

Mgr inż. Aleksander Białecki



Mgr inż. Aleksander Białecki urodził się we Włocławku 1 stycznia 1929 roku i do wybuchu II Wojny Światowej ukończył trzy klasy Szkoły Powszechnej. W czasie okupacji niemieckiej w 1943 roku po skończeniu 14 lat powołano do przymusowej pracy w niemieckim przedsiębiorstwie budowlanym, jako robotnik pracujący 12 godzin dziennie (Włocławek był włączony do III Rzeszy jako Leslau).

Następnie po dwóch tygodniach pracy wywieziono go z grupą polskich robotników firmy „P. Kruger” do Norymbergii i tam pracował 9 godzin dziennie przy odbudowie zbombardowanych domów w centrum miasta. Po wymianie robotników powrócił do Włocławka i do końca wojny pracował w warsztatach samochodowych. Po wyzwoleniu Włocławka, w styczniu 1945 roku, już w marcu podjął naukę w Gimnazjum Mechanicznym, które następnie przekształcono w Technikum i w 1950 roku zdał maturę jako technik-mechanik. Następnie skorzystał z propozycji wyjazdu na studia w ZSRR, gdzie w Leningradzie w Instytucie Inżynierów Transportu Wodnego na Wydziale Urządzenia Portowe i Mechanizacja Portów ukończył studia II stopnia uzyskując tytuł magistra inżyniera.

Od 1 września 1955 roku był zatrudniony na podstawie nakuzy pracy w Zarządzie Portu Gdynia. W okresie pracy na kierowniczych stanowiskach eksploatacji i nadzoru nad urządzeniami przeładunkowymi w porcie oraz przez ostatnie 5 lat pracy pełnił obowiązki Głównego Mechanika portu, któremu podlegały portowe warsztaty specjalistyczne. W tym okresie z większych prac wykonano kapitalny remont przenośnika stalowego na Nabrzeżu Duńskim oraz ustawienie dwóch skrzyń żelbetowych w linii cumowniczej Nabrzeża Francuskiego rozpoczynające wydłużenie mola (Francuskie – Holenderskie). Poza tym w ramach działalności Głównego Mechanika kierował budową pomnika „LUDZIOM MORZA” przy Dworcu Morskim w Gdyni, zbudowanego z wydobytych z dna Zatoki Gdańskiej 4 wielkich głazów o łącznej wadze ponad 13 kN. Pomysłodawcą budowy pomnika był Adam Smereka, pracownik portu, autorem koncepcji – artysta architekt i rzeźbiarz – Wiktor Tonkin, a wykonawcą całości Zarząd Portu Gdynia.

W lutym 1968 roku mgr. inż. A. Białeckiego przeniesiono służbowo do nowopowstałego Zjednoczenia Portów Morskich w Gdyni na stanowisko Naczelnika Inwestycji. W tym okresie realizowano w Świnoujściu pierwszą w polskich portach specjalistyczną bazę przeładunkową według nowej technologii przeładunku. Miała na celu zwiększenie możliwości eksportowych polskiego węgla. Równolegle rozpoczęto prace studialne nad lokalizacją i budową głębokowodnego portu do zwiększonego eksportu węgla oraz importu drogą morską ropy naftowej i produktów ropopochodnych dużymi statkami 100 tys. DWT i większych. Prace wykonywało głównie Biuro Projektów Budownictwa Morskiego i Instytut Morski, a nadzór nad całością

sprawowali: Zjednoczenie Portów Morskich i Ministerstwo Żeglugi. Pod koniec lat sześćdziesiątych XX wieku pilna potrzeba zapewnienia gospodarce Kraju zwiększonych dostaw ropy naftowej poza dostawami ropy rurociągami z ZSRR spowodowała przyspieszenie prac nad przygotowaniem dokumentacji wykonawczej do podjęcia budowy Portu Północnego i rozpoczęcia prac przygotowawczych.

W związku z tym 1 maja 1970 roku przeniesiono mgr. inż. A. Białeckiego ze Zjednoczenia Portów Morskich na Dyrektora Technicznego do Zarządu Portu Gdańsk z zadaniem prowadzenia bieżących spraw technicznych i inwestycyjnych oraz prac dotyczących rozpoczęcia budowy Portu Północnego. W dniu 15 lipca 1970 roku ukazała się Uchwała Rządowa pozwalająca rozpocząć roboty przygotowawcze do budowy Portu Północnego, a 17 sierpnia tego roku pogłębiarka „Rozgwiazda” rozpoczęła roboty czerpalne na torze podejściowym.

