



ELŻBIETA SZAFRANKO

Uniwersytet Warmińsko-
-Mazurski w Olsztynie
elasz@uwm.edu.pl

Sieć dróg w Polsce – element sieci komunikacyjnej Europy i Regionu Nadbałtyckiego

Polska, jako kraj leżący w Europie Wschodniej nad morzem Bałtyckim, stanowi ważny element gospodarczy tego regionu. Ze względu na tranzytowe położenie Polski, szlaki komunikacyjne przez nią przebiegające mogą odgrywać bardzo ważną rolę w obsłudze transportu międzynarodowego, szczególnie w połączeniach pomiędzy krajami skandynawskimi, regionem nadbałtyckim a południem Europy [2].

Rozwój zarówno Polski, jak i krajów sąsiednich zależy od współpracy i kontaktów wzajemnych. Jednym z istotnych aspektów warunkujących rozwój, wymianę gospodarczą oraz szeroko rozumianą współpracę jest spójny układ komunikacyjny łączący siecią dróg kraje nadbałtyckie [3]. W planach zagospodarowania przestrzennego kraju oraz strategii rozbudowy sieci komunikacyjnej kraju uwzględniono europejskie korytarze transportowe (rys. 1). W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania europejskich korytarzy transportowych i obsługi terenów, przez które przebiegają, potrzebna jest uzupełniająca sieć dróg krajowych i regionalnych łącząca różne kierunki i pozwalająca na przejazdy różnorodnym użytkownikom [1]. W komunikacyjnej sieci regionu nadbałtyckiego istotne są drogi w regionie północno-wschodniej Polski (rys. 2).

Barierą w rozwoju gospodarczym regionu oraz rozwoju współpracy międzynarodowej może być zły stan sieci transportowej w Polsce. Bez przełamania tej bariery Polska nie stanie się równorzędnym partnerem gospodarczym, zdolnym do konkurencji na rynku europejskim i światowym, skutecznie wykorzystującym posiadane zasoby ludzkie [5]. Słaba jakość połączeń międzyregionalnych, w tym połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitalnymi oraz miastami Polski wschodniej pomiędzy sobą i stolicą, oraz przejściami granicznymi, ogranicza oddziaływanie synergiczne, nie pozwalając na pełne wykorzystanie istniejącego potencjału nie tylko w gospodarce, lecz także w edukacji, nauce czy kulturze [1].



Legenda
Korytarze europejskie:
Ustanowione — Postulowane - - -

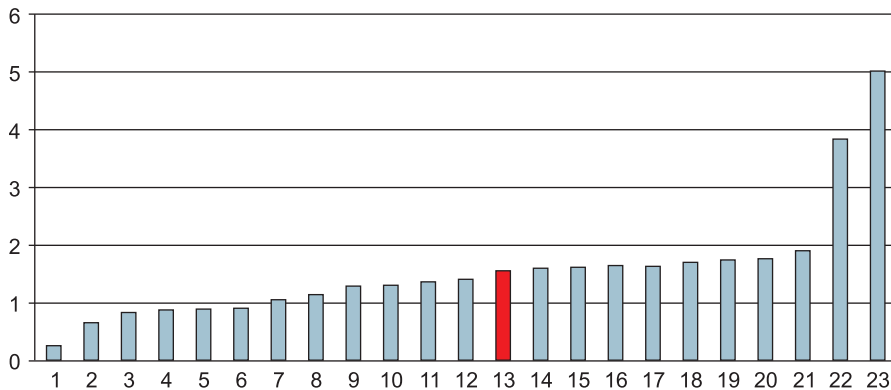
Rys. 1. Układ sieci transportowej – Polska w powiązaniu z innymi krajami [8]



Rys. 2. Powiązania komunikacyjne w północno-wschodniej Polsce [9]

Sieć transportowa w Polsce

Pod względem gęstości sieci dróg ogółem, Polska zajmuje w Europie przeciętną pozycję. Liderzy klasyfikacji – Belgowie i Holendrzy – mają, odpowiednio, ponad 3- i 2-krotnie lepiej rozbudowaną sieć drogową w przeliczeniu na km² powierzchni niż Polska. Z państw naszego regionu większa gęstość sieci drogowej występuje np. w Słowenii i na Węgrzech.



