



## RAPORT z PILOTAŻU PROGRAMU AKTYWNE UDOSTĘPNIANIE LASU (AUL) stan na dzień 27.06.2012 r. (wyciąg)

### 1. Geneza

We wrześniu 2009 roku przedstawiciele zakładów LP zaprezentowali przed Dyrektorem Generalnym propozycję systemowego podejścia do turystycznego udostępniania lasu. Podejście to – pomysł na infrastrukturę, jej posadowienie i finansowanie – został nazwany „Aktywnym udostępnianiem lasu” i stał się projektem programu własnego PGL LP.

Potrzebę istnienia takiego programu potwierdziła rzeczywistość wokół LP: rosnący ruch turystyczny na terenach leśnych, uporządkowanie wizerunku LP, potrzeba ochrony obszarów przyrodniczo cennych.

W listopadzie 2009 roku Dyrektor Generalny zlecił przygotowanie ww. programu Ośrodkowi Rozwojowo-Wdrożeniowemu Lasów Państwowych w Bedoniu. W grudniu tego samego roku, w ramach ww. zlecenia powstał raport nt. oceny i oczekiwań społeczeństwa w zakresie turystycznego udostępniania lasu. Wnioski z raportu zostały dołączone do ww. przesłanek opracowania programu.

Pierwszy etap prac został nazwany PILOTAŻEM programu AUL. Celem pilotażu było sprawdzenie kilku rozwiązań infrastrukturalnych w wybranych j.o. LP oraz opracowanie wytycznych do stworzenia i wdrożenia pełnego programu AUL. Wszystkie zaangażowane j.o. LP zostały poinformowane, że biorą udział w przedsięwzięciu, które ma charakter testowania rozwiązań w terenie oraz, że poproszone będą o wskazanie mocnych i słabych stron testowanych propozycji. Wnioski z pilotażu zamieszczone są w pkt. 10 (strona 7).

### 2. Definicja i podstawowe informacje o programie AUL.

#### 2.1. Czym jest program AUL.

AUL to program własny LP wspomagający j.o. LP w turystycznym (w tym edukacyjnym) udostępnianiu lasu. Jest to pierwsze tak kompleksowe ujęcie tematu turystycznego udostępniania lasu.

#### 2.2. Cele programu

Cele programu AUL to zaspokojenie zapotrzebowania społecznego na udostępnianie lasu oraz ochrona obszarów przyrodniczo cennych przed skutkami nadmiernej antropopresji a także współpraca z lokalną społecznością w zakresie ochrony przyrody i utrzymania obiektu.

#### 2.3. Gotowe rozwiązania dostępne w ramach AUL.

W ramach pilotażu AUL powstały rozwiązania/standardy mające ułatwić j.o. LP turystyczne zagospodarowanie lasu. Na rozwiązania te składają się:

2.3.1. Standardy urządzeń (stoły, wiata, ogrodzenia). W załączeniu katalogi.

2.3.2. Standardy obiektów

- parking leśny: urządzenia produkcji OTL Jarocin (metal+drewno); warunki obowiązkowe: współpraca z podmiotami zewnętrznymi, dozór lub monitoring, dostosowanie do osób niepełnosprawnych ruchowo, WC,
- miejsce postoju pojazdów: urządzenia produkcji ZSLP w Białogardzie (drewno); warunki obowiązkowe: dostosowanie do osób z niepełnosprawnością ruchową, tablica teren monitorowany; warunki zalecane, ale nieobowiązkowe: współpraca z podmiotami zewnętrznymi, dozór lub monitoring.

2.3.3. Standard dokumentacji projektowej.

2.3.4. Procedury związane z inwestycją: rozpoczynając od warunków zabudowy, przez uzyskanie pozwoleń na budowę aż po odbiór inwestycji (w tym przejęcie części procedur PZP przez zakłady LP (np. ORW wykonuje procedurę dot. projektów koncepcyjnych parkingów leśnych, OTL zastępuje nadleśnictwo w całym procesie inwestycyjnym parkingu leśnego).