Zakres budowy w pierwszym etapie obejmował: budowę infrastruktury portowej, bazy przeładunku węgla i bazy przeładunku paliw płynnych. Zastosowanie nowoczesnych technologii robót jak na ówczesne czasy i wyposażenie nowego portu w nowoczesne urządzenia pozwoliło już w lipcu 1974 roku rozpocząć eksploatację bazy węgla, a w lipcu 1975 roku bazy przeładunku paliw płynnych. Rozpoczętą w czerwcu 1975 roku budowę bazy przeładunku rudy żelaza doprowadzono do wykonania w 50% nakładów inwestycyjnych, a przekazanie do eksploatacji stanowiska do cumowania statków przy pirsie wstrzymano na podstawie Uchwały Rządowej z grudnia 1981 roku ze względu na trudności zaistniałe w gospodarce. Autor niniejszego opracowania miał satysfakcję pracować z mgr. inż. A. Białeckim podczas realizacji I etapu budowy Portu Północnego, i to w okresie najintensywniejszych prac budowlanych oraz rozruchu instalacji technologicznych obu baz i przekazania ich do eksploatacji. Dyrektor mgr inż. A. Białecki był właściwym menedżerem, który doskonale zarządzał tak trudnym projektem, jakim była budowa i terminowe przekazanie do eksploatacji obu baz Portu Północnego. Podejmując się tego trudnego zadania, miał jednocześnie świadomość, że uczestniczy w historycznym wydarzeniu i że będzie to zadanie jego życia, dlatego od samego początku wszystko starannie dokumentował, aby później przekazać to w wydanej książce o budowie Portu Północnego. Posiadał dar właściwego doboru kadry pracowników, których potrafił tak zainspirować, że identyfikowali się z tą budową jako swym najważniejszym wyzwaniem inżynierskim. Natomiast jako człowiek był przyjazny, ufał pracownikom, ale i kontrolował. Wspaniale wspominam ten czas wspólnej pracy i zaufania, jakim darzyliśmy się i które przetrwało do dzisiaj.

Dnia 15 kwietnia 1987 roku mgr. inż. A. Białeckiego przeniesiono na stanowisko Dyrektora Technicznego i pierwszego zastępcę Dyrektora Naczelnego portu w Gdańsku. W 1989 roku, po odwołaniu ze stanowiska dyrektora portu, Minister Żeglugi powierzył pełnienie obowiązków dyrektora portu mgr. inż. A. Białeckiemu do czasu wyboru nowego, w drodze konkursu. Po przekazaniu obowiązków wybranemu dyrektorowi portu mgr inż. A. Białecki po 42 latach pracy, w tym 35 lat w portach

morskich, odszedł na własną prośbę na wcześniejszą emeryturę i dalej pracował jako nieetatowy rzeczoznawca urządzeń przeładunkowych z ramienia Przedsiębiorstwa Rzeczoznawstwa i Kontroli Towarów w Obrocie Międzynarodowym „Polcarga” przy dostawach maszyn i urządzeń produkcji krajowej i zagranicznej.

Za wieloletnią pracę w gospodarce morskiej otrzymał liczne odznaczenia państwowe i resortowe, w tym Krzyż Kawalerski Odrodzenia Polski oraz jest laureatem zespołowej Nagrody Państwowej I Stopnia za „Prace naukowo-badawcze, projekt i budowę Portu Północnego w Gdańsku”. W okresie budowy Portu Północnego w Technice i Gospodarce Morskiej opublikował 5 artykułów dotyczących przebiegu budowy. Poza tym w pierwszych latach wydawnictw miesięcznika Inżynieria Morska był członkiem Rady Programowej tego pisma.

We wrześniu 2011 roku Wydawnictwo Morpress wydało książkę autorstwa Aleksandra Białeckiego „Port Północny w Gdańsku – Historia powstania i teraźniejszość lata 1968-2010”.

Mgr inż. Wiesław Ochnik

Recenzje



Jerzy Wojciech Drązkiewicz: **Portowe budowle hydrotechniczne. Odbudowa uszkodzonych dalb.** Wydawnictwo Morpress, Gdańsk 2014, str. 157, rys. 51, tabl. 9, fot. 42, ISBN 978-83-7528-113-2.

Autora książki, mgr inż. budownictwa wodnego, absolwenta ówczesnego Instytutu Hydrotechniki Politechniki Gdańskiej z 1970 roku, znam i współpracuję z Nim od około 44 lat.

