

Głębokowodny Terminal Kontenerowy, Gdańsk, Polska

Streszczenie nietechniczne

Klient: DCT Gdańsk S.A.

Maj 2014



Spis treści

Rozdział	Strona
1.1. Kontekst	3
1.2. Potrzeba rozbudowy	3
2. Przegląd inwestycji	4
2.1. Zakres projektu	4
2.2. Obecny stan projektu	5
2.3. Zgodność z wymaganiami prawnymi	5
2.4. Przegląd poprawności oceny właściwej wpływu na obszar Natura 2000	6
2.5. Konsultacje społeczne	7
2.6. Zgodność z wymaganiami EBOiR oraz wytycznymi NBI	7
2.7. Lokalizacja projektu	8
2.8. Strefa oddziaływania przedsięwzięcia	11
2.9. Układ i projekt	12
2.10. Warianty projektu	14
3. Charakterystyka stanu środowiska	15
3.1. Środowisko fizyczne	15
3.2. Archeologia i dziedzictwo kulturowe	16
3.3. Ekologia obszarów lądowych i morskich	16
3.4. Ochrona przyrody	17
3.5. Geografia społeczno-ekonomiczna	18
4. Oddziaływanie na środowisko i ludzi	19
4.1. Wstęp	19
4.2. Powietrze	19
4.3. Oddziaływanie hałasu	19
4.4. Wody powierzchniowe i ścieki	19
4.5. Ekologia i ochrona przyrody	20
4.6. Ekologia morza i wód przybrzeżnych	21
4.7. Krajobraz i oddziaływanie wizualne	21
4.8. Powierzchnia ziemi i wody podziemne	21
4.9. Gospodarka odpadami	21
4.10. Gleba i zasoby mineralne	22
4.11. Archeologia i dziedzictwo kulturowe	22
4.12. Oddziaływania społeczno-ekonomiczne	22
4.13. Zdrowie, bezpieczeństwo i uciążliwości społeczne	23
5. Zarządzanie i środki minimalizujące	25
5.1. Systemy zarządzania	25
5.2. Środki ograniczające negatywne oddziaływanie	25
5.3. Kontrola i monitorowanie	27
6. Dostęp do informacji	29
6.1. Gdzie mogę znaleźć więcej informacji?	29
6.2. Czy mogę od razu zgłosić opinię?	29
6.3. Z kim należy się kontaktować aby uzyskać więcej informacji?	29

1. Wstęp

1.1. Kontekst

Strzeszczenie nietechniczne stanowi przegląd zmian środowiskowych i społecznych, które mogą wystąpić w związku z budową głębokowodnego terminalu kontenerowego DCT 2 o przepustowości 2 500 000 TEU na obszarze przemysłowym w Porcie Północnym w Gdańsku, Polska (dalej: Projekt lub DCT 2).

Projekt prowadzi DCT Gdańsk S.A., od 2007 r. operator największego terminalu kontenerowego w Polsce (DCT1). Spółka DCT Gdańsk S.A. ubiega się o dofinansowanie na wsparcie projektu, dlatego spełnione muszą być normy i wytyczne Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOiR) i Nordyckiego Banku Inwestycyjnego.

Niniejsze strzeszczenie obejmuje etap budowy, funkcjonowania i likwidacji zarówno samego projektu jak również powiązanej infrastruktury. Strzeszczenie nietechniczne jest zgodne z najlepszymi praktykami międzynarodowymi i wykracza poza wymogi polskiej procedury oceny oddziaływania na środowisko. Strzeszczenie powinno być czytane łącznie z Oceną wpływu na środowisko i społeczeństwo (ESIA), Planem zaangażowania interesariuszy (SEP), który opisuje, jak zainteresowane projektem strony mogą wyrazić swoje opinie oraz plan działań środowiskowych i społecznych (ESAP), który jest podsumowaniem tego jak opisane w raporcie działania będą wdrażane. Wszystkie te dokumenty są częścią pakietu upublicznianego do konsultacji.

1.2. Potrzeba rozbudowy

DCT Gdańsk S.A. od 2007 roku jest operatorem największego terminalu kontenerowego w Polsce (DCT1). DCT jest największym i najszybciej rozwijającym się polski terminal kontenerowy i jedynym głębokowodnym na Morzu Bałtyckim, który może przyjmować największe statki z Dalekiego Wschodu. Terminal DCT, położony w sercu Morza Bałtyckiego znajduje się najbardziej na wschód spośród wszystkich portów między Gdańskiem i Le Havre.

Terminal DCT obsługuje polski import, eksport, tranzyt lądowy i morski. DCT jest naturalną bramą do przeładunku kontenerów w Europie Środkowej i Wschodniej. Dzięki inwestycjom prowadzonym przez Polski Rząd i Miasto Gdańsk w infrastrukturę drogową i kolejową, miasto ma bardzo dobre połączenia ze śródlądowymi szlakami transportowymi do Europy Środkowej i Federacji Rosyjskiej

Celem projektu jest zwiększenie przepustowości i poprawa zdolności przeładunkowej portu w Gdańsku. Projekt pozwoli na zwiększenie zdolności przeładunkowej o 2,5 mln TEU, co da całkowitą przepustowość DCT na poziomie 4 mln TEU.

DCT 2 zajmuje stosunkowo niewielką powierzchnię, ale jego realizacja wpłynie pozytywnie na cały obszar Polski i innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

Zgodnie z polityką Unii Europejskiej, Polska powinna podjąć działania odciążające lądowe drogi transportowe i intensyfikujące transport wodny. Efekt ten może zostać osiągnięty przez realizację takich projektów jak Terminal Kontenerowy DCT 2, który łączy, w ramach sieci transportowej TEN-T, Morze Bałtyckie z autostradami w rejonie Bałtyku, Morza Północnego i Śródziemnego.

Zgodnie ze strategią Unii Europejskiej, Port Gdański odgrywa znaczącą rolę jako kluczowe połączenie Trans-Europejskiego Korytarza Transportowego nr 6, łączące kraje północnoeuropejskie z Europą Południową i Wschodnią.

Budowa terminala DCT 2 jest zgodna rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Ze względu na przemysłowy charakter proponowanej lokalizacji, jej planowaną powierzchnię, istniejącą infrastrukturę oraz wpływ na środowisko, proponowana lokalizacja jest najbardziej praktyczna i odpowiednia do projektu.

¹ TEU = (twenty-feet equivalent unit) jednostka równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp. Standardowy 20-stopowy kontener ma wymiary dł. 20xszer. 8xwys. 8,5 stopy, czyli 6,10x2,44x2,59 metra i objętość ok. 38,5 m³. Obecnie standardem są dłuższe kontenery 40-stopowe.

2. Przegląd inwestycji

2.1. Zakres projektu

Przedsięwzięcie obejmuje budowę nowego terminalu wraz z infrastrukturą portową służącą do załadunku i rozładunku towarów, zlokalizowanego w sąsiedztwie istniejącego terminalu kontenerowego DCT 1, na terenie Portu Północnego w Gdańsku. Użytkowanie Terminalu DCT 2 będzie funkcjonalnie powiązane z DCT 1, przy zachowaniu integralności oraz odrębności technologicznej i organizacyjnej każdego z obiektów.

Na terenie terminalu kontenery będą magazynowane, przeładowywane, a także prowadzona będzie spedycja koleją i samochodami. Funkcjonowanie terminalu będzie dwukierunkowe. Oznacza to, że ładunki dostarczone drogą lądową do terminalu będą przeładowywane, a następnie dalej wysyłane drogą morską.

Realizacja przedsięwzięcia obejmie następujące działania:

- prace przygotowawcze (m.in. prace czerpalne w obrębie wód portowych, zagospodarowanie i organizacja terenu budowy, rozbiórka istniejących obiektów),
- prace refulacyjne² oraz niwelację terenu,
- wykonanie infrastruktury podziemnej np. urządzeń odwadniających, fundamentów,
- przygotowanie terenu do wykonania nawierzchni (w tym palowanie),
- wykonanie warstw nawierzchni betonowych,
- montaż urządzeń towarzyszących tj. oświetlenia, łączności, automatyki, urządzeń bezpieczeństwa,
- montaż wyposażenia Terminalu np. suwnic,
- zagospodarowanie terenów zielonych.

Obszar robót czerpalnych obejmie swoim zasięgiem powierzchnię około 220 000 m², zaś objętość urobku z robót czerpalnych wyniesie około 2 000 000 m³. Zgodnie z przeprowadzonym wstępnym rozpoznaniem urobek nie ma cech niebezpiecznego. Zakłada się, że 70% objętości urobku będą stanowiły namuły wymagające odtransportowania szalandami na istniejące, wyznaczone przez Urząd Morski w Gdyni kłapowisko, natomiast 30% urobku będą stanowiły piaski, które będą mogły zostać wykorzystane jako refulat. Do załadownienia przewidziano nie więcej niż 0,08 km² powierzchni wód morskich. Planowane prace czerpalne i usuwanie urobku na kłapowisko będą poprzedzone opracowaniem raportu oddziaływania na środowisko i uzyskaniem zezwolenia.

Zakres niniejszego Projektu obejmuje również w części teren DCT 1 z uwagi na konieczność przeprowadzenia pewnych zmian adaptacyjnych, wywołanych powstaniem DCT 2. Prace te obejmą w szczególności infrastrukturę techniczną obiektu, która będzie musiała zostać dostosowana do obsługi obu terminali (m.in. przebudowę odcinka drogi oraz bocznic kolejowej).

Obecnie DCT 1 może obsługiwać jeden statek kontenerowy na raz i maksymalnie 2 tygodniowo. Po wybudowaniu DCT 2 możliwe będzie prowadzenie rozładunku/załadunku 2 statków oceanicznych w tym samym czasie. Liczba mniejszych statków (tzw. „feederów” – o ładowności do 5000 TEU) zawijających do portu szacowana jest na 2-3 dziennie.

Biorąc pod uwagę liczbę statków obecnie zawijających do portu (do 20 na dobę), wzrost ilości statków manewrujących w porcie i w zatoce Gdańskiej jest oceniany jako nieistotny. Należy wspomnieć, że DCT 2 będzie jednym z terminali już działających w porcie, a wszystkie bieżące obowiązki wdrażane przez port będą dotyczyć nowej inwestycji. Wymagania te stosuje się zarówno do statków zawijających do portu, jak i terminali. Bezpieczeństwo statków podczas manewrów w porcie zapewniane jest przez procedury wprowadzone przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk.

Istnieje również szereg procedur realizowanych przez władze portowe w zakresie ochrony środowiska. Są to m. in.: gospodarką odpadami, odprowadzanie wody balastowej, załadunek paliwa, itp.

² Refulacja – prace mające na celu poszerzenie terenów brzegowych, plaży, wysp, portów, torów podejściowych, itp.

2.2. Obecny stan projektu

Projekt jest na średnim etapie zaawansowania. Do tej pory opracowana została koncepcja projektu, a także zakończona została procedura oceny oddziaływania na środowisko. Projekt uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, która określa warunki środowiskowe dla budowy nowego terminala kontenerowego.

Harmonogram dalszych prac wyglądać będzie następująco:

Uzyskanie pozwolenia na budowę	2014
Start budowy	2014
Zakończenie budowy, rozpoczęcie pracy	2016

2.3. Zgodność z wymaganiami prawnymi

Raport o oddziaływaniu na środowisko (raport OOS) został opracowany w 2013 roku przez niezależnego konsultanta EKO-Konsult i uzupełniony zgodnie z wymogami właściwego organu. Raport OOS został przygotowany zgodnie z przepisami Unii Europejskiej oraz krajowymi:

- Dyrektywa 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (dyrektywa OOS);
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. (ustawa OOS) w sprawie dostępu do 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 z późniejszymi zmianami), która w pełni dokonała transpozycji dyrektywy OOS do prawa polskiego;
- Dyrektywa siedliskowa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (dyrektywa siedliskowa);
- Dyrektywa ptasia 2009/147/WE, w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (dyrektywa ptasia).

Formalna procedura oceny oddziaływania na środowisko została przeprowadzona przez właściwy organ jako element standardowej polskiej procedury prawnej.

Konsultacje społeczne podjęte jako część procedury OOS uznano za zgodne z polskimi i unijnymi regulacjami. Społeczeństwo było informowane o kolejnych etapach procedury OOS. Raport OOS został udostępniony do publicznej wiadomości przez okres 21 dni, podczas których mogły być składane komentarze i uwagi. W tym okresie nie wniesiono żadnych negatywnych uwag ani wniosków, które mogłyby stanowić zagrożenie dla rozpatrywanego projektu.

Rozwój projektu spowoduje zniszczenie siedlisk wykorzystywanych przez cenne gatunki ptaków i nietoperzy. Nie jest możliwe uniknięcie lub zmniejszenie tego wpływu u źródła. Zatem zaproponowane zostały i uwzględnione w decyzji środowiskowej właściwe środki łagodzące (kompensacja).

Decyzja środowiskowa dla przedsięwzięcia została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku dnia 28 marca 2014 r. Decyzja ustanawia warunki środowiskowe realizacji projektu w odniesieniu do środowiska lądowego i morskiego.

Raport OOS nie miał na celu wykazanie zgodności z wymaganiami EBOiR lub międzynarodowymi standardami najlepszych praktyk; skoncentrował się raczej na zgodności z polskimi w zakresie ocen oddziaływania na środowisko. Dlatego, w celu spełnienia wymogów EBOiR i NIB, został opracowany raport o oddziaływaniu na środowisko i społeczeństwo.

Pomimo uzyskania decyzji środowiskowej, inwestor jest zobowiązany do uzyskania decyzji zezwalającej na realizację przedsięwzięcia na terenie zagrożonym powodzią przed uzyskaniem pozwolenia na budowę. Również składowanie urobku z prac pogłębiarskich wymaga uzyskania pozwolenia przed rozpoczęciem prac budowlanych; wniosek powinien być złożony nie później niż 2 miesiące przed planowanym składowaniem i zawierać raport oddziaływania na środowisko.

Na etapie przygotowania inwestycji konieczne będzie uzyskanie następujących pozwoleń i decyzji:

- derogacja na płoszenie itp. z ustawy o ochronie przyrody
- derogacja na płoszenie itp. z ustawy – Prawo łowieckie

- zezwolenie na wycinkę drzew i krzewów
- pozwolenie na przekazywanie urobku na kłapowiska
- derogacja na budowanie na terenie zagrożonym powodzią
- uzgodnienia z gestorami sieci, nieruchomości itp.
- uzgodnienia z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków
- Pozwolenie na budowę

Pozwolenia, które należy uzyskać na etapie działania Terminalu:

- pozwolenie wodnoprawne na wprowadzanie wód deszczowych do wód Zatoki Gdańskiej
- być może zgłoszenie instalacji z uwagi na emisję do powietrza
- być może pozwolenia na wytwarzanie odpadów

Tabele przedstawiające zgodność projektu z wymaganiami dyrektywy o Ocenach Oddziaływania na Środowisko przedstawiono w załączniku A, a z dyrektywami Siedliskową I Ptasią w załączniku B.

2.4. Przegląd poprawności oceny właściwej wpływu na obszar Natura 2000

Ocena wpływu na obszary Natura 2000 została przygotowana przez EKO-KONSULT zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej i obejmowała:

- Charakterystykę i ustalenie przedmiotu ochrony w danym obszarze (w oparciu o SDF),
- Identyfikację oddziaływań,
- Ocenę i określenie znaczących oddziaływań oraz wstępne określenie działań minimalizujących,
- Analizę i ocenę alternatyw (w przypadku, gdy nie można uniknąć oddziaływań negatywnych),
- Identyfikacja nadrzędnego interesu publicznego oraz działań kompensacyjnych.

Obszar specjalnej ochrony ptaków "Zatoka Pucka" znajduje się bezpośrednio przy północno-wschodniej granicy inwestycji, częściowo znajduje się w jej granicach (pogłębianie działa na wodach zatoki, budowa nabrzeża). Obszar ten jest ważnym miejscem zimowania i wykorzystywany jest podczas sezonowych migracji ptaków wodnych w obrębie polskich wód przybrzeżnych dla odpoczynku. Standardowy formularz danych o PLB220005 "Zatoka Pucka" opisuje wartość przyrodniczą i znaczenie terenu w następujący sposób: "Ptak chronione, występuje co najmniej 28 gatunków ptaków z załącznika I do Dyrektywy Ptasiej i 11 gatunków z polskiej Czerwonej Księgi".