2.3.5. Finansowanie:

- ustalono, że inwestycje z programu AUL stanowią koszt bezpośrednio związany z prowadzeniem gospodarki leśnej j.o. LP. Podatek VAT nie stanowi kosztu dla funduszu leśnego.
- Z funduszu leśnego finansowano wszystkie etapy prac przy parkingach leśnych.
- W przypadku miejsc postoju pojazdów z funduszu leśnego finansowano: produkcja urządzeń, transport i montaż, czyli te prace, które wykonał ZSLP w Białogardzie oraz przygotowanie projektów koncepcyjnych (zadanie ORWLP w Bedoniu). Wykonanie nawierzchni było zadaniem i kosztem nadleśnictwa.
- Utrzymanie obiektów jest zadaniem i kosztem nadleśnictwa.

#### 2.4. Dodatkowe efekty PR.

W ramach pilotażu AUL wdrożono następujące rozwiązania budujące wizerunek LP:

- 2.4.1. Współpraca: program zaleca, a nawet czyni obowiązkową współpracę z bezpośrednim otoczeniem obiektu AUL. Może to być współpraca z lokalną społecznością, szkołą, która korzysta z danego miejsca podczas zajęć, ze starostą lub wójtem, któremu bliski jest turystyczny rozwój powiatu czy gminy, z organizacjami np. harcerskimi itp. Takie rozwiązanie pozwala na wzmocnienie zainteresowania lokalnej społeczności zachowaniem obiektu w dobrym stanie i ochronę przed dewastacją.
- 2.4.2. Spójny wizerunek LP: w ramach programu na wszystkich obiektach pilotażu wdrożono zalecenia „Księgi identyfikacji wizualnej LP”. Powstał również standard urządzeń rozpoznawalny w całej Polsce, do wykorzystania przez każde nadleśnictwo.
- 2.4.3. Bezpieczeństwo użytkowników: priorytetem programu są bezpieczne rozwiązania. Urządzenia są zgodne z normą placów zabaw, projektami objęto wjazdy na i wyjazdy z danego parkingu, miejsca postoju.
- 2.4.4. Las dostępny dla osób niepełnosprawnych: program „otwiera” las osobom niepełnosprawnym ruchowo, poprzez dostosowanie ww. standardów urządzeń do ich potrzeb (np. podjazdy wózkami do stołu pod wiatą, a także utwardzone przejazdy i szersze miejsce dla auta).
- 2.4.5. Zaangażowanie zakładów LP: wykorzystanie mocy produkcyjnych i promocja drewna w postaci produkowanych przez zakłady wyrobów.

### 3. Zakres rzeczowy wykonanego pilotażu.

#### 3.1. Zestawienie inwestycji dot. parkingów leśnych.

Lp.	RDLP	Nadleśnictwo	Leśnictwo	Nazwa własna	Powierzchnia objęta projektem (ha)	Szacunkowa liczba użytkowników	
						Liczba miejsc dla pojazdów wg projektu	liczba osób <sup>1</sup>
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	RDLP w Krakowie	Niepołomice	Sitowiec	Parking Leśny	1,10	45 (w tym 3 autobusy)	260
2.	RDLP w Łodzi	Brzeziny	Wiączyń	Parking Leśny	0,12	10	40
3.	RDLP w Poznaniu	Karczma Borowa	Nowy Świat	Parking Leśny	0,41	10	40
4.	RDLP w Warszawie	Celestynów	Celestynów	Parking przy „Centrum Edukacji Leśnej”	0,06 <sup>2</sup>	23 (w tym 3 autobusy)	170
5.		Chojnów	Dobiesz	Parking „Szare Szeregi”	0,60	42	168
6.	RDLP we Wrocławiu	Świętoszów	Ławszowa	Parking „Pod Kapeluszem”	0,28	10	40
RAZEM:					2,57	140 (w tym 6 autobusów)	718
ŚREDNIA:					0,42	23 (w tym 1 autobus)	119

<sup>1</sup> Do szacunków przyjęto: samochód osobowy = 4 osoby, autobus = 30 osób.