Pracę zawodową rozpoczął w Biurze Projektów Budownictwa Morskiego PROJMORS w Gdańsku jako asystent. Po uzyskaniu uprawnień budowlanych pracował jako samodzielny projektant, kierując pracownią Hydrotechniczną, a następnie jako Generalny Projektant, kierując i organizując prace projektowe wielobranżowych zespołów projektowych.

Jego kilkudziesięcioletnie doświadczenie zawodowe w zakresie projektowania różnorodnych złożonych i skomplikowanych morskich budowli hydrotechnicznych zostało zawarte w recenzowanej książce.

Z szerokiej gamy tych budowli Autor wybrał dalby i znaki nawigacyjne. Skoncentrował się na opisie i analizie awarii wymienionych budowli (w portach, stoczniach i torach wodnych na polskim wybrzeżu w rejonie Gdańska, Szczecina i Świnoujścia) oraz na ich odbudowie w celu przywrócenia dalszego prawidłowego funkcjonowania.

Całość wymienionych zagadnień Autor ujął w pięciu rozdziałach.

W rozdziale pierwszym opisowi i analizie poddano przypadek uszkodzenia (2011 rok), a następnie odbudowy dalby cumowniczo-odbojowej w Porcie Gdańskim. W dziesięciu podpunktach tego rozdziału Autor przedstawił przyczynę awarii, a następnie niezbędne czynności (projektowe, wykonawcze i administracyjno-formalne związane z odbudową uszkodzonej dalby, np. różnorodne uzgodnienia i pozwolenia na budowę).

Takie globalne ujęcie zawierające:

- opis i analizę warunków batymetrycznych, geotechnicznych, hydrologicznych i eksploatacyjnych w akwenie,
- opis zdarzenia (uderzenie rufy statku w dalbę) i jego skutków,
- prognozę kosztów odbudowy dalby (czynności przedprojektowych, projektowych oraz robót budowlano-remontowych),
- wnioski i zalecenia wykonaj ekspertyzy,
- analizę postępowania administracyjnego,
- projekt odbudowy dalby (w tym alternatywne rozwiązania konstrukcji dalby),
- procedurę uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę wraz z wytypowaniem wykonawcy robót,
- opis konstrukcji dalby z zaleceniami technicznymi dla wykonawców robót,
- opis realizacji robót rozbiórkowych i demontażowych uszkodzonej dalby oraz robót naprawczych związanych z posadowieniem dalby oraz wykonaniem nadbudowy i prac wykończeniowych,
- podsumowanie zawierające autorską syntezę całości prac

jest dobrym przykładem edukacyjnym, szczególnie dla studentów i młodych inżynierów specjalności budownictwo morskie rozpoczynających pracę zawodową, ponieważ uzmysławia, jak pisze Autor, (cytuje): „trudności, często nieoczekiwane, nie-rzadko nie związane z istotą problemu i z samą konstrukcją, ale konieczne do pokonania”.

Treścią rozdziału drugiego jest opis naprawy i rekonstrukcji awarii zamocowania zamka stalowego prowadnicy doku na dalbie posadowionej na sześciu stalowych palach rurowych o średnicy 1220 mm i długości 32 m. Dalba ta służyła do zakotwienia doku pływającego o nośności 15 tys. Mg w Szczecińskiej Stoczni Remontowej Gryfia.

Poza opisem sposobów kotwienia doków pływających, Autor na szeregu zdjęciach przedstawił szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych rekonstrukcji zakotwienia zamka stalowego w nadbudowie dalby cumowniczej.

W podsumowaniu Autor stwierdził, że przyczyna awarii zakotwienia była wynikiem niedopatrzeń w jego eksploatacji.

Odbudowa wolno stojących znaków nawigacyjnych na torze wodnym Szczecin – Świnoujście jest treścią trzeciego rozdziału. Po scharakteryzowaniu dotychczasowych konstrukcji znaków nawigacyjnych, które uległy zniszczeniu, przedstawiono warunki naturalne (załodzenie, warunki geotechniczne) i układy ob-

ciężen środowiskowych od falowania i oddziaływania pokrywy lodowej.

Przeanalizowano trzy następujące warianty konstrukcyjne odbudowy znaków:

- 1) stawa nawigacyjna w postaci masywnej wyspy,
- 2) stawa nawigacyjna z rury stalowej o stałej średnicy $D = 1220$ mm i zmiennej grubości ścianek od 20 do 34 mm,
- 3) stawa nawigacyjna z rury stalowej o zmiennej średnicy; $D = 1220$ mm w dolnej części, $D = 830$ mm w strefie oddziaływania lodu.

