

Z życia Stowarzyszenia Międzynarodowa Konferencja Regionalna EAPA, PSWNA, EUROBITUME

Stanisław Styk*

W dniach 18-19 października 2007 r. w Warszawie odbyła się konferencja „Społeczno-ekonomiczne i środowiskowe aspekty rozwoju infrastruktury drogowej. Doświadczenia europejskie”.

Organizatorami konferencji byli:

– Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych (PSWNA)

wspólnie z:

– Europejskim Stowarzyszeniem Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych (EUROPEAN ASPHALT PAVEMENT ASSOCIATION – EAPA),

– Europejskim Stowarzyszeniem Producentów Asfaltów (EUROBITUME).

Konferencja została zorganizowana w ramach przygotowań do 4-tego Kongresu EURASPHALT & EUROBITUME, który odbędzie się w dniach 21-23 maja 2008 r. w Kopenhadze.

W konferencji uczestniczyło 80 osób, w tym 20 z zagranicy, z następujących krajów: Austria, Belgia, Czechy, Dania, Estonia, Litwa, Niemcy, Szwecja, Wielka Brytania, Węgry, Ukraina. Zarówno uczestnicy krajowi jak zagraniczni reprezentowali producentów materiałów drogowych i wykonawców nawierzchni, a także administrację drogową, zaplecze naukowo-badawcze oraz organizacje ekologiczne.

Konferencję w imieniu organizatorów otworzył pan Dariusz Słotwiński – prezydent EAPA i prezes PSWNA.

Na wstępie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad pan Zbigniew Kotlarek, omówił aktualne zagadnienia polskiego drogownictwa.

W prezentacji pt. **Polskie drogi – budowa, ekologia, bezpieczeństwo** zostały przedstawione mapy drogowych priorytetów z akcentem na plany inwestycyjne związane ze współorganizacją przez Polskę Euro 2012. Opisano nakłady na budowę dróg oraz zadania GDDKiA. Zaprezentowano mapy i wykresy przedstawiające poziom zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach autostrad i dróg ekspresowych.

Opisane zostały również działania podejmowane przez GDDKiA związane z ochroną środowiska naturalnego (roślinność, wody, gleby, ochrona fauny), kompensacje przyrodnicze, a także ochrona przed hałasem drogowym. Autor stwierdził, że GDDKiA w zakresie ochrony środowiska często podejmuje i wprowadza więcej działań niż wynika to z obowiązków nałożonych przez prawo.

Następnie kontynuowano konferencję, która obejmowała dwa panele tematyczne:

- Panel 1: Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania budowy infrastruktury drogowej,



Powitanie uczestników konferencji przez pana Dariusz Słotwińskiego – prezydenta EAPA i prezesa PSWNA

(Fot. K. Jabłoński)

- Panel 2: Konflikt interesów pomiędzy rozwojem infrastruktury a ochroną środowiska.

W trakcie panelu 1 w dniu 18.10.2007 r. przedstawiono uczestnikom następujące prezentacje:

- ❖ Otto Schwetz (TINA Vienna Transport Strategies GmbH) – **Ku zintegrowanej infrastrukturze transportowej w Centralnej i Wschodniej Europie.**

Podstawową tezę wystąpienia było stwierdzenie, że Europa potrzebuje zrównoważonego rozwoju wszystkich środków transportu, które powinny tworzyć łącznie spójną sieć.

Obecnie europejska polityka transportowa koncentruje się na harmonizacji, liberalizacji oraz polityce strukturalnej połączeń transgranicznych. W prezentacji opisane zostały trudności w tworzeniu spójnej sieci połączeń między krajami europejskimi, wynikające przykładowo z wyspiarskiego charakteru Wielkiej Brytanii i Irlandii i braku naturalnej granicy z innymi krajami Unii Europejskiej, barier tworzonych przez pasma górskie np. Alp i Pirenejów.

