



Branża drogowa ma wiele powodów do satysfakcji, jak też i uzasadnionych obaw o możliwości sprawnego przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Na pewno przyczynkiem do zadowolenia może być stan wykorzystania środków unijnych na drogi. Zarówno zarządcy samorządowi, jak też administracja sieci krajowej, dokładają wysiłków, by nie stracić żadnego euro. I mimo perturbacji powodziowych na razie nie widać większego zagrożenia i opóźnień w absorpcji europejskich funduszy.

Stałym natomiast powodem niepokojów jest nasze prawo, które w wielu swoich regulacjach piętrzy drogowe problemy, tworzy kolejne ograniczenia i wydłuża proces inwestycyjny, a nawet bywa, że go blokuje. Zagadnienia legislacji zatem będą się we wrześniowej publicystyce przewijać, a na początek o nowej specustawie... Otóż, od drugiej połowy lipca obowiązuje ustawa o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych. Dla zarządzających drogami ma to o tyle istotne znaczenie, że art. 62 tej regulacji zawarty w rozdziale 7 „Zmiany w przepisach obowiązujących” zawiera zmiany do ustawy drogowej i to bardzo istotne. Regulacja ta na etapie prac legislacyjnych wzbudziła w środowisku branżowym wiele emocji. Przepisy nią wprowadzone skutkują ograniczeniem zarządcy drogi w jego prawach. Praktyka wykaże czy te przepisy sprawdzą się i w jakim kierunku pójdzie orzecznictwo sądowe. „Nowa specustawa” niedrogowa, ale istotna dla zarządzających drogami” to materiał publikowany 7 września.

A wracając do pieniędzy na inwestycje... Zarządy województw samodzielnie negocjowały z Komisją Europejską budżety swoich regionalnych programów operacyjnych oraz określały zadania, na jakie te pieniądze zostaną przeznaczone. Gros tych środków skierowały na inwestycje drogowe. W sumie na drogi regionalne i lokalne w 16 regionalnych programach do zagospodarowania było ponad 3 mld euro. Najwięcej na drogi przeznaczono w województwie mazowieckim - blisko 444

mln euro. W regionach zakończono już 343 projekty drogowe, w tym najwięcej - 88 - w województwie kujawsko-pomorskim. Wartość bezwzględna zakończonych umów wynosi ponad 1,1 mld zł, w tym największy udział ma województwo kujawsko-pomorskie, w którym wartość ukończonych projektów wynosi ponad 216 mln zł. Jak efektywnie wykorzystują samorządy unijne fundusze? To podsumowuje Ewa Wnukowska, dyrektor Departamentu Koordynacji i Wdrażania Programów Regionalnych MRR, w wywiadzie publikowanym 10 września: „W 16 RPO już zakończono jedną czwartą drogowych projektów”.

Z unijnych funduszy przeznaczonych z kolei na Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko aż 19,4 mld euro zostało przeznaczone na realizację trzech priorytetów transportowych. Te środki stanowią ponad 70 procent alokacji programu, z tego zaś aż 57 procent to środki skierowane bezpośrednio na rozwój i rozbudowę krajowego układu drogowego. Działania, w ramach których wykonywane są modernizacje czy rozbudowy sieci dróg są tylko w priorytetach VI i VIII, ale projekty drogowe są w nich dominujące. W VI priorytecie jest 35 mld zł, a z tej kwoty aż 33,8 mld zł jest przeznaczona na drogi (działanie 6.1 Rozwój Sieci Drogowej TEN-T i działanie 6.2 Zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do największych ośrodków miejskich na terenie wschodniej Polski). Podobny rozkład, z dominacją dróg, jest w priorytecie VIII, w którym łącznie jest 11,7 mld zł, a z tego na projekty drogowe przeznaczamy 10,6 mld zł. Spośród 71 już podpisanych umów 15 jest w działaniu 6.1. W tej chwili przygotowujących jest kolejnych jedenaście umów drogowych do podpisania we wrześniu i październiku. Stan realizacji projektów drogowych i wykorzystania unijnych funduszy podsumowuje Anna Siejda, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, ocenia dobrze. O tym w materiale publikowanym 13 września: „Drogi w priorytetach transportowych”.



We wrześniowej publicystyce dużo piszemy o... rowerach. A dokładnie o szansach rozwoju sieci ścieżek rowerowych. Rozwojowi ruchu rowerowego sprzyjają dokumenty Komisji Europejskiej. W tzw. Zielonej i Białej Księdze, określających wspólną politykę transportową na rzecz zrównoważonej mobilności założono usprawnienie procesu planowania przestrzennego (zwłaszcza użytkowania terenu)

tak, aby ograniczyć zapotrzebowanie na przewozy (potrzebę ruchliwości) i umożliwić rozwój alternatywnych wobec samochodów form transportu. Postawiono też na rozwój i podnoszenie konkurencyjności mniej uciążliwych dla środowiska rodzajów transportu, takich jak: kolej, transport kombinowany, transport zbiorowy, transport niesilnikowy. W Polsce powstaje już wiele tras dla rowerzystów. Niestety, ścieżki rowerowe są substandardowe, nieodpowiadające wymaganiom najlepszych praktyk i wiedzy – to jedno ze stwierdzeń, jakie wynika z audytów brd wykonanych przez Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych GDDKiA. O tych problemach w materiałach i w rozmowach z Tadeuszem Koptą, kierownikiem tego Zespołu. Polecamy: Rola roweru w polityce transportowej UE i Polski (8.09), Substandard i standard drogi rowerowej (27 i 28.09).

Agnieszka Serbeńska  
redaktor naczelna edroga.pl