

Parking leśny jak przykład infrastruktury leśnej – stan obecny i przyszły, koszty, standaryzacja, współpraca

XV Konferencja „Współczesne zagadnienia edukacji leśnej społeczeństwa” CEPL w Rogowie podjęła temat szeroko rozumianej infrastruktury edukacyjnej. Uwzględniając definicję infrastruktury, którą można znaleźć w różnych źródłach, warto podkreślić, że z punktu widzenia zarządzania stan infrastruktury stanowi jeden z najważniejszych testów na sprawność gospodarowania. Wynika to z wagi decyzji, jaką podejmuje dany podmiot: jest to decyzja bardzo kosztochłonna i niezmienna przez wiele lat, a jednocześnie bardzo potrzebna. Widać to wyraźnie na emocjach, które towarzyszą budowom związanym z EURO 2012.

Infrastruktura edukacyjna Lasów Państwowych (LP) – jako instytucji zarządzającej majątkiem Skarbu Państwa – jest dobrem szerokodostępnym. Historia jej tworzenia jest tak długa, jak istnienie PGL LP. Ma też pewną wyjątkową cechę: w przeciwieństwie do innych „infrastruktur” nie stanowi (w przeważającej większości) źródła przychodów. Stanowi natomiast źródło kosztów, niezbędnych do poniesienia w celu wypełnienia postanowień Ustawy o lasach (powszechna dostępność lasów).

W niniejszym opracowaniu zaprezentowane zostaną zagadnienia zarówno infrastruktury turystycznej, jak i edukacyjnej. Wynika to z bieżących prac Ośrodka Rozwojowo-Wdrożeniowego Lasów Państwowych w Bedoniu (ORWLP) nad projektem programu własnego LP „Aktywne udostępnianie lasu” (AUL). Program ten, aktualnie w trakcie budowy, stawia przed wdrażającymi go następujące cele:

1. Udostępnianie lasów, w sposób gwarantujący harmonijne korzystanie z nich przez wszystkich beneficjentów,
2. Ułatwienie i ukierunkowanie udostępniania lasu poprzez rozwój sprzyjającej infrastruktury oraz jej standaryzację,
3. Aktywizacja mieszkańców obszarów wiejskich i rozwój współpracy,
4. Zapewnienie bezpieczeństwa gościom lasu.

Narzędziami do osiągnięcia tych celów będą sprawdzone procedury, standardy dokumentów oraz gotowy katalog urządzeń takich, jak wiaty, stoły, ławki. Takie podejście powinno zagwarantować rozpoznawalność infrastruktury LP i zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników.

Aby opracować te narzędzia i skierować rozwój infrastruktury turystyczno-edukacyjnej LP w najkorzystniejszym kierunku, niezbędne było określenie stanu „jest”. Stan ten sprawdzony został metodą ankietyzacji w 2010 r. Potwierdził on przyjęte w AUL zasady realizacji programu, w tym w szczególności: standaryzację, współpracę i dostępność. Wyjaśnienie tych zasad znajduje się poniżej.

Należy podkreślić, że przeprowadzona inwentaryzacja infrastruktury turystyczno-edukacyjnej LP była pierwszym tak szeroko zorganizowanym działaniem badającym ten temat w Lasach. Dotychczasowe inwentaryzacje miały mniejszy zasięg (np. w ramach danej regionalnej dyrekcji LP) lub inny cel (np. promocja obiektu w „Leśnym Przewodniku Turystycznym”). Inwentaryzacja została przeprowadzona w ramach prac nad w/w projektem programu (AUL).

W wypełnienie ankiet zaangażowały się wszystkie nadleśnictwa LP funkcjonujące w strukturach tej organizacji w okresie objętym badaniem. Wykazanych zostało łącznie 5584 obiektów w 17 kategoriach. Najliczniej reprezentowane były miejsca postoju pojazdów (2949 obiektów, czyli ponad połowa wszystkich zgłoszeń), najmniej licznie reprezentowane były duże obiekty: ośrodki szkoleniowe, wypoczynkowe i edukacyjne (łącznie 46 obiektów, czyli niespełna 1% zgłoszeń).