<sup>2</sup> Teren pod urządzeniami, nawierzchnia parkingów przygotowana wcześniej przez nadleśnictwo.

### 3.2. Zestawienie inwestycji dot. miejsc postoju pojazdów.

Lp.	RDLP	Nadleśnictwo	Leśnictwo	Nazwa własna	Powierzchnia objęta projektem (ha)	Szacunkowa liczba użytkowników	
						Liczba miejsc dla pojazdów wg projektu	Liczba osób <sup>1</sup>
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	RDLP w Gdańsku	Choczewo	Białogóra	Białogóra	0,3	33	132
2.		Strzebielino	Leobór	Kurhany	0,04	7	28
3.			Barłomino	Paraszyno	0,07	7	28
4.			Luzino	Robakowo	0,11	10	40
5.			Luzino	Luzino	0,12	6	24
6.			Paraszynek	Bożepole	0,27	10	40
7.	RDLP w Pile	Tuczno	Dzikowo	Magiczna Górka	0,03	5	20
8.		Wronki	Smolnica	Piotrowo	0,1	10	40
9.		Podanin	Smogulec	Smogulec	0,05	7	28
10.		Jastrowie	Jeziora	Przy moście nad Gwdą	0,15	4	24
11.		Kaczory	Podlasie	Podlasie	0,11	9	36
12.			Garncarska Góra	Garncarska Góra	0,11	8	32
13.	RDLP w Szczecinie	Gryfino	Wełtyń	Wełtyń	0,03	4	16
14.		Gryfice	Pobierowo	Pustkowo	0,07	5	20
15.		Łobez	Bonin	Bonin	0,18	6	24
16.		Rzepin	Biskupice	Biskupice	0,11	10	40
17.		Kłodawa	Różanki	Różanki	0,25	7	28
18.		Goleniów	Borowik	Borowik	0,04	4	16
19.	RDLP w Szczecinku	Warcino	Barcino	Zagórki	0,3	10	40
20.		Manowo	Zaciszce	Zaciszce	0,23	10	40
21.		Sławno	Krakowiany	Krakowiany	0,13	10	40
22.		Osusznica	Luboń	Luboń	0,17	10	40
23.		Polanów	Żydowo	Żydowo	0,25	9	36
24.		Karnieszewice	Sianów	Kłos	0,38	10	40
25.	RDLP w Toruniu	Włocławek	Kukawy	Kukawy	0,09	5	20
26.		Tuchola	Wypalanki	Wypalanki	0,16	8	32
27.		Dobrzejewice	Wąkole	Wąkole	0,15	7	28
28.		Skrwilno	Urszulewo	Urszulewo	0,12	6	24
29.		Runowo	Młyn	Młyn	0,15	9	36
30.		Szubin	Łabiszyn	Łabiszyn	0,3	9	36
RAZEM:					ok. 4,57	255	1020
ŚREDNIA:					ok. 0,15	8,5	34

<sup>1</sup>Do szacunków przyjęto: samochód osobowy = 4 osoby

### 3.3. Komentarz do zestawień.

- Wszystkie jednostki biorące udział w pilotażu same proponowały lokalizacje. Z tych propozycji wybierane były te, które wypełniały założenia (cele) AUL. Prace projektowe odbywały się za zgodą, we współpracy i z udziałem j.o. LP. Projekty zarówno na etapie koncepcji jak i ew. projektu budowlanego podlegały zatwierdzeniu przez kierownika j.o. LP.

- Do pilotażu w zakresie miejsc postoju pojazdów zostało wskazanych 5 RDLP z północnej części kraju w celu minimalizacji kosztów transportu i montażu urządzeń produkowanych w ZSLP w Białogardzie.
- Parkingi leśne lokalizowano bliżej dużych miast. Każdy z parkingów zajmuje powierzchnię większą niż miejsce postoju. 30 miejsc postoju i 6 parkingów może jednocześnie przyjąć łącznie 1738 użytkowników (kolumna 8 tabeli 3.1. i tabeli 3.2), z czego 41% na parkingach leśnych.

