ZAŁĄCZNIK NR 3 – ANALIZA KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH

Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem

Społeczność lokalna jest podmiotem wobec środowiska jej zamieszkania. Przysługuje jej konstytucyjne prawo do życia w zdrowym środowisku, tj. nie zagrażającym zdrowiu fizycznemu i psychicznemu. Państwo tworząc system kontroli stanu środowiska (Państwowa Inspekcja Ochrony Środowiska), dostarcza mieszkańcom społeczności lokalnej informacji ekologicznej. Mieszkańcy wsi, miast i osiedli mają prawo do współdecydowania w kwestiach dotyczących nowych inwestycji przemysłowych (przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko), postrzeganych jako potencjalnie zagrażających integracji ich środowiska społeczno-przyrodniczego lub też jako będącego ryzykiem ekologiczno-zdrowotnym dla tych mieszkańców. Analiza konfliktów społecznych na tle ekologicznym, które miały (lub majĄ) miejsce w Polsce (po roku 1989), wskazuje, że najistotniejsza ich przyczyną jest całkowicie ignorowanie lub lekceważenie społecznej percepcji zdarzeń ekologicznych.

Podstawowymi kategoriami pojęciowymi, które należałoby wyróżnić w związku z ryzykiem ekologicznym określonej inwestycji są: „spostrzegane ryzyko ekologiczne” oraz „akceptowane ryzyko ekologiczne”. Operując tymi pojęciami konflikt społeczny na tle ekologicznym w społeczności lokalnej w związku z planowanym przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, można zinterpretować jako powstanie takiej sytuacji, w której spostrzegane przez mieszkańców ryzyko ekologiczne przedsięwzięcia w ich środowisku lokalnym jest znacznie przekraczające możliwości jego zaakceptowania przez tych mieszkańców. Często źródłem protestu jest nie np. stopień uciążliwości przedsięwzięcia, ale sposób podejmowania decyzji, wykluczający daną społeczność lokalną z tego procesu. Celem badania opinii społecznej w procedurze oceny oddziaływania na środowisko jest dostarczenie informacji mieszkańcom oraz zebranie (przed podjęciem prac nad realizacją przedsięwzięcia) ocen alternatywnych propozycji i sugestii dotyczących planowanego projektu.

Obowiązująca od 15 listopada 2008 roku ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko daje każdemu, bez względu na obywatelstwo czy interes prawny, prawo do informacji o środowisku i jego ochronie, zapewnia udział społeczeństwa w postępowaniach w sprawach z zakresu ochrony środowiska, polegających na prawie składania uwag i wniosków, w tym równie oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć na środowisko. Na postawie praktyki związanej z realizacją przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wiadomo, że takiemu przedsięwzięciu często towarzyszą konflikty i niepokoje społeczne. Należy przy tym rozróżnić, dwa typy konfliktów tj. bezpośredni oraz pośredni. Konflikty bezpośrednie to protest i niepokój społeczny użytkowników budynków, usytuowanych przy granicy działki planowanego przedsięwzięcia. Niepokoje społeczne wynikają z nasilenia informacji o oddziaływaniu na środowisko i zdrowie ludzi wszelkiego rodzaju obiektów, w których prowadzona jest działalność gospodarcza. W tej sytuacji w przypadku obiektów zaliczonych do mogących znaczących oddziaływać na środowisko, zagrożenie dla większości społeczeństwa jest oczywiste i wymaga protestu. Przy braku wiedzy o oddziaływaniu przedsięwzięcia oraz nie zapoznaniu się z rzeczywistymi wynikami zagrożenia, popartymi pomiarami szkodliwego czynnika, konflikt bezpośredni musi wystąpić. Za konflikt pośredni należy rozumieć wystąpienia osób nie związanych bezpośrednio z konkretnym przedsięwzięciem i jego usytuowaniem, a jedynie widzących zagrożenie w ogólnej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Tego typu protesty stanowią jednak tylko niewielką część ogólnej ilości protestów i wniosków. Powstanie nowoczesnego obiektu nie będzie w żaden sposób uciążliwe dla mieszkańców, którzy zyskają w sąsiedztwie nie tylko stację paliw ale również placówkę handlową czynną całą dobę. Przez lata przyzwyczajeni byliśmy w Polsce do korzystania ze stacji paliw, na terenie których roznosi się zapach benzyn, rozlanych podczas tankowania i emitowanych z urządzeń tankujących. Stacji, których podjazdy pozalewane są paliwem i innymi produktami ropopochodnymi, a grunty w poboczach nasiąknięte są rozlanym olejem ze zdemontowanych, zużytych filtrów olejowych, wyrzuconych tam zazwyczaj przez właścicieli pojazdów czy pracowników warsztatów, znajdujących się na stacji. Ogromny skok technologiczny w dziedzinie dystrybucji paliw, jaki miał miejsce na świecie, został bardzo szybko przeniesiony do Polski. Praktycznie wszystkie nowe stacje budowane od roku 1995 posiadają standard techniczny i technologiczny nieporównywalny ze znanymi u nas wcześniej obiektami paliwowymi. Rozwiązania techniczne i technologiczne dotyczą również aspektów ekologii, czyli wyposażenia stacji w urządzenia chroniące środowisko. Za ewolucją techniczną poszły zmiany w prawodawstwie. W konsekwencji tego zespołu zjawisk, powstające dziś stacje paliw standardowo wyposażane być muszą w zbiorniki dwupłaszczowe, szczelne podjazdy, systemy hermetyzacji oparów, systemy monitorowania wycieków czy separatory i urządzenia do odolejania ścieków. Żaden poważny inwestor nie pozwoli sobie na odstępstwo od tych standardów. I to ze względu na wzmożoną kontrolę (łącznie ze społeczną – możliwość oprotestowywania przez obywateli zastosowanych rozwiązań podczas procesu przygotowywania inwestycji), jak również ze względów marketingowych (brak spełnienia standardów i wymogów ekologicznych może zostać wykorzystane przez konkurencję do reklamy negatywnej). Kilkuletnia już praktyka korzystania ze stacji paliw o wysokim światowym standardzie, zdołała zmienić świadomość dużej części obywateli. Przez wysoki poziom techniczny i estetyczny, stacje paliw stały się obiektami przyjaznymi, do których przyjeżdża się nie tylko po paliwo ale również po zakupy. W świadomości ogromnej rzeszy obywateli, charakter obiektu, z niebezpiecznego i uciążliwego, zmienił się na przyjazny klientowi, zarządzany profesjonalnie, bezpieczny i zachęcający do korzystania z wszelkich usług, samochodowych, handlowych czy gastronomicznych. Utrzymywana (w przeważającej ilości przypadków) duża czystość i higiena w obiektach stacji paliw, zmieniła obraz stacji w świadomości wielu z nas. Taki też obiekt o wysokim standardzie technologicznym zostanie zaprojektowany w ramach analizowanego przedsięwzięcia.