W raporcie z oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że:

Inwestycja spowoduje zniszczenie miejsc rozrodu dla rybitwy białoczelnej, sieweczki, nurogęsi i ohara (ptaki chronione w granicach OSO PLB220005 "Zatoka Pucka") spotykane na planowanej budowie. Autorzy OOŚ klasyfikowali ten wpływ jako znaczący wpływ na populację ptaków będących przedmiotem ochrony Natura 2000 na obszarze chronionym, podczas gdy interpretacja Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska mówi, że uszkodzona populacja znajduje się poza obszarem Natura 2000, tym samym system dyrektywy odpowiedzialności za środowisko powinien być stosowany do planowania środków kompensacyjnych.

Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na gatunki uznane za priorytetowe, zgodnie z załącznikiem I Dyrektywy Ptasiej 79/409/EWG i dodatku 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony (Dz. U. 2011, Nr 25, poz 133 z późniejszymi zmianami).

Alternatywy interesu publicznego w celu wdrożenia proponowanego projektu zostały przeanalizowane w raporcie OOŚ. Brak alternatywy dla tego projektu zostały stwierdzone i jednocześnie konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, jego realizacji zostały udowodnione, podyktowane względami ekonomicznymi i społecznymi.

Środki kompensacyjne zostały określone i ocenione. Są to:

- utworzenie obszaru lęgowego dla rybitwy biało-czelnej (sternula albifrons) i sieweczki (Charadrius hiaticula) oraz ohara (Jadorna tadornoides) ;
- Montaż skrzynek lęgowych dla nurogęsi (memus meraanser) ;
- Właściwa organizacja pracy w tym robót budowlanych w sezonie lęgowym , utrzymując odpowiednią odległość między obszarem robót i koloniami ptaków, nadzorem eksperta.

Proponowane środki kompensacyjne są wystarczające. Ponadto, pomimo stosowanych środków kompensacyjnych (zaproporzonych przez autorów Oceny lub ustalonych przez RDOŚ), realizacja projektu nie wpłynie znacząco na ochronę ptaków populacji będącej przedmiotem zainteresowania Wspólnoty.

2.5. Konsultacje społeczne

Zgodnie z Art. 79 ustawy OOŚ, wydanie pozwolenia środowiskowego jest poprzedzone udziałem społeczeństwa, co zostało zapewnione przez władze. Zgodność postępowania z udziałem społeczeństwa z wymogami polskiego prawa oznacza automatycznie zgodność z prawem UE, ponieważ wymogi dyrektywy OOŚ zostały w pełni włączone do ustawodawstwa krajowego.

W trakcie postępowania OOŚ dla inwestycji DCT2 następujące działania dotyczące udziału społeczeństwa i udostępnienia informacji zostały podjęte:

W dniu 21 stycznia 2014 r. urząd poinformował społeczeństwo publicznej o możliwości przedstawienia uwag i komentarzy do raportu OOŚ poprzez: opublikowanie informacji na stronie internetowej urzędu (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska), tablicach informacyjnych urzędu i zarządu DCT, tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Gdańsku, tablicy ogłoszeń Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA. tablicy ogłoszeń Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku, tablicy ogłoszeń Urzędu Morskiego w Gdyni.

Na okres 21 dni (23.01.2014 – 13.02.2014) raport OOŚ został udostępniony do publicznej wiadomości. W tym okresie nie zostały zgłoszone uwagi i żadna z organizacji pozarządowych nie wzięła udziału w postępowaniu.

Jedna ze stron postępowania Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA zwrócił się o nie branie pod uwagę bunkrów nr 615 i 616 jako miejsc kompensacji dla zimowisk nietoperzy. Ostatecznie organ wskazał w decyzji środowiskowej te oraz inne, alternatywne, bunkry jako miejsca kompensacji.

Konsultacje formalne realizowane przez organ administracji lokalnej prowadzone były również podczas opracowania następujących dokumentów strategicznych (przed procedurą OOŚ DCT 2):

- Ocena Oddziaływania Przedsięwzięcia Inwestycyjnego na Środowisko, sporządzony w postępowaniu o wydanie pozwolenia na budowę dla Morskiego Terminalu Kontenerowego zlokalizowanego na obszarze Portu Północnego w Gdańsku (DCT 1) 2004);
- Aktualizacja Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdańska (2007);
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla Portu Północnego II w Gdańsku (2012);
- Regionalny Program Strategiczny (2013).

2.6. Zgodność z wymaganiami EBOiR oraz wytycznymi NBI

EBOiR i NBI są sygnatariuszami europejskich zasad ochrony środowiska (EPE), promujących zrównoważony rozwój oraz ochronę i poprawę środowiska. EPE opierają się na zasadach ochrony środowiska, praktykach i standardach Unii Europejskiej. Zobowiązania EPE są odzwierciedlone w wymaganiach operacyjnych EBOiR (Performance Requirements): PR1, 2, 3, 4 i 10.

PR1: Zgodny z wymaganiami. Niektóre niedostatki zidentyfikowane w raporcie OOŚ zostały uwzględnione w środowiskowej i społecznej ocenie oddziaływania. To odnosi się do kwestii społeczno-ekonomicznych, oceny wpływu na gleby, zasoby naturalne i klimat. Opracowane zostały: plan zaangażowania zainteresowanych stron i mechanizm zgłaszania skarg. Na etapie uzyskiwania pozwolenia na składowanie urobku, przed rozpoczęciem prac budowlanych, opracowany zostanie raport oddziaływania na środowisko składowania wydobytego materiału.

PR2: Zgodny. Spółka jest zobowiązana do przestrzegania przepisów polskiego prawa pracy oraz polityki kadrowej na szczeblu krajowym i międzynarodowym. Zapewnione zostaną audyty wewnętrzne w celu wykazania zgodności z konwencjami Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) dotyczącymi pracy dzieci i pracy przymusowej, dyskryminacji i wolności zrzeszania się.

PR3: Zgodny. Zaplanowano i wpisano do planu działań środowiskowych i społecznych działania w celu zmniejszenia wpływu na środowisko/łagodzenia ryzyka zanieczyszczenia. Obejmują one pobór i badanie jakości urobku wydobytego w trakcie prac budowlanych, opracowanie procedur zarządzania odpadami (zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji), wdrożenie planów zarządzania/awaryjnych. Projekt zaplanowano na obszarze zagrożonym powodzią, konieczne jest więc uzyskanie od dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej pozwolenia na lokalizację na badanym obszarze.

PR 4: Zgodny. Zgodnie z planem działań środowiskowych i społecznych na etapie budowy i eksploatacji opracowane i wdrożone zostaną odpowiednie procedury bezpieczeństwa. Zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadzona zostanie analiza porealizacyjna w zakresie hałasu.

PR6: Zgodny. Zagadnienia dotyczące ekologii obszarów morskich i przybrzeżnych, wpływu na środowisko prac czerpalnych oraz wpływu na ryby zostały uwzględnione w środowiskowej i społecznej ocenie oddziaływania. Przeprowadzona została ocena oddziaływania na obszar Natura 2000. Zaproponowano i wpisano do planu działań środowiskowych i społecznych środki kompensujące.

PR8: Zgodny. Podczas prac budowlanych zapewniony zostanie nadzór archeologiczny.

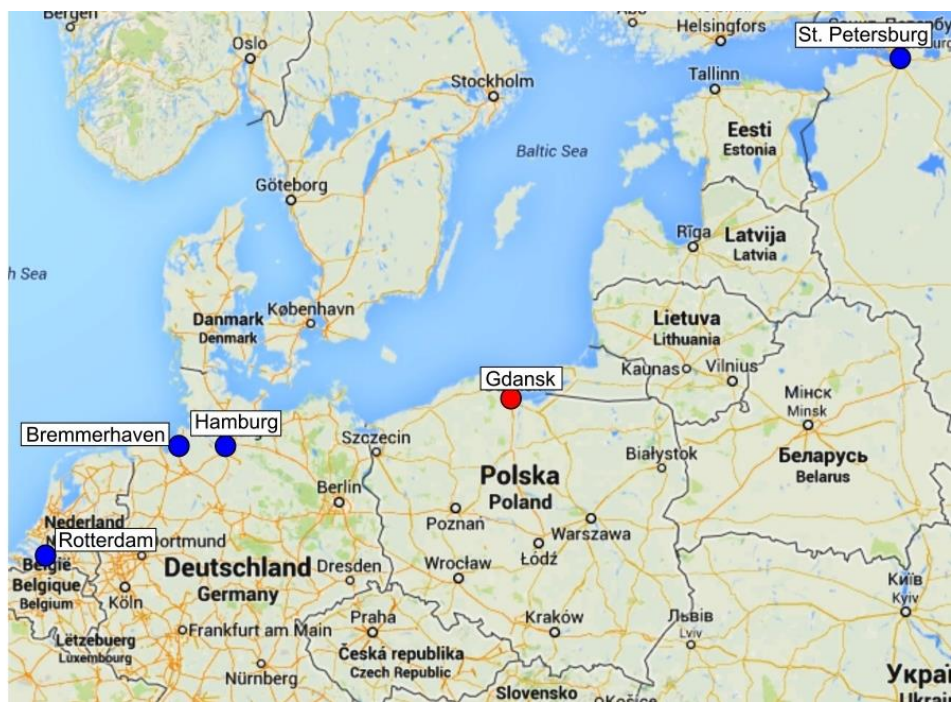
PR10: Zgodny. Zainteresowane strony zostały zidentyfikowane i zaangażowany na etapie formalnego postępowania OOOŚ. Ponadto, w celu spełnienia wymogów EBOR / NIB, został opracowany i wdrożony plan zaangażowania interesariuszy. Ustanowiono formalny mechanizm zgłaszania skarg. Dokumenty informacyjne zostały opracowane i udostępnione do publicznej wiadomości.

2.7. Lokalizacja projektu

Planowana inwestycja realizowana będzie w obrębie miasta Gdańsk oraz na terenie polskich wód przybrzeżnych w akwenie Zatoki Gdańskiej, w województwie pomorskim (północna Polska).

Port Gdańsk jest głównym międzynarodowym węzłem komunikacyjnym położonym w centralnej części południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego, w jednym z najszybciej rozwijających się regionów w Europie. Zgodnie ze strategią Unii Europejskiej Port Gdańsk odgrywa znaczącą rolę jako ogniwo Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr 6 łączącego kraje skandynawskie z Europą Południową i Wschodnią.

Istotne jest, że Gdańsk jest położony centralnie w południowej części Morza Bałtyckiego. Gdańsk jest polskim miastem na wybrzeżu Bałtyku, stolicą województwa pomorskiego, głównym portem morskim w Polsce i centrum czwartego co do wielkości obszaru metropolitalnego w kraju.

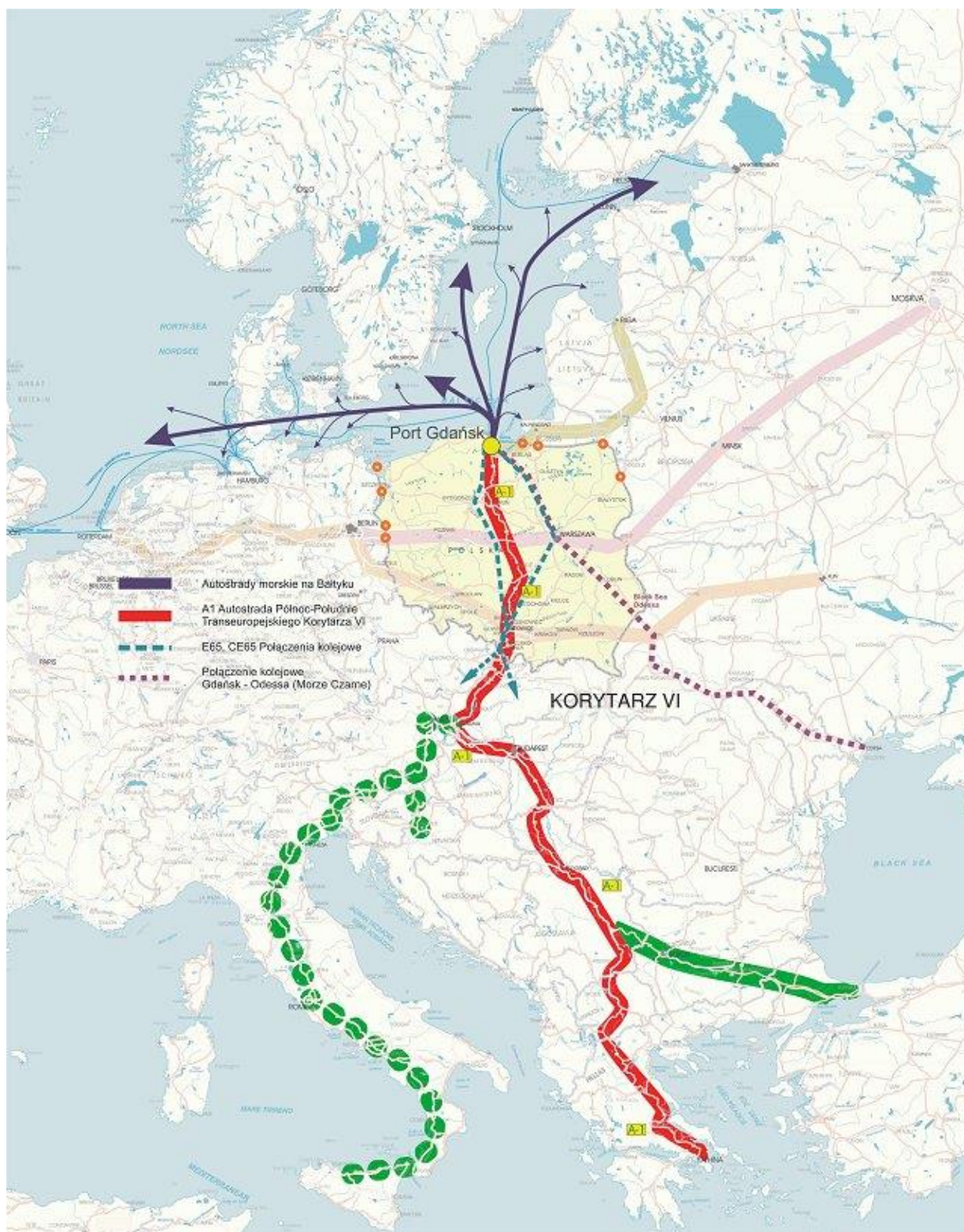


Rysunek 1 Lokalizacja projektu

Projekt obejmie obszar o powierzchni ok. 47 ha antropogenicznie przekształconego wybrzeża portu (Port Północny), pomiędzy istniejącym Morskim Terminalem Kontenerowym DCT 1 (od wschodu) i nieużytkowanymi terenami portowymi (od zachodu) oraz częściowo zalesiony pas wydm.

Terminal jest też dobrze skomunikowany z resztą kraju poprzez Autostradę A1 biegnącą na południe Polski, drogę ekspresową S7 w kierunku Warszawy, drogę ekspresową S6 w kierunku zachodnim, Obwodnicę Południową Trójmiasta i Trasę Sucharskiego. Ponadto łatwy dostęp do Centralnej Magistrali Kolejowej E 65 Bis (Gdańsk – Warszawa – Katowice), umożliwi transport kontenerów kolejną.

Od północy planowane przedsięwzięcie wchodzi na morskie wody wewnętrzne otoczone pirsami rudowym, falochronem wyspowym i pirsami DCT 1.



Rysunek 2 Korytarze transportowe i rola Portu Gdańsk (www.portgdansk.pl)

Lokalizacja Projektu (zaznaczona jako T2) razem z istniejącym terminalem (marked DCT) are presented in the figure below.