Do realizacji przyjęto wariant 1., tzn. stawę nawigacyjną w postaci masywnej wyspy ze stalowych ścianek szczelnych, wypełnionej wewnątrz piaskiem z żelbetową nadbudową w części nadwodnej w postaci oczepu, na którym zamontowano korpus znaku z rury stalowej o średnicy $D = 1820$ mm.

W konkluzji rozdziału trzeciego stwierdzono, że powodem zniszczeń większości znaków nawigacyjnych były przede wszystkim zjawiska lodowe na torze wodnym Szczecin – Świnoujście, a konkretnie przyjęcie zbyt niskich obciążeń od poziomego oddziaływania lodu. Dodatkowy wpływ na zniszczenie znaków nawigacyjnych był spowodowany obciążeniami poziomymi od uderzeń (kolizji) jednostek pływających.

Podobne przypadki zniszczenia jednopalowych dalb nawigacyjnych na torze podejściowym do Portu Północnego w Gdańsku opisano w rozdziale czwartym. Autor przedstawił opis odbudowy jednej ze zniszczonych dalb nawigacyjnych wraz ze szczegółami rozwiązań konstrukcyjnych i szczegółami obliczeń obciążeń lodem i obliczeń statycznych dalby. Zamieścił ponadto wytyczne i wymagania dotyczące technologii prowadzenia prac naprawczych (w tym przykładowe kopie zapisów w Dzienniku Budowy dalby).

Rozdział piąty to praktyczny przykład obliczeń statycznych dalby cumowniczo-odbojowej. Autor zdając sobie sprawę z tego, że obecnie obliczenia te są wykonywane najczęściej z wykorzystaniem metod numerycznych i odpowiednich komercyjnych programów obliczeniowych, zdecydował się na przedstawienie tradycyjnych obliczeń analitycznych *wykonywanych w trybie ręcznym*, uważając, że umożliwi to pełniejsze zapoznanie się i praktyczne prześledzenie kolejnych kroków i etapów obliczeń.

W podsumowaniu tego rozdziału Autor stwierdza, że przy określaniu obciążeń dalb celowe jest posługiwanie się odpowiednimi Zaleceniami do projektowania i wykonywania morskich budowli hydrotechnicznych.

W zakończeniu książki Autor, oprócz stwierdzenia, że warto propagować zainteresowanie budowlamiorskimi (o czym świadczy recenzowana książka), składa słowa uznania i podziękowania wielu swoim nauczycielom akademickim z okresu studiów (1965-1970) w Politechnice Gdańskiej, wybitnym specjalistom w zakresie morskiego i śródlądowego budownictwa hydrotechnicznego oraz firmom, z którymi współpracował.

Książkę tę polecam nie tylko projektantom, wykonawcom i specjalistom z zakresu budownictwa morskiego, lecz także studentom kierunku budownictwo, a szczególnie studentom specjalności hydrotechnika.

P.S. Pragnę dodać, że w dniu 10 kwietnia 2014 roku w Gdańskim Klubie Biznesu odbyło się spotkanie specjalistów budownictwa morskiego (około 50 osób) reprezentujących projektantów, wykonawców, administrację morską i Politechnikę Gdańską, poświęcone tematycznie *Uwarunkowaniom i dalszemu rozwojowi budownictwa morskiego w Polsce*.

W trakcie tego spotkania, związanego między innymi z wydaniem recenzowanej książki, wygłoszono następujące referaty:

- 1) Prof. dr hab. inż. Michał Topolnicki – „Modernizacja nabrzeży i wzmacnianie gruntu na terenach portowych”;
- 2) Prof. dr hab. inż. Kazimierz Gwizdała – „Pale stalowe w budownictwie morskim i hydrotechnicznym. Rozwiązania konstrukcyjne”;
- 3) Mgr inż. Jerzy Drążkiewicz – „Postępowanie administracyjne w kontekście projektu detalu konstrukcji morskiej”.

Laudację dla Autora książki „Portowe budowle hydrotechniczne. Odbudowa uszkodzonych dalb” wygłosił autor niniejszej recenzji, przedstawiając sylwetkę Autora oraz tematykę książki i podkreślając specyficzne ujęcie szerokiego spektrum omawianych w niej zagadnień związanych z odbudową uszkodzonych dalb.