Na przykładzie innych, czynnych stacji paliw zlokalizowanych w środku osiedli mieszkaniowych czy na terenie marketów handlowych należy stwierdzić, że nie są one powodem żadnych konfliktów i protestów społecznych. Obiekty te doskonale wkomponowały się w istniejący krajobraz.

Nieruchomość posiada niezależny wjazd. Wjazd na teren inwestycji zostanie uzgodniony z zarządcą drogi. Inwestor nie przewiduje żadnej kolizji z wjazdem sąsiednich.

Jeśli już jednak dojdzie do konfliktu, do głównych konstruktywnych sposobów rozwiązywania konfliktów zaliczamy:  **kompromis, mediacja, negocjacje, arbitraż**. Konflikt to wspólny problem, zarówno jednej, jak i drugiej strony. Najlepszym (konstruktywnym) rozwiązaniem jest kompromis, jako sposób pozwalający na zaspokojenie potrzeb stron. Prawidłowe przygotowanie projektu z zakresu infrastruktury transportowej powinno uwzględniać, nie tylko jego aspekty techniczne, ale i uwarunkowania społeczne. Czynności wstępne, do których można zaliczyć informacje dotyczące technicznych nowoczesnych rozwiązań , pozwalają uniknąć protestów i konfliktów. Przy projektach transportowych szczególną uwagę należy zwrócić na: zastosowanie takich technologii które nie spowodują żadnego lub minimalny negatywny wpływ na środowisko i będącym jej częścią społeczeństwie

Inwestor jest świadom iż przedmiotowa inwestycja może wywołać konflikty społeczne. Możliwe konflikty to :

1. Akcje protestacyjne obrońców środowiska
2. Konflikty na tle etapu budowania samej stacji związane z chwilowym hałasem i niedogodnościami związanymi z budową

Praca w jak najkrótszym okresie i w godzinach obowiązywania ciszy nocnej

1. Konflikty na etapie eksploatacji samej stacji

Inwestor zakłada i przewiduje podjęcie celem zapobiegnięciu ewentualnym konfliktom następujących rozwiązań.

Inwestor zastosuje środki łagodzące rozprzestrzenianie się hałasu. Możliwe i dopuszczalne przez inwestora są nie tylko pasy zieleni izolującej ale także ekrany akustyczne. Pasy zieleni nie tylko pełnić będą rolę izolującą przed hałasem ale także będą miały niewątpliwy wpływ na estetykę całej stacji , ponadto będą wymagane jako powierzchnia biologicznie czynna wymagana przez ustawodawcę przy każdej inwestycji a także będą miały niewątpliwie pozytywny wpływ na środowisko. Inwestor nie wyklucza zastosowania zarówno zieleni jak i ekranów akustycznych. Zieleń izolacyjna rozmieszczona zostanie wzdłuż granic działki a jej skład zostanie dobrany przez osoby zajmujące się tym profesjonalnie. Inwestor zleci na etapie projektu budowlanego przygotowanie planu nasadzeń z uwzględnieniem nakazów zawartych w warunkach zabudowy określających powierzchnię i strukturę ilościową oraz jakościową. Określenie takiej powierzchni i składu jest obligatoryjnym punktem decyzji o warunkach zabudowy sporządzanym przez uprawnionego urbanistę. W powyższych przyczyn zieleń izolacyjna zostanie na pewno zastosowana.