1 – Finlandia, 2 – Niemcy, 3 – Rumunia, 4 – Portugalia, 5 – Słowacja, 6 – Grecja, 7 – Szwecja, 8 – Łotwa, 9 – Litwa, 10 – Hiszpania, 11 – Estonia, 12 – Irlandia, 13 – Polska, 14 – Austria, 15 – Wielka Brytania, 16 – Czechy, 17 – Włochy, 18 – Dania, 19 – Francja, 20 – Węgry, 21 – Słowenia, 22 – Holandia, 23 – Belgia

Rys. 3. Gęstość sieci drogowej w wybranych krajach UE (km/km²). Źródło:Euromonitor.com

Gęstość sieci drogowej nie jest równomierna na terytorium całego kraju. Największa gęstość sieci drogowej w naszym kraju występuje na południu Polski, zaś najmniejsza w regionie północno-wschodnim. W przeliczeniu na 100 km² powierzchni w regionach południowo-zachodnich jest prawie 4-krotnie więcej (ok. 160 km/km²) dróg niż na terenach północno-wschodnich (ok. 40 km/km²). Dysproporcje te wynikają głównie z różnic w gęstości zaludnienia w poszczególnych regionach oraz dysproporcji w rozwoju gospodarczym. Słabość polskiej infrastruktury nie wynika więc z ogólnej gęstości dróg, ale z ich stanu. Zły stan dróg oraz słabo rozwinięta sieć komunikacyjna w północno-wschodniej Polsce utrudniają budowę korytarzy transportowych łączących Europę Południową z krajami nadbałtyckimi. Zły stan dróg stanowi dużą barierę w rozwoju kraju i we współpracy z krajami europejskimi. Obecna sytuacja infrastruktury drogowej w Polsce zmusza rząd do znacznego przyspieszenia w kierunku rozbudowy, napraw i modernizacji oraz samej budowy dróg krajowych i autostrad. Pomocne stały się uruchomione w ostatnich latach środki unijne.

Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych

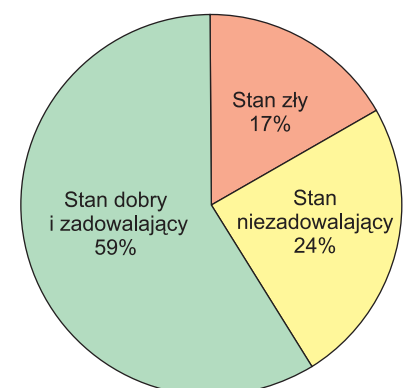
Słabo rozwinięta infrastruktura drogowa jest konsekwencją wielu czynników, których okoliczności można upatrywać w uwarunkowaniach historycznych. Wielkie zaniedbania w zakresie tworzenia i realizacji rozważnej polityki infrastruktury powodowały narastające zacofanie Polski w tej sferze w porównaniu z krajami Europy Zachodniej.

Ocena stanu technicznego nawierzchni sieci dróg krajowych prowadzona jest w ramach Systemu Oceny Stanu Na-

wierzchni (ocena nawierzchni asfaltowych) oraz Systemu Oceny Stanu Nawierzchni Betonowych. Raporty o stanie nawierzchni dróg co roku publikuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Z ostatnich dostępnych danych wynika, że prawie 60% dróg nie wymaga w najbliższej przyszłości zabiegów remontowych. Natomiast ponad 40% sieci dróg krajowych wymaga przeprowadzenia różnego rodzaju remontów – od wzmocnień poprzez wyrównania, po zabiegi powierzchniowe – poprawiające właściwości przeciwpoślizgowe lub uszczelniające powierzchnie jezdni (rys. 4). Połowę potrzeb remontowych stanowią starania, które należy wykonać niezwłocznie, a druga połowa powinna być zaplanowana do wykonania w ciągu najbliższych kilku lat [10].