Rysunek 3 Planowana inwestycja w Porcie Północnym [źródło: Raport OOŚ, październik, 2013³]

2.8. Strefa oddziaływania przedsięwzięcia

Główny obszar oddziaływania obejmuje wszystkie oddziaływania Projektu na lokalne zasoby i receptory. Strefa oddziaływania dotyczy terenów miasta Gdańsk w otoczeniu terenu Projektu.

Pośredni obszar wpływu obejmuje większy region i dotyczy obszaru, na którym można spodziewać się wpływu na gospodarkę i infrastrukturę. Pośredni obszar wpływu w przypadku terminala DCT obejmuje obszar miejski Gdańsk-Gdynia-Sopot i teren województwa pomorskiego.

³ Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: Budowa Terminalu Kontenerowego T2 o zdolności przeładunkowej 2 500 000 TEU w Porcie Północnym w Gdańsku, EKOKONSULT, Październik 2013

Zewnętrzny obszar oddziaływania dotyczy szerokiego oddziaływania projektu na gospodarkę krajową i wpływ międzynarodowy..

2.8.1. Funkcjonowanie DCT1

Działanie DCT 1 zostało uwzględnione w ramach raportu OOŚ, a wszystkie analizy środowiskowe i społeczne zawierały skumulowane oddziaływanie obu obiektów. Wpływ DCT2 na działalność DCT1 będzie nieznaczny, a oba obiekty będą zintegrowane i wszystkie procedury zarządzania w zakresie ruchu, bezpieczeństwa itp. dotyczą obu terminali. Budowa DCT2 spowoduje konieczności wykonywania prac adaptacyjnych, jednak będą one bardzo niewielkie i nie będą związane z istotnymi oddziaływaniami lub zakłóceniami w pracy DCT1.

2.8.2. Funkcjonowanie Portu Północnego

W wyniku budowy DCT2, nastąpi zwiększenie ilości statków zawijających do portu w Gdańsku. Zakłada się, że podczas działania obu terminali DCT, możliwe będzie przyjęcie dwóch statków oceanicznych równocześnie. Biorąc pod uwagę liczbę statków wchodzących do portu obecnie, ok. 20 jednostek dziennie, taki wzrost jest oceniony jako nieistotny. Działanie DCT1 i DCT 2 nie powinny wpływać na działanie portu. Niezależnie od powyższego, wszystkie działania DCT 1 i DCT 2 będą zgodne z procedurami i wymaganiami portowymi.

2.8.3. Obszary położone w pobliżu infrastruktury towarzyszącej

Działanie DCT2 spowoduje wzrost ruchu na ulicy Sucharskiego i Kontenerowej. Ulica Kontenerowa znajduje się w całości w strefie przemysłowej natomiast ul. Sucharskiego prowadzi również przez miasto Gdańsk. W raporcie OOŚ przewiduje się, że wzrost liczby ciężarówek w ciągu dnia będzie ok. 30% i prawie 100% w nocy.

Oprócz transportu samochodowego, przewiduje się również wzrost ruchu kolejowego w związku z budową DCT2. Obecnie DCT1 obsługuje 5 składów dziennie, a po wybudowaniu DCT2 można założyć w sumie około 13 pociągów dziennie (obliczone na podstawie wzrostu wielkości przeładunków).

W raporcie OOŚ zostało potwierdzone, że łączny wpływ z terminali i drogi, jak również zwiększenie transportu kolejowego nie spowoduje znaczących oddziaływań i nie spowoduje przekroczenia norm hałasu.

2.8.4. Obszar morski

Budowa DCT2 związana jest z koniecznością pogłębiania dna morskiego i usuwania urobku na kłapowisko. Pogłębianie prowadzone będzie nie tylko na etapie budowy, ale także w przyszłości w ramach utrzymania toru wodnego. Zakłada się, że wpływ związany z tymi działaniami będzie tymczasowy. Inne zmiany w obszarze morskim związane są ze wzrostem ilości statków w Zatoce Gdańskiej, jednak, jak wspomniano powyżej, efekt tego oddziaływania będzie znikomy. Dlatego potencjalny wpływ na transport morski lub kutry rybackie będzie nieistotny.

Opisane powyżej wpływy na obszar oddziaływania projektu oceniono jako część raportu ESIA, a niektóre działania dotyczące obszaru oddziaływania projektu są objęte działaniami w ESAP, niemniej zgodnie z polityką EBOiR wpływ na obszar oddziaływania nie musi spełniać wszystkich wymagań dotyczących projektów..

2.9. Układ i projekt

W skład nowego terminalu będą wchodziły:

- nabrzeże na obszarze wodnym (obszar morskich wód wewnętrznych przewidzianych do refulacji lub załadownienia) pomiędzy pirsami wykorzystywanym obecnie przez DCT 1, a istniejącym pirsami rudowym,
- place składowe kontenerów pustych i pełnych, kontenerów chłodniczych,
- place parkingowe,
- obiekty kubaturowe takie jak np. 2 budynki administracyjne, budynek warsztatowy, budynek stacji transformatorowej (GPZ),

- kompleks bramowy (wiaty z 4 pasami wjazdowymi 4 pasami wyjazdowymi oraz kabinami kontroli) i skaner stacjonarny służb celnych
- elementy uzbrojenia terenu.
- Ponadto na terenie DCT1 zmodernizowana zostanie stacja paliw i stacja obsługi pojazdów oraz istniejący budynek administracyjny (tak by obsługiwały obydwie terminale).

Zasilanie obiektu w media i sieci prowadzone będzie z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.



Rysunek 4 Konceptyjny plan zagospodarowania terenu [źródło: Raport OOS, październik, 2013⁴]

⁴ Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: Budowa Terminalu Kontenerowego T2 o zdolności przeładunkowej 2 500 000 TEU w Porcie Północnym w Gdańsku, EKOKONSULT, Październik 2013

2.10. Warianty projektu

Analizy wykazały, że poza Portem Północnym w Gdańsku nie ma technicznej możliwości zlokalizowania głębokowodnego terminalu przeładunkowego, który może przyjmować statki o zanurzeniu ponad 13 m, tj. najnowszych i największych na świecie kontenerowców. Jedyne Port Gdański dysponuje największą dostępną w Polsce głębokością techniczną toru wodnego (17,1 m). Dodatkowo za wyborem tej lokalizacji przemawia fakt istnienia tam terminalu, który już realizuje funkcje zgodne z celem przedsięwzięcia.

Wybór lokalizacji planowanego Terminalu DCT 2 poprzedzony został poszukiwaniem alternatyw lokalizacyjnych odpowiadających celom i koniecznym wymaganiom technicznym przedsięwzięcia.

Wybór lokalizacji odniesiono do zasadniczego celu uzyskania łącznej zdolności przeładunkowej obu terminali na poziomie 4 mln TEU.

Wybrany został wariant lokalizacyjny spójny z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz celami rozwojowymi Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA. Wariant ten przewiduje funkcjonalne powiązanie obiektów Terminali DCT 1 i DCT 2.

3. Charakterystyka stanu środowiska

Obszar planowanego Terminalu Kontenerowego DCT 2 znajduje się w istniejącym obszarze portu, w miejscu obecnie nie używanym, którego większość została utworzona podczas prac refulacji w latach 70-tych ubiegłego wieku. Teren jest płaski, obejmuje plażę i wał wydymowy o różnorodnym kształcie i bezwzględnej wysokości do 5 m npm, teren jest zalesiony. Istnieją zagłębienia między wydymowami wypełnione wodą okresowo lub na stałe. Niektóre z nich są pozostałościami nielegalnej eksploatacji bursztynu.

Teren inwestycji przecina ul. Kontenerowa, bocznicą kolejową i korytarz instalacji dostarczających narzędzia do DCT 1.

Plan zagospodarowania przestrzennego zatwierdzony przez Radę Miasta Gdańska (uchwała nr LI/1529/2002 i XXXIX/1104/09) wyznacza obszar projektu dla terminalu kontenerowego, funkcji przemysłowych, magazynowych i serwisowych.

3.1. Środowisko fizyczne

Obszar charakteryzuje się budową geologiczną, której powstanie związane było z rozwojem delty Wisły. W podłożu - głównie na utworach kredowych i tylko lokalnie na trzeciorzędzie - zalegają różnorodne utwory plejstoceny, w tym różnowiekowe poziomy gliny zwałowych. Nadległa pokrywa jest dwudzielna i reprezentuje początkowo lądową, a następnie morską fazę powstawania.

W przeważającej części terenu pokrywa gleby występuje w początkowej formie, uformowana na łożu piasku utworzonym z odlewania piasków w 1970 roku. Warstwa ta jest bardzo uboga, bez utworzonego profilu glebowego. Gleba, która występuje tutaj nie ma żadnej wartości użytkowej. Typowe są tutaj piaski eoliczne.

Powierzchnia Portu Północnego jest miejscem, w którym występuje bursztyn, naturalny minerał. W okolicach portu udokumentowano złoża bursztynu. Historycznie obszar ten był i nadal jest miejscem, w którym odbywa się nielegalne wydobywanie bursztynu. Dawniej wydobywano bursztyn w omawianym obszarze z depozytu "Wisłoujście", z rezerwy 178 mg (wyczerpane).

Projekt znajduje się w dorzeczu (GZWP) nr 111 Subniecka Gdańska. Warstwa wodonośna znajduje się głęboko i jest dobrze izolowana. Obszar GZWP częściowo pokrywa powierzchnię części wód podziemnych - JCWPd 15a. Ilościowe i chemiczne parametry wód gruntowych ocenia się jako dobre.

Na obszarze planowanego przedsięwzięcia występują marginalne depresje typu jezioro, okresowo wypełnione wodą. Wynikają one z obecności wód porowych i płytkich wód gruntowych, 0,2-0,5 m ppt

Część morską planowanej inwestycji znajduje się w części wód przejściowych (JCW) PLTWIWB4 Wewnętrznej Zatoki w Gdańsku. Zgodnie z planem gospodarki wodnej (plan zagospodarowania wodami - PGW) stan ekologiczny dorzecze Wisły (2011) JCW jest zły. Istnieje ryzyko, że JCW nie osiągnie celów ekologicznych, określonych w ramowej dyrektywie wodnej (jakość wody co najmniej dobra do 2015 r.). Wody JCW otrzymują zanieczyszczenia od dużej powierzchni gruntów, a ich stan jest bezpośrednio zależny od jakości wód śródlądowych, jak i ograniczenia presji śródlądowych. Na podstawie Planu Zarządzającego Dorzeczem Wisły, JCW podlega tymczasowym odstępstwom, tj. przedłużeniu terminu osiągnięcia dobrego stanu wód. Należy zauważyć, że uznaje się, iż obecny kiepski stan JCW nie jest bezpośrednio związany z działalnością portu w Gdańsku, a budowa DCT 2 nie będzie mieć negatywnego wpływu na zdolność do osiągnięcia dobrego stanu wód.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA regularnie zamawia analizy stanu osadów dennych pozostałych na dnie basenów portowych. Badania przeprowadzone w 2008 r., 2011 r. i 2013 r. nie wykazały zanieczyszczenia osadów z wyjątkiem basenu portowego w rejonie Nabrzeża Węgierskiego w Gdyni, gdzie osady są zanieczyszczone metalami ciężkimi i WWA.

Miasto Gdańsk jest położone w regionie klimatu Zatoki Gdańskiej. Cechami charakterystycznymi tego regionu są: niskie roczne amplitudy temperatur, opóźnione występowanie pór roku, wydłużenie okresu między latem a zimą, stosunkowo mała ilość opadów, niższe temperatury wiosną niż jesienią, silne wiatry, głównie z zachodu, występowanie morskiej bryzy.

Średni poziom morza w rejonie Portu Gdańsk obliczony w serii pomiarów z lat 1886-1991 osiągnął 502 cm i wykazywał tendencję wzrostu o 1,5 mm rocznie.

Region lokalizacji planowanej budowy DCT 2 należy do obszarów o wysokim ryzyku powodzi i zalewów z rzek, morza i wód gruntowych. Źródłem powodzi, za wyjątkiem opadów, są sztormy podnoszące poziom wody Martwej Wisły i powódzie wynikające z burzy. Podniesienie wybrzeża morskiego, a także powierzchnia terminalu do poziomu 3 metrów powyżej obecnego średniego poziomu morza, będzie chronić terminal przed obecnymi i przyszłymi zagrożeniami powodziowymi.

Dominującym krajobrazem w północnej części wyspy Stogi jest antropogeniczny krajobraz linii brzegowej Zatoki Gdańskiej z budynków i nabrzeży portowych, a także obiektów przemysłowych i magazynów. Jest częściowo zdegradowany, sąsiaduje z południowego-wschodu z na wpół naturalnym lasem i naturalnym brzegiem morza. W zakresie ekofizjograficznym, miasto Gdańsk i obszar Stogi Portowe jest sklasyfikowany jako nieatrakcyjny.

Najbliższe wrażliwe receptory chronione przed hałasem - budynki mieszkalne w dzielnicy Stogi - znajdują się około 2 000 m na południe od granicy z DCT.

3.2. Archeologia i dziedzictwo kulturowe

Obszar projektu i lasy graniczące z terenem terminalu mieszczą schrony (bunkry betonowe) Baterii Artylerii Stałej "Sianki" (BAS 25) z drugiej połowy 20 wieku i relikty niemieckiej baterii nadmorskiej z przełomu 20. wieku.

Według Planu Zagospodarowania dla "Portu Północnego II", obiekty takie jak elektrownia, awaryjne stanowisko zabezpieczenia ogniowego, schron dla załogi, stanowisko ogniowe i wymiana artylerii są chronione do momentu uruchomienia projektów przewidzianych w ramach planu. Wszystkie prace budowlane będą nadzorowane przez ekspertów archeologii.

3.3. Ekologia obszarów lądowych i morskich

Większa część terenu inwestycji jest zalesiona. Te składają się z drzew sosny, zarówno posadzonych jak i samosiewnych, częściowo z udziałem innych gatunków, takich jak *Betula pendula*, *Pinus nigra* lub *Quercus robur*.

Teren planowanej budowy terminalu posiada średnie wartości naturalne. Jego istotną cechą jest udział nitrofilnych i ruderalnych roślin oraz zaburzenia składu gatunkowego zbiorowisk, wynikające z antropogenicznych przekształceń siedlisk.

W obszarze projektu zidentyfikowano małe obszary cennych siedlisk przyrodniczych, wymienionych w załączniku do dyrektywy siedliskowej, takich jak: Jednoroczna roślinność przy linii przyboju (kod 1210), embrionalne, ruchome wydmy (2110) i ustabilizowane wydmy z roślinnością trawiastą ("wydmy szare") (kod 2130 - siedlisko priorytetowe). Jednak są one poza obszarami Natura 2000.

Teren inwestycji nie jest cenny dla ssaków - zaobserwowano czasowe występowanie powszechnych i szeroko występujących gatunków (jelenie i lisy).

Obszar projektu nie należy do obszarów hodowli i żywienia dla nietoperzy. Jednakże zostały zidentyfikowane schrony (miejsca zimowej hibernacji) kilku gatunków, znajdujące się w szczególności w betonowych bunkrach z drugiej połowy XX wieku i resztkach niemieckich baterii nadbrzeżnych z przełomu XIX i XX wieku.

Obszar Portu Północnego w Gdańsku jest jednym z najważniejszych miejsc koncentracji ptaków wodnych w okresie nierozrodczym, w rejonie Zatoki Gdańskiej. Teren planowanej inwestycji znajduje się w nadmorskim, południowo-bałtyckim ponadregionalnym korytarzu migracji, stanowiącym europejski korytarz migracji ptaków wodnych, pomiędzy Europą Północną i Wschodnią a miejscami zimowania w Europie Zachodniej.

Zidentyfikowane płazy i gady (żaba wodna, żaba trawna, jaszczurka zwinka) występują tutaj rzadko i nie są znaczące w skali regionu, a gatunki te są powszechne w skali kraju.

Organizmy wodne w sąsiedztwie inwestycji nie różnią się od tych w sąsiednich regionach. Foki są sporadycznie obserwowane wzdłuż polskiego wybrzeża. W ostatnich latach jednak nie zaobserwowano fok lub morświnów na wodach Portu Północnego.