Szczegółnej analizie zostało poddane utrzymanie obiektu. Z danych nt. podmiotu dbającego o utrzymanie czystości i naprawy obiektu wynika, że prace te wykonywane są głównie przez podmioty zewnętrzne (Zakłady Usług Leśnych) oraz przez pracowników nadleśnictw. Oba rozwiązania finansowo obciążają LP. Koszty te są stałym elementem planów finansowo-rzeczowych nadleśnictw. Jak zaznaczono wcześniej powinny być one objęte szczegółową uwagą inwestora. Ich wagę obrazuje następująca proporcja: koszty posadowienia miejsca postojowego (do 10 miejsc postojowych, bez prac gruntowych) to ok. 25 000-30 000 zł (źródło: konsultacje terenowe), a roczne koszty utrzymania (wywóz śmieci z nielegalnych wysypisk, naprawa zdewastowanego wyposażenia, zwykle prace porządkowe i konserwatorskie) to ok. 10 000 zł rocznie (źródło: konsultacje terenowe). Aby sprostać takiemu wyzwaniu, w projekt programu została włączona m.in. zasada współpracy. Nie należy kojarzyć jej tylko ze współfinansowaniem prac porządkowych przez organizacje pozarządowe, samorządy, firmy czy osoby prywatne. Chodzi tu przede wszystkim o aktywne zaangażowanie przedstawicieli w/w grup we wspólne tworzenie i utrzymanie tak rozproszonych w terenie i powszechnie dostępnych obiektów.

Ważną cechą infrastruktury jest również oznaczenie jej właściciela. Element identyfikacji zawarty jest w projektach koncepcyjnych urzędzeń opracowanych w ramach AUL również w 2010. Działanie to wypełnia kolejną zasadę AUL – zasadę standaryzacji. Aktualnie trwa przegląd kolejnych standardów po to, aby pogodzić elementy identyfikacji wizualnej (rozpoznawalność) z optymalnymi kosztami ich zakupu i minimalnymi kosztami utrzymania we właściwym stanie (procedura utrzymania czystości, napraw, konserwacji itp.). Ze wstępnych analiz wynika, że:

1. Bardziej odporny na zniszczenie standard (np. z elementami metalowymi) jest kilkukrotnie droższą inwestycją;
2. Mniej odporny na zniszczenie standard, jest oczywiście tańszy, ale wymaga większego nakładu prac związanych z utrzymaniem właściwej jakości obiektu;
3. Standard z elementami metalowymi wymaga mniejszych nakładów prac związanych z utrzymaniem, jest natomiast częściej kradziony;
4. LP mogą wykorzystywać element skali w negocjacjach i zmniejszyć koszty zakupu przy większej liczbie zamawianych elementów;
5. Ten sam element skali powinny wykorzystywać i już wykorzystują LP przy certyfikowaniu i / lub atestowaniu urzędzeń w kierunku bezpieczeństwa użytkowników. Proces ten jest kosztowny (stanowi nawet 100%-200% kosztów produkcji 1 egz. danego urządzenia). Jednocześnie jest to proces jednorazowy dla całej serii produkcyjnej.

Dzisiaj nie sposób mówić o infrastrukturze bez uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych. Inwentaryzacja pokazała szczególnie rzeczowy stopień dostosowania istniejących obiektów do potrzeb osób z dysfunkcją ruchu. Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane „obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając (...) niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich”. Pomijając dyskusję nad tym czy badane ankieta obiekty są „obiektem użyteczności publicznej”, należy podkreślić otwartość leśników zajmujących się edukacją na problemy osób niepełnosprawnych – dowodem tego jest fakt, że 66% ośrodków edukacji ekologicznej wskazało w ankietach dostosowanie do takich potrzeb. Dla porównania to samo wskazanie ma 10% miejsc postojowych pojazdów. Aby otworzyć lasy rów-

niez dla osób z dysfunkcją ruchu projekt programu AUL promuje zasadę dostępności, która mówi, że każdy obiekt i każde urządzenie ułatwiające korzystanie z lasu ma być tak pomyślane, aby skorzystała z niego osoba na wózku inwalidzkim, osoba w podeszłym wieku, czy też matka z dzieckiem w wózku.