Na obecny stan sieci drogowej [10] niewątpliwie wpływ ma nieprzystosowanie dawniej projektowanych konstrukcji nawierzchni dróg do występujących obecnie obciążeń, brak skutecznego systemu eliminacji z ruchu pojazdów przeciążonych oraz wzrastające natężenie ruchu samochodowego, w tym ruchu ciężkich pojazdów. Równie ważną przyczyną jest niedostateczna (głównie w przeszłości) ilość środków finansowych na odnowy i bieżące utrzymanie nawierzchni (w tym renowację poboczy i odbudowę elementów

systemu odwodnienia dróg, których stan wpływa na tempo degradacji nawierzchni jezdni). Najbardziej destrukcyjny wpływ na stan dróg mają pojazdy przeciążone. Ważenie pojazdów wykazuje częste przypadki przekroczenia dopuszczalnej ładowności, czy też znacznego przekroczenia dopuszczalnego nacisku na oś. W tym miejscu należy zasygnalizować problem dostosowania nawierzchni sieci dróg krajowych do przenoszenia nacisków 11,5 t/oś. Do takich i większych nacisków jest dostosowana sieć głównych dróg w krajach Unii Europejskiej. Aktualnie w Polsce tylko 1/4 nawierzchni dróg krajowych jest dostosowana do nacisków 11,5 t/oś. Trzeba również pamiętać, że konstrukcja nawierzchni drogi jest projektowana na okres 20 lat, przy założeniu określonego wskaźnika wzrostu ruchu. Przeważająca część obecnie eksploatowanych dróg krajowych została wybudowana lub zmodernizowana w latach 70. i nie była przewidywana do przenoszenia obciążeń, z którymi mamy obecnie do czynienia, a okres projektowanego użyt-



Rys. 4. Ocena stanu technicznego dróg krajowych w Polsce na koniec 2011 r. [10]

kowania zbliża się do wyczerpania. Pewna część sieci drogowej jest dopuszczona w trybie administracyjnym do ruchu pojazdów o naciskach 11,5 t/oś. Oznacza to, że konstrukcyjnie część tych dróg z założenia będzie niszczona szybciej, niż to przewidywali projektanci i administracja drogowa [10]. W latach 1990–1995 na większości dróg międzynarodowych wystąpił wzrost ruchu o 44%. Liczba pojazdów ciężarowych w ruchu samochodowym pozostawała na tym samym poziomie, zaś tonaż przewożonych ładunków sukcesywnie wzrastała. W okresie 2000–2005 rozwój ruchu pojazdów poszczególnych kategorii był bardzo zróżnicowany. Największy wzrost ruchu, aż o prawie 49%, zanotowano w przypadku samochodów ciężarowych z przyczepami, mających decydujący wpływ na warunki ruchu na drogach oraz proces niszczenia nawierzchni. W okresie 2005–2010 rozwój ruchu pojazdów poszczególnych kategorii był bardzo zróżnicowany. Największy wzrost ruchu, aż o ok. 43%, zanotowano w kategorii samochodów ciężarowych z przyczepami, obejmujących także ruch ciągników siodłowych z naczepami. W tym samym okresie ruch samochodów ciężarowych bez przyczep uległ zmniejszeniu o 2%, co zdecydowało, że ruch samochodów ciężarowych ogółem zwiększył się w ciągu ostatnich 5 lat o ok. 29%.

W regionie północno-wschodniej Polski obserwuje się podobne zjawiska jak na terytorium całego kraju. Cechą specyficzną jest ciągle rosnący ruch pojazdów ciężarowych zmierzających z Litwy i Białorusi do centralnej Polski oraz dalej, do Europy Zachodniej i Południowej. Tymczasem sieć dróg w tym regionie jest szczególnie zaniedbana. Gęstość dróg jest czterokrotnie mniejsza niż na południu Polski, a te, które są eksploatowane wybudowano 20 a nawet 50 lat temu. Z tego wynika przede wszystkim ich obecny zły stan. Nawierzchnie dróg oraz obiekty infrastruktury (mosty, wiadukty itp.) zostały zaprojektowane na znacznie mniejsze obciążenie ruchem oraz dla pojazdów o dużo mniejszym nacisku na oś. Zwiększającemu się obciążeniu tych dróg towarzyszyły ograniczone środki na remonty, co doprowadziło do degradacji dróg na wielu odcinkach. Dlatego też z pomocą Polsce, a szczególnie regionom północno-wschodnim przyszły fundusze UE, z których przeznaczono w latach 2006–2007 środki celowe na budowę i modernizację dróg w ramach korytary europejskich w tym regionie. Brak środków finansowych, poza barierami zarządczymi, prawnymi i proceduralnymi wskazywany był jako jedna z głównych barier rozwoju sieci transportowej w kraju. Perspektywy rozwoju sieci dróg w Polsce zostały określone w załączniku do uchwały Rady Ministrów nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r. w Programie budowy dróg krajowych na lata 2011–2015, w którym określono również przewidywane cele, priorytety i efekty. Opisany został również program finansowania.