Ponadto celem całkowitego wyeliminowania immisji polegającej na jakiejkolwiek emisji oparów lotnych benzyn i ropopochodnych w złożonej dokumentacji dotyczącej inwestycji opisano cały proces technologiczny odzyskiwania oparów paliw. Zbiorniki zostaną wyposażone w system szczelności płaszczy „na sucho" lub „ na mokro”. Jest to system kontroli szczelności poprzez wprowadzenie do przestrzeni międzypłaszczowej zbiornika czujników węglowodorów, podłączonych do centralki, która uruchamia alarm w przypadku zaistnienia przecieku. Wspomniany zbiornik magazynowy na paliwa płynne to cylindryczna, stalowa konstrukcja spawana, wykonana z płaszcza wewnętrznego, zamkniętego dennicami wypukłymi oraz płaszcza zewnętrznego, zamkniętego zewnętrznymi dennicami wypukłymi klasy A w/g PN-EN 12285-1. Konstrukcja zbiornika jest zgodna z normą PN-EN 12285-1. Jedną z charakterystycznych cech konstrukcyjnych zbiornika jest jego dwupłaszczowość. Zbiornik wewnętrzny o określonej w dokumentacji pojemności, stanowi właściwą - nominalną - pojemność magazynową. Na zbiornik wewnętrzny nałożony jest zbiornik zewnętrzny z zachowaniem odstępu między płaszczami. Taka konstrukcja zbiornika dwupłaszczowego uwzględnia aktualne przepisy prawne o ochronie środowiska naturalnego oraz zapotrzebowanie na zbiorniki wyposażone w system sygnalizacyjny przecieku magazynowanego produktu. System sygnalizacji przecieku połączony jest z przestrzenią międzypłaszczową zbiornika (tj. przestrzenią między płaszczem wewnętrznym a zewnętrznym zbiornika). Do monitoringu szczelności przestrzeni międzypłaszczowej służyć będą detektor wycieku LAG 14ER. Przed przepełnieniem zbiornika zabezpieczać będzie czujnik wartości granicznej GWG 23. Paliwa płynne na stację będą dostarczane typowymi autocysternami przystosowanymi do przewozu paliw ze składów i baz paliwowych. Rozładunek paliw będzie odbywał się poprzez grawitacyjny spływ produktów do podziemnego zbiornika. Cysterna będzie wyposażona w system hermetyzacji rozładunku, tzw. wahadło gazowe. W tym celu stanowisko zlewowe oprócz króćców do zlewu paliwa będzie posiadać specjalną armaturę przyłączeniową umożliwiającą złączenie odpowiednich przestrzeni gazowych cysterny i zbiornika. Podczas operacji spustu opary ze zbiornika magazynowego zwracane są do komory autocysterny. Siłą powodującą ruch oparów jest podciśnienie w komorze autocysterny i nadciśnienie w zbiorniku magazynowym. Zawory oddechowe łączące rurociągi gazowe z atmosferą posiadają takie nastawy, aby podczas operacji zwracania oparów nie nastąpiło zasysanie powietrza do komory autocysterny lub wydmuch oparów do atmosfery. Taki system eliminuje praktycznie do zera jakiekolwiek opary a tym samych zapachy które mogły by być odczuwalne przez sąsiadów , stronę postępowania tym samym eliminując możliwość zaistnienia jakiegokolwiek wybuchu.

Funkcjonowanie zakładu nie wiąże się także obok braku immisji hałasu i oparów z możliwością wystąpienia awarii przemysłowej. Określenie poważnej awarii przemysłowej wprowadzone zostało ustawą z dnia 27.04.2001r „Prawo ochrony środowiska”.

Zgodnie z definicją ustawową przez poważną awarię przemysłową rozumie się „zdarzenie w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w czasie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w której występuje jedna lub więcej substancji niebezpiecznych, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem”.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo do zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016 r., poz. 138)), uwzględniając charakter procesu technologicznego projektowanego do realizacji na terenie projektowanej inwestycji oraz właściwości stosowanych materiałów i ich ilości stwierdza się, że realizowana inwestycja nie zalicza się do ZZR lub ZDR.

Ilość magazynowanych substancji ropopochodnych, która kwalifikuje zakład do ZZR wynosi 2500 Mg, natomiast ZDR 25000 Mg. Takie ilości nie będą magazynowane na terenie stacji.

Ilość substancji ropopochodnych na terenie stacji wyniesie maksymalnie około 48,0 Mg, wobec czego zakład nie zalicza się do Zakładów Zwiększonego Ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej .

Konflikt społeczny to sytuacja, w której między co najmniej dwoma podmiotami (jednostkami lub grupami społecznymi) dochodzi do zderzenia sprzecznych interesów, postaw, wartości. Inwestor ma nadzieje iż dzięki zastosowaniu w/w środków uda się tych konfliktów uniknąć.