W prezentacji przedstawiono trasy najważniejszych korytarzy trans-europejskich. Autor podkreślił potrzebę zrównoważonego rozwoju wszystkich środków transportu w zintegrowanej sieci i uwypuklił główne problemy związane z tworzeniem takiej sieci połączeń.

* Stanisław Styk – POLSKI ASFALT Sp. z o.o.

❖ Marian Hantak (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE) – **Rola UNECE w rozwoju infrastruktury drogowej Centralnej i Wschodniej Europy.**

W prezentacji została przedstawiona historia, główne osiągnięcia i obecne działania realizowane w ramach projektu budowy autostrady Północ-Południe (Trans-European North-South Motorway Project -TEM) w ramach UNECE (Komisja Ekonomiczna ONZ ds. Europy).

TEM to najstarszy regionalny projekt infrastrukturalny w Europie zainicjowany przez Polskę i Węgry w celu uzyskania pomocy ONZ w przygotowaniu, projektowaniu i budowie autostrad.

Główne osiągnięcia TEM to ustalanie standardów i rekomendowanych praktyk, gromadzenie danych, map, szerzenie know-how i wiedzy specjalistycznej, szeroka współpraca z organizacjami zajmującymi się infrastrukturą drogową. TEM Master Plan, opracowany w 2005 r., to strategia inwestycyjna dla rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych w 21 krajach Europy Centralnej, Wschodniej i Południowo-Wschodniej (13 krajów uczestniczących w projekcie TEM i 8 nie należących do TEM).

W prezentacji szczególna uwaga została poświęcona TEM Master Plan, opracowanym w 2005 r. i planowanej na 2008 r. rewizji tego projektu.

Przedstawione zostały możliwe kierunki zmian TEM Master Plan po rewizji planowanej na 2008 r.



Prezydium konferencji
(Fot. K. Jabłoński)

❖ Jan-Eric Nilsson (VTI, Swedish National Road and Transport Research Institute) – **Innowacyjne drogi – nowe wyzwania i możliwości w realizacji kontraktów.**

W prezentacji przedstawiono problem słabej efektywności przemysłu budowlanego w Szwecji. Autor, reprezentujący Szwedzki Instytut Badawczy Dróg i Transportu, dopatruje się możliwości rozwiązania tego problemu w zmianie sposobu kontraktowania robót. Uważa, że słuszne jest promowanie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Przeniesienie ryzyka oraz korzyści na wykonawcę zachęcałoby go do stosowania innowacyjnych rozwiązań. W ramach obecnego systemu zamawiający określa co i w jaki sposób powinno być wykonane, a następnie wybiera najatrakcyjniejszą cenowo ofertę. W takim stanie rzeczy wykonawca ponosi odpowiedzialność za należyłą staranność wykonania robót w zafakturowanej cenie. System taki nie zapewnia pobudzania wykonawcy do poszukiwania nowych rozwiązań.

Partnerstwo publiczno-prywatne w drogownictwie oznacza długotrwałe kontrakty obejmujące swoim zakresem zarówno realizację inwestycji, jak i późniejsze jej utrzymanie.

W Unii Europejskiej (UE) prowadzony będzie projekt sprawdzenia innowacyjnych zamówień – na budowę i utrzymanie dróg. Zakres czasowy projektu to 20 miesięcy (2008-2009). Partnerami projektu są Szwecja, Dania, Wielka Brytania, Belgia, Norwegia, Hiszpania. Realizacja odbywa się we współpracy z EAPA oraz EUROBITUME.

Autor wskazał na dziedziny, w których powinny być prowadzone badania w zakresie wprowadzania nowych zasad zamówień, a dotyczących takich zagadnień jak bezpieczeństwo ruchu czy ochrona środowiska; ryzyko i odpowiedzialność zamawiającego i wykonawcy; ewentualne mechanizmy ubezpieczenia.