Powierzchnia Portu Północnego nie jest zbyt zróżnicowana pod względem zooplanktonu. Ponieważ wpływ Wisły na gatunki zooplanktonu jest znaczący, bezkręgowce denne żerujące na materii organicznej są tutaj dominujące. Skład taksonomiczny makrozoobentosu w planowanym obszarze projektu jest typowy dla płytkiego południowego Bałtyku, z podobnym osadem i dolnym układem bieżącym. Powierzchnia taka może zostać sklasyfikowana jako umiarkowanie

zanieczyszczona na podstawie struktury makrozoobentosu. Także w porównaniu z innymi obszarami Zatoki Gdańskiej, obszar projektu wykazuje wyjątkowo niską ilość i wagę małż.

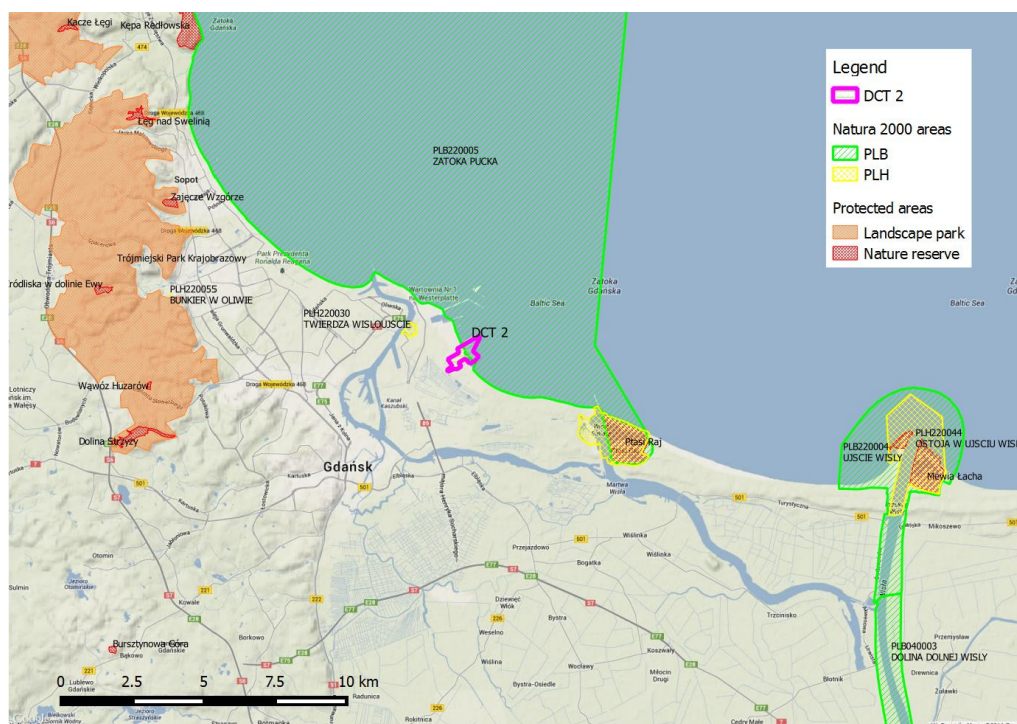
Wszystkie gatunki ryb żyjących w Zatoce Gdańskiej, zarówno słodkowodne, ryby morskie i ryby migrujące, można znaleźć w pobliżu portu. Jednak planowane miejsce robót nie zapewnia bogatej bazy odżywczej dla ryb, a w związku z tym nie jest zbyt atrakcyjne dla tych gatunków.

3.4. Ochrona przyrody

W promieniu 10 km od planowanej inwestycji znajdują się następujące formy rejonów ochrony przyrody w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004:

- Projekt graniczy na północ i na wschód z: obszarem specjalnej ochrony ptaków PLB220005 "Zatoka Pucka", znajdującym się bezpośrednio na granicy inwestycji i częściowo zawartym w jego obszarze (prace pogłębiające na wodach portowych zajmą około 0,048% obszaru NATURA 2000), "Zatoka Pucka" to obszar specjalnej ochrony ptaków, teren jest ostoją ptaków o znaczeniu europejskim, istnieje 23 gatunków ptaków wymienionych w załączniku I dyrektywy Ptasiej i 7 gatunków z polskiej Czerwonej Księgi gatunków zagrożonych,
- Od strony południowo-zachodniej, ok. 1.4 km od północy i zachodu: obszar o znaczeniu dla Wspólnoty PLH220030 "Twierdza Wisłoujście",
- Od strony południowo – wschodniej, ok. 4 km: obszar o znaczeniu dla Wspólnoty: PLH220044 "Ostoja w Ujściu Wisły",
- Od strony południowo – wschodniej, ok. 5 km: rezerwat przyrody Ptasi Raj,
- Od strony południowo – wschodniej, ok. 5 km: obszar krajobrazu chronionego Wyspa Sobieszewska,
- Od strony południowo – wschodniej, ok. 5,5 km: obszar specjalnej ochrony ptaków PLB220004 „Ujście Wisły”,
- Ok. 8 km na zachód: Trójmiejski Park Krajobrazowy
- Ok. 8 km na zachód: rezerwat przyrody „Dolina Strzyży”
- Ok. 8 km na zachód: obszar o znaczeniu dla Wspólnoty "Bunkier w Oliwie".

W odległości 3,5 - 10 km od inwestycji znajdują się również małe indywidualne formy ochrony przyrody, takie jak tereny ekologiczne i krajobrazowe – kompleksy krajobrazowe.



Rysunek 5 Obszary chronione w otoczeniu inwestycji

3.5. Geografia społeczno-ekonomiczna

Projekt znajduje się w granicach administracyjnych Miasta Gdańska, stolicy województwa pomorskiego, znajdującego się w północnej części Polski. Gdańsk jest zamieszkały przez ponad 460 tys. osób, które odpowiadają większej części trzeciej co do wielkości aglomeracji w Polsce, z ponad miliona mieszkańców, zamieszkujących łącznie Gdańsk, Gdynię, Sopot i sąsiednie miasta i gminy. Gdańsk jest jednym z najważniejszych międzynarodowych węzłów komunikacyjnych w Polsce. Większa część produkcji pochodzi z obsługi towarów wysyłanych do Gdańska drogą morską. Struktura zatrudnienia pod względem sektorów gospodarki jest znacznie zróżnicowana. Morska i lądowa logistyka jest jedną z najbardziej atrakcyjnych branż pod względem atrakcyjnych miejsc pracy oraz wysokiego wzrostu gospodarki lokalnej na rzecz rozwoju gospodarczego Gdańska i całej aglomeracji. W 2012r. całkowita wielkość przeładunkowa w Polsce wyniosła 10,781.4 tysięcy ton, z czego Gdańsk obsłużył 5,600.0 tys. ton.

4. Oddziaływanie na środowisko i ludzi

4.1. Wstęp

Ta część raportu opisuje potencjalne skutki dla środowiska, które mogą wynikać z rozwoju proponowanych elementów projektu. Poniższy rozdział koncentruje się na aktualnym stanie projektu oraz oczekiwanych skutkach i korzyściach środowiskowych i społecznych.

Budowa DCT 2 spowoduje przekształcenie środowiska w obszarze ok. 47 ha i spowoduje trwałe zmiany. Będą to: przekształcenie wybrzeża w ląd (rekultywacja gruntów o powierzchni około 0,08 km²), zmiany w sposobie wykorzystania 400 m plaży i istniejących terenów leśnych, zmiany w krajobrazie, usunięcie wierzchniej warstwy gleby i usunięcie zieleni oraz utwardzenie powierzchni 47 ha co spowoduje zmiany warunków gruntowo-wodnych.

4.2. Powietrze

Teren przedsięwzięcia znajduje się z dala od receptorów wrażliwych.

Wpływ na powietrze w fazie budowy będzie krótkotrwały i o ograniczonym zasięgu. Oprócz emisji zanieczyszczeń z procesów spawania i ruchu maszyn budowlanych i pojazdów lądowych wystąpi również emisja z urządzeń pracujących na morzu. Będzie to emisja spalin z pogłębiarki, holowników, dźwigów i maszyn do palowania. Emisja niezorganizowana związana z pracami na lądzie nie będzie miała wpływu na jakość powietrza w rejonie inwestycji.

Podczas funkcjonowania przedsięwzięcia, źródłem emisji zorganizowanej będzie ogrzewanie budynków. Źródłem emisji gazów będą również pojazdy. Zewnętrznymi źródłami emisji będą statki w związku z eksploatacją silników i agregatów prądotwórczych. Planowane stosowanie LPG w silnikach ciągników siodłowych i zmiana napędu wózków widłowych na elektryczny ograniczy emisję pyłów i innych substancji wprowadzanych do powietrza w sposób niezorganizowany. Normy aerosanitarne zostaną dotrzymane na obszarach przyległych.

During operation period, organized emissions will come from heating of the buildings. In addition, the exhaust gases will be emitted by vehicles. External source of emission will be vessels, emitting gases due to operation of engines and power generators. The planned use of LPG in engines of truck tractors and change of the drive of handling equipment into electric drive will limit the emission of dust and other substances introduced to the air in a non-organised way. However aerosanitary standards will be met in adjacent areas.

4.3. Oddziaływanie hałasu

Budowa nowych budynków i instalacja sprzętu będzie związana z okresową emisją hałasu. Oddziaływanie hałasu będzie tymczasowe i przejściowe

Emisja hałasu podczas pracy będzie wynikać z procesów technologicznych, tj. przemieszczania oraz załadunku kontenerów. Oprócz wyżej wymienionych źródeł ruchomych, są też źródła stacjonarne, takie jak wentylatory, centrale wentylacyjne, związane z wybranymi budynkami. Obliczenia wykazują, że poziom hałasu w nocy i w dzień nie przekracza poziomu 40 dB (A) w rejonie najbliższych obszarów mieszkalnych. Taka niska wartość hałasu z terminali DCT w pełni uzasadnia stwierdzenie, że jego oddziaływanie nie będzie miało istotnego wpływu na całkowity poziom hałasu z całego portu w Gdańsku w najbliższym obszarze mieszkalnym. Najbliższe obszary mieszkalne w dzielnicy Stogi nie będą narażone na przekroczenie norm hałasu.

Hałas będzie również generowany przez pojazdy używane do transportu kontenerów. Zakładając, że prognozy natężenia ruchu na trasie Sucharskiego nie objęły obsługi terminalu kontenerowego, szacowany wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężkich wynosi 30 % w ciągu dnia i około 100 % w nocy i, odpowiednio, wzrost poziomu hałasu emitowanego przez te drogi oszacowano na około 1,5 dB w dzień i 3 dB w nocy. Wpływ hałasu z dróg dojazdowych do terminali kontenerowych nie przekroczy wartości dopuszczalnych.

4.4. Wody powierzchniowe i ścieki

Podczas robót ziemnych i prac budowlanych, mogą wystąpić czasowe zakłócenia lokalnych warunków wodnych oraz ryzyko zanieczyszczenia z terenu budowy. Wody deszczowe będą odprowadzane do wód portu po wstępnym oczyszczeniu. Wstępne oczyszczenie obejmuje

osadnik/piaskownik i separator oleju zainstalowane na sieci kanalizacji deszczowej. Odprowadzanie napływających wód powierzchniowych będzie realizowane poprzez tymczasowe rowki odwadniające i zbiorniki sedymentacyjne, aby uniknąć bezpośredniego zrzutu do wód powierzchniowych, jest to szczególnie ważne podczas sezonów deszczowych. Będą to jednak oddziaływania krótkoterminowe i małym zasięgu.

W czasie wykonywania robót czerpalnych i transportu urobku do miejsca składowania, wystąpi okresowe zwiększenie ilości zawiesin i substancji biogennej, a także substancji organicznych. Będzie to prowadzić do okresowego wzrostu mętności wody i obniżenie przejrzystości wody, jak również pogorszenia warunków tlenowych w wodzie w rejonie wykonywanych robót.

Planowana głębokość przy nabrzeżu dla Terminalu Kontenerowego DCT2 wyniesie 17,5 m. Obszar prac pogłębiarskich obejmie ok. 220.000 m². Natomiast objętość urobku pochodzącego z pogłębiania wyniesie ok. 2.000.000 m³. Prace pogłębiarskie spowodują okresowe zakłócenia na morzu, na skutek zmętnienia spowodowanego naruszeniem osadów dennych. Oddziaływania spowodowane pracami pogłębiarskimi obejmują również: stałe zmiany morfologii dna zatoki w obszarze DCT2 i okresowe zanieczyszczenie przez unoszące się w wodzie substancje w trakcie prac budowlanych. Oddziaływania te będą jednak ograniczone do skali lokalnej i czasu prowadzonych prac. Według wstępnych ustaleń 70 % tej objętości (1.400.000 m³) stanowią iły wymagające składowania na kłapowisku, a 30 % to piaski (600.000 m³) nadające się do narefulowania brzegu pod planowane nabrzeże i prac budowlanych związanych z niwelacją terenu do wysokości 3,00 m npm.

Osady z pogłębiania mogą być składowane na kłapowisku z Zatoce Gdańskiej, wykorzystywanym wcześniej do składowania osadów wydobytych podczas prac budowlanych Morskiego Terminalu Kontenerowego w Gdańsku (kłapowisko DCT).

W czasie pracy terminalu wody opadowe będą, po wstępnym oczyszczeniu, odprowadzane do portu. Na DCT 2 planowane są nowe urządzenia oczyszczające, takie jak osadnik i separator.

Ścieki sanitarne i technologiczne będą odprowadzane do systemu kanalizacji portowej. System kanalizacji portowej jest połączony w miejską oczyszczalnię ścieków w Gdańsku.

Ścieki sanitarne ze statków będą zbierane bezpośrednio z jednostek przez wyspecjalizowane statki lub sprzęt kołowy. Zarząd Portu Morskiego w Gdańsku zapewnia odbiór odpadów wytworzonych podczas pracy statków zgodnie z Konwencją MARPOL 73/78, takich jak ścieki, opadowe oleje i ich mieszaniny oraz odpady stałe.

4.5. Ekologia i ochrona przyrody

Realizacja projektu będzie skutkować zniszczeniem miejsc rozrodu rybitwy białoczelnej, sieweczki obrożnej, nurogęsia i ohara na terenie budowy terminalu. Szczegóły opisano w rozdziale 2.4.

W decyzji środowiskowej organ stwierdził, że nie wystąpi negatywne oddziaływanie, pod warunkiem, że podjęte zostaną następujące działania kompensacyjne:

- Kompensacja w odniesieniu do rybitwy białoczelnej oraz sieweczki obrożnej, obejmująca utworzenie pasa wybrzeża, izolowanego od penetracji przez ludzi i drapieżniki lądowe (m.in. lis, norka amerykańska, kuna, jenot), o długości minimum 350 m. o powierzchni adekwatnej dla siedliska gatunku (plaża, wydma biała) nie mniejszej niż 2 ha.
- Działania ograniczające oddziaływanie projektu na nurogęsia, obejmujące założenie budek lęgowych (30 sztuk).
- Działania ograniczające oddziaływanie projektu na ohara, obejmujące założenie 10 sztucznych nor lub stworzenie konstrukcji tworzących wnęki i wąskie jamy z płyt betonowych i gruzu (możliwe wykorzystanie kręgów betonowych, lub adaptacja istniejących na zapleczu elementów obiektów betonowych - dawnych schronów i umocnień).

Działania ograniczające lub kompensujące dotyczące oddziaływania na inne gatunki ptaków, obejmujące np.:

- wykonywanie określonych prac poza sezonem lęgowym, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia,
- zapobieganie zakładaniu lęgów przez ptaki podczas prac budowlanych w okresie od 1 marca do 31 sierpnia,

- zachowanie właściwej odległości pomiędzy terenem prac i koloniami ptaków, gdzie prace nie mogą się odbywać podczas sezonu lęgowego, oraz ich oznakowanie,
- nadzór ornitologiczny,
- kompensacja spodziewanej utraty miejsc lęgowych przez zakładanie budek lęgowych dla mniejszych gatunków, jak również nasadzenia drzew i krzewów.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje żadnego negatywnego oddziaływania na inne obszary Natura 2000, w tym pobliskich obszarów Natura 2000 PLH220030 "Twierdza Wisłoujście" oraz PLH220044 "Ostoja w Ujściu Wisły".