Barierzy rozwoju sieci transportowej w Polsce

Inwestycje infrastruktury drogowej jako duże przedsięwzięcia inwestycyjne wymagają dokładnego przygotowania, bardzo dobrego zarządzania oraz dużych nakładów finansowych. W ciągu ostatnich lat zarówno przepisy prawne, jak i regulacje ze strony administracji i nadzoru budowlanego były stopniowo dopasowywane do zmieniających się warunków.

Od 2004 r. jesteśmy członkami Unii Europejskiej i korzystamy ze znacznego wsparcia finansowego z jej budżetu. Mimo tej pomocy, dynamikę rozwoju infrastruktury drogowej nadal ciężko uznać za zadawalającą. Wniosek z tego, że brak odpowiednich środków pieniężnych nie jest główną barierą hamującą rozwój infrastruktury w Polsce. W dalszej części artykułu przedstawiono trzy najważniejsze bariery [4].

Barierzy zarządcze

Budowa dróg w Polsce była przedmiotem licznych sporów politycznych. Tym samym, długoterminowe dążenia rozwojowe często zastępowano doraźnie podejmowanymi działaniami. Codzienną praktyką była zmiana planów rozbudowy sieci dróg wraz ze zmianą rządów. W terminowym osiągnięciu efektu nie pomagały również zmiany organizacyjne administracji, która była odpowiedzialna za zarządzanie i budowę. W związku z tym nadal istnieją typowe problemy sektora publicznego w Polsce, takie jak: częste i głębokie zmiany kadrowe, brak decyzyjności urzędników państwowych oraz brak świadomości odpowiedzialności mocodawców za niewłaściwe decyzje [4, 7].

Niezwykle ważnym elementem w planowaniu, przygotowaniu oraz realizacji inwestycji infrastruktury drogowej jest zapewnienie stosownie stabilnych i profesjonalnych procedur administracyjno-organizacyjnych. Próbowano ulepszenia procedur administracyjnych na poszczególnych etapach przygotowania inwestycji, podejmowanym przez ustawodawcę, w nieznanym stopniu towarzyszyło zwiększenie fachowego działania administracji publicznej. Konieczne jest doprecyzowanie roli Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w całym procesie rozbudowy infrastruktury w Polsce.

Barierzy prawne i proceduralne

Tworzenie warunków do realizacji inwestycji jest w świetle polskiego ustawodawstwa zadaniem zarówno państwa, jak i gmin, przy czym ani przepisy normujące organizację i funkcjonowanie administracji rządowej, ani też przepisy ustrojowe mające zastosowanie do gmin, nie określają dokładnie zadań obu tych organów. Odsyłają w tym zakresie do przepisów tzw. prawa materialnego, a więc założeń prawnych normujących poszczególne dziedziny życia społeczno-gospodarczego. Już to powoduje w praktyce liczne wątpliwości interpretacyjne i konflikty kompetencyjne. Tam, gdzie za tworzenie i realizowanie określonej polityki odpowiada kilka podmiotów, bez zauważalnego określenia ich zakresów prac, trudno jest mówić o uzasadnionych działaniach [4, 7].

Zakładając, że sferę działania państwa i gmin w dziedzinie tworzenia podstaw prawnych procesu inwestycyjnego można w miarę jednoznacznie zinterpretować w świetle obowiązującego prawa, to zastrzeżenia budzi przyjęta filozofia tego podziału. Zgodnie z tą filozofią do zadań gmin należy, w szczególności, ustalanie zastosowania i zasad zagospodarowania terenu. To gmina i tylko gmina ma decydować o terenach budowlanych, jako że każdy teren znajduje się na jej obszarze. Organom administracji państwowej przypisano w tym obszarze kształtowanie polityki przestrzennej państwa oraz tworzenie programów rządowych o znaczeniu ponadlokalnym. Jeżeli bowiem stosownie do przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych, grunty, które mają taki status