#### 4. Jednostki organizacyjne LP zaangażowane w pilotaż i ich zadania

- Dyrekcja Generalna LP: koordynacja działań, wytyczne, kontrola postępu prac, przygotowanie informacji dla Dyrektora Generalnego.
- Nadleśnictwa: zapoznanie się z programem, decyzja o przystąpieniu do niego i wskazanie możliwych lokalizacji, przygotowanie nawierzchni na miejscach postoju pojazdów oraz utrzymanie obiektu po posadowieniu,
- Regionalne dyrekcje LP: pomoc w przygotowaniu spotkań informacyjnych i koordynacja działań.
- OTL w Jarocinie: konsultacje projektów urządzeń parkingu leśnego, stworzenie linii produkcyjnej (technologie, logistyka, kadry), produkcja urządzeń, przygotowanie projektów wykonawczych parkingów leśnych, przetargi na prace wykonawcze w terenie, transport i montaż.
- ZSLP w Białogardzie: przygotowanie i certyfikowanie projektów urządzeń dla miejsc postoju pojazdów, rozwinięcie i dodatkowe uzbrojenie linii produkcyjnej (technologie, logistyka, kadry), produkcja urządzeń, transport i montaż.
- ORWLP w Bedoniu: informowanie o założeniach AUL, wsparcie dla nadleśnictw przy wyborze lokalizacji, przygotowanie projektów koncepcyjnych parkingów i miejsc postoju pojazdów, nabory lokalizacji na kolejne lata.

#### 5. Zadania wykonane w ramach pilotażu na dzień 27.06.2012 r.

- etap „INFORMACJA”: odbyło się ponad 20 spotkań w terenie,
- etap „LOKALIZACJA”: wybrane zostało 6 lokalizacji parkingów i 30 lokalizacji miejsc postoju pojazdów (tabela z pkt. 3.),
- etap „PROJEKT KONCEPCYJNY”: przygotowano 6 projektów koncepcyjnych parkingów i 30 projektów koncepcyjnych miejsc postoju pojazdów,
- etap „PROJEKT WYKONAWCZY (BUDOWLANY)”: wykonano 6 projektów budowlanych parkingów leśnych, ten etap nie był wymagany w przypadku miejsc postoju pojazdów,
- etap „PRACE W TERENIE”: wykonano 6 parkingów leśnych oraz 30 miejsc postoju.
- etap „UTRZYMANIE OBIEKTU”: etap rozpocznie się w br.

#### 6. „Wąskie gardła” stwierdzone w pilotażu i proponowane rozwiązania

- PROBLEM: **urządzenia wymagające długiego okresu przygotowawczego** – od prac koncepcyjnych, przez projekty, dokumentację techniczno technologiczną do celów produkcji i montażu aż po certyfikację bezpieczeństwa. ROZWIĄZANIE: dziś urządzenia są gotowe, przetestowane. Producenci znają zakres proponowanych zmian technologicznych.
- PROBLEM: **brak limitu liczby urządzeń i powierzchni dla parkingów** leśnych w związku z pilotażowym charakterem inwestycji. ROZWIĄZANIE: limit proponowany we wnioskach (pkt. 10)
- PROBLEM: **skomplikowane procedury administracyjno-budowlane**: tereny leśne najczęściej nie mają planów zagospodarowania przestrzennego, to wymaga przygotowania w przypadku parkingów leśnych tzw. „warunków zabudowy”. Przygotowanie ich przez właściwy organ trwa minimum 3 miesiące (nie dotyczy miejsc postoju), ROZWIĄZANIE: ustalona została optymalna kolejność procedur i czas ich trwania, z uwzględnieniem terminu przygotowania prowizorium planów LP na kolejny rok.
- PROBLEM: **zarządzanie zmianą**: powstały nowe standardy, zasady finansowanie i logistyka. Adaptacja wymagała czasu i spotkań wdrażających, aby nadleśnictwa

podjęły decyzję o wyborze lokalizacji zgodnej z założeniem programu, np. ze współpracą z lokalną społecznością. **ROZWIĄZANIE:** wprowadzić korekty, wdrożyć udoskonalone rozwiązania.