4.6. Ekologia morza i wód przybrzeżnych

Kluczowe oddziaływania na środowisko morskie związane z pracami budowlanymi wiązać się z ingerencją związaną z budową nasypu o długości 650 m oraz pogłębieniem kanałów podejściowych do projektowanej głębokości 17,5 m.

Oddziaływania związane z działaniami w obszarze morskim DCT2 dotyczą załadownia części zatoki, ingerencji w osady dennie w trakcie pogłębienia, zmiany morfologii dna zatoki w obszarze DCT 2, ryzyka zanieczyszczenia olejami i odpadami w tym ze statków prowadzących prace w pogłębiające, płoszenie ryb i organizmów związanych ze środowiskiem morskim (hałas, zanieczyszczenie, niszczenie osadów dennych i struktury dna, składowanie materiału z pogłębienia na lądzie).

4.7. Krajobraz i oddziaływanie wizualne

Oddziaływanie na krajobraz w fazie budowy będzie tymczasowe i związane z przekształceniem terenu oraz obecnością urządzeń budowlanych.

Projekt będzie zlokalizowany na terenie portu, w sąsiedztwie innych inwestycji portowych i przemysłowych, w związku z czym wpisze się z obecny krajobraz.

4.8. Powierzchnia ziemi i wody podziemne

Na etapie budowy, oddziaływanie na powierzchnię ziemi polegać będzie na zmianie struktury terenu na obszarze inwestycji.

Podczas prac ziemnych istnieje ryzyko wpływu na lokalne warunkach płytkich wód podziemnych. Przewiduje się, że zanieczyszczenie głębszych warstw wód podziemnych będzie bardzo małe. Ponadto zostaną opracowane procedury zapobiegania i usuwania wycieków. Materiały potencjalnie zanieczyszczające będą przechowywane w specjalnie, wydzielonych miejscach wyposażonych odpowiednie środki ochrony środowiska zapobiegające uwolnieniu się wycieku.

Podczas funkcjonowania powierzchnia będzie terminala utwardzona, a obszar przeznaczony do składowania pojemników z substancjami niebezpiecznych zostanie dodatkowo zabezpieczony. Szczelna utwardzona pokrywa zminimalizuje ryzyko skażenia terenu. Teren niezagospodarowany zostanie obsadzony zielenią. Procedury zapobiegania i usuwania wycieków zostaną opracowane i włączone do Planu Zarządzania Środowiskiem. Obejme on zasady przechowywania i obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi. Obecnie Spółka ma odpowiednie procedury zapobiegania i reagowania na wycieki.

Na etapie eksploatacji, istnieje ryzyko wypadku z udziałem pojazdów przewożących niebezpieczne substancje, które ze względu na rozszczelnienia mogą rozlać się na powierzchnię. Obszar terminalu będzie utwardzony i skanalizowany, co zapobiegnie migracji substancji do gleby i wód gruntowych.

4.9. Gospodarka odpadami

W fazie budowy powstanie znaczna ilość odpadów, co jest związane z robotami budowlanymi. Są to odpady generowane głównie z budowy, remontów i demontażu obiektów i infrastruktury drogowej, w tym: gleba i ziemia z terenów skażonych oraz odpady opakowaniowe i związane z wykorzystaniem materiałów takich jak farby i lakiery. Wykonawca będzie prowadzić gospodarkę odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa

Podczas funkcjonowania DCT 2, wytwarzane będą typowe odpady dla tego typu działalności. Odpady będą powstawać podczas utrzymania ruchu terminala. Nie będzie prowadzona

działalność produkcyjna – tego typu odpady nie będą powstawały. Rejestr odpadów będzie prowadzony zgodnie z odpowiednimi przepisami.

Gospodarowanie odpadami z terminala będzie prowadzone z wyłączeniem odpadów pochodzących ze statków, które korzystać będą z usług DCT 2. Gospodarowanie odpadami pochodzącymi z nowej inwestycji będzie prowadzona wspólnie z DTC1. Powstające odpady będą tymczasowo gromadzone w sposób selektywny w wyznaczonych i opisanych miejscach składowania w odpowiednich pojemnikach lub opakowaniach. Odpady niebezpieczne będą zbierane do kontenerów lub zamykanych pojemników i przechowywane w specjalnie do tego celu zaprojektowanych i zadaszonych i utwardzonych miejscach w celu ochrony przed wnikaniem szkodliwych substancji do gleby i wód.

4.10. Gleba i zasoby mineralne

Pokrywa glebowa zostanie trwale przekształcona.

Powierzchnia Portu Północny jest miejscem występowania bursztynu. Możliwe jest, że w trakcie prac ziemnych na lądzie oraz prac na morzu znalezione zostaną pokłady bursztynu. W przypadku odkrycia większych ilości bursztynu konieczne będzie uzyskanie koncesji na jego wydobycie.

4.11. Archeologia i dziedzictwo kulturowe

Podczas prac pogłębiarskich możliwe jest natrafienie na obiekty historyczne. W związku z tym powinny one być prowadzone pod nadzorem archeologicznym. Na dalszych etapach realizacji inwestycji (przed uzyskaniem pozwolenia na budowę), konieczne jest zatwierdzenie projektu przez Pomorskiego Konserwatora Zabytków. Konsultacje z organem będą odnosić się głównie do kwestii prac pogłębiarskich w obszarze morskim. Jak potwierdził DCT, działania te będą poprzedzone skanowaniem magnetycznym w celu identyfikacji i ochrony zabytków archeologicznych (wraki). Takie podejście będzie zgodne z wcześniejszymi (obecnymi) praktykami, podczas pogłębiania w Porcie Północnym.

Bunkry (które nie są zabytkami w rozumieniu prawa) zostaną zburzone (zgodnie postanowieniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego).

Podczas zwykłego funkcjonowania oraz w przypadku ewentualnych sytuacji kryzysowych, nie będzie wpływu na chronione zabytki.

4.12. Oddziaływania społeczno-ekonomiczne

4.12.1. Napływ pracowników

Skutki społeczne mogą wystąpić szczególnie w okresie 2-letniego okresu budowy, co jest związane z napływem nowych pracowników do Gdańska.

Szacowana liczba pracowników na budowie wyniesie około 200 osób, jednak w "szczytach" należy oczekiwać nawet 300 pracowników.

Można założyć, że większość pracowników pochodzić będzie z Pomorza (tak jak na budowie DCT1), jednak jest prawdopodobne, że część pracowników będzie z innych obszarów kraju. W zależności od wyboru Generalnego Wykonawcy, niektóre z prac specjalistycznych (palowanie, pogłębianie) będą prowadzone przez pracowników z zagranicy.

Większość pracowników będzie zakwaterowana w Gdańsku

Gdańsk jest dużym miastem, toteż napływ nawet 200 osób będzie praktycznie niezauważalny. Potencjalnie nowi pracownicy mogą powodować uciążliwości dla lokalnej okolicy poprzez wchodzenie na tereny, spożywanie alkoholu, bójki, kradzieże i rozboje. W oparciu o doświadczenia podczas DCT 1 nie odnotowano wystąpienia takich incydentów. Generalny Wykonawca będzie zobowiązany do opracowania i wdrożenia środków zapobiegających takim przypadkom (np. przepisów, kodeksu postępowania, współpracy z policją, zaangażowania społeczności lokalnych).

Skutki społeczne mogą „odbić się” na nowych pracownikach. Może to dotyczyć: pracy w godzinach nadliczbowych, warunków pracy, zagadnień BHP, płatności wynagrodzenia w terminie, standardów zakwaterowania, itp. Zagrożenia te będą łagodzone przez niezależne audyty Spółki oraz Inspekcję Pracy. Spółka DCT jest obecnie bardzo zaawansowana w zakresie procedury w odniesieniu do wymogów dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa pracowników.

Odnosić się to będzie również do Generalnego Wykonawcy wybranego do budowy DCT2. Oprócz tego, Spółka zapewnia, że mechanizm skarg będzie dostępny dla wszystkich wykonawców i pracowników wykonawcy, a wszelkie uwagi, zastrzeżenia i obawy mogą być składane bezpośrednio do DCT.

4.12.2. Wykluczenie ekonomiczne

Realizacja projektu nie będzie miała wpływu na rybaków w zatoce ze względu na lokalizację w obrębie istniejącego obszaru Portu Północnego, gdzie połowy są zabronione. Ponadto projekt nie spowoduje wykluczenia ekonomicznego. Rybołówstwo na wodach morskich wymaga uzyskania zezwolenia z Urzędu Morskiego w Gdyni i jest zabronione w obszarze wód nawigacyjnych. Urobek z obszaru projektu będzie umieszczany wewnątrz istniejącego i eksploatowanego składowiska, w związku z tym nie będzie miał negatywnego wpływu na działalność połowową. Na podstawie dostępnych informacji nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania projektu na narażone grupy. Podczas konsultacji społecznych na etapie procedury ooś nie zgłoszono obaw. Również podczas konsultowania dokumentów strategicznych dla regionu nie zostały zgłoszone uwagi, które mogłyby ograniczać rozwój Portu Gdańskiego. Jeżeli jakiegokolwiek uwagi pojawią się w przyszłości, powinny być szybko zidentyfikowane i dzięki aktywności lokalnych grup rybołówstwa oraz mechanizmowi skarg, wdrożone zgodnie z wymaganiami EBOiR.

Udział społeczeństwa w procedurze ooś (odbywał się w lutym 2014r.) nie wniósł uwag od jakiegokolwiek podmiotu do inwestycji DCT. Fakt ubiegania się o decyzję środowiskową był powszechnie znany ze względu na obecność informacji w lokalnych mediach, zwłaszcza na stronie www.trojmiasto.pl. Informacje te zostały dodatkowo podkreślone przez fakt wpłynięcia do terminala największego na świecie statku Mærsk Kinney Møller w sierpniu 2013 r., gdy raport OOŚ nie został jeszcze przedłożony władzom. Wydarzenie to zostało opublikowane w lokalnych, regionalnych i krajowych mediach, w tym w głównych programach informacyjnych. Brak protestów wydaje się być potwierdzeniem, że projekt DCT nie jest postrzegany jako rodzaj ograniczenia dla lokalnych grup lokalnych.

4.13. Zdrowie, bezpieczeństwo i uciążliwości społeczne

Miejscowe działania niepożądane występujące podczas budowy będą tymczasowe i krótkookresowe.

W trakcie prac budowlanych, ryzyka wypadków i awarii mogą dotyczyć pracy statków, które będą prowadzić prace pogłębiarskie i wypełniać nabrzeże wydobywym urobkiem. Sytuacje awaryjne mogą dotyczyć wycieków lub rozlania się substancji ropopochodnych.

Wypadki i awarie podczas pracy na terminalu mogą być związane z eksploatacją pojazdów transportu: statków, suwnic, ciągników, samochodów i wagonów kolejowych. Zdecydowana większość z nich nie będzie, poza zagrożenie dla zdrowia i życia pracowników, powodować zagrożenie dla środowiska.

Główne skutki oraz środki łagodzące opisano poniżej.

4.13.1. Ruch samochodowy i transport

Działanie DCT2 może potencjalnie wpływać na ruch na ulicy Sucharskiego i Kontenerowej. Będzie to objawiać się poprzez korkowanie się ulic, wypadki drogowe, możliwość uszkodzenia nawierzchni dróg ze względu na duże obciążenia, uciążliwości hałasowe i emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Ulica Kontenerowa w całości znajduje się na obszarach przemysłowych, natomiast Sucharskiego biegnie również przez miasto Gdańsk, jednak poza obszarami o gęstej zabudowie mieszkaniowej. Aleja Sucharskiego połączy Port Gdańsk z głównymi arteriami o dużej przepustowości, takimi jak południowa obwodnica trójmiasta, autostrada A1 i droga ekspresowa S-6. Taka sieć połączeń umożliwi ominięcie obszarów mieszkalnych przez ruch ciężki. Realizacja projektu może spowodować wzrost liczby samochodów ciężarowych o 30% w ciągu dnia i prawie 100% w nocy, jednak skumulowane skutki od terminali i drogi nie przekroczą poziomu hałasu i dopuszczalnych emisji.

Kwestie bezpieczeństwa ruchu w odniesieniu do obszaru projektu zostaną uwzględnione w Planie Zarządzania Transportem. Plan zapewni przepisy szczegółowe w celu kontroli i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w trakcie budowy. Plan Zarządzania Transportem będzie konsultowany z podmiotami instytucjonalnymi i innymi użytkownikami dróg w Porcie takimi jak

firmy spedycyjne współpracujące z innymi użytkownikami Portu, a w stosownych przypadkach również z lokalnymi społecznościami.

Przepływ osób i pojazdów na terminalu będą ściśle kontrolowane.

DCT będzie dostosowane do procedur bezpieczeństwa ruchu, które są obecnie wdrożone dla firm przewozowych współpracujących z DCT1. Przewoźnicy będą zobligowani do ich przestrzegania. W celu zapobiegania wypadkom i uszkodzeniom dróg poza terminalem prowadzone będą dodatkowe kontrole obciążenia pojazdów opuszczających terminal.

4.13.2. Niewybuchy

Społeczne i środowiskowe oddziaływania mogą również wynikać z niewybuchów, które potencjalnie mogą znaleźć na dnie morza lub na lądzie. W DCT opracowano procedurę zmierzającą do zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania robót budowlanych oraz zapobiegania eksplozji na obszarach lądowych i wodnych.

Taka procedura będzie realizowana w DCT2. Zgodnie z procedurą, działania dotyczące wykrywania materiałów wybuchowych, wyrobisk, ochrony, zniszczenia lub neutralizacji mogą być prowadzone wyłącznie przez Wojskowy Patrol Saperów lub Specjalistyczne Cywilne Spółki Saperskie. Wszystkie wykryte materiały wybuchowe i inne niebezpieczne obiekty zostaną odpowiednio zabezpieczone przez policję lub saperów do momentu przekazania ich do wyjazdu.

4.13.3. Gotowość na sytuacje awaryjne

Postanowienia Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu oraz Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego, zostały wprowadzone w Porcie Gdańskim w celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu morskiego, określenia roli i zakresu odpowiedzialności poszczególnych instytucji oraz określenia zasad współpracy międzynarodowej w wykrywaniu i przeciwdziałaniu zagrożeniom dla statków. Port w Gdańsku otrzymał nr IMO 12543 oraz lokalizator ONZ: PLGDN, zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego. W Porcie Gdańskim został również wdrożony Zintegrowany System Zarządzania Bezpieczeństwem. Specjalistyczne służby zapewniają bezpieczeństwo przeciwpożarowe, techniczne, środowiskowe oraz zabezpieczenie osób i mienia. Zasady ruchu statków w porcie w Gdańsku są regulowane odpowiednimi rozporządzeniami wydanymi przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. DCT jest zobowiązany do przestrzegania zasad i przepisów obowiązujących w Porcie Gdańsk. Lokalizacja projektu w ramach tak zwanego portu zewnętrznego pozwala zminimalizować ryzyko kolizji statków, które ocenia się jako niskie.

4.13.4. Wibracje

Nie przewiduje się wpływu wibracji, na etapie prac budowlanych na nabrzeżu, które są szkodliwe dla ludzi. Tereny zamieszkałe w dzielnicy Stogi są poza obszarem, na którym przekroczone będą normy hałasu.

5. Zarządzanie i środki minimalizujące

5.1. Systemy zarządzania

DCT Gdańsk wdroży system zarządzania sprawami środowiskowymi, społecznymi oraz bezpieczeństwa i higieny pracy (skrót ang. "ESHS") zgodny z normą ISO 14001 i OHSAS18001. System będzie obejmował pracowników, podwykonawców i innych osób działających w ramach Projektu.

