

# Katarzyna Kocur-Bera

---

## Specyfika finansowania sieci drogowych

---

Acta Scientiarum Polonorum. Administratio Locorum 10/2, 59-68

---

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## SPECYFIKA FINANSOWANIA SIECI DROGOWYCH

Katarzyna Kocur-Bera

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

**Streszczenie.** Codziennność zmusza nas do przemieszczania się z miejsca na miejsce. Odbyna się to przede wszystkim po drogach publicznych. Artykuł jest próbą rozważań nad tym, jakimi składnikami zarządza administracja drogowa, jakie zadania ma do zrealizowania oraz z jakich źródeł istnieje możliwość czerpania środków finansowych na ich realizację. Po akcesji do struktur Unii Europejskiej pojawiły się nowe możliwości pozyskania środków i administracja drogowa stara się je jak najlepiej wykorzystać.

**Słowa kluczowe:** pas drogowy, infrastruktura drogowa, specyfika zarządzania nieruchomościami drogowymi, system zarządzania, finansowanie dróg

### WSTĘP

Celem funkcjonowania sieci transportowych jest zapewnienie układu połączeń między skupiskami ludności, na których istnienie wpływ miały czynniki społeczne, ekonomiczne oraz przyrodnicze. Nieruchomości wykorzystywane do celów drogowych pełnią funkcje usługowe z zakresu obsługi sfery produkcyjnej i konsumpcyjnej, transferowe – stwarzające warunki do przepływu ludzi, dóbr, energii, informacji, integracyjne – tworzące niezbędne powiązania i kształtujące więzi w różnorodnych układach oraz akceleracyjne – polegające na przyspieszaniu rozwoju i określaniu warunków aktywizacji gospodarczej [Budner 2003]. Podstawowym celem zarządzania nieruchomościami jest utrzymanie ich w stanie niepogorszonym i umiejętne inwestowanie.

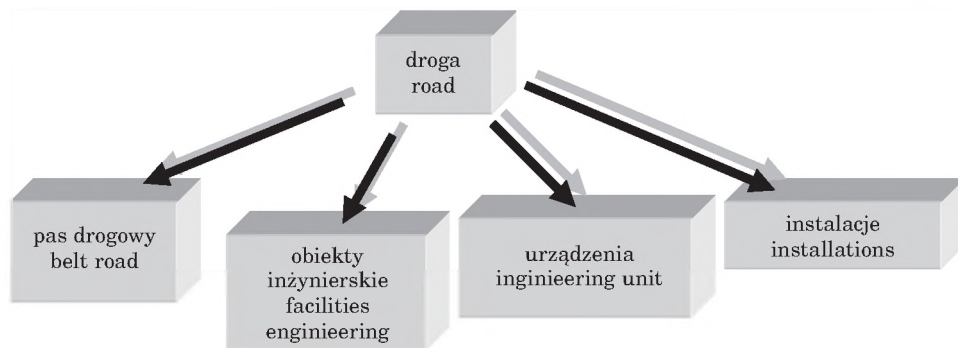
Celem artykułu jest pokazanie struktury funkcjonalnej sieci drogowych, analiza działań związanych z ich zarządzaniem oraz wykazanie możliwych źródeł finansowania, które wykorzystuje się do realizacji celów związanych z budową, przebudową, remontami, utrzymaniem i ochroną dróg.

Na potrzeby tego opracowania wykorzystano przede wszystkim badania poznawcze, studia literaturowe oraz studia regulacji prawnych dotyczące struktury funkcjonowania sieci transportowych oraz zasad finansowania budowy, przebudowy i ich remontu.

## STRUKTURA FUNKCJONALA SIECI TRANSPORTOWYCH

Według Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, pod pojęciem droga rozumiemy „budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym” [Dz.U. 2007 nr 19 poz. 115 z póź. zm.].

Drogi publiczne są niezbędne do zapewnienia komunikacji oraz transportu osób i ładunków. Ułatwiają połączenia z różnymi ośrodkami oddalonymi od siebie. W celu połączenia dróg publicznych z nieruchomościami położonymi przy drogach budowane są zjazdy, które zapewniają bezpośredni dostęp do drogi publicznej.