Prof. dr hab. inż. Bohdan Zadroga, prof. zw. PG
Politechnika Gdańska

Komunikat Komisji Europejskiej dotyczący rocznego programu prac UE w zakresie normalizacji europejskiej

Normy europejskie, zarówno odnoszące się do badań czy produkcji wyrobów, producentów, czy konsumentów usuwają bariery swobodnego przepływu towarów i usług, zabezpieczają użytkowników, chronią środowisko naturalne, zapewniają interoperacyjność, obniżają koszty i promują konkurencję. Z badań wynika, że dzięki normalizacji wartość PKB wzrasta o $0,3 \div 1\%$ ¹, co przyczynia się do osiągnięcia przez przemysł

celu, jakim jest osiągnięcie 20% udziału w unijnym PKB do 2020 r.²

W lipcu 2013 roku ukazał się kolejny komunikat Komisji Europejskiej COM (2013) 561 dedykowany normalizacji europejskiej. Komunikat ten stanowi kontynuację zaproponowanego już w 2011 roku przez KE pakietu reform³ na czele z Rozpo-

¹ Swann G.M.P., „The Economics of Standardisation: An Update” („Normalizacja w ekonomii: aktualizacja”), sprawozdanie dla brytyjskiego departamentu biznesu, innowacji i umiejętności, 2010 r.

² Cel ustanowiony w komunikacie w sprawie polityki przemysłowej z października 2012 r.

³ COM(2011) 311 final

ządzeniem (UE) nr 1025/2012, mającego na celu dostosowanie systemu normalizacji europejskiej do wyzwań związanych z szybkim rozwojem innowacji, stabilnością, zbieżnością technologii i konkurencją na rynku światowym.

Jednym z innowacyjnych rozwiązań reformy jest zobowiązanie Komisji do przyjmowania rocznych programów prac Unii w zakresie normalizacji europejskiej.

W najnowszym programie prac identyfikuje się strategiczne priorytety normalizacji europejskiej z uwzględnieniem długoterminowych strategii Unii na rzecz wzrostu oraz określa się cele związane z międzynarodowym wymiarem normalizacji europejskiej, służące wsparciu prawodawstwa i polityki UE.

W najnowszym rocznym programie prac Komisja zachęca europejskie organizacje normalizacyjne do rozpoczęcia działań we wszystkich dziedzinach priorytetowych, również w tych, w których nie istnieją przepisy prawne niezbędne jako podstawa złożenia formalnego wniosku o normalizację (zlecenia normalizacyjnego) do Komisji.

SILNIEJSZY PRZEMYSŁ EUROPEJSKI NA RZECZ WZROSTU I OŻYWIENIA GOSPODARCZEGO

W ostatniej aktualizacji komunikatu w sprawie polityki przemysłowej Komisja zauważyła potrzebę opracowania norm w odniesieniu do nowych technologii, zanim zostaną po raz pierwszy wprowadzone na rynek.

Komisja określiła sześć obszarów wykazujących szybki wzrost i wymagających priorytetowych działań:

- zaawansowane technologie produkcyjne,
- kluczowe technologie wspomagające,
- bioprodukty,
- zrównoważona polityka przemysłowa,
- budownictwo i surowce,
- ekologicznie czyste pojazdy,
- inteligentne sieci.

Obszary te scharakteryzowano poniżej.

Zaawansowane technologie produkcyjne

Prowadzona przez Komisję grupa robocza ds. zaawansowanych technologii produkcyjnych służących ekologicznie czystej produkcji określi, czy dalsza normalizacja może przyczynić się do wprowadzania nowych technologii na rynek.

W późniejszym terminie Komisja planuje przeprowadzić studium wykonalności w odniesieniu do europejskiej i międzynarodowej działalności normalizacyjnej w tym obszarze.

Kluczowe technologie wspomagające

W nadchodzącym roku Komisja zbada, czy dalsza normalizacja w obszarze kluczowych technologii wspomagających może pomóc w zapewnieniu szybkiego rozwoju rynku

wewnętrznego produktów opartych na nich, co stanowi jeden z aspektów ujętych w inicjatywie Komisji dotyczącej przeglądu prawodawstwa rynku wewnętrznego w zakresie produktów przemysłowych⁴.

Za pośrednictwem infrastruktury badawczej i programów finansowania Komisja wspiera opracowywanie norm europejskich dotyczących metod badań wyprodukowanych nanomateriałów niezbędnych do określenia toksyczności i ekotoksyczności, metod pobierania próbek i pomiaru ekspozycji oraz metod stymulujących ekspozycję na nanomateriały. Konieczne jest przyjęcie spójnego podejścia z działaniami prowadzonymi w OECD oraz ścisła współpraca europejskich organizacji normalizacyjnych z międzynarodowymi jednostkami normalizacyjnymi.

