
Zanieczyszczenie wody morskiej	Ryzyko zanieczyszczenia wód i rozprzestrzenienia się inwazyjnych gatunków obcych w przypadku niewłaściwego postępowania z odpadami balastowymi i ściekami ze statków.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> <li>Operacyjna</li> </ul>	<p>Zarząd Portu Gdańsk wdrożył odpowiednie procedury zgodnie z Konwencją o zarządzaniu wodami balastowymi, rozporządzeniem IMO</p>



Potencjalne oddziaływanie	Opis oddziaływania	Faza	Środki łagodzące
	Odprowadzanie wód opadowych do wód portowych Portu Północnego.  Ryzyko zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi ze statków i sprzętu pogłębiającego.		MARPOL oraz dyrektywą w sprawie portowych urządzeń odbiorczych.  Teren budowy będzie wyposażony w sorbenty i zestawy do neutralizacji wycieków z maszyn budowlanych.  Na etapie operacyjnym odwodnienie terminalu kontenerowego T3 będzie wyposażone w separatory oleju i zawory odcinające na wypadek przypadkowego uwolnienia zanieczyszczeń.  Monitoring jakości wód burzowych.
Wibracje	Wibracje spowodowane pracami budowlanymi mogą powodować odstraszenie ryb, ptaków i ssaków.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> </ul>	Prowadzenie prac pogłębiarskich poza okresem kwiecień-czerwiec, aby nie zakłócać migracji ichtiofauny na tarło.
Zmniejszenie siły fal i ich wpływu na procesy akumulacji na plaży	Oddziaływanie na procesy biologiczne na plaży w wyniku akumulacji osadów i materii organicznej. Może mieć pozytywny wpływ na siedliska ptaków poprzez tworzenie bazy żerowej.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> <li>Operacyjna</li> </ul>	Środki łagodzące nie są dedykowane. W razie potrzeby zarządzanie wzrostem roślin na plaży (zwłaszcza wierzby i trzciny), których konkurencyjność może wzrosnąć w wyniku zwiększenia akumulacji materii organicznej w strefie przybrzeżnej.
Ryzyko wypadku	Większa powierzchnia terminalu i zwiększona pojemność zwiększa ryzyko wypadku	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> <li>Operacyjna</li> </ul>	Zdrowie i bezpieczeństwo, procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych.  Procedury dotyczące kontenerów z towarami niebezpiecznymi.
Uszkodzenie podwodnego dziedzictwa kulturowego	Możliwość uszkodzenia nieodkrytego podwodnego dziedzictwa kulturowego podczas prac pogłębiarskich.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa</li> </ul>	Nadzór archeologiczny podczas prac pogłębiarskich.

### 3.6 Monitoring

Wykonawca opracuje samodzielny Plan Monitoringu Budowy w zakresie BHP, który będzie zawierał wszystkie wymagania dotyczące monitoringu zawarte w Ocenie Oddziaływania na Środowisko oraz w Ocenie Wpływu na Środowisko i Społeczność i włączy go do Planu Zarządzania Środowiskiem i Społecznością na Budowie. Monitoring etapu operacyjnego będzie włączony do Zintegrowanego Systemu Zarządzania DCT (IMS).

Celem proponowanego monitoringu jest ocena skuteczności proponowanych środków łagodzących i/lub identyfikacja zmian w warunkach wyjściowych, które mogą wymagać dalszych środków łagodzących.

Plan obejmuje między innymi wymagania dla:

- Monitoring hałasu - w tym regularny monitoring comiesięczny w okresie, w którym działają hotele i pensjonaty w pobliżu, oraz pomiary po uruchomieniu T3 w celu określenia rzeczywistego wpływu hałasu.
- Podstawowe archeologiczne badania sonarowe przed rozpoczęciem prac budowlanych i pogłębiarskich, w celu identyfikacji wszelkich obiektów kulturowych potencjalnie obecnych na dnie morskim w rejonie inwestycji, oraz stały nadzór archeologiczny podczas wszystkich prac związanych z ingerencją w dno morskie, w tym pogłębiania.
- Skażenie osadów przed i w trakcie prac pogłębiarskich.
- Zdjęcia lotnicze w celu oceny zasięgu smugi pogłębiania.

