



Na europejską sieć drogową składa się wiele elementów - od sieci transeuropejskiej (TEN), poprzez drogi krajowe (m.in. autostrady i drogi ekspresowe), drogi regionalne, aż po drogi lokalne. Z najnowszych statystyk wynika, że łączna długość europejskiej sieci dróg wynosi ponad 5 mln km, z czego ponad 66 tysięcy km to autostrady.

Jakość sieci drogowej ma wpływ na życie codzienne prawie wszystkich ludzi. Oczekiwania dotyczące mobilności już są bardzo duże, a w przyszłości będą jeszcze wzrastać. Obecnie ponad 80% lądowego zmotoryzowanego transportu pasażerskiego korzysta z dróg. Z bardzo małymi wyjątkami, każdy transport pasażerski lub towarowy musi korzystać z infrastruktury drogowej, choćby w drodze do stacji kolejowych, terminali i portów.

Infrastruktura transportowa jest istotnym czynnikiem konkurencyjności gospodarek i regionów. Czas, niezawodność i koszty transportu mają wpływ na jej wydajność. Terminowe dostawy i swobodny przepływ ruchu, bez zbędnych utrudnień, mają zasadnicze znaczenie.

Powodem zatorów komunikacyjnych mogą być m.in. zaniedbania w utrzymaniu sieci drogowej w odpowiednim stanie. To generuje konieczność pilnych, nieplanowanych działań, które mogą stwarzać poważne przeszkody, takie jak np. zamykanie mostów dla ruchu pojazdów ciężarowych na wiele miesięcy lub lat.

W swoim corocznym raporcie Światowe Forum Ekonomiczne (WEF) klasyfikuje kraje oceniając atrakcyjność ich gospodarek dla inwestorów. Ostatnie sprawozdania pokazują, że jakość infrastruktury w poszczególnych krajach nie jest jednakowa. Niektóre władze krajowe, regionalne lub lokalne znacznie się poprawiły, podczas gdy inne doświadczają poważnych problemów.

Drogi przyczyniają się do integracji rynku i rozwoju Unii Europejskiej, a jej rozszerzenie w ostatnich dziesięcioleciach opierało się na mobilności. Unia Europejska, państwa członkowskie, regiony i gminy zainwestowały w infrastrukturę transportową w celu poprawy dostępu, niezawodności i bezpieczeństwa oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na ludzi i środowisko. Unijna sieć drogowa stanowi jeden z największych atutów Europy. Bez logistyki, transportu i infrastruktury Europa nie odniosłaby tak wielkich korzyści z tego, że jest jednym, wyjątkowym obszarem działalności gospodarczej.

Z czysto ekonomicznego punktu widzenia wydatki na nowe lub istniejące drogi są inwestycją w kapitał naszego społeczeństwa. Inwestowanie w szkoły jest konieczne, aby kształcić ludzi; podobnie, inwestowanie w infrastrukturę transportową jest konieczne, aby umożliwić produkcję i handel towarami i usługami, a także zapewnić obywatelom mobilność.

Chroniczne niedofinansowanie i brak konserwacji mogą bardzo szybko zagrozić temu ogromnemu atutowi, który został zbudowany przy dużym nakładzie środków finansowych i wysiłku w ostatnich dziesięcioleciach. Drogi, tak jak budynki, muszą być właściwie utrzymywane. Ich trwałość może być skutecznie przedłużana, jeżeli w odpowiedni sposób i we właściwym czasie zostaną podjęte działania naprawcze. Nie można dopuścić do sytuacji, w której sieć drogowa zostanie uszkodzona w stopniu przekraczającym normalne wymagania w zakresie konserwacji i jako taka pociągnie za sobą bardzo kosztowne działania naprawcze, a być może nawet trwałą i nieodwracalną częściową utratę!

Według szacunków, wartość odbudowy (odtworzeniowa) europejskiej sieci dróg wynosi ponad 8 bln euro!

Infrastruktura drogowa, podobnie jak każdy inny majątek rzeczowy, wymaga regularnej opieki, utrzymania, modernizacji i odnowy, aby utrzymać jej wartość dla społeczeństwa. Wymaga to regularnych inwestycji. Jednak z danych (statystyki OECD) wynika, że kwota inwestowana w infrastrukturę drogową w wybranych krajach UE zaczęła znacząco spadać od 2008 r. W podobny sposób zmniejszyła się kwota zainwestowana w utrzymanie infrastruktury drogowej.



Połączenie tego trendu w inwestycjach infrastrukturalnych (zwłaszcza w utrzymanie) z faktem, że wiele europejskich obiektów drogowych osiągnęło już wiek krytyczny, a także stały wzrost natężenia ruchu drogowego, może doprowadzić do nieodwracalnego spadku jakości i poziomu usług, wraz z dramatyczną utratą wartości tego kluczowego składnika majątku społecznego.