Rys. 1. Elementy składowe wchodzące w skład drogi

Fig 1. Constituent elements included In the road

Źródło: Ppracowanie własne

Source: Own study

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne [ustawa o drogach publicznych].

Drogi krajowe są to drogi, które zapewniają krajowe i europejskie połączenia tranzytowe, wiążą regionalne ośrodki administracyjne między sobą i ze stolicą kraju, łączą najważniejsze ośrodki przemysłowe i struktury osiedleńcze. Stanowią także ciągi alternatywne dla dróg płatnych, dojazdy do głównych przejść granicznych, obwodnice głównych miast i ciągi o znaczeniu obronnym.

Drogi wojewódzkie zapewniają najważniejsze powiązania wewnątrzregionalne, łączą stolicę regionów z miastami powiatowymi i niektórymi siedzibami gmin. Zapewniają ponadto dojazd do najważniejszych celów i źródeł ruchu w regionie, takich jak ośrodki turystyczne, przeprawy przez większe przeszkody terenowe, lokalne przejścia graniczne, porty itp.

Drogi powiatowe „wiążą siedziby powiatów z siedzibami gmin i gminy między sobą. Istotna jest funkcja gospodarcza dróg powiatowych” [Kotlarek 2006].

Do dróg gminnych zaliczane są drogi o znaczeniu lokalnym, które nie należą do innych kategorii. Stanowią uzupełniającą sieć dróg służącą miejscowym potrzebom, m.in. zapewniają dostęp do szkół, miejsc pracy na obszarach gminy (z wyłączeniem dróg wewnętrznych).

Ze względów funkcjonalno-technicznych drogi dzielimy na klasy. Określają one zbiór wymogów użytkowych i technicznych, które powinna sieć spełniać. Wyróżniamy: autostrady (A), drogi ekspresowe (S), drogi główne ruchu przyspieszonego (GP), drogi główne (G), drogi zbiorcze (Z), drogi lokalne (L), drogi dojazdowe (D). Drogi zaliczone do jednej z kategorii powinny posiadać parametry techniczne i użytkowe odpowiadające następującym klasom dróg:

- drogi krajowe – klasy A, S, GP i wyjątkowo klasy G;
- drogi wojewódzkie – klasy G, Z i wyjątkowo klasy GP;
- drogi powiatowe – klasy G, Z i wyjątkowo klasy L;
- drogi gminne – klasy L, D i wyjątkowo klasy Z” [Rozporządzenie MTiGW z dnia 2 marca 1999 r., nr 43, poz. 430, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz.U. 1999, nr 43, poz. 430].

Istnieją także drogi, których nie można zakwalifikować do żadnej z kategorii dróg publicznych. Są nazywane drogami wewnętrznymi i zalicza się do nich m.in. drogi osiedlowe, dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych, dojazdowe do obiektów wykorzystywanych przez przedsiębiorców, place dworcowe, kolejowe, autobusowe, portowe, a także pętle autobusowe. Nie posiadają one klas, a więc brak jest uregulowań, które narzuciłyby aspekt techniczny czy standard takich dróg.

## **ADMINISTRACJA DROGOWA (ZARZĄDZANIE DROGAMI)**

Zarządcami dróg są: dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, dla dróg powiatowych – zarząd powiatu, zaś dla dróg gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta).

Zarządzanie sieciami drogowymi na każdym szczeblu administracji drogowej dotyczy przede wszystkim zadań związanych z: opracowaniem projektów planów rozwoju i finansowania budowy sieci drogowej, pełnieniem funkcji inwestora, utrzymaniem i realizacją zadań w zakresie inżynierii ruchu, nadzorem nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na różne potrzeby (np. obrony państwa), koordynowaniem robót w pasie drogowym, wydawaniem zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i na zjazdy z dróg oraz pobieraniem opłat i kar pieniężnych, prowadzeniem ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów, przeprowadzaniem okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych i ich ochrony, wykonywaniem robót interwencyjnych, utrzymaniu i zabezpieczających, przeciwdziałaniem niszczeniu dróg przez użytkowników, przeciwdziałaniem niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać w następstwie budowy lub utrzymania dróg, dokonywaniem okresowych pomiarów ruchu drogowego, utrzymaniem zieleni przydrożnej, sadzeniem i usuwaniem drzew i krzewów, a także nabywaniem gruntów pod drogi i na inne na potrzeby związane z zarządzaniem [Kocur-Bera 2006].