- Jakość wody, w tym przejrzystość wody, mętność i zasolenie.
- Dane meteorologiczne.
- Eutrofizacja - Monitorowanie pomiarów wskaźników, takich jak tlen rozpuszczony, stężenie składników pokarmowych, chlorofil-a itp. podczas pogłębiania i faz operacyjnych.
- Morfologia plaży - Badanie topograficzne podjęte po badaniu podstawowym. Analiza tych badań pomoże określić tendencje w zakresie akrecji i erozji plaży na Stogach.
- Śmieci morskie - badania mające na celu monitorowanie potencjalnych śmieci gromadzących się po stronie zawietrznej rekultywacji T3.
- Ornitologia - bieżący monitoring po zakończeniu rekultywacji T2, w tym pełne badania ptaków na plaży i przyległych obszarach morskich, rejestrujące ich liczbę przypadającą na daną godzinę, oraz monitoring dostarczonych budek lęgowych w celu odnotowania ich wykorzystania i zapewnienia, że budki są utrzymywane w odpowiednim stanie.
- Ssaki morskie - w tym obserwowanie ssaków morskich (MMO) i pasywny monitoring akustyczny (PAM) przed i w trakcie prac pogłębiarskich w celu zapewnienia, że prace nie wpłyną na ssaki morskie.
- Monitorowanie wpływu na źródła utrzymania - przyjmowanie i rozpatrywanie skarg zewnętrznych, comiesięczne monitorowanie zmian liczby plażowiczów z wykorzystaniem obserwacji wizualnych, wizyt monitorujących na plaży i oficjalnych danych uzyskanych w ramach pierwotnego stanu wyjściowego.

Monitoring jest wymagany przed i w trakcie budowy oraz w trakcie eksploatacji. Plan monitoringu określa metodykę, parametry monitoringu, harmonogram zbierania danych, w tym częstotliwość pomiarów.

### 3.7 Wymagania ESAP

Aby zapewnić spełnienie wymogów EBOR w trakcie realizacji Projektu, opracowano projekt Planu Działań Środowiskowych i Społecznych (ESAP), który zawiera szczegółowe punkty działań dla DCT Gdańsk i ich Wykonawców, wynikające z Polityki Środowiskowej i Społecznej EBOR (2019) i jej Wymagań Wykonawczych. Odpowiedzialność za realizację działań ESAP będzie spoczywała na DCT Gdańsk i zostanie przekazana odpowiednim wykonawcom, jeśli będzie to konieczne. DCT Gdańsk będzie również odpowiedzialne za monitorowanie działań przekazywanych wykonawcom oraz za zapewnienie realizacji w uzgodnionym terminie. Wszystkie działania, dokumenty i plany wymagane przez ESAP będą musiały być uzgodnione z Inżynierem Nadzoru i przez niego zatwierdzone. DCT Gdańsk będzie zobowiązany do raportowania zgodności z ESAP do kredytodawców poprzez Roczny Raport Środowiskowy i Społeczny (AESR). Dodatkowo, zgodność z ESAP będzie również zapewniona poprzez niezależne kontrole i audyty przeprowadzane przez Doradcę Technicznego i Środowiskowego Kredytodawcy. ESAP obejmuje następujące kluczowe wymagania:

- Włączenie wymagań Projektu i EBOR do Zintegrowanego Systemu Zarządzania (IMS) DCT Gdańsk, który jest certyfikowany zgodnie z normami ISO14001, ISO 45001 i ISO9001.
- Włączenie specjalistów ds. środowiska, zdrowia, bezpieczeństwa i spraw społecznych do zespołów zarządzających Inżynierią Nadzoru i Wykonawcy EPC, tak aby wdrożenie wymagań środowiskowych i społecznych Projektu było odpowiednio nadzorowane i monitorowane.
- Przygotowanie Planu Zarządzania Środowiskowego i Społecznego Budowy (CESMP) zgodnie z wymaganiami krajowymi, wymaganiami Kredytodawcy, warunkami Pozwolenia Środowiskowego i określonymi środkami łączącymi zidentyfikowanymi w OOS i SIP.
- W oparciu o wersję roboczą, przygotowaną przez konsultanta ESDD, sfinalizowanie, utrzymanie i wdrożenie Rejestru Zobowiązań, który wyszczególnia wszystkie zobowiązania środowiskowe i społeczne przedstawione w lokalnej OOS i SIP (patrz rozdział 3.5 niniejszego KST).