Od wydatków krótkoterminowych do zarządzania majątkiem drogowym

Sieć drogowa zarządzana jest w różny sposób. W większości przypadków to zarządca odpowiada za planowanie, budowę, nadzór, eksploatację, utrzymanie i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ma on najczęściej do dyspozycji roczny budżet, o wysokości którego zazwyczaj decyduje parlament. Tylko nieliczne zarządy dróg mają szansę zoptymalizować swoje wydatki w perspektywie wieloletniej, choć przyczyniłoby się to do zapewnienia standardów przy znacznie niższych kosztach oraz do ustanowienia przejrzystego procesu decyzyjnego umożliwiającego komunikację między zarządcami dróg, politykami i obywatelami.

Podejście tradycyjne

Tradycyjne planowanie budżetowe opiera się na wydatkowaniu środków z roku na rok. Procedura ta ma jednak swoje ograniczenia, gdy mówimy o efektywnym zarządzaniu infrastrukturą, a w szczególności o utrzymaniu. Często potrzeba lat, zanim efekty decyzji inwestycyjnych staną się widoczne dla opinii publicznej. To tradycyjne podejście zapewnia niewielką przejrzystość i krótkoterminowy proces wydatkowania środków.

W ramach rocznego budżetowania środki nie są wydatkowane na infrastrukturę, kiedy są najbardziej potrzebne, tylko wtedy gdy są dostępne. Ponadto, koszty utrzymania i zarządzania infrastrukturą nie są optymalizowane w całym okresie eksploatacji dróg.

Ze względu na brak wiarygodnych danych na temat stanu dróg oraz brak rzetelnych obliczeń opartych na przyszłych średnio- i długoterminowych wymogach inwestycyjnych, trudno jest podejmować decyzje niezbędne do właściwego utrzymania infrastruktury. Jeszcze większym wyzwaniem jest zintegrowanie innych celów, takich jak redukcja hałasu i bezpieczeństwo drogowe.

Niewystarczająca konserwacja może bez wątpienia spowodować pogorszenie stanu infrastruktury, ale także zwiększyć zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników dróg. Według badania opublikowanego w USA przez Pacific Institute of Research and Evaluation "On a crash course: the dangers and healthcare costs of deficient roadway conditions", ponad połowa śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na amerykańskich autostradach jest związana z wadliwymi warunkami drogowymi.

Podejście prewencyjne

Podejście prewencyjne oferuje korzyści w zakresie efektywności pod względem kosztów, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub redukcji hałasu. Jest to korzystne dla wydatków publicznych, ponieważ koszty utrzymania sieci dobrej jakości są optymalizowane w dłuższej perspektywie czasowej. Przy regularnym finansowaniu i utrzymaniu całkowity koszt jest znacznie niższy niż w przypadku oczekiwania na znaczny spadek standardów.

Drogi wymagają konserwacji, chociaż mogą wydawać się w dobrym stanie. W tym celu niezbędne są wiarygodne dane dotyczące ich stanu i kosztów różnych działań. Potrzebne jest wspólne rozumienie celów i strategii w zakresie polityki infrastrukturalnej. W większości krajów, regionów i gmin tak nie jest. Tylko niektóre władze utworzyły rejestr elementów infrastruktury drogowej i ich stanu. Inne są jeszcze bardziej zaawansowane i mają dokładny obraz swojego majątku drogowego, jego amortyzacji, a co za tym idzie, ich cele w zakresie utrzymania, jak również krótko- i długoterminowe strategie, są jaśniej zdefiniowane.

Podejście strategiczne

Utrzymanie i modernizacja infrastruktury drogowej to kluczowe zagadnienia związane z zarządzaniem infrastrukturą drogową. Jest to systematyczny i stały proces mający na celu efektywne kosztowo utrzymanie, modernizację i eksploatację środków trwałych. Zarządzanie infrastrukturą łączy dyscypliny inżynierskie z solidnymi praktykami biznesowymi i teoriami finansowymi. Ten sposób może pomóc w osiągnięciu zrównoważonego i skutecznego zarządzania bezpieczną i wydajną siecią dróg.

W Raporcie Komitetu Technicznego PIARC, zarządzanie infrastrukturą jest zdefiniowane jako: "systematyczny proces utrzymywania, modernizacji i eksploatacji aktywów, łączący zasady inżynierii z dobrymi praktykami biznesowymi i racjonalnymi przesłankami ekonomicznymi oraz dostarczający narzędzi ułatwiających bardziej zorganizowane i elastyczne podejście do podejmowania decyzji niezbędnych do spełnienia oczekiwań społeczeństwa".