## 7. Działania wykonane w celu przygotowania inwestycji na 2013 r.

### 7.1. Parkingi leśne

Na podstawie zaleceń z narady Zastępców Dyrektorów ds. gospodarki leśnej w czerwcu 2011 roku rozpoczęto nabór **20** lokalizacji parkingów leśnych do posadowienia w 2013 r. Wykonane zostały wstępne prace, zakończone przygotowaniem projektów koncepcyjnych dla wybranych 20 parkingów. Kolejne etapy mogą rozpocząć się po zakończeniu pilotażu AUL.

### 7.2. Miejsca postoju

Na podstawie ustaleń z narady Dyrektorów RDLP w dniu 15.03.2012 r. przeprowadzony został nabór na miejsca postoju pojazdów planowane do posadowienia w 2013 r. Wykaz **213** lokalizacji został przesłany do akceptacji DGLP w dniu 24.05.2012 r. Lokalizacje te nie posiadają jeszcze projektów koncepcyjnych. Ten i kolejne etapy mogą rozpocząć się po zakończeniu pilotażu AUL.

## 8. Ocena

- Pilotaż programu AUL został zakończony. Wypracowane i sprawdzone zostały rozwiązania z zakresu inwestycyjnego, finansowego i logistycznego. Zidentyfikowano problemy i zaproponowano rozwiązania.
- O wnioski/uwagi zapytane zostało każde nadleśnictwo, RDLP i zakład uczestniczący w pilotażu. Ogólna ocena przedsięwzięcia jest dobra lub bardzo dobra (cytat: „*ujednolicone, ładne wzornictwo wyposażenia parkingu leśnego w skali całych Lasów Państwowych, wysoka estetyka i dobra jakość, funkcjonalność ułatwia identyfikację zarządcy*”; „*solidne wykonanie, funkcjonalność, niepowtarzalny charakter urządzeń*”).
- Opinie negatywne dotyczą:
  - konieczności wymiany elementów sosnowych na drewno gatunków liściastych i malowania części metalowych (cytat: „*Słaba jakość wykonania malowania, przy najmniejszych uszkodzeniach natychmiast pojawia się rdza*”),
  - zbyt skomplikowanych procedur przy posadawianiu miejsca postoju pojazdów (cytat: „*Istotnym mankamentem etapu wdrożeniowego było założone nieskorelowanie tworzenia planów inwestycyjnych w nadleśnictwach z terminami zatwierdzenia naborów do realizacji MPP (...) Nieporozumieniem jest traktowanie przez niektóre nadleśnictwa szkiców i mapek jak niezmiennego dogmatu*”),
  - zbyt małe zaangażowanie nadleśnictw na etapie projektu – dużo uwag pojawia się dopiero w trakcie prac na gruncie, a wówczas nie każdą zmianę można technicznie i dokumentacyjnie wprowadzić.
- Wszystkie obiekty zostały wybudowane na podstawie projektów, ew. zmiany ocenione zostały jako korzystne, konsultowane były z inwestorem – nadleśnictwem. Inne odchylenia od projektów są na bieżąco zgłaszane przez Nadleśnictwa i korygowane przez wykonawców.
- Wymaganiami AUL, które pozostają do wdrożenia są: monitoring i współpraca z lokalną społecznością.
- Ważnym elementem oceny byłoby powołanie zespołu roboczego, z udziałem przedstawicieli DGLP, który w terenie oceniłby efekt inwestycji w ramach pilotażu. Obiekty AUL położone najbliżej Warszawy to: parkingi leśne w Nadleśnictwie Chojnów i Nadleśnictwie Celestynów, miejsca postoju pojazdów w Nadleśnictwie Włocławek, Nadleśnictwie Dobrzejewice i Nadleśnictwie Skrwilno.

## 9. Wnioski

W ramach dalszych prac proponuje się:

- Kontynuację programu AUL poprzez coroczną realizację maks. 20 parkingów leśnych i maks. 250 miejsc postoju pojazdów.