(a jest to przeważająca część obszarów gmin wiejskich i nieznaczna część obszarów gmin miejskich) mogą być przeznaczone pod zabudowę dopiero po uzyskaniu zgody wojewody lub Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi (do gruntów określonych klas), to prawo gminy do decydowania o ich przeznaczeniu na cele budowlane jest ograniczone. Jeśli do tego dołączymy grunty, w porównywalny sposób chronione na podstawie przepisów o ochronie środowiska, to wyrażona w ustawach o samorządzie gminnym oraz o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zasada zwierzchnictwa planistycznego gminy zostaje wyraźnie ograniczona. Wbrew deklaracjom w/w ustaw ustrojowych, w przepisach prawa materialnego następuje podział kompetencji do decydowania o przeznaczeniu określonych terenów na cele budowlane pomiędzy gminy i administrację rządową, a którego atrybutem jest brak wiary w to, iż urząd gminy potrafi odpowiedzialnie decydować o przeznaczeniu swoich gruntów na cele inwestycyjne. W ten sposób ukształtowany proces decyzyjny kwalifikowania gruntów na cele inwestycyjne staje się pierwszą barierą pozyskiwania nowych obszarów pod budownictwo. Niejednokrotnie dochodzi do konfliktów pomiędzy gminą a administracją publiczną, a o tym czy dany obszar rolny albo leśny może być przeznaczony na cele budowlane, decyduje de facto odległa administracja rządowa (wojewoda, minister), a nie gmina znająca dobrze miejscowe warunki.

Problemy inwestycyjne stwarzają również przepisy dotyczące zamówień publicznych. Nieodczoną jest sprecyzowanie możliwie krótkiego rozstrzygnięcia procedur przetargowych, ze szczególnym uwzględnieniem jasnego określenia procedury odwoławczej, aby powstrzymać długotrwałe blokowanie przystąpienia do realizacji projektu przez zwycięzcę przetargu, a jednocześnie skłonić inwestorów do porządnego przygotowania projektów. W sytuacji, gdy czynnikiem decydującym o wyborze oferty ma być tylko cena, bardzo często dochodzi do tego, że w projekcie oszczędza się na niewykonywaniu szeregu niezbędnych działań. Przepisy powinny więc być tak sformułowane, aby kryteria wyboru były bardziej zróżnicowane. Kolejne problemy niosą ze sobą skomplikowane i uciążliwe przepisy dotyczące ochrony środowiska, które bardzo utrudniają procedury przygotowania przedsięwzięć drogowych oraz zasadniczo zwiększają koszty ich przygotowania i realizacji.

W konsekwencji stworzono system prawa, który jest niedopracowany, niestabilny i skomplikowany. Organy i instytucje realizujące projekty drogowe nie są w stanie wypracować procedur, które mogłyby powtarzać przy kolejnych przedsięwzięciach, a przedsiębiorcy zainteresowani udziałem w nich są pozbawieni możliwości długoterminowego planowania. Z problemem braku stabilności przepisów prawa łączy się brak konsekwentnego, wieloletniego planowania inwestycji w infrastrukturę drogową. Kolejne ekipy rządowe realizowały własne programy rozwoju infrastruktury drogowej. Jednocześnie wprowadzały zmiany w sposobie i trybie realizacji inwestycji, niwecząc efekty pracy poprzedników.

Bariery finansowe

Pierwszorzędnym problemem rozwoju infrastruktury drogowej jest spójny model finansowania budowy dróg i autostrad w Polsce. Od czasu wejścia Polski do Unii, fundusze unijne stanowią najważniejsze źródło finansowania inwestycji

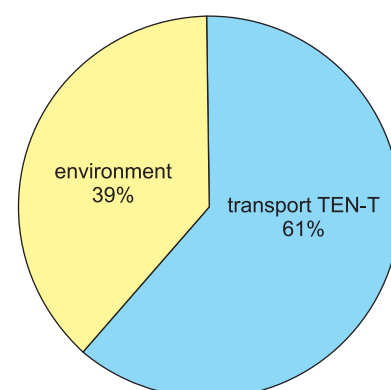
drogowych. Zgodnie z rozporządzeniem ogólnym Rady nr 1083/2006 ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności (rozporządzeniem ogólnym), przyjęto w dniu 6 października 2006 r. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności, określające ramy dla interwencji funduszy w latach 2007–2013. Na podstawie Wytycznych Wspólnoty każdy kraj członkowski będący beneficjentem funduszy przygotowuje Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia. W oparciu o ten dokument przygotowano programy operacyjne, będące podstawowym instrumentem realizacji zapisanych w nim priorytetów [4]. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko jest jednym z ważniejszych instrumentów realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE, spełniające kryteria określone w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności stanowią w ramach programu 66,23% całości wydatków [7].