Bioprodukty

Ustanowienie wewnętrznego rynku bioproduktów wymaga opracowania norm i uaktualniania regulacji. Komisja oczekuje, że europejskie organizacje normalizacyjne będą kontynuowały prace na podstawie zleceń normalizacji w zakresie biopaliw i bioproduktów, w tym ogólnie w zakresie biopaliw, jak również na podstawie szczegółowych zleceń dotyczących biopolimerów, środków smarnych, rozpuszczalników i środków powierzchniowo czynnych. Będą uwzględnione również badania prenormatywne w celu opracowania metod badawczych mających zastosowanie do pomiaru zawartości biologicznej, kryteriów funkcjonalności i zrównoważonego rozwoju innowacyjnych bioproduktów, np. biopolimerów, środków smarnych, rozpuszczalników i środków powierzchniowo czynnych.

Wyroby budowlane

Normy europejskie należy dostosować do nowych wymogów z uwzględnieniem aspektów zrównoważoności wyrobów, procesów i robót budowlanych, jak również produktów innowacyjnych w celu wzmocnienia rynku wewnętrznego. Komisja jest w fazie przygotowania projektu normy horyzontalnej dotyczącej określenia wydzielania substancji niebezpiecznych z wyrobów budowlanych.

W celu zwiększenia konkurencyjności unijnych usług budowlanych Komisja będzie promowała przyjęcie strukturalnych norm konstrukcyjnych w zakresie eurokodów w skali międzynarodowej zgodnie z planem działań na rzecz zrównoważonej konkurencyjności branży budowlanej⁵.

Normy europejskie mogą promować zrównoważoną produkcję stali konstrukcyjnej. Przemysł stalowy pracuje już nad wprowadzeniem specjalnego znaku jakości dla stalowych wyrobów budowlanych – SustSteel. Komisja zbada potencjał SustSteel w zakresie zwiększenia udziału rynkowego stali budowlanej produkowanej w sposób zrównoważony i pochodzącej z Europy oraz może zwrócić się o podjęcie konkretnych działań normalizacyjnych w tym zakresie.

⁴ http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/planned_ia/docs/2013_entr_003_industrial_products_en.pdf

⁵ COM(2012)433 final

Dyrektywa w sprawie ekoprojektu⁶ objęła swoim zakresem różne produkty, w tym m.in. silniki, pompy, wentylatory, produkty oświetleniowe i artykuły gospodarstwa domowego i odnosi się do wszystkich aspektów środowiskowych, w tym również do efektywnego wykorzystania materiałów i zasobów. W tym względzie będą opracowane normy dotyczące efektywnego wykorzystania zasobów, takie jak indeksy recyklingu lub trwałość komponentów bądź inne parametry środowiskowe (np. emisje zanieczyszczeń do powietrza) w celu ułatwienia określania potencjalnych wymogów w zakresie ekoprojektu w dodatkowych dziedzinach.

Zgodnie z planem działań w zakresie ekoprojektu na lata 2012-2014⁷ w stosunku do nowej grupy produktów będą uwzględnione możliwe wymogi dotyczące etykietowania w zakresie ekoprojektu lub energii. Lista priorytetów obejmuje m.in.: okna, inteligentne urządzenia pomiarowe, kotły parowe, serwery, kable zasilania i produkty związane z wodą. Komisja dokona aktualizacji zlecenia w zakresie ekoprojektu, aby w stosownych przypadkach było możliwe wprowadzenie zmian technicznych do określonych produktów.

Recykling odpadów

Do rozwoju rynku mogłyby również przyczynić się nowe normy europejskie dotyczące klas jakości materiałów pochodzących z recyklingu (np. metali, drewna i materiałów włókienniczych). Komisja oczekuje podjęcia nowych prac normalizacyjnych w celu opracowania i zatwierdzenia (w drodze porównania międzylaboratoryjnego) metod służących do:

- charakterystyki odpadów w zakresie niebezpiecznych właściwości H 12 – uwolnienie gazów o ostrej toksyczności kategorii 1, 2 lub 3,
- określenia pierwiastków i substancji w odpadach stanowiących zagrożenie dla zdrowia i środowiska naturalnego (właściwości niebezpieczne H 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14),
- opracowania norm dotyczących zrównoważonego zarządzania i toksyczności w odniesieniu do przetworzonych bioodpadów lub ubocznych produktów rolnych (innych niż nawozy).