System zarządzania będzie obejmować:

- ochronę środowiska i politykę społeczną,
- mechanizm składania skarg,
- Plan zaangażowania stron,
- Plan zarządzania środowiskiem, zdrowiem i bezpieczeństwem pracy na etapie budowy, oraz Plan zarządzania środowiskiem, zdrowiem i bezpieczeństwem pracy na etapie funkcjonowania projektu, obejmujący plan działań w sytuacjach awaryjnych i plan zarządzania środkami transportu i ruchem
- Procedurę zgłaszania znalezisk archeologicznych
- Procedury na etapie budowy i funkcjonowania Projektu zgodne z wewnętrznymi regulacjami Portu Gdańsk (w zakresie pogłębiania, ruchu, wody balastowej i zęzowej, zużytego oleju, gospodarowania materiałami niebezpiecznymi),

Istniejące procedury DCT1 oraz procedury/przepisy Portu Gdańsk zostaną zaadoptowane do projektu. Procedury będą odnosić się do: transportu, rozładunku i wysyłki towarów, bezpieczeństwa i higieny pracy, odprowadzania ścieków, w tym wód balastowych i odpadów z zęzy oraz gospodarowania substancjami niebezpiecznymi (w tym pojemnikami zawierającymi substancje niebezpieczne).

Plan zarządzania ESHS będzie na bieżąco aktualizowany przez cały okres trwania projektu.

5.2. Środki ograniczające negatywne oddziaływanie

Receptor	Działanie
Emisja do powietrza	<p>Wszystkie towary będą dostarczane w pojemnikach zapobiegających emisji związków lotnych.</p> <p>Planowane wykorzystanie LNG w silnikach ciągników i dostarczanie zasilania do urządzeń elektrycznych obsługi będzie wpływać na zmniejszenie emisji pyłów i innych substancji do powietrza.</p> <p>Na etapie budowy zostanie zapewniona ochrona ziemi i transportowanych materiałów budowlanych przed pyleniem.</p> <p>Zastosowana zostanie nowa technologii dostarczania energii do zacumowanych statków tzw. cold ironing (dla statków, które będą przystosowane do tego rodzaju technologii zasilania).</p> <p>Projekt będzie uwzględniał potrzebę zminimalizowania dystansu, jaki muszą przebywać wszelkiego rodzaju pojazdy, aby przemieszczanie kontenerów odbywało się na jak najkrótszych odcinkach (bezpośredni wpływ na zmniejszenie zużycia paliw i energii).</p> <p>Projekt będzie przewidywać stosowanie nowych technologii dostaw energii do zacumowanych statków, tzw. zimnego prasowania (inne nazwy: alternatywna morska energia (skrót ang. AMP) lub moc brzegowa dla statków, które będą dostosowane do tego typu technologii zasilania).</p>
Wody powierzchniowe i ścieki	<p>Środki mające na celu kontrolę zanieczyszczeń w porcie w Gdańsku są określone w "Wytycznych na wypadek awarii i kontroli zanieczyszczeń w wodach portu w zarządzie ZMPG SA". DCT opracuje i wdroży procedury, aby zapobiec zanieczyszczeniu wody deszczowej ściekami z pojemników. Procedura obejmie</p>

	<p>działania w przypadku rozlania i zanieczyszczenia wody deszczowej.</p> <p>ZMPG SA prowadzi regularne badania zawartości zanieczyszczeń w wodach portu.</p> <p>Technologia robót budowlanych zapewni ochronę wód przed zanieczyszczeniem.</p> <p>Port Północny posiada odpowiednie wyposażenie m.in. w postaci łapaczki przeciwrozlewowej, zapór pływających oraz sorbentów do usuwania ropopochodnych z akwenów portowych.</p> <p>Wody opadowe przed ich odprowadzeniem do wód portowych będą poddawane podczyszczeniu w zakresie zawiesiny oraz zanieczyszczeń ropopochodnych.</p> <p>W dniu przekazania Terminalu do eksploatacji wdrożona zostanie procedura postępowania w razie przedostania się niebezpiecznych substancji z transportowanych kontenerami ładunków do kanalizacji deszczowej.</p> <p>Ścieki i odpady ze statków zdawane będą do portowych urządzeń odbiorczych.</p> <p>Jakość wody deszczowej będzie okresowo monitorowana w odniesieniu do substancji ropopochodnych oraz zawiesiny.</p>
Ekologia i ochrona przyrody	<p>Metody zarządzania ściekami ze statków są przedstawione w " Wytycznych na wypadek awarii i kontroli zanieczyszczeń w wodach portu w zarządzie ZMPG SA . Statki przybijające do DCT2 będą zobowiązane do przestrzegania przepisów portowych. Wody balastowe i inne ścieki będą gromadzone w celu zapobiegania wprowadzaniu gatunków inwazyjnych.</p> <p>Opracowane zostaną procedury ochrony bioróżnorodności podczas robót budowlanych. Będą one w szczególności obejmować ochronę siedlisk lądowych, ochronę zbiorników wodnych zapobieganie wpadania małych zwierząt do wykopów, ochronę drzew przed uszkodzeniem przez ciężki sprzęt itp. Kwestie bioróżnorodności będą uwzględnione w CEMP (programie monitoringu)</p> <p>Prace budowlane w tym wycinka drzew i krzewów, będą prowadzone z uwzględnieniem okresu lęgowego ptaków i okresu rozrodczego płazów.</p> <p>W celu niepłoszenia stad ptactwa jednostki pływające i prowadzące prace czerpalne będą zachowywać bezpieczny dystans od kolonii rozrodczych.</p> <p>Wprowadzona zostanie zieleń urządzona.</p> <p>Wyburzenie schronów stanowiących kryjówki zimowe nietoperzy przeprowadzone zostanie poza okresem zimowania Działania łagodzące, polegające na odtworzeniu schronień zimowych dla nietoperzy, będą przeprowadzone poprzez adaptację schronów zlokalizowanych w sąsiedztwie lub okolicy albo poprzez skonstruowanie obiektu zastępczego.</p> <p>Oświetlenie urządzeń i obiektów wysokich (kolor światła, kierunek padania, rodzaj źródła) na terenie Terminalu zostanie zaprojektowane w sposób minimalizujący ryzyko kolizji z ptakami.</p> <p>Przeprowadzone zostaną działania kompensacyjne dla ptaków: rybitwy białoczelnej oraz dla sieweczki obroźnej oraz działania minimalizujące oddziaływanie na nurogęsi i ohara.</p> <p>Przewidywaną utratę stanowisk lęgowych ptaków skompensować poprzez montaż budek lęgowych dla drobnych gatunków ptaków i nasadzenia drzew i krzewów na obszarze inwestycji oraz w jej otoczeniu.</p> <p>Przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonane zostanie przesadzenie roślin wszystkich gatunków podlegających ochronie.</p> <p>Monitoring porealizacyjny ptaków i nietoperzy zostanie przeprowadzony zgodnie postanowieniami Decyzji Środowiskowej.</p>
Jakość gruntu i wód podziemnych	<p>Informacja o niebezpiecznych ładunkach musi zostać przekazana przed wejściem statku do portu w Gdańsku.</p> <p>Towary niebezpieczne będą przechowywane w specjalnym obszarze odpowiednio wyposażonym w podwójne dno w celu zapobieżeniu wyciekom.</p> <p>Procedura przechowywania i obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi, jak również zapobiegania i usuwania wycieków zostanie opracowana i włączona do Planu Zarządzania Środowiskiem na etapie budowy.</p>

Hałas	<p>Projekt DCT2 będzie uwzględniać wyniki modelowania hałasu. Poziomy mocy akustycznej urządzeń oraz izolacja ścian zostaną zatwierdzone tylko wtedy, gdy spodziewane poziomy hałasu będą do zaakceptowania i będą zgodne z wymogami prawnymi. Rzeczywisty wpływ zostanie zweryfikowany po rozpoczęciu funkcjonowania DCT. Pomiary hałasu zostaną przeprowadzone w ciągu 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytku.</p> <p>Dodatkowo Władze Portu monitorują poziom hałasu generowanego przez urządzenia i sprzęt, w tym ruchu statków w obszarze portu.</p>
Zarządzanie odpadami	<p>Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA zapewnia odbiór odpadów powstających podczas eksploatacji statku w porcie zgodnie z zasadami określonymi w punkcie "Odpady generowane przez statek w porcie oraz plan zarządzania pozostałościami towarów".</p> <p>Zasady gospodarowania odpadami dla pracowników i podwykonawców będą włączone do Planu Zarządzania Środowiskiem na etapie eksploatacji</p> <p>Odpady będą zbierane selektywnie i odbierane przez zewnętrzne upoważnione firmy posiadające zezwolenia na gospodarowanie odpadami/utylizację, wymagane prawem.</p> <p>Odpady z pogłębiania będą składowe na morzu w miejscu wskazanym przez Urząd Morski w Gdyni na podstawie zezwolenia. Pobieranie próbek i analizy osadów zostaną przeprowadzone przed składowaniem w celu kontroli ich jakości.</p>
Zdrowie, bezpieczeństwo i uciążliwości publiczne	<p>Uciążliwości dla pracowników będą niwelowane przez środki ochrony osobistej, wynikające z przepisów bhp oraz odpowiednią organizacją robót.</p> <p>Podczas eksploatacji pracownicy będą systematycznie szkoleni w zakresie BHP i innych procedur.</p> <p>Wszystkie wymagania prawne związane z bezpieczeństwem i higieną pracy będą włączone do Systemu zarządzania BHP. System ten będzie uwzględniał procedury dla pracowników i podwykonawców.</p> <p>Projekt techniczny będzie zawierał rozwiązania techniczne niezbędne do ograniczenia emisji do akceptowalnych poziomów.</p> <p>Szczegółowe plany i procedury przeciwpożarowe, zagrożenia chemicznego i wybuchu, będą opracowane i uzgodnione z lokalnymi jednostkami gaśniczymi.</p>
Wpływ społeczno - ekonomiczny	<p>Plan zaangażowania stron został opracowany w celu informowania lokalnej społeczności o potencjalnych skutkach, ryzykach i możliwościach. Skargi i zażalenia składane w ramach Mechanizmu Składania Skarg będą regularnie monitorowane. Informacja zwrotna otrzymana od różnych uczestników projektu będzie ostrzegać DCT2 o jakichkolwiek problemach lub kwestiach, które muszą zostać uwzględnione, zarówno na poziomie krajowym lub wspólnotowym.</p>
Dziedzictwo kulturowe	<p>DCT uzyska zezwolenie na poszukiwanie stanowisk archeologicznych, wraków i artefaktów na obszarze projektu. Budowa i prace pogłębieniowe będą prowadzone pod nadzorem archeologicznym.</p>
Złóża bursztynu	<p>Podczas prac budowlanych i czerpalnych zostanie ustanowiony nadzór geologiczny</p>
Ruch i Transport	<p>Zostaną opracowane procedury w zakresie bezpieczeństwa i organizacji ruchu. Plan zarządzania ruchem na etapie budowy zostanie opracowane i uzgodnione z lokalną społecznością, Zarządem Portu i innymi użytkownikami portu.</p>

5.3. Kontrola i monitorowanie

Prace kompensacyjne i działania minimalizujące dla ptaków, a także prace czerpalne oraz związane z przebudową nabrzeża wykonywane w okresie lęgowym ptaków (kwiecień – sierpień), prowadzone będą pod nadzorem ornitologicznym.

Nadzór chiropterologiczny będzie prowadzony podczas adaptacji bunkrów dla potrzeb zimowej hibernacji nietoperzy.

Podczas prac ziemnych zapewniony będzie nadzór geologiczny.

Podczas prac ziemnych i czerpalnych prowadzony będzie nadzór archeologiczny.

Prowadzony będzie monitoring skuteczności działań kompensacyjnych dla ptaków (rybitwy białoczelnej oraz sieweczki obrożnej). Ponadto przez 5 lat prowadzony będzie całoroczny monitoring ornitologiczny ze szczególnym uwzględnieniem skuteczności działań minimalizujących oddziaływanie na nurogęś i ohara.

Przez 10 lat po zakończeniu budowy, prowadzony będzie monitoring kontrolny wykorzystywania przez nietoperze obiektów zaleconych do budowy/ adaptacji w decyzji środowiskowej (1 kontrola zimowa rocznie)

Po uruchomieniu terminalu przeprowadzone zostaną pomiary hałasu.

6. Dostęp do informacji

6.1. Gdzie mogę znaleźć więcej informacji?

Więcej informacji można znaleźć na stronie Spółki DCT Gdańsk S.A. <http://dctgdansk.pl>

Po złożeniu odpowiedniego wniosku możliwy jest wgląd w kopie dokumentów dotyczących projektu w siedzibie Spółki DCT GDAŃSK S.A., ul. Kontenerowa 7, 80-601 Gdańsk.

6.2. Czy mogę od razu zgłosić opinię?

Tak, opinie i uwagi do projektu mogą być zgłaszane na każdym etapie projektu.

6.3. Z kim należy się kontaktować aby uzyskać więcej informacji?

Wszelkie opinie, uwagi i komentarze należy zgłaszać do:

Spółka:	DCT GDAŃSK S.A.,
Adres:	ul. Kontenerowa 7, 80-601 Gdańsk
Telefon	(+48) 58 737 9000
Fax.	(+48) 58 737 6350
E-mail:	postbox@dctgdansk.com

Załączniki

A.1. Tabela zgodności

Tabela zgodności z Dyrektywą 2011/92/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko została przedstawiona poniżej.

Artykuł	Kryterium	Ocena zgodności	Zalecenia
Art. 2 (1)	Państwa Członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki, aby zapewnić, że przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, między innymi z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji podlegają wymaganiom w celu uzyskania zezwolenia na inwestycję i ocenie w odniesieniu do ich skutków, przed udzieleniem zezwolenia.	Zgodne. Raport OOŚ został przygotowany i wydano decyzję środowiskową.	
Art. 3	Ocena wpływu na środowisko określa, opisuje i ocenia we właściwy sposób dla każdego indywidualnego przypadku i zgodnie z art. 4–12, bezpośrednie i pośrednie skutki przedsięwzięcia dla następujących elementów:		
	(a) istot ludzkich, fauny i flory;	Zgodne.	
	(b) gleby, wód, powietrza, klimatu i krajobrazu;	Zgodne.	
	(c) dóbr materialnych i dziedzictwa kultury;	Zgodne.	
	(d) oddziaływania między elementami wymienionymi w (a), (b) i (c).	Zgodne.	
Art. 4 (1)	Przedsięwzięcia wymienione w Załączniku I podlegają ocenie	Zgodne.	
Art. 4 (2)	Przedsięwzięcia wymienione w załączniku II powinny być poddane ocenie, jeśli stwierdzono taką konieczność na podstawie badania indywidualnego, progów lub kryteriów ustalonych przez Państwo Członkowskie,	Nie dotyczy.	
Art. 5 (1)	Wykonawca przez autora informacji określonych w załączniku IV, takich jak:		
	opis projektu	Zgodne. Braki zidentyfikowane w Raporcie OOŚ, zostały zawarte w	

Artykuł	Kryterium	Ocena zgodności	Zalecenia
		ESIA (Raport oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby Banku)	
	Opis możliwych znaczących skutków środowiskowych przedsięwzięcia	<p>Zgodne.</p> <p>Braki zidentyfikowane w Raporcie OOŚ, takie jak brak analizy wpływu na kopaliny, klimat, biologię morza (fitoplankton), ryby, zostały zawarte w ESIA (Raport oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby banku).</p> <p>Nie zbadano jakości osadów, które będą składowane na kłapowisku.</p> <p>Raport OOŚ odnosi się do oddziaływań społeczno-ekonomicznych, niemniej zawiera braki w zakresie identyfikacji zainteresowanych stron.</p> <p>Zainteresowane strony zostały zidentyfikowane w ramach przygotowywania ESIA (Raport oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby banku) oraz Planu Zaangażowania Stron.</p>	Zgodnie z Planem Działań Środowiskowych i Społecznych jakość osadów zostanie przeanalizowane przed zeskładowaniem
	Opis metod stosowanych przez Wykonawcę do oceny oddziaływań	<p>Zgodne.</p> <p>Dokonano opisu metod.</p>	
	Opis środków przewidzianych w celu zapobiegania, zmniejszenia oraz tam, gdzie to możliwe kompensowania znaczącego, szkodliwego wpływu wywieranego na środowisko	<p>Zgodne.</p>	
	Nietechniczne podsumowanie informacji	<p>Zgodne.</p>	
	Wskazanie trudności (niedostatków technicznych lub braku specjalistycznej wiedzy), które wykonawca napotkał przy zestawieniu wymaganych informacji	<p>Zgodne.</p> <p>Rozdział o trudnościach został ujęty w raporcie OOŚ (stwierdzono, że takowe nie wystąpiły).</p>	
Art. 5 (2)	Na życzenie wykonawcy, przed złożeniem wniosku o zezwolenie na inwestycję, właściwe władze wydadzą opinię na temat informacji, które mają być dostarczone przez wykonawcę	<p>Zakres nie został określony; jednak nie było to obowiązkowe, ze względu na klasyfikację projektu do grupy I (wymagany Raport OOŚ).</p>	Działania nie są konieczne.