Zarządcy sieci drogowych mają prawo do wstępu na grunty przyległe do pasa drogowego (jeżeli jest to niezbędne do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg), urządzania czasowego przejazdu przez grunty przyległe do pasa drogowego w razie przerwy w komunikacji na drodze, a także ustawiania na gruntach przyległych do pasa drogowego zasłon przeciwnieżnych (ustawa o drogach publicznych).

Zarządzanie siecią drogową jest to system, w którym występuje kompleks obiektów pozostających we wzajemnej relacji. Obiektami systemu są przedmioty: pas drogowy, obiekty inżynierskie, urządzenia i instalacje uczestniczące w procesie zarządzania, podmioty: administracje drogowe oraz relacje występujące między nimi polegające głównie na: budowie, przebudowie, remoncie, utrzymaniu i ochronie dróg.

## FINANSOWANIE DRÓG

Sieci drogowe czasami są bardzo intensywnie eksploatowane. Dzięki temu zwiększa się ryzyko poruszania po nich. Nieustannie wymagają remontów lub modernizacji. Ze względu na wzrost liczby poruszających się pojazdów po drogach rośnie potrzeba budowania nowych połączeń. Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowych spółek specjalnego przeznaczenia w odniesieniu do dróg krajowych. Samorząd województwa finansuje wymienione zadania w odniesieniu do dróg wojewódzkich, samorząd powiatowy – dróg powiatowych, a gminy – dróg gminnych.

W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast. Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg zakładowych oraz zarządzania nimi finansowane są ze środków podmiotów zarządzających tymi drogami [Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego Dz.U. 2007, nr 23, poz 156].

Potrzeby związane z realizowaniem działań w zakresie inwestycji drogowych są ogromne. W związku z tym poszukuje się różnorodnych rozwiązań i coraz to nowych sposobów oraz źródeł pozyskania środków na te właśnie cele. Można wyróżnić następujące źródła finansowania dróg:

- a) budżet państwa:
  - środki pochodzące z odpisów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych;
  - dotacje z rezerw celowych;
  - środki z rezerw budżetu państwa na integrację z UE;
  - środki przeznaczone na fundusze regionalne;
- b) pożyczki z międzynarodowych instytucji finansowych:
  - Grupy Banku Światowego;
  - Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju;
  - Europejskiego Banku Inwestycyjnego;

- c) bezzwrotna pomoc Unii Europejskiej:
- Fundusz Spójności (Przedakcesyjny Instrument Polityki Strukturalnej – ISPA);
  - Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”;
  - Fundusze TENT-T (Transeuropejska Sieć Transportowa);
  - Sektorowy Program Operacyjny – Transport;
  - Program Rozwój Polski Wschodniej;
- d) środki własne gmin;
- e) Krajowy Fundusz Drogowy [Sobiech 2007].

### **Budżet państwa**

Stan dróg w Polsce jest mało zadowalający. Powoduje on barierę w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Zgodnie z art. 11 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego wydatki przeznaczone na budowę, modernizację i utrzymanie infrastruktury transportu lądowego stanowią 18% planowanych wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Źródłami finansowania są również środki finansowe określone przepisami o drogach publicznych, o transporcie drogowym, o autostradach płatnych i krajowym funduszu drogowym.

### **Grupa Banku Światowego**

W skład Grupy Banku Światowego wchodzi m.in.: Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju, Międzynarodowa Korporacja Finansowa, Międzynarodowe Stowarzyszenie Rozwoju, Międzynarodowe Centrum Rozstrzygania Sporów Inwestycyjnych oraz Wielostronna Agencja Gwarancji Inwestycji. Głównym celem Banku Światowego jest walka z ubóstwem na świecie i wspieranie najsłabszych. Polega ona przede wszystkim na pomocy w odbudowie państw członkowskich i bezpośrednim finansowaniu inwestycji w tych krajach, wspieraniu ochrony środowiska, promowaniu reform gospodarczych oraz stymulowaniu rozwoju sektora prywatnego.