- Sfinalizowanie i okresowa aktualizacja (w miarę potrzeb) oraz wdrożenie planu monitorowania budowy i eksploatacji pod kątem BHP przygotowanego przez Konsultanta ESDD (patrz punkt 3.6 jego NTS).
- Wdrożenie mechanizmu zapewniającego, że wszyscy Wykonawcy pracujący przy projekcie T3 będą przestrzegać krajowych przepisów i wymogów EBOR w zakresie E&S.
- Przegląd deklaracji metod Wykonawcy w zakresie pozyskiwania materiału, pozwoleń operacyjnych i środowiskowych dla terenów wydobywczych lub powydobywczych. Testy skażenia będą wymagane na wszelkich innych obszarach wydobywczych, które będą wykorzystywane do pozyskiwania dodatkowego materiału wypełniającego, aby uniknąć wprowadzenia potencjalnie skażonego materiału na teren T3 (w razie potrzeby).
- Przygotowanie i wdrożenie planu zarządzania pracami pogłębiarskimi (DMP) z uwzględnieniem zaleceń zawartych w "Ocenie oddziaływań na środowisko morskie związanych z pogłębianiem, morfologią plaży na Stogach i jakością wody" przygotowanej jako część SIP.
- Dokumentacja BHP projektu, która zostanie opracowana przez wykonawców EPC, będzie zawierać plan zarządzania ruchem (TMP) związany z działaniami transportowymi i trasami, które będą wykorzystywane podczas budowy, zapewniając zgodność z krajowymi przepisami dotyczącymi ruchu i bezpieczeństwa drogowego.
- Dostarczanie społeczeństwu i społecznościom lokalnym aktualnych informacji o fazach realizacji projektu, aby zapewnić, że plażowicze i przedsiębiorcy są świadomi nadchodzących działań i wpływu na plażę. Monitorowanie i ocena, czy trwałe zmiany w krajobrazie wizualnym wpływają na atrakcyjność plaży i rozważenie wspierania działań, które przyciągają plażowiczów na plażę.
- Wdrożenie zaleceń przeglądu łagodzenia skutków dla ssaków morskich i przeglądu łagodzenia skutków dla ornitologii, przygotowanych jako część SIP.
- Wdrożenie i regularna aktualizacja Planu Współpracy z Zainteresowanymi Stronami (SEP) przygotowanego jako część niniejszego zlecenia.

Projekt ESAP jest dostępny jako część pakietu informacyjnego.