Artykuł	Kryterium	Ocena zgodności	Zalecenia
Art. 5 (3)	Informacje, które mają być dostarczone przez wykonawcę, zawierają co najmniej:		
	- opis przedsięwzięcia zawierający informacje o miejscu, projekcie i wielkości przedsięwzięcia,	Zgodne.	
	- opis środków przewidzianych w celu uniknięcia, zmniejszenia i jeżeli to możliwe, naprawienie poważnych niekorzystnych skutków,	Zgodne. Niektóre braki zidentyfikowane w raporcie OOŚ (np. brak oceny oddziaływania promieniowania elektromagnetycznego), zostały uwzględnione w ESIA (Raport oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby banku).	
	- dane wymagane do rozpoznania i oszacowania głównych skutków, które mogą być spowodowane w środowisku przez to przedsięwzięcie	Zgodne. Kwestie dotyczące zasobów mineralnych, biologii morskiej (fitoplankton, itp.), ichtiofauny zostały opisane w ESIA (Raport oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby banku).	Zgodnie z Planem Działań Środowiskowych i Społecznych jakość osadów zostanie przeanalizowane przed zeskładowaniem
	- zarys zasadniczych alternatywnych rozwiązań rozważanych przez wykonawcę, łącznie ze wskazaniem głównych powodów dokonanego przez niego wyboru, uwzględniającego skutki środowiskowe,	Zgodne.	
	- podsumowanie w języku nietechnicznym informacji wymienionych w poprzednich tiret	Zgodne.	
Art. 6 (2)	Społeczeństwo jest informowane, tak szybko jak tylko informacje mogą być należycie dostarczone, o następujących kwestiach:		
	(a) wniosku o zezwolenie na inwestycję;	Zgodne.	
	(b) fakcie, że przedsięwzięcie poddane jest procedurze oceny wpływu na środowisko oraz, gdzie stosowne, fakt, że stosuje się art. 7;	Zgodne.	
	(c) danych szczegółowych właściwych władz odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji, tych, od których można uzyskać istotne informacje, tych, do których mogą być przedkładane komentarze i zapytania oraz szczegóły harmonogramu dla przekazywania komentarzy lub zapytań;	Zgodne.	

Artykuł	Kryterium	Ocena zgodności	Zalecenia
	(d) charakterze możliwych decyzji lub, jeśli chodzi o jedną, projekcie decyzji;	Zgodne.	
	(e) wskazania dostępności informacji zebranych na podstawie art. 5;	Zgodne.	
	(f) wskazania czasu i miejsc, gdzie lub za pomocą których istotne informacje są udostępniane;	Zgodne.	
	(g) szczegóły uzgodnień dotyczących udziału społeczeństwa, wydane na mocy ust. 5 niniejszego artykułu.	Zgodne.	
Art. 6 (3)	Dopuszczenie społeczeństwa (w rozsądnych ramach czasowych) do poniższych informacji publicznych		
	- raportu ooś	Zgodne.	
	- innych sprawozdań i dokumentów przekazanych organom w czasie kiedy interesariusze są informowani	Zgodne.	
	- inne informacje istotne dla wydania decyzji, które są udostępniane po czasie kiedy interesariusze są informowani	Zgodne.	
Art. 6 (4)	Zainteresowana społeczność otrzymuje wczesne i skuteczne możliwości udziału w procedurach decyzyjnych dotyczących środowiska	Zgodne.	
Art. 6 (4)	Zainteresowana społeczność uprawniona jest do wyrażania komentarzy i opinii, kiedy wszystkie opcje są dostępne właściwej władzy lub władzom zanim podjęta zostanie decyzja w sprawie wniosku o zezwolenie na inwestycję.	Zgodne.	
Art. 7	Projekt, który ma oddziaływanie transgraniczne powinny być przedmiotem oceny oddziaływania transgranicznego.	Zakres planowanego przedsięwzięcia i skala zidentyfikowanych oddziaływania na środowisko pozwala stwierdzić, że inwestycja nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko.	
Art. 8	Rezultaty konsultacji oraz informacje zebrane w ramach Raportu	Zgodne.	

Artykuł	Kryterium	Ocena zgodności	Zalecenia
	OOŚ i zgłoszone przez społeczeństwo muszą być uwzględnione w procedurze zezwolenia na inwestycję.		
Art. 9 (1)	1. Kiedy decyzja o przyznaniu lub odmowie wydania zezwolenia na inwestycję zostaje podjęta, właściwa władza lub władze informują o niej społeczeństwo zgodnie z odpowiednimi procedurami, podając do wiadomości społeczeństwa następujące informacje:	Decyzja środowiskowa została wydana przez kompetentny organ.	
	(a) treść decyzji i związane z nią warunki,	Zgodne.	
	(b) przebadawszy troski i opinie wyrażone przez zainteresowaną społeczność, główne przyczyny i przemyślenia, na których oparta jest decyzja, włączając informacje dotyczące udziału społeczeństwa,	Zgodne.	
	(c) w miarę potrzeby, opis podstawowych środków, jakie mają być podjęte w celu uniknięcia, ograniczenia i jeżeli jest to możliwe, skompensowania znaczących niekorzystnych skutków.	Zgodne.	

A.2. Tabela zgodności

Zgodność z tzw. Dyrektywą Siedliskową i Dyrektywą Ptasią została przedstawiona w poniższej tabeli.

Akt prawny	Ocena zgodności	Zalecenia
Dyrektywa Siedliskowa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory	Zgodnie z wymogami dyrektywy siedliskowej, należy uwzględnić i ocenić wpływ na obszary Natura 2000. Dyrektywa zakazuje lokalizacji inwestycji, jeżeli prawdopodobne / oczekiwane oddziaływanie jest istotne, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 6.4. Szczegółowa ocena wpływu na obszar Natura 2000 została przeprowadzona. Przedstawiono brak możliwych alternatyw i nadrzędnego interesu publicznego.	Przeprowadzony zostanie monitoring porealizacyjny ptaków i nietoperzy, zgodnie z wymaganiami decyzji środowiskowej oraz ESAP (Plan Działań Środowiskowych i Społecznych). Wyniki zostaną poddane analizie w celu wdrożenia odpowiednich środków łagodzących w razie potrzeby.
Dyrektywa ptasia 2009/147/WE, w sprawie ochrony dzikiego ptactwa	Wpływ na ptaki wymienione w załączniku I i II został omówiony i oceniony. Wpływ na ptaki będące przedmiotem ochrony Natura 2000 został omówiony i oceniony. Środki łagodzące zostały omówione i zaproponowano środki kompensujące.	Monitoring porealizacyjny ptaków przeprowadzony zostanie, zgodnie z wymaganiami decyzji środowiskowej. To zalecenie zawarte jest w ESAP (Plan Działań Środowiskowych i Społecznych).

A.3. Tabela zgodności

Projekt oceniony jest pod względem zgodności z wymaganiami Polityki Środowiskowej i Społecznej EBOR (2008) ("Polityka EBOR"). Tabele poniżej przedstawiają tę ocenę:

EBRD PR 1: Zarządzanie i ocena środowiskowo – społeczna		
Wymaganie	Ocena Zgodności	Zalecenie
Zarządzanie i ocena środowiskowo – społeczna	<p>Zgodne</p> <p>Projekt był przedmiotem procedury OOS. Formalna ocena oddziaływania na środowisko została przeprowadzona zgodnie z prawem polskim i europejskim.</p> <p>Dla projektu została wydana decyzja środowiskowa.</p> <p>Zakres projektu obejmuje również obszar istniejącego terminalu DCT1, wzięto pod uwagę efekt skumulowany. Prace adaptacyjne poza DCT2 będą obejmować: prace pogłębiarskie, przebudowę stacji paliw, remont budynku stacji transformatorowej, rozbudowę istniejącej bocznicy kolejowej, przebudowę istniejącej drogi dojazdowej (ul. Kontenerowej).</p> <p>Braki w Raporcie OOS w zakresie emisji promieniowania elektromagnetycznego, wpływu na glebę, zasobów naturalnych, klimatu, wpływu prac pogłębiarskich i składowania materiału zostały uwzględnione w ESIA (Raport oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby Banku).</p> <p>Zainteresowane strony zostały zidentyfikowane.</p>	<p>Zgodnie z wymogami prawa, właściciel statku wykonującego prace pogłębiarskie zobowiązany jest do uzyskania zezwolenia na składowanie urobku z pogłębiania w obrębie Zatoki Gdańskiej. Jest to oddzielne postępowanie, które nie wymaga formalnej procedury OOS.</p> <p>Wniosek powinien zawierać oświadczenie o oddziaływaniu na środowisko. Zaleca się przeprowadzenie poboru prób i analiz laboratoryjnych materiału wydobytego z dnia przed sporządzeniem takiego oświadczenia.</p> <p>Należy postępować zgodnie z ESAP (Plan Działań Środowiskowych i Społecznych).</p>
Obszar wpływu	<p>Zgodne</p> <p>Obszar oddziaływania został określony i oceniony w ESIA (Raport oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby Banku).</p>	
Środowiskowy i Społeczny Plan Działań (ESAP)	<p>Zgodne</p> <p>ESAP został przygotowany i jest realizowany.</p>	
Możliwości organizacyjne i zaangażowanie Monitoring i ocena działań	<p>Zgodne</p> <p>Spółka posiada możliwości organizacyjne pozwalające na realizację projektu. W Spółce ustalono strukturę organizacyjną.</p> <p>Role i obowiązki w zakresie ochrony środowiska oraz kwestii BHP są określone w Spółce i włączone do opisów stanowisk pracy. Potwierdza to kompetencję wszystkich pracowników do spełnienia aktualnych potrzeb projektu.</p> <p>W DCT2 zostaną wdrożone odpowiednie procedury i systemy zarządzania,</p>	

	zapewniające zgodność z systemem zarządzania Portu Gdańsk.	
--	--	--

EBRD PR 2: Warunki pracy		
Wymóg	Ocena zgodności	Zalecenie
Polityka HR	<p>Zgodne</p> <p>Spółka jest zobowiązana do przestrzegania zasad HR na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym.</p> <p>Główne aspekty związane z zatrudnieniem, bezrobociem, warunkami pracy i aspektami związanymi z HR, które są uznawane przez Spółkę za istotne, zostały zidentyfikowane i są zarządzane. Będą one miały zastosowanie do wszystkich podwykonawców pracujących w ramach tego projektu.</p>	
Warunki pracy i relacje Mechanizm Skarg	<p>Zgodne</p> <p>Spółka jest zobowiązana do przestrzegania przepisów w zakresie stosunków i warunków pracy.</p> <p>Mechanizm skarg został opracowany i jest realizowany.</p> <p>Podwykonawcy będą podlegać nadzorowi w zakresie bezpieczeństwa pracy zgodnie z polskimi przepisami.</p>	
Praca dzieci, praca przymusowa, zakaz dyskryminacji i równe szanse	<p>Zgodne</p> <p>Polskie prawo pracy zabrania pracy przymusowej i pracy dzieci i promuje zasady niedyskryminacyjne.</p> <p>Procedury bezpieczeństwa i higieny pracy będą miały zastosowanie również do wykonawców.</p> <p>W celu wykazania zgodności z konwencjami MOP (Międzynarodowa Organizacja Pracy) dotyczących dzieci i pracy przymusowej, dyskryminacji i wolności zrzeszania się zostaną przeprowadzone wewnętrzne audyty.</p>	
BHP	<p>Na etapie budowy obowiązywać będą procedury ochrony zdrowia i bezpieczeństwa opracowane przez DCT 1 i będą one miały zastosowanie do kontrahentów. Główny wykonawca i podwykonawcy będą podlegać nadzorowi Przedstawiciela Klienta i zgodnie z polskimi przepisami przez właściwe organy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.</p> <p>Jako obszar projekt ma potencjał do obecności niewykorzystanych zarządzeń, odpowiednie procedury dla prac morskich i lądowych zostały opracowane przez DCT i będą obowiązkowe do stosowania przez wykonawców i podwykonawców w ramach swoich umów.</p> <p>Solidny System BHP i zestaw procedur wprowadzonych obecnie przez DCT1 dla</p>	Zgodnie z wymogami Środowiskowego i Społecznego Planu Działań, główny wykonawca będzie zobowiązany do opracowania, a następnie wdrożenia planu zarządzania bezpieczeństwem i ekologią. Ponadto zostanie opracowany plan zarządzania ruchem.

	ich działalności zostanie dostosowana i wdrożona w DCT2 na etapie eksploatacji.	
--	---	--

EBRD PR 3 – Zapobieganie i ograniczanie zanieczyszczeń		
Wymaganie	Status zgodności	Zalecenie
Zapobieganie zanieczyszczeniom, ochrona zasobów i efektywność energetyczna	<p>Częściowa zgodność</p> <p>Projekt promuje transport energooszczędny, zarówno w odniesieniu do transportu morskiego i kolejowego.</p> <p>W raporcie OOS stwierdzono brak odniesienia do zgodności z normą PM2,5 jednak pośrednio przestrzeganie tych norm jest wykazane poprzez korelację PM2,5 dla pyłu PM10.</p> <p>W dniu 25 listopada 2013 program ochrony powietrza został wdrożony dla Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego (Aglomeracja Trójmiejskiej), ze względu na przekroczenia PM10 i normy benzo(a)pirenu. Program wskazuje wymagania co do podmiotów wykorzystujących środowisko w zakresie ochrony powietrza, które obejmują: spełnienie normy emisji powietrza, przy użyciu najlepszych dostępnych technik, co minimalizuje pylenie z hałd. Wymóg ten zostanie osiągnięty w wyniku realizacji projektu.</p>	
Odpady	<p>Zgodność</p> <p>Informacje na temat metod przetwarzania odpadów i procedur zapobiegania powstawaniu odpadów zostały przedstawione.</p> <p>Plan gospodarki odpadami dla DCT2 zostanie opracowany zgodnie z przepisami ochrony środowiska i planem gospodarki odpadami w Porcie Gdańsk.</p> <p>Braki w raporcie OOS w odniesieniu do jakości urobku zostały zaadresowane w Środowiskowym i Społecznym Planie Działań i będą podlegać dodatkowej ocenie przed wydaniem zgody na pogłębienie.</p>	<p>Pobieranie próbek i analizy laboratoryjne urobku z pogłębienia dna powinny być wykonane.</p> <p>Postępuj zgodnie ze Środowiskowym i Społecznym Planem Działań.</p>
Bezpieczne używanie i zarządzanie substancjami i materiałami niebezpiecznymi Gotowość i reagowanie na sytuacje awaryjne	<p>Zgodność</p> <p>Uszkodzone pojemniki na materiały niebezpieczne będą przechowywane w miejscach wyposażonych w tace ochronne i podziemne zbiorniki o pojemności 120 m3 zbierające ścieki.</p> <p>Odpowiednie plany awaryjne / zarządzania dla DCT2 będą realizowane zgodnie z aktualnymi planami DCT 1 w celu zapewnienia zgodności.</p> <p>Procedury zostaną opracowane w zgodzie z szerszymi przepisami reagowania kryzysowego w Porcie Gdańsk.</p>	
Emisja gazów cieplarnianych	<p>Zgodność</p> <p>Realizacja projektu spowoduje zmianę struktury transportu lądowego i zwiększenie wydajności transportu intermodalnego. Według raportu OOS redukcja ruchu spowoduje zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.</p> <p>Redukcja emisji CO2 w wyniku tego projektu została oszacowana w Raporcie oceny</p>	

	oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby Banku. Informacje o redukcji emisji CO2 w wyniku realizacji projektu zostaną opublikowane na stronie internetowej projektu w skali rocznej.	
Hałas	<p>Zgodność</p> <p>Projekt będzie realizowany w Porcie Gdańsk. Teren w promieniu około 2 km od obszaru projektu otoczony jest obiektami przemysłowymi, bez żadnych obiektów wymagających ochrony przed hałasem.</p> <p>Raport oceny oddziaływania na środowisko przygotowany przez EKO-Konsult oraz informacje umieszczone na stronie internetowej portu wskazują, że dopuszczalne poziomy hałasu wynikające z regularnych operacji portowych, nie zostały przekroczone w trakcie odpowiednich pomiarów. Wyniki modelowania hałasu z działalności DCT2 i powiązanego ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycji wykazują, że projekt nie spowoduje przekroczenia norm hałasu.</p> <p>Zgodnie z decyzją o uwarunkowaniach środowiskowych, należy przeprowadzić monitorowanie hałasu po inwestycji do porównania prognozy hałasu z raportu OOŚ z wpływem faktycznego poziomu hałasu podczas pracy terminala.</p>	-
Ryzyko powodziowe	<p>Zgodność</p> <p>W raporcie o oddziaływaniu na środowisko stwierdzono, że historyczne sztormy nie przekraczają 1,5 m , a "po budowie korony Terminalu Kontenerowego DCT 2 na wysokości 3,00 m, ryzyko powodzi zostanie wyeliminowane we wszystkich strefach, takich jak obszary magazynowe, obszary komunikacji , budynki itp." .</p> <p>Raport uwzględnia analizę potencjalnego wpływu przyszłych zmian klimatu w ramach projektu i wskazuje, że prognozowany maksymalny wzrost poziomu wody w wyniku ocieplenia klimatu i sztormów z prawdopodobieństwem 1% to 2,53 m. Można stwierdzić, że raport uwzględnia potencjalne zmiany klimatu, przy spodziewanym ociepleniu i możliwości występowania sztormów, szacując na podstawie danych historycznych .</p> <p>Aktualna analiza ryzyka powodzi zostanie włączona do projektu terminalu .</p> <p>Projekt będzie realizowany na obszarze zagrożenia powodziowego. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego powoduje to "konieczność uzyskania decyzji właściwego organu określonego w ustawie Prawo wodne ."</p> <p>Ważne jest, aby właściwy organ wydający decyzję określił : "warunki niezbędne dla ochrony jakości wody, (...) w przypadku powodzi" (Art. 40.3 Prawo wodne).</p>	<p>Uzyskanie pozwolenia na lokalizację inwestycji w zalanym obszarze jest wydawane podczas odrębnego postępowania przez władze lokalne gospodarki wodnej.</p> <p>Pozwolenie należy uzyskać przed rozpoczęciem budowy, w typowej sekwencji, w procesie prowadzącym do wydawania zezwolenia na inwestycję, która jest pozwoleniem na budowę.</p> <p>Postępuj zgodnie ze Środowiskowym i Społecznym Planem Działań.</p>

EBRD PR 4: Zdrowie i bezpieczeństwo ludności		
Wymaganie	Status zgodności	Zalecenie
<p>Bezpieczeństwo otoczenia, infrastruktury i wyposażenia</p> <p>Wymagania wobec pracowników ochrony</p>	<p>Zgodność</p> <p>Powierzchnia terminalu nie będzie publicznie dostępna. Dostęp do terminala będzie ograniczony. Kwestie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zostały uwzględnione w raporcie OOŚ w zakresie adekwatnym na tym etapie planowania projektu. Potencjalne uciążliwości ruchu na etapie budowy zostały zaadresowane w Raporcie oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby Banku. Prace budowlane powinny być prowadzone zgodnie z opracowanym i realizowanym planem bezpieczeństwa i zdrowia budowy ustanawiającym minimalne dopuszczalne warunki zdrowia i bezpieczeństwa dla projektu budowlanego. Prawidłowe oznakowanie terenu niebezpiecznego jest zalecane zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji.</p> <p>Odpowiednie procedury bezpieczeństwa dotyczące budowy i eksploatacji zostaną opracowane i wdrożone.</p> <p>Zgodnie z decyzją o uwarunkowaniach środowiskowych, należy przeprowadzić monitorowanie hałasu na etapie po realizacji inwestycji do porównania prognozy hałasu z raportu OOŚ z wpływem faktycznego poziomu hałasu podczas pracy terminala.</p>	<p>Zgodnie z wymogami Środowiskowego i Społecznego Planu Działania główny wykonawca będzie zobowiązany do opracowania, a następnie stosowania Planu Zarządzania środowiskiem i Bezpieczeństwem. Dodatkowo opracowany zostanie Plan Zarządzania Transportem w celu zminimalizowania ryzyk krótkoterminowych dla społeczności lokalnej ..</p>
<p>Bezpieczeństwo materiałów niebezpiecznych</p> <p>Gotowość i reagowanie na sytuacje awaryjne</p>	<p>Zgodność</p> <p>Według raportu OOŚ projekt będzie miał niewielki wpływ na liczbę statków zawijających do portu, w związku z tym nie stwierdzono ryzyka wystąpienia sytuacji awaryjnej związanej z kolizją statków.</p> <p>Odpowiednie procedury dotyczące sytuacji awaryjnej, zgodnie z Planem Zarządzania portu będą realizowane.</p> <p>Obecne procedury DCT1 dotyczące zarządzania ładunkami niebezpiecznymi i potencjalnie uszkodzonymi opakowaniami będą realizowane w DCT2.</p>	
<p>Narażenie społeczności na choroby</p>	<p>Nie dotyczy</p>	

EBRD PR 5 - Przymusowe przesiedlenia i przemieszczenia		
Wymaganie	Status zgodności	Zalecenie
<p>Przesiedlenia i wykluczenie ekonomiczne</p>	<p>Nie dotyczy</p>	

EBRD PR 6 - Ochrona różnorodności biologicznej i zarządzanie Zrównoważonymi Zasobami Naturalnymi		
Wymaganie	Status zgodności	Zalecenie
Ocena zagadnień i wpływów	<p>Zgodność</p> <p>Ankietyzacja i inwentaryzacja obszarów naturalnych i wód planowanego projektu przeprowadzona została w skali rocznej, lato 2012 - lato 2013.</p> <p>Ocena obszaru Natura 2000 została opracowana zgodnie z prawem i wytycznymi Komisji Europejskiej (Ocena planów i przedsięwzięć znacząco wpływających na obszary Natura 2000).</p> <p>Problemy ekologii morskiej i przybrzeżnej, wpływ prac pogłębiających jak również wpływ na ryby, zostały uwzględnione w raporcie oceny oddziaływań środowiskowych i społecznych na potrzeby Banku.</p>	
Ochrona siedlisk ochrona ptaków	<p>Zgodność</p> <p>Realizacja projektu spowoduje zniszczenie siedlisk lęgowych ptaków, w tym gatunków objętych ochroną w sieci Natura 2000 PLB220005 "Zatoka Pucka": rybitwa białoczelna, popularna Sieweczka. Pojawi się również potencjalny wpływ na siedliska lęgowe nurogęs i Wspólnej ohar. Skutki te mogą mieć istotny i negatywny wpływ na populację ptaków chronionych na terenie obszaru "Zatoka Pucka" Natura 2000, o ile nie będą stosowane wystarczające środki kompensacyjne.</p> <p>Opisane powyżej skutki nie wpłyną na gatunki uznane za priorytetowe.</p> <p>W związku z wpływem, zostały zaproponowane następujące środki kompensacyjne, polegające na spełnieniu następujących działań w odniesieniu do utraconych siedlisk:</p> <ul style="list-style-type: none"> wzmocnienie - poprawa stanu pozostałego siedliska proporcjonalnie do strat poniesionych w wyniku realizacji projektu, utworzenie - tworzenie nowego siedliska na nowym obszarze lub powiększenie istniejącego <p>Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków chronionych na terenie mającym znaczenie dla Wspólnoty, znajdującym się wokół PLH220030 "Twierdza Wisłoujście" i PLH220044 "Ostoja w Ujściu Wisły".</p> <p>Planowana inwestycja zarówno podczas budowy jak i w fazie eksploatacji nie będzie miała znaczącego wpływu na populacje ssaków (oprócz nietoperzy), gadów, płazów i bezkręgowców. Planowana budowa i praca z ziemi zniszczy bunkry, które są miejscem zimowania z trzech gatunków nietoperzy: Natterera, nocek rudy i brązowy gacek. Środki łagodzące zostały określone - z udziałem przywrócenie alternatywnego schronienia zimą. Inwestycja nie będzie negatywnie</p>	

	<p>wpływać na siedliska rozrodcze nietoperzy, ważne żerowiska i korytarze migracji tych ssaków.</p> <p>Małe obszary cennych siedlisk przyrodniczych, wymienionych w załączniku do dyrektywy siedliskowej będą zniszczone: Jednoroczna roślinność przy linii przyboju (kod 1210), jak i zarodkowe, ruchome wydmy (2110) i ustabilizowane wydmy z roślinnością trawiastą ("wydmy szare") (kod 2130 - priorytetowe siedlisko). Występują one jednak, poza obszarami Natura 2000. Nie są one również przedmiotem ochrony w sąsiednim obszarze Natura 2000 PLB220005 "Zatoka Pucka".</p> <p>Miejsca zimowania nietoperzy obecnie korzystających dla byłego schronienie wojskowe (do rozbiórki) oraz miejsce rozrodu, aby zrekompensować utratę ptaków hodowlanych ze względu na obszar realizacji projektu zostanie opracowany zgodnie z zgodą na środowisko.</p>	
Monitoring	<p>Zgodność</p> <p>Monitoring ptaków i nietoperzy w okresie po ukończeniu inwestycji będzie prowadzony zgodnie z wymaganiami ochrony środowiska i ESAP. Wyniki zostaną poddane przeglądowi w celu wdrożenia odpowiednich środków łagodzących w razie potrzeby.</p> <p>Analiza post-realizacyjna hałasu zostanie przeprowadzona zgodnie z pozwoleniem środowiskowym po uruchomieniu Projektu.</p>	

EBRD PR 7 – Ludność tubylcza

Wymaganie	Status zgodności	Zalecenie
	Nie dotyczy	

EBRD PR 8 – Zabytki i dziedzictwo kulturowe

Wymaganie	Status zgodności	Zalecenie
Ocena wpływu na dziedzictwo kulturowe	<p>Częściowa zgodność.</p> <p>W obszarze objętym inwestycją i na obszarach leśnych leżących wokół terminalu znajdują się betonowe bunkry z drugiej połowy XX wieku i pozostałości niemieckiej baterii nadbrzeżnej z końca XIX i początku XX wieku.</p> <p>Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - "Port Północny II" niektóre obiekty są chronione do czasu realizacji inwestycji zgodnie z postanowieniami planu. Część z nich będzie zburzona w trakcie</p>	Pełna zgodność zostanie osiągnięta po zakończeniu badań ukrytych lub porzuconych zabytków archeologicznych, wraków i przedmiotów w obszarze projektu.

	<p>budowy.</p> <p>Ponadto obszar Portu Północnego jest położony w historycznym podejściu do portu w Gdańsku, którego istnienie datuje się od co najmniej IX wieku, a potencjalnie może być miejscem odkryć archeologicznych. Kilka razy w przeszłości, podczas robót pogłębiających zostały zniszczone wraki.</p> <p>W trakcie budowy nie został przedstawiony program prac archeologicznych jednak nadzór archeologiczny został zalecony w raporcie OOS i decyzji środowiskowej, szczególnie dla prac pogłębiarskich.</p> <p>DCT uzyskał pozwolenie na przeprowadzenie archeologicznych badań poszukiwawczo – ratunkowych na lądowej części projektu. Według zezwolenia, prace muszą być udokumentowane, a wszelkie znalezione artefakty zostaną przekazane do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.</p> <p>DCT chce przeprowadzić badanie archeologicznych dna Bałtyku za pomocą sejsmoakustycznej sondy na głębokość 10 m poniżej powierzchni dolnej. Jest to konieczne do uzyskania pozwolenia na szukanie ukrytych lub porzuconych zabytków archeologicznych, wraków i przedmiotów w obszarze projektu.</p> <p>Nadzór archeologiczny na okres budowy oraz podczas prac pogłębiarskich będzie zapewniony według zgody środowiskowej.</p>	
--	--	--

EBRD PR 9 – Pośrednictwo finansowe

Wymaganie	Status zgodności	Zalecenie

EBRD PR 10 – Ujawnienie informacji & Zaangażowanie Interesariuszy

Wymaganie	Status zgodności	Zalecenie
Identyfikacja i analiza interesariuszy	<p>Częściowa zgodność.</p> <p>Zainteresowane strony zostały zidentyfikowane i zaangażowane na etapie przygotowania OOS i procesu udzielania pozwoleń, zgodnie z wymogami ustawy OOS. Aby spełnić wymagania NIB i EBOR Plan zaangażowana interesariuszy oraz formalny Mechanizm rozpatrywania skarg zostały opracowane i są realizowane.</p>	
Plan zaangażowana interesariuszy (Stakeholder engagement plan ,SEP) Konsultacje społeczne	<p>Zgodność</p> <p>Według uzyskanych informacji, kilka nieformalnych spotkań z lokalną społecznością zostało zorganizowanych przez DCT Gdańsk SA, jednak żadne zapisy dokumentujące te spotkania nie zostały udostępnione.</p> <p>Wstępna analiza oddziaływania inwestycji na grupy społeczne wokół firmy została</p>	

	<p>przeprowadzona. Były też konsultacje przeprowadzone z niektórymi grupami interesariuszy, takimi jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mieszkańcy dwóch najbliższych dzielnic Gdańska (Przeróbka i Stogi) • mieszkańcy Trójmiasta i okolic, którzy korzystają z okolicy Gdańsk-Stogi Plaża i okolicznego lasu, • pasjonaci historii i militariów, którzy oczyszczają i odnawiają ruiny fortyfikacji z I i II wojny światowej, znajdujące się w okolicy DCT <p>Streszczenie nie-techniczne i formalny plan zaangażowania interesariuszy, w tym mechanizm rozpatrywania skarg, zostały opracowane i opublikowane dla Projektu. Nie było potencjalnych reklamacji i protestów zgłaszanych w odniesieniu do planowanych zmian na żadnym z etapów procesu inwestycyjnego. To odnosi się także do organizacji pozarządowych.</p> <p>Podwykonawcy będą informowani o polityce EHS i obowiązujących wymaganiach wydajności EBOR. Oficjalna procedura dotycząca zarządzania wykonawcy zostanie przygotowana i wdrożona.</p>	
Ujawnianie informacji	<p>Zgodność</p> <p>Procedura ujawnienia miała miejsce głównie w trakcie procesu uzyskiwania pozwoleń. Na tym etapie nie zgłoszono żadnych uwag ani komentarzy, poza jedną uwagą Zarządu Portu Morskiego Gdańsk SA, która dotyczyła, nie uwzględniania bunkrów nr 615 i 616 jako miejsc zimowania nietoperzy, jak zostało wskazane jako środki kompensacyjne w raporcie OOS.</p> <p>Informacje o projekcie zostały ujawnione.</p>	
Mechanizm rozpatrywania skarg	<p>Zgodność</p> <p>Firma posiada dział obsługi klienta (w Dziale Sprzedaży) i dział reklamacji (w Departamencie Bezpieczeństwa).</p> <p>Pracownicy mają jasną ścieżkę rozpatrywania skarg - firma opracowała Kodeks Etyki, politykę otwartych drzwi i procedurę przeciw mobbingowi.</p> <p>Formalny Mechanizm rozpatrywania skarg został przygotowany, jest realizowany i publicznie dostępny.</p>	

WS Atkins- Polska Sp. z o.o.
ul. Bonifraterska 17
00-203 Warszawa

atkins@atkinsglobal.pl
+48222460700

© Atkins Ltd except where stated otherwise.

The Atkins logo, 'Carbon Critical Design' and the strapline
'Plan Design Enable' are trademarks of Atkins Ltd.