Jan-Eric Nilsson podczas prezentacji
(Fot. K. Jabłoński)

W trakcie panelu 2 w dniu 19.10 2007 r. przedstawiono uczestnikom następujące prezentacje:

❖ Flammig F. Johansen (Danish Road Directorate) – **Równoważenie interesów – potrzeba wczesnych konsultacji.**

Na wstępie prezentacji Autor przedstawił zarówno charakterystykę sieci drogowej w Danii i strukturę transportu jak i podstawowe zadania i obowiązki Duńskiej Dyrekcji Dróg (Danish Road Directorate), podlegającej Ministerstwu Transportu i Energii. Zakres zadań Duńskiej Dyrekcji Dróg obejmuje takie zagadnienia jak: rozwój sieci, ulepszanie, konserwacja dróg krajowych; zarządzanie ruchem; kooperacja, gromadzenie danych i standaryzacja w sektorze drogowym.

Przedstawione zestawienie procentowe struktury transportu – ludzi, jaki i towarów – ukazuje wagę znaczenia transportu drogowego w Danii.

W prezentacji pokazano też jak ważną rolę w procesie inwestycyjnym w Danii odgrywa faza konsultacji społecznych – czytelne obwieszczenia, przygotowanie bogatych w treści materiałów dla uczestników spotkań, aktywne używanie internetu dla zapoznania społeczności z problematyką i planami budowlanymi.

Po spotkaniu ze społecznością spisywane jest podsumowanie wszelkich komentarzy i sugestii od społeczeństwa oraz komentarzy Duńskiej Dyrekcji Dróg.

Rozważane są zawsze różne warianty wraz z ich wstępną oceną środowiskową. Następnie dokonywane jest szczegółowe studium środowiskowe. Prezentowane są wizualizacje.

Spotkania z społecznością powinny zapewniać odpowiednią ilość czasu na dyskusję. Uczestnikom powinny być wręczane kopie raportów oddziaływania na środowisko. Wyjaśniane powinno być, co jest tematem dyskusji, na kogo i w jakim etapie społeczeństwo może wywierać wpływ i w jaki sposób komentować projekty.

Uczestnikom spotkania powinien zostać opisany cały proces decyzyjny oraz przedstawione podmioty w nim uczestniczące. Konsultacje powinny być prowadzone we wczesnym etapie – zanim decyzje są podjęte. Prowadzący spotkanie nie powinien starać się „sprzedać” projektu, a wiarygodnie przedstawić jego zalety i wady.

❖ Andreas Piela (Ministry of Environmental Affairs, Land Brandenburg) – **Doświadczenia w dostosowywaniu przeciwstawnych celów, rozwój infrastruktury drogowej a Natura 2000.**

W prezentacji Autor, reprezentujący Ministerstwo Ochrony Środowiska Brandenburgii (Niemcy), wyjaśnił zasady realizowania europejskich dyrektyw dotyczących ochrony ptaków i naturalnych siedlisk oraz celów programu Natura 2000. Przedstawiono przykłady planów infrastrukturalnych i projektów realizowanych w Brandenburgii w celu wyjaśnienia jak należy rozpatrywać dyrektywy europejskie. W prezentacji pokazano sposoby podejścia do sprzecznych celów programu Natura 2000 oraz projektów i planów infrastrukturalnych.

Cele istotne z punktu widzenia budowy dróg to tworzenie narodowych planów infrastrukturalnych, potrzeba zajmowania terenów pod budowę, szybka realizacja inwestycji, ścisła spójna sieć drogowa. Natomiast cele ważne ze względu na program Natura 2000 to realizacja dyrektyw europejskich dotyczących ochrony terenów, ochrona gatunków zwierząt, a także ochrona spójności chronionych terytoriów.

Autor przedstawił przykłady sytuacji, w których projekty inwestycji zostały zatwierdzone pomimo negatywnego oddziaływania na obszary chronione wraz z przedstawieniem okoliczności, w jakich takie odstępstwa są możliwe.