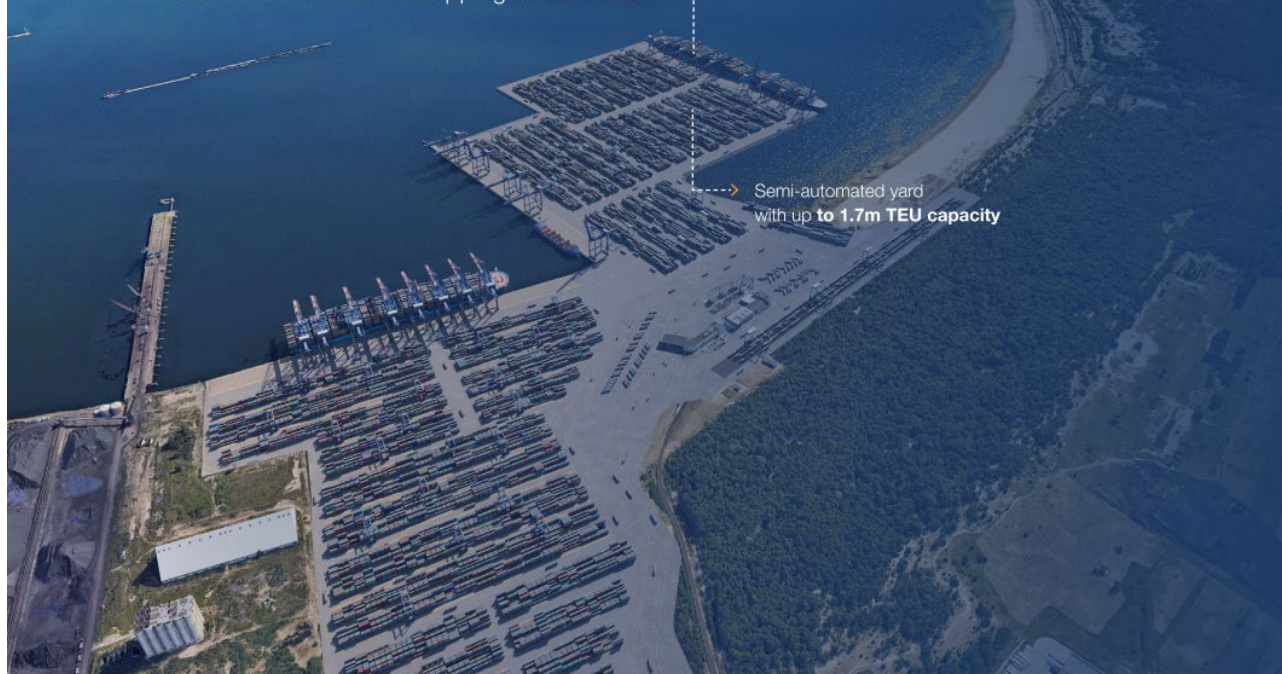
## 4. Udział społeczeństwa

DCT Gdańsk posiada dział odpowiedzialny za relację ze społeczeństwem, który zajmuje się m.in. dostarczaniem aktualnych i istotnych informacji dotyczących portu wszystkim interesariuszom. Do regularnej komunikacji o działalności firmy, istotnych wiadomościach, dokumentach i strategiach wykorzystuje się różne portale, takie jak np. oficjalna strona internetowa firmy (<https://dctgdansk.pl/>) oraz media społecznościowe (facebook, youtube, linkedin). Zamieszczone są tam również wszystkie informacje o planowanym T3 przedstawiające historię inwestycji, jej wizualizację, kluczowe fazy i cele, a także ogólny przegląd oddziaływań na środowisko i społeczność lokalną.



### Future: The Baltic Hub 3 Project

New era in Baltic container shipping as from 2024



**Rysunek 10 Informacja o T3 z promocyjnej broszury DCT (źródło: [dctgdansk.pl](https://dctgdansk.pl))**

DCT angażuje również społeczność poprzez organizację licznych akcji społecznych i charytatywnych. Częścią strategii biznesowej DCT jest Społeczna Odpowiedzialność Biznesu (CSR), której wizją jest bezkompromisowe podejście do bezpieczeństwa oraz poszanowania lokalnej społeczności i środowiska naturalnego. Wszystkie aktualności dotyczące organizacji wydarzeń CSR dostępne są na stronie pod linkiem <https://dctgdansk.pl/pl/csr/csr-news/>.

Szczegóły działań konsultacyjnych oraz informacje o Projekcie zawarte są w Planie Zaangażowania Interesariuszy opracowanym w ramach pakietu informacyjnego ESIA. Opracowano skoncentrowane działania w zakresie zaangażowania interesariuszy na etapie przed-budowlanym i budowlanym, które zostały przedstawione w Planie Zaangażowania Interesariuszy (Tabela 7). Ten Plan będzie regularnie aktualizowany przez DCT Gdańsk we współpracy z Wykonawcą prac na kolejnych etapach projektu. DCT Gdańsk przyjmie mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących Projektu. Zasady mechanizmu rozpatrywania skarg są opisane w Planie Zaangażowania Interesariuszy rozdziale 7. Skargi w związku z pracami budowlanymi będą rozpatrywane przez Wykonawcę prac i DCT Gdańsk. Przed rozpoczęciem budowy opinia publiczna zostanie poinformowana za pośrednictwem strony internetowej DCT Gdańsk o wszystkich możliwościach złożenia skarg. Reklamacje i zapytania można kierować również do Koordynatora ds. Reklamacji w DCT Gdańsk, którego dane kontaktowe przedstawiono w sekcji 4.1 niniejszego NTS oraz w sekcji 10 Planu Zaangażowania Interesariuszy. Wszystkie otrzymane reklamacje są gromadzone przede wszystkim przez Dział Reklamacji DCT. Osoba składająca reklamację jest niezwłocznie powiadamiana o jej otrzymaniu przez adresata. Czas potrzebny na rozpatrzenie reklamacji jest zależna od jej przedmiotu, jednak pisemna odpowiedź jest zawsze udzielana osobie, która złożyła reklamację, informując ją o wyniku w ciągu 4 tygodni od otrzymania uwagi/skargi.

#### **4.1 Informacje kontaktowe:**

DCT Gdansk Sp. z o.o.

ul. Kontenerowa 7

80-601 Gdańsk, Polska

Numer telefonu (+48) 58 737 7735

**Email:**

T3-development@dctgdansk.com

Malgorzata Uliasz koordynator ds. roszczeń malgorzata.uljasz@dctgdansk

Formularz reklamacyjny: [Reklamacje - Terminal Kontenerowy DCT \(dctgdansk.pl\)](#)