Jednym z wielu celów programu Banku Światowego w Polsce była pomoc techniczna i finansowa w zakresie infrastruktury i modernizacji obszarów wiejskich. Działalność pożyczkowa dla Polski rozpoczęła się w 1990 r. „W latach 1993–2000 w ramach trzech programów drogowych Polska uzyskała pożyczki z grupy Banku Światowego na kwotę 1047,3 mln dolarów. Na lata 2006–2011 podpisano porozumienie kredytowe przewidujące finansowanie utrzymania i modernizacji infrastruktury drogowej w wysokości 376,2 mln dolarów” [Sobiech 2007, s. 134].

### **Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju**

Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju jest międzynarodową organizacją biznesową, która powstała w 1991 r. „Celem jego działalności jest przyspieszenie procesów przechodzenia do modelu gospodarki rynkowej krajów Europy Środkowo-Wschodniej oraz Azji Centralnej dzięki wspieraniu efektywnych inicjatyw gospodarczych, zwłaszcza w sektorze prywatnym” [Kancelaria Prezesa Rady Ministrów... 2010].

W ramach Projektu Budowy Autostrad w 1993 r. uzyskano 45 mln euro pożyczki, zaś w latach 1991–2005 na projekty związane z modernizacją infrastruktury drogowej otrzymano 56,576 mln euro.



### **Europejski Bank Inwestycyjny**

Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) powstał w 1958 r. jako bank Unii Europejskiej, którego zadaniem jest udzielanie długoterminowych pożyczek dla sektora prywatnego i publicznego. Europejski Bank Inwestycyjny wspiera m.in. działania związane z ochroną środowiska naturalnego, ulepszeniem infrastruktury społecznej, transportowej, podniesieniem konkurencyjności Europy. EBI szczególną uwagę skupił na pomocy państwom Europy Środkowej i Wschodniej. Największą pomoc uzyskała Polska.

W Polsce prawie połowę pieniędzy uzyskanych z pożyczek udzielonych przez EBI przeznaczono na inwestycje w sektorze transportu. Wśród inwestycji drogowych sfinansowanych z pożyczek EBI znajdują się m.in.: budowa odcinka autostrady A4 na trasie Wrocław–Gliwice, modernizacja obwodnicy Trójmiasta, remont sieci dróg głównych, usprawnienie połączeń drogowych pomiędzy Polską a Słowacją i Republiką Czeską, budowa 16 obwodnic miast oraz miejskiej drogi ekspresowej w okolicy Katowic.

### **Pomoc Unii Europejskiej**

Polska jeszcze przed przystąpieniem do Unii Europejskiej korzystała z pomocy finansowej w ramach funduszy przedakcesyjnych. Były nimi: PHARE, ISPA i SAPARD.

Program PHARE był największym z funduszy przedakcesyjnych. „Utworzony w 1989 r. fundusz początkowo był nakierowany na doraźne wsparcie w postaci szkoleń i doradztwa. Dopiero od roku 1998 głównym jego zadaniem stało się udzielanie pomocy finansowej na inwestycje. Spośród szerokiego zakresu działalności finansowej w ramach Phare kilka programów było w mniejszym lub większym stopniu związanych ze wspieraniem gminnych inwestycji infrastrukturalnych” [Zimny 2006, s. 17].

W latach 1996–1999 realizowano program Phare RAPID. Wsparcie wynosiło ponad 12 mln euro. Ponad połowę tych środków przeznaczono na inwestycje w zakresie infrastruktury sieciowej (sieci wodociągowe, kanalizacyjne, energetyczne, teletechniczne, gazowe), 10% – na inwestycje proekologiczne. 27% tej kwoty przeznaczono na inwestycje drogowe, co obrazuje się w 136 km dróg gminnych i 32 tys. m<sup>2</sup> parkingów.

Kontynuacją programu Phare RAPID był program Phare STRUDER 2. W latach 1998–2000 11% tej kwoty z prawie 5 mln euro przeznaczono na inwestycje drogowe.