- Finansowanie z funduszu leśnego całości prac inwestycyjnych (w tym wykonania: transportu, montażu urządzeń, prac budowlanych oraz nawierzchni) zarówno dla parkingów leśnych jak i miejsc postoju pojazdów.
- Ustalenie limitów kosztów (za całość prac) dla parkingu leśnego i dla miejsca postoju pojazdów, powiększanych corocznie o stopę inflacji,
- ustalenie podziału zadań:
  - DGLP – koordynacja;
  - RDLP – koordynacja i pomoc w wyznaczaniu lokalizacji;
  - nadleśnictwo – wybór lokalizacji, konsultacje i zatwierdzanie projektów, przygotowanie projektu koncepcyjnych i przygotowanie nawierzchni dla miejsca postoju, kontrola i odbiór inwestycji, utrzymanie obiektu;
  - OTL w Jarocinie: produkcja, transport i montaż urządzeń, zabezpieczenie całości prac budowlanych dla parkingu leśnego;
  - ZSLP w Białogardzie: produkcja, transport i montaż urządzeń dla miejsc postoju pojazdów;
  - ORWLP w Bedoniu: nabory lokalizacji, projekty koncepcyjne dla parkingów, testowanie, sprawozdawczość, konsultacje dla j.o. LP.
- zaangażowanie innych zakładów regionalnych i krajowych LP w kooperację przy realizacji programu AUL,
- ustalenie treści projektu Zarządzenia Dyrektora Generalnego LP wprowadzającego program AUL. Ogłoszenie tego zarządzenia powinno nastąpić przed rozpoczęciem przygotowywania prowizorium na 2013 r.

W załączeniu:

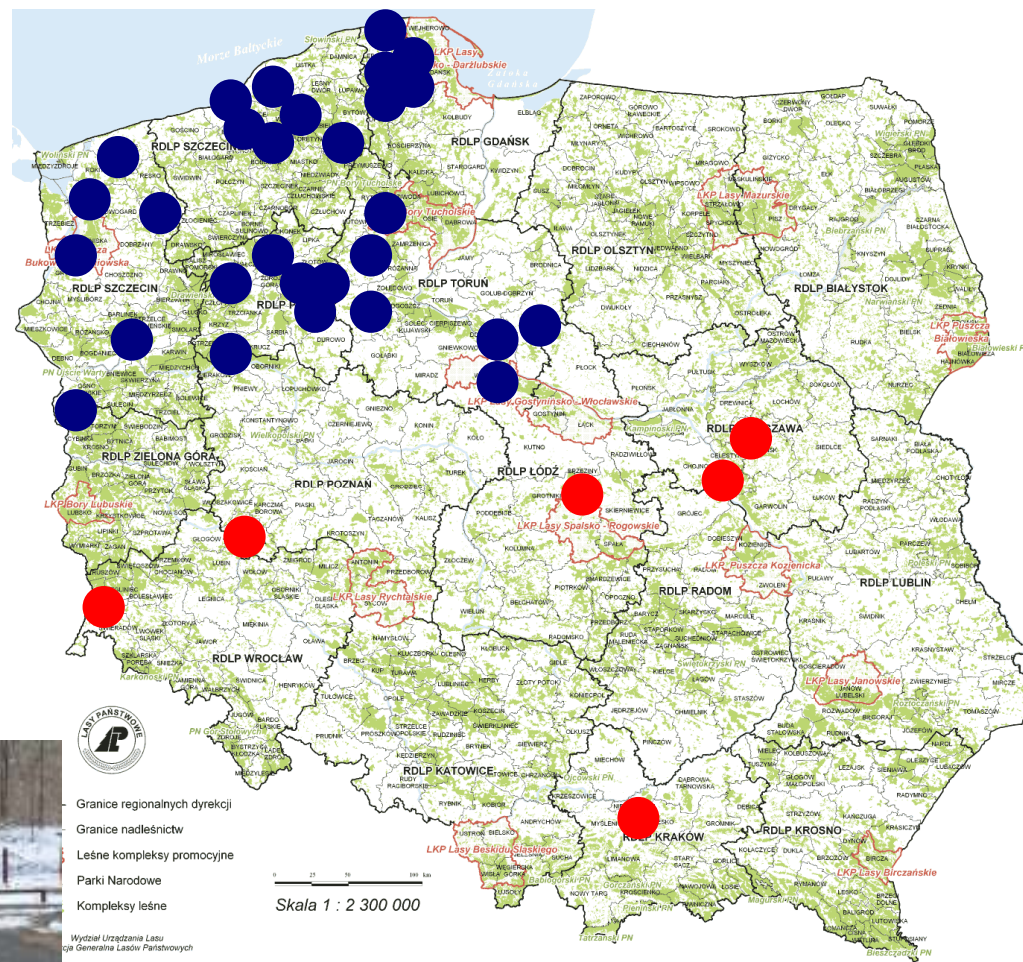
- Mapa inwestycji wykonanych w ramach pilotażu AUL
- Fotografie z wybranych inwestycji
- Katalog urządzeń AUL – parkingi leśne
- Katalog urządzeń AUL – miejsca postoju pojazdów