Trudne jest określenie docelowej wielkości infrastruktury turystyczno-edukacyjnej i jej rozmieszczenia. Z raportu wynika, że gęstość obiektów nie jest w ścisłej relacji z gęstością zaludnienia danego regionu czy też z jego atrakcyjnością turystyczną. Oznacza to, że logikę lokowania takich obiektów należy opierać o konkretne lokalne uwarunkowania, a nie o parametry ogólne danego regionu. Dlatego projekt programu AUL zakłada opracowanie dokumentu zwanego ekspertyzą lokalizacyjną do każdej inwestycji. Daje ona konkretne wytyczne i oszacowane koszty dotyczące np: uzgodnień z gminą dot. konieczności wykonania oceny oddziaływania na środowisko (np. dla parkingu o powierzchni powyżej 0,5 ha na terenach niepodlegających formom ochrony przyrody). Inny obszar analizy dotyczy przyłączenia do istniejącej infrastruktury drogowej. Ekspertyza ta jest etapem, na którym inwestor może wycofać się z danego przedsięwzięcia. Ekspertyza taka może posłużyć do likwidacji istniejącego, np. stale dewastowanego obiektu, gdyż jej elementem jest również procedura utrzymania obiektu i analiza kosztów tego utrzymania.

O ile wskazanie docelowej liczby obiektów nie jest możliwe, o tyle warto przyjrzeć się poszczególnym danym z raportu, np. szacunkowej liczbie miejsc postojowych w LP. Jest to ponad 26 000 stanowisk. Dla porównania jedno z większych centrów handlowych reklamuje się parkingiem na 4500 stanowisk, a średnia liczba stanowisk w 15 największych centrach handlowych w Polsce to ok. 2000 (za <http://najlepszegalerie.pl/ranking>). Mamy w lasach zatem ok. 13 takich „galerii handlowych”. Można ten obraz jeszcze bardziej spolaryzować. To 13 galerii handlowych daje przychód roczny liczony w setkach milionów złotych, a 26 000 miejsc postojowych w lasach generuje koszty utrzymania wysokości ok. 2,5 mln zł rocznie, nie generując przychodów. Wydatki te są jednak niezbędne – to konieczność utrzymania majątku w należytym stanie. Odrębnym wnioskiem jest stworzenie jednolitej metodyki szacowania tych kosztów.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że już dziś istnieją w terenie dobre praktyki, czyli obiekty spełniające oczekiwania zarówno leśników, jak też samorządów, a przede wszystkim gości



Fot. 1. Tablica informacyjna parkingu w Nadleśnictwie Góra Śląska (fot. W. Kacprzyk)

Photo 1. Information board at the parking place in Góra Śląska Forest Inspectorate

lasu. We wrześniu 2010 r. ogłoszona została I edycja konkursu na „Najlepiej zagospodarowany leśny parking”. Lasy Państwowe zaprosiły wszystkich do wyboru, według własnych kryteriów takiego miejsca postoju w lasach, którego gospodarz, zdaniem głosujących, zasługuje na wyróżnienie. Konkurs zakończył się 31 października. Zwycięskim parkingiem okazał się obiekt w Nadleśnictwie Góra Śląska (fot. 1). Wręczenie głównej nagrody i przekazanie gratulacji od dyrektora generalnego Lasów Państwowych miało miejsce w drugim dniu Konferencji 8 grudnia 2010 roku w auli CEPL w Rogowie. Wybrane przez głosujących miejsce wyróżniało się właśnie wspólnym działaniem i utrzymaniem dobrego stanu infrastruktury. Gratulujemy!

Summary. Forest parking as an example of forest infrastructure – current status and future, cost, standardization and collaboration. In this study, there are presented issues of tourism and education infrastructure. This is due to the ongoing work of the Centre for Development and Implementation of State Forests in Bedoń (ORWLP) on a draft of the own program of National Forests (LP) "Active Sharing the Forest " (AUL). This program puts on implementing personnel the following aims: (1) share of forests in a way that ensures smooth use of them for all beneficiaries, and (2) facilitating the sharing and orientation of the forest through the development of infrastructure and environment conducive to its standardization, (3) mobilization of rural population and cooperation development; (4) ensure the safety of forest visitors. The tools to achieve these goals will be best practices, documents standards, and directory of ready devices, such as shelters, tables, benches. Such an approach should ensure that awareness of LP infrastructure and increase the safety of users.

Miłoslawa Hyży

Ośrodek Rozwojowo-Wdrożeniowy
Lasów Państwowych w Bedoniu
miloslawa.hyzy@bedon.lasy.gov.pl