Inteligentne sieci

Potrzebna jest odpowiednia infrastruktura, w tym rozwiązania w zakresie zdolności magazynowania i bilansowania energii, w celu włączenia energii ze źródeł odnawialnych do systemu elektroenergetycznego, zwiększenia efektywności energetycznej, a także sprostania nowemu zapotrzebowaniu. Potrzebne są także normy zapewniające interoperacyjność inteligentnych sieci w kontekście transgranicznym i zbiór wspólnych minimalnych norm.

⁶ Dyrektywa 2009/125/WE

⁷ SWD(2012)434 final

Rynek wewnętrzny jest istotnym motorem wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Normy europejskie zwiększają konkurencyjność poprzez obniżenie kosztów produkcji, zapewnienie jakości i wydajności oraz umożliwienie wejścia na rynek technologii innowacyjnych. Normy zharmonizowane mają szerszy zakres; zgodność gwarantuje także wymagany poziom bezpieczeństwa produktów.

Chemikalia

Normy przyczyniają się do zharmonizowanego podejścia do egzekwowania przepisów rozporządzenia w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH)⁸ w państwach członkowskich. Obecnie europejskie organizacje normalizacyjne muszą zająć się kwestią opracowania (dalszych) metod analitycznych służących m.in. do określenia obecności/zawartości ołowiu (wyrażonej jako metal), do migracji związków ołowiu z artykułów konsumenckich, uwzględniając różne matryce, a także służących do określenia obecności/zawartości ołowiu (wyrażonej jako metal) w wyrobach konsumenckich o różnych matrycach oraz w celu określenia obecności/zawartości ośmiu wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w wyrobach konsumenckich. Generowanie standardowych danych na temat chemikaliów będzie miało również korzystny wpływ na ich zatwierdzanie przez wszystkie zainteresowane strony oraz zmniejszy koszty po stronie przemysłu związane z oceną chemikaliów

Innowacje

W sektorach zaawansowanej technologii normy wspierają rozwój gospodarczy poprzez wprowadzenie terminologii, metod pomiaru i klasyfikacji zatwierdzonych na szczeblu międzynarodowym. Działalność naukowa w znaczącym stopniu przyczynia się do procesu normalizacji. Dzięki dostępnej wiedzy naukowej można częściowo lub w pełni zdefiniować metody, procesy i materiały umożliwiające opracowywanie norm. Przykładowo, Komisja może pomóc w określaniu przyszłych zmian w dziedzinie technologii, w przypadku których wczesna normalizacja może przynieść korzyści w przemyśle europejskim.

Bezpieczeństwo infrastruktury⁹

Komisja będzie prowadziła sieć zainteresowanych stron zajmujących się ochroną infrastruktury krytycznej w dziewięciu obszarach tematycznych (ochrona lotnictwa, materiały wybuchowe, wytrzymałość konstrukcji, zagrożenia chemiczne i biologiczne wód, zagrożenia radiologiczne i jądrowe, trzęsienia ziemi, nadzór wideo i biometryczny). Prace nad wytycznymi w sprawie badań, wspólnymi protokołami badań, normami badań i zalece-

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 r.

⁹ COM(2010)560

niami dotyczącymi certyfikacji i wymogów w zakresie polityki również będą stanowić wsparcie istniejących i przyszłych zleceń.

Komisja może również przeprowadzić konsultacje z zainteresowanymi stronami na temat dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej¹⁰, co z kolei może doprowadzić do wydania zlecenia dotyczącego wspólnego systemu certyfikacji w zakresie poziomu bezpieczeństwa na drogach. W drugim etapie jest możliwe ustanowienie wymogów w celu zagwarantowania minimalnego poziomu bezpieczeństwa w całej transeuropejskiej sieci drogowej bez uszczerbku dla wymogów rozporządzenia ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych¹¹.

Przystosowanie się do zmiany klimatu

W ramach przygotowywania przyszłej strategii UE w zakresie przystosowania stwierdzono, że normy mają potencjalne znaczenie w celu zapewnienia odporności infrastruktury w określonych sektorach: infrastruktury transportowej, infrastruktury energetycznej oraz budownictwa/budynków. Istotne może być określenie, które normy należy promować lub zmienić w celu lepszego uwzględnienia obecnych i przyszłych skutków zmiany klimatu w decyzjach dotyczących inwestycji w infrastrukturę.