Zgodnie z ustaleniami Rady Europejskiej w Geteborgu, ważnym elementem programu są też działania wpływające w korzystny sposób na środowisko. To m.in. działania wspierające ograniczenie zmian klimatycznych i wzrost znaczenia „zielonej” energii, usprawnienie i zwiększenie efektywności oraz bezpieczeństwa systemu transportowego (m.in. poprzez wsparcie systemów transportu publicznego i kolejowego). Obydwa działania wspierają się i uzupełniają. Ich udział w środkach Funduszu Spójności przedstawiono na rysunku 5.

Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T, zidentyfikowana w decyzji Parlamentu i Rady w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE), obejmuje w Polsce 4 816 km dróg.

Są to główne szlaki drogowe kraju, na których występuje znaczne obciążenie ruchem, w tym tranzytowym. Projekty priorytetowe sieci TEN-T oraz główne osie transportowe ujęte w komunikacie Komisji w sprawie wydłużenia głównych transeuropejskich osi transportowych do krajów sąsiadujących (COM(2007)32) na terenie Polski to:

- autostrada A2 – wchodząca w skład Osi Północnej w ramach odcinka Berlin – Warszawa – Mińsk;
- autostrada A4 – wchodząca w skład Osi Centralnej w ramach odcinka Drezno – Katowice – Lwów;
- autostrada A1 – wchodząca w skład projektu priorytetowego 25 – Oś autostradowa Gdańsk – Brno – Bratysława/Wiedeń.



Rys. 5. Podział Środków Funduszu Spójności pomiędzy sektor transportu-TEN-T i środowiska (environment) [6]

Wsparcie skupiono na znalezieniu alternatywy dla zbyt intensywnego rozwoju transportu drogowego, a także zapewnieniu bezpieczeństwa w polskim transporcie. Realizowano inwestycje kolejowe, a także te służące transportowi morskiemu, a zwłaszcza żeglugi bliskiego zasięgu. W zakresie bezpieczeństwa drogowego budowano i modernizowano odcinki autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg krajowych, co polegało na przystosowaniu nawierzchni dróg i mostów do nacisków 11,5 t/oś – począwszy od dróg sieci TEN-T oraz innych dróg o dużym ruchu samochodów ciężarowych. Poprawiono warunki przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu, poprzez m.in. budowę obwodnic miast.

Z punktu widzenia systemu transportowego strefy nadbałtyckiej, istotne jest wykorzystanie środków unijnych na przebudowę i modernizację dróg w północno-wschodniej Polsce. Na uwagę zasługuje wybudowanie kilku odcinków dróg w ramach korytarzy europejskich oraz modernizacja drogi krajowej nr 16 łączącej korytarz I i IV (rys. 1–2)

W 2012 r. przeprowadzono aktualizację Programu Budowy Dróg Krajowych [11], mającą na celu podsumowanie realizacji w latach 2011–2012 oraz określenie szczegółowej listy zadań i środków niezbędnych na realizację Programu do 2015 r., m.in. w kontekście przyznania nowych środków z budżetu UE w ramach kolejnej perspektywy finansowej. Są to zadania, których realizacja rozpoczęła się do 2013 r. Zadania ujęte w Programie finansowane będą z dwóch podstawowych źródeł, którymi są budżet państwa i Krajowy Fundusz Drogowy.

Z budżetu państwa finansowane będą wydatki o charakterze bieżącym: prace przygotowawcze, zarządzanie drogami krajowymi, utrzymanie bieżące, remonty dróg krajowych oraz wydatki majątkowe: inwestycje kubaturowe i zakupy dóbr gotowych. Źródłem finansowania tych wydatków są m.in. planowane wpływy z akcyzy od paliw silnikowych, w odpowiedniej proporcji dzielone pomiędzy drogi i koleje [11] oraz środki przeznaczone na współfinansowanie zadań finansowanych z udziałem środków UE.