Nowy Bedoń, 27.06.2012 r.

### Mapa inwestycji wykonanych w ramach pilotażu AUL

PL – parking leśny; MPP – miejsce postoju pojazdów

**PL pilotaż:** Brzeziny  
Celestynów  
Chojnów  
Karczna Borowa  
Niepołomice  
Świętoszów




**MPP pilotaż:**  
Tuczno  
Gryfino  
Strzebielino (5)  
Warcino  
Włocławek  
Manowo  
Wronki  
Tuchola  
Dobrzejewice  
Stawno  
Skrwilno  
Podanin  
Osusznicza  
Gryfice  
Łobez  
Kłodawa  
Polanów  
Jastrowie  
Kaczory (2)  
Runowo  
Szubin  
Karnieszewice  
Rzepin  
Goleniów  
Choczewo

**PL**

**MPP**

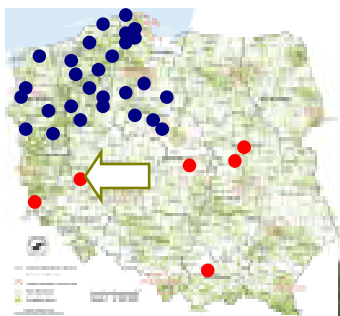


-  Granice regionalnych dyrekcji
- Granice nadleśnictw
- Leśne kompleksy promocyjne
- Parki Narodowe
- Kompleksy leśne

Skala 1 : 2 300 000

Wydział Urzędniczy Lasów Państwowych

Fotografie z wybranych inwestycji



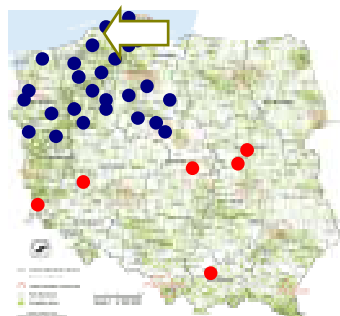
N. Karczma Borowa.  
Teren parkingu przed inwestycją.  
2010 r.



N. Karczma Borowa  
Prace budowlane.  
Kwiecień 2012 r.



N. Karczma Borowa  
Parking w dniu odbioru prac  
Maj 2012 r.



N. Karnieszewice.  
Teren miejsca postoj u przed  
inwestycją. 2011 r.



N. Karnieszewice.  
Teren miejsca postoj u po odbiorze  
prac. Kwiecień 2011 r.



**Fotografie z wybranych inwestycji – cd.**  
 Dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową  
 (dotyczy wszystkich lokalizacji)



**Monitoring**  
 (dotyczy wybranych lokalizacji – tu przykłady z N. Brzeziny i N. Strzebielino)



**Wdrożenie zaleceń „Księgi identyfikacji wizualnej LP”**  
 (dotyczy wszystkich lokalizacji)

