
Barbara Kusto¹✉, Marek Wikiński²✉

¹Jan Kochanowski University of Kielce

²Kazimierz Pulaski University of Technology and Humanities in Radom

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg jako instrument finansowy wsparcia rozwoju dróg lokalnych

The Governmental Road Development Fund as a financial instrument supporting the development of local roads

Synopsis. Celem opracowania jest prezentacja i ocena efektów działania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg jako nowo powstałego mechanizmu finansowego mającego przyczynić się do rozwoju dróg lokalnych w Polsce. Zakres czasowy badań obejmuje lata 2019–2020. W badaniach wykorzystano dane statystyczne, udostępnione przez Ministerstwo Infrastruktury, akty prawne oraz literaturę przedmiotu. W opracowaniu zastosowano metodę monograficzną oraz porównawczą. Do przedstawienia wyników wykorzystano metodę opisową i tabelaryczną. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg jest mechanizmem wieloletnim, który, zgodnie z założeniami, ma w perspektywie dziesięciu lat przyczynić się do utworzenia spójnej sieci dróg lokalnych w Polsce. Stwierdzono duże zainteresowanie samorządów środkami Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w pierwszych latach jego funkcjonowania. W badanym okresie ze środków Funduszu zrealizowano 7492 zadania dotyczące przebudowy i modernizacji dróg lokalnych. W 2020 roku odnotowano znaczący wzrost wykorzystania środków Funduszu w porównaniu z rokiem 2019 roku z 85 do 93%. Wykorzystanie środków Funduszu w poszczególnych województwach było zróżnicowane. W największym stopniu środki Funduszu w 2019 roku zostały wykorzystane w województwach: mazowieckim, podlaskim i wielkopolskim, a w 2020 roku w zachodniopomorskim, lubuskim, pomorskim oraz kujawsko-pomorskim. Najmniejszy poziom wykorzystania środków RFRD w 2019 roku stwierdzono w regionach: pomorskim, warmińsko-mazurskim i dolnośląskim, w 2020 roku świętokrzyskim, dolnośląskim, podlaskim i warmińsko-mazurskim.

Słowa kluczowe: rozwój lokalny, samorząd terytorialny, infrastruktura drogowa