Wszystkie zadania inwestycyjne, za wyjątkiem inwestycji kubaturowych, finansowane będą z Krajowego Funduszu Drogowego /KFD/ ulokowanego w Banku Gospodarstwa Krajowego. Wydatki realizowane będą na podstawie corocznego planu finansowego KFD, spójnego z niniejszym Programem. Stabilnym źródłem finansowania wydatków KFD jest opłata paliwowa wpływająca do KFD w odpowiedniej proporcji. Ponadto, począwszy od 1 lipca 2011 r., do katalogu stałych źródeł zasilających KFD dołącza się wpływy z opłaty elektronicznej, pobieranej z sieci autostrad i dróg ekspresowych, jak i dróg krajowych określonych w odpowiednim rozporządzeniu Rady Ministrów, środki z budżetu UE z nowej oraz starej perspektywy finansowej UE (refundacji z tytułu wydatków na realizację zadań w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIS), Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej (PORPW) oraz zadań realizowanych z udziałem środków Funduszu Spójności w ramach perspektywy UE 2004–2006). Zasilaniem KFD mogą być też środki z Funduszu Solidarności. Fundusz Solidarności Unii Europejskiej (FSUE), który utworzono, aby umożliwić reaganie na klęski żywiołowe, jest wyrazem europejskiej solidarności w stosunku do mieszkańców obszarów dotkniętych klęskami [11].

Podsumowanie

Złożony charakter inwestycji drogowych, ograniczenia czasowe ich realizacji oraz konieczność wdrożenia i stosowania wymaganych procedur, z jednoczesnym przestrzeganiem obowiązujących przepisów prawa, wymaga sprawnego i merytorycznego przygotowania inwestycji, zatrudnienia i pełnego zaangażowania wysokokwalifikowanej kadry. W perspektywie 2015 r. planowane jest wyeliminowanie występujących w chwili obecnej ograniczeń instytucjonalnych. Proponowane jest wprowadzenie ustawowych zasad podziału środków KFD premiujących efektywność ekonomiczną projektów inwestycyjnych, ustalenie poprzez zmiany ustawowe zakresu zaangażowania KFD, utworzenie organów zarządzających i nadzorujących działalność KFD, powierzenie organom zarządzającym i nadzorującym funkcji kontrolnych wobec inwestycji finansowanych ze środków KFD. Dotychczasowe skutki wsparcia finansowego ze środków UE budowy i modernizacji dróg oraz perspektywy na najbliższe lata pozwalają przypuszczać, że Polska jako kraj nadbałtycki podoła zadaniom wynikającym z położenia geograficznego. Budowa nowych odcinków dróg oraz modernizacja sieci dróg krajowych pozwala już teraz rozładować ruch w kierunku północnym i wschodnim oraz poprawić jakość usług transportowych.

Bibliografia

- [1] N. Cernaianu, V. Stegaroiu, C.E. Stegaroiu, *Transport Network in Concept European Road*, *Asian Journal of Business Management* 2(4): 89-93, 2010
- [2] Y. Iida, M.G.H. Bell, *The Network Reliability of Transport*. Oxford: Pergamon-Elsevier 2003
- [3] J. Pawłowicz, *The importance of road communication in the design and spatial planning*, Technical – Scientific International Conference, Olsztyn 2006
- [4] E. Szafranko, *Evaluation of a possible development of the transportation network in Poland supported by the EU funds*, *Olsztyn Economics Journal*, Number 2/12 2010, s. 357-379 Warszawa
- [5] M. Zagroba, *Analiza funkcjonalna układów komunikacyjnych wybranych małych miast Warmii*, Technical – Scientific International Conference, Olsztyn 2006
- [6] Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2013
- [7] Wytyczne w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko; Wydawca: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Rozporządzenie nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. Urz. UE L210 z dnia 31 lipca 2006 r.)
- [8] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego
- [9] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego
- [10] Ocena stanu dróg na koniec 2011 roku. Źródło: GDDKIA, raport za 2011 r.
- [11] Załącznik do uchwały Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015; Ministerstwo Infrastruktury, styczeń 2011 *ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2005 r., Nr 267*
- [12] Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 ■