Posłużono się przykładem drogi B 102n – połączenie Rathenow/Premnitz i autostrady BAB2 z przecięciem obszaru specjalnej ochrony ptaków i obszaru specjalnej ochrony siedlisk oraz kopalni węgla brunatnego zlokalizowanej wewnątrz specjalnego obszaru ochrony siedlisk.



Andreas Piela podczas prezentacji
(Fot. K. Jabłoński)

Głównym przesłaniem prezentacji było stwierdzenie, że przestrzeganie dyrektyw nie jest kwestią wyboru – jest obligatoryjne dla członków UE.

Jednakże możliwe jest wypracowanie rozwiązań godzących rozbieżne cele programu Natura 2000 i potrzeby rozwoju infrastruktury drogowej. Należy tylko rozważyć różne warianty i wybrać najkorzystniejszy.

❖ Przemysław Chylarecki (Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków) – **Od konfrontacji do współpracy.**

W prezentacji przedstawiono zagadnienie negatywnego wpływu ruchu kołowego na środowisko z podkreśleniem problemu hałasu drogowego, jako czynnika utraty siedlisk. Opisane zostało również zjawisko podwyższonej śmiertelności ptaków w wyniku kolizji oraz negatywnego oddziaływania bliskości tras samochodowych na populacje innych zwierząt z uwzględnieniem opóźnionych efektów, czyli rozkładania się negatywnych następstw budowy drogi w czasie.

W obecnej praktyce krajowej, zdaniem Autora, nie przykładą się odpowiedniej uwagi do ocen wariantowych inwestycji drogowych. Niepoważnie traktowane są kwestie przyrodnicze.

Najwięcej sytuacji konfliktowych wynika na tle problematyki obszarów Natura 2000. Inwestycje mające negatywny wpływ na chronione obszary siedliskowe mogą być prowadzone tylko w wyjątkowych sytuacjach i po spełnieniu łącznie warunków: braku rozwiązań alternatywnych, nadrzędnego interesu społecznego, realnej kompensacji strat. Niestety mamy w Polsce do czynienia z brakiem zrozumienia ze strony administracji rządowej dla tych zagadnień.

Należy pamiętać, że położenie inwestycji względem obszaru nie ma znaczenia – ważne jest jej oddziaływanie na środowisko. Trudniej jest przeprowadzić inwestycje na terenie, który spełnia warunki ochrony na zasadach programu Natura 2000 a nie jest wpisany do rejestru, niż na takim, który jest oficjalnie wyznaczony. Skutkami nieprzestrzegania przepisów unijnych to wstrzymanie finansowania dla inwestycji położonych na obszarach spełniających warunki Natura 2000; pozwanie Polski przed Europejski Trybunał Sprawiedliwości; problemy z wizerunkiem Polski oraz rozległy konflikt społeczny związany chociażby z obwodnicą Augustowa. Niesie to również negatywne następstwa dla innych inwestycji.

Autor zwrócił uwagę na konieczność poświęcenia większej uwagi ocenie ochrony środowiska (OOS) oraz wariantowaniu przebiegu trasy. Współpraca z organizacjami pozarządowymi powinna być prowadzona od samego początku planowania inwestycji.

Podsumowania obrad i zamknięcia konferencji dokonał prezydent EUROBITUME pan Philippe Dewez, który stwierdził, że fakt, iż 80% transportu odbywa się na drogach sprawia, że postęp gospodarczy jest niemożliwy bez rozwiniętej sieci drogowej. Z drugiej strony olbrzymi wpływ na poziom życia ludzi ma stan środowiska naturalnego. Konieczne jest równoważenie – często sprzecznych – interesów.

Pan Philippe Dewez poinformował uczestników konferencji o założeniach 4-go Kongresu EURASPHALT & EUROBITUME i zaprosił do udziału w tym Kongresie.