ISPA – fundusz ten utworzyła Rada Unii Europejskiej jako pomoc dla państw kandydujących do Unii. W Polsce fundusz ten zakończył swoje funkcjonowanie po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Wszystkie projekty, które uzyskały dofinansowania w ramach ISPA, a nie zostały zakończone, realizowano w ramach Funduszu Spójności. Środki przeznaczano głównie na finansowanie dużych inwestycji w dziedzinach transportu i ochrony środowiska naturalnego. Rozwój transportu był wspierany głównie poprzez poprawę infrastruktury transportowej, finansowanie przedsięwzięć, które miały na celu tworzenie nowych połączeń krajowych z transeuropejskimi. Pomoc udzielana w ramach tego funduszu polegała na współfinansowaniu inwestycji. Projekty mogły uzyskać wsparcie maksymalnie do 75% kosztów inwestycji, czyli tzw. wydatków kwalifikowalnych.

SAPARD – instrument unijnej pomocy finansowej, dostępny od 2000 r., koncentrował się na inwestycjach, których celem było wspieranie szeroko rozumianego procesu przekształceń strukturalnych wsi. Środki z SAPARD pokrywały do 75% kosztów inwestycji, a maksymalna kwota dofinansowania wynosiła od 420 tys. do 1,7 mln zł.

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej nadal korzystano ze środków Funduszu Spójności. W latach 2008–2012 z tego źródła sfinansowano 19 projektów drogowych (w tym 13 projektów inwestycyjnych w latach 2008–2012 i cztery projekty pomocy technicznej) [Program Budowy Dróg Krajowych... 2007].

Przewiduje się także, iż Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIŚ) będzie stanowił istotne źródło finansowania potrzeb budżetu państwa związanych z realizacją Programu Budowy Dróg. Środki finansowe pozyskane z tego programu wynoszą około 10 925,5 mln €. Rozkład płatności przedstawia się następująco: w 2008 r. – 5070 mln zł, w 2009 r. – 5460 mln zł, w 2010 r. – 5850 mln zł, w 2011 r. – 6 630 mln zł i w 2012 r. – 7 410 mln zł [Program Budowy Dróg Krajowych... 2007].

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW) – głównym jego zadaniem jest przyspieszenie tempa rozwoju społeczno-gospodarczego Polski wschodniej. W zakresie infrastruktury transportowej bezpośrednim celem jest poprawa dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych województw. Potrzeby budżetu państwa wynikające z realizacji zadań ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012 będą współfinansowane ze środków w ramach PO RPW w wysokości 823,425 mln zł [Program Budowy Dróg Krajowych... 2007].

## Środki własne gmin

Źródła dochodów własnych gmin to m.in.:

- „wpływy z podatków: od nieruchomości, podatku rolnego, leśnego, od środków transportowych, podatków dochodowych od osób fizycznych, od spadków i darowizn, czynności cywilnoprawnych;
- wpływy z opłat skarbowych, targowych, miejscowych, uzdrowiskowych, od posiadania psów, eksploatacyjnych i innych;
- dochody uzyskiwane przez gminne jednostki budżetowe oraz wpłaty od gminnych zakładów budżetowych i gospodarstw pomocniczych gminnych jednostek budżetowych;
- dochody z majątku gminy;
- spadki, zapisy i darowizny na rzecz gminy;
- dochody z kar pieniężnych i grzywien określonych w odrębnych przepisach;
- 5,0% dochodów uzyskiwanych na rzecz budżetu państwa w związku z realizacją zadań z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych ustawami, o ile odrębne przepisy nie stanowią inaczej;
- odsetki od pożyczek udzielanych przez gminę, o ile odrębne przepisy nie stanowią inaczej;
- odsetki od nieterminowo przekazywanych należności stanowiących dochody gminy;
- odsetki od środków finansowych gromadzonych na rachunkach bankowych gminy, o ile – odrębne przepisy nie stanowią inaczej;



- dotacje z budżetów innych jednostek samorządu terytorialnego;
- inne dochody należne gminie na podstawie odrębnych przepisów” [Ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego Dz.U. 2008, nr 88, poz. 539]”.

### **Krajowy fundusz drogowy**

Krajowy Fundusz Drogowy tworzony jest w Banku Gospodarstwa Krajowego. Obok środków budżetowych i funduszy unijnych – stanowi jedno z głównych podstaw finansowania dróg z Polsce. Powstał na mocy ustawy dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym [Dz.U. 2004, nr 256, poz. 2571, nr 273, poz. 2703]. Krajowy Fundusz Drogowy „gromadzi środki finansowe na przygotowanie, budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę autostrad, dróg ekspresowych, a także innych dróg krajowych” (ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym). Środki z tego funduszu wykorzystywane są także na dofinansowanie nabywania nieruchomości, które są przeznaczone pod drogi publiczne.