Głównym celem zarządzania infrastrukturą jest myślenie, planowanie i działanie w oparciu o długoterminowe decyzje, mające na celu optymalizację utrzymania ruchu przy jednoczesnym utrzymaniu kosztów na minimalnym poziomie.

Podstawowe wymagania dotyczące zarządzania infrastrukturą drogową:

- sporządzenie pełnego wykazu całej sieci drogowej wraz ze wszystkimi jej elementami,
- przedstawienie obrazu obecnego stanu/wydajności sieci drogowej,
- oszacowanie wartości majątku,



- oszacowanie przyszłego

- zapotrzebowania na ruch i usługi,
- oszacowanie potrzeb i kosztów utrzymania,
- ustalenie priorytetów celów związanych z pożądaną jakością i wydajnością sieci drogowej,
- opracowanie scenariuszy finansowania regularnego i terminowego utrzymania i modernizacji infrastruktury drogowej,
- określenie strategii,
- wdrożenie.

Proces ten ma charakter stały.

Zarządzanie infrastrukturą jest korzystne z kilku powodów. Po pierwsze, zdobycie solidnej wiedzy prowadzi do lepszych decyzji. Po drugie, przyczynia się do prostszego i sprawiedliwszego ustalania priorytetów. Ponadto, pieniądze wydawane na infrastrukturę przynoszą lepsze efekty.

Infrastruktura starzeje się z powodu użytkowania i czasu. Wymaga to konserwacji, odnowienia i modernizacji, które zależą z kolei od konkretnych potrzeb i czasu eksploatacji każdej części. Inwentaryzacja określająca stan każdego z aktywów, koszt i potrzeby dotyczące utrzymania są podstawą skutecznego zarządzania, podejmowania decyzji politycznych i przejrzystości wobec społeczności.

Inwentaryzacja

Sporządzenie wykazu dróg jest warunkiem koniecznym dla poprawy jakości sieci w sposób efektywny. Powinien zawierać wszystkie elementy dróg, w tym dane historyczne dotyczące budowy i użytkowania. Powinien on być również regularnie aktualizowany. Wizualnie stan wielu dróg może być zadowalający. Jednak tylko w kilku państwach członkowskich decyzjom politycznym dotyczącym inwestycji i zarządzania siecią, towarzyszą wszelkiego rodzaju dane z badań jakości. W tych państwach członkowskich wyniki są alarmujące. W Zjednoczonym Królestwie coroczne badanie sieci dróg lokalnych wykazało, że wartość zaległego utrzymania dróg szacowana jest na kilka miliardów euro, przy czym pogorszenie stanu sieci jest wyraźnie widoczne i prowadzi do znacznych roszczeń użytkowników o odszkodowanie za szkody osobowe i rzeczowe.

W Niemczech odsetek mostów autostradowych, które wymagają szybkiego działania, wzrósł w ostatnim dziesięcioleciu z 36% do 46%.

Wnioski i kolejne kroki

W całej Europie mamy do czynienia z ogromnym zaległościami w zakresie utrzymania dróg. Ma to kilka powodów:

- brak informacji wśród decydentów i władz drogowych na temat stanu i wartości infrastruktury drogowej,
- niedoszacowanie skutków gospodarczych opóźnień w utrzymaniu i konserwacji dróg,
- decyzje polityczne są częściej podejmowane w perspektywie krótkoterminowej, podczas gdy cykl życia drogi rozwija się w dłuższej perspektywie,
- inwestowanie w infrastrukturę drogową nie jest przez polityków lubiane, ponieważ większość efektów nie jest widoczna w okresie obowiązywania mandatu.

Przewyciężenie zaległości i wdrożenie systemu zarządzania infrastrukturą przynosi korzyści całemu społeczeństwu.

Decydenci muszą uznać drogi za ważny zasób całego społeczeństwa, podejmować inicjatywy w celu wdrożenia zarządzania infrastrukturą, zapewniać niezbędne fundusze na terminowe i wystarczające utrzymanie oraz poprawę jakości dróg, a także przekazywać informacje wszystkim zainteresowanym stronom. Natomiast zarządcy dróg powinni sporządzić wykaz infrastruktury drogowej i przeprowadzać regularne badania, zapewnić przejrzystość procesu zarządzania, przekonywać polityków o korzyściach płynących z zarządzania infrastrukturą i stosować je.

A my wszyscy? Obywatele i podatnicy zasługują na taką infrastrukturę drogową, która zapewnia oczekiwany poziom mobilności, komfortu i bezpieczeństwa. Ich zdanie ma być brane pod uwagę, nawet jeśli wymaga to systematycznego wywierania presji na decydentów w celu utrzymania i poprawy jakości NASZYCH dróg.

Źródło: ERF