Jednym ze sposobów wsparcia polityki UE w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu i udzielenia pomocy w osiąganiu celów Ramowej konwencji w sprawie zmian klimatu jest opracowanie norm europejskich do celów oceny emisji gazów cieplarnianych w sektorach energochłonnych.

W ramach bieżącego zlecenia dotyczącego opracowania norm technicznych UE w dziedzinie emisji gazów cieplarnianych¹² dla stali, cementu, aluminium, wapna palonego i stopów żelaza w 2013 r. będą opublikowane sprawozdania dotyczące wyników z badań sprawdzających. Komisja powinna dopilnować, aby badania te gwarantowały dokładność i odtwarzalność proponowanych znormalizowanych metod pomiarowych.

Rozporządzenie w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową

W rozporządzeniu w sprawie substancjiubożających warstwę ozonową¹³ ogranicza się stosowanie wielu substancji niebezpiecznych, takich jak tetrachlorek węgla i trichlorotrifluoroetany, oraz wymaga sprawdzenia niektórych istniejących norm pod względem zgodności z proponowanymi zakazami stosowania.

Jakość powietrza

W ramach wspierania wdrożenia dyrektywy w sprawie odpadów¹⁴ Komisja przygotowuje nowe zlecenia dotyczące opracowania metod w zakresie określania produkcji gazów toksycznych oraz pierwiastków i substancji znajdujących się w odpadach, które stanowią istotne zagrożenie dla zdrowia i środowiska naturalnego.

Ogólnym celem normalizacji jest zwiększenie zasięgu globalnego i konkurencyjności przemysłu europejskiego poprzez zmniejszenie barier technicznych w handlu. Stosowanie wspólnych norm lub norm dostosowanych pod względem technicznym wspiera wymianę towarów i usług dzięki zwiększeniu interoperacyjności na szczeblu globalnym. Cel ten będzie realizowany poprzez:

- dążenie do osiągnięcia możliwie jak największej spójności między normami międzynarodowymi a europejskimi (pierwszeństwo normalizacji międzynarodowej z wiodącą rolą Europy w wielu sektorach), rozszerzenie/ułatwienie stosowania lub technicznego dostosowania do norm europejskich lub międzynarodowych poza UE;
- podnoszenie świadomości i promowanie korzyści wynikających z normalizacji europejskiej jako spójnego systemu regionalnego osadzonego w normalizacji międzynarodowej i przepisach wielostronnych oraz w pełni je wspierającego;
- uczestnictwo w dwustronnych dialogach dotyczących regulacji/polityki między UE i państwami trzecimi, jak również w odpowiednich etapach negocjacji dotyczących umów o wolnym handlu.

PODSUMOWANIE

Pierwszy roczny program prac Unii w zakresie normalizacji europejskiej przyjęty na podstawie rozporządzenia w sprawie normalizacji jest efektem starań Komisji w zakresie skuteczniejszego przewidywania i planowania działań normalizacyjnych.

Harmonogram programu umożliwia synchronizację z pracami przygotowawczymi w europejskich organizacjach normalizacyjnych.

Program ustanowiono we współpracy z wszystkimi zainteresowanymi stronami, dostarczając w jego ramach platformę służącą do gromadzenia szerokiego zakresu danych dotyczących przyszłych priorytetów w działaniach normalizacyjnych. Informacje na temat działań normalizacyjnych zgromadzone na podstawie niniejszego programu prac będą włączone do kolejnego programu prac Unii w zakresie normalizacji europejskiej w celu zapewnienia informacji zwrotnej wszystkim zainteresowanym stronom.

Zdaniem Komisji opisywany program powinien stanowić wytyczne podczas opracowywania przez europejskie organizacje normalizacyjne własnych rocznych programów prac, do realizacji w późniejszym terminie w ciągu tego roku.

Mgr inż. Małgorzata Głowacz
Instytut Techniki Budowlanej



Artykuł pochodzi z serwisu internetowego Instytutu Techniki Budowlanej „Zrównoważone Budownictwo” (Informator nr LIV)
<http://www.zb.itb.pl/informator/komunikat-komisji-europejskiej-dotyczacy-rocznego-programu-prac-ue-w-zakresie>

¹⁰ Dyrektywa 2008/96/WE

¹¹ Rozporządzenie (UE) nr 305/2011

¹² M/478.

¹³ Rozporządzenie (WE) nr 1005/2009

¹⁴ Dyrektywa 2008/98/WE