Do środków tworzących Krajowy Fundusz Drogowy należą:

- opłaty paliwowe;
- oprocentowania środków funduszu;
- przychody pochodzące z akcji oraz udziałów w spółkach, a także ich sprzedaży, przekazane ministrowi do spraw transportu przez Skarb Państwa;
- opłaty za przejazdy pobierane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- środki ze źródeł zagranicznych;
- środki z kredytów zaciąganych przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz funduszu;
- dochody z obligacji emitowanych w kraju, jak również za granicą przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz funduszu;
- darowizny;
- wpływy z tytułu odpłatnego udostępniania nieruchomości nabytych pod budowę dróg, przez generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- wpływy z innych tytułów.

Przewiduje się, że Krajowy Fundusz Drogowy w latach 2008–2012 na realizację zadań przewidzianych w Programie Budowy Dróg Krajowych będzie generował środki finansowe w wysokości ok. 7,7 mld zł [Program Budowy Dróg... 2007].

### **WNIOSKI**

Z przedstawionej analizy wynika, iż sieci drogowe są to nieruchomości, wraz z całym zespołem obiektów i instalacji, które służą transferowi. W ogólnym ujęciu zarządzanie nimi polega na utrzymaniu tych dóbr w stanie niepogorszonym (utrzymanie i ochrona) oraz uzasadnionym inwestowaniu (budowa, przebudowa i remonty). Jest to swego ro-

dzaju system, w którym występuje przedmiot, podmiot oraz dynamiczne relacje między nimi. System ten nie mógłby działać bez środków finansowych. Po akcesji Polski do struktur Unii Europejskiej wzrosły możliwości pozyskania środków, dlatego też uzasadnione jest oczekiwanie na zmianę jakości przemieszczania się po polskich drogach.

## PIŚMIENNICTWO

- Budner W., 2003. Lokalizacja przedsiębiorstw. Wydawnictwo AK w Poznaniu, Poznań.
- Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, <http://www.premier.gov.pl/com:search/phrase:europejski%20bank%20odbudowy%20i%20rozwoju/section:Centrum%20prasowe/>, dostęp: 23.07.2010 r.
- Kocur-Bera K., 2006. Źródła informacji i ich wykorzystanie w zarządzaniu drogami miejskimi. Referat na Ogólnopolską konferencję naukowo-techniczną nt.: Aspekty tworzenia katastru nieruchomości. Olsztyn, 21–22.06.2006, 189–197.
- Kotarek Z., 2006. Sieć dróg krajowych i samorządowych. Powiązania, współzależności i problemy. Polski Kongres Drogowy, Warszawa.
- Łobocki M., 2000. Metody i techniki badań pedagogicznych. Oficyna Wydawnicza IMPULS, Kraków.
- Program Budowy Dróg na lata 2008–2012, październik 2007. Załącznik do uchwały 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz.U. 2010, nr 65, poz. 407.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz.U. 1999, nr 43, poz. 430.
- Sobiech K., 2007. Partnerstwo publiczno-prawne w infrastrukturze drogowej w Polsce. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dz.U. 2007, nr 19, poz. 115 z póź. zm.
- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. 2008, nr 88, poz. 539).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego. Dz.U. 2007, nr 23, poz. 136.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego. Dz.U. 2007, nr 23, poz. 136.
- Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Dz.U. 2004, nr 256, poz. 2571 i nr 273, poz. 2703.
- Zimny A., 2006. Fundusze unijne jako źródło finansowania inwestycji gminnych w sferze infrastruktury technicznej. Samorząd terytorialny 9, 16–22.

## THE SPECIFICITY OF FINANCING ROAD NETWORKS

**Abstract.** Everyday life forces us to relocate from one place to another. This takes place first of all on public roads. The article is an attempt to discuss what components are available for road administration, what tasks it has to carry out and where it can find

funds to carry out those tasks. With the accession to the European Union structures, the portfolio of possibilities for fund sourcing has been broadened and road authorities try to use them to the fullest extent.

**Key words:** right-of-way, road infrastructure, specificity of managing road properties, management system, road financing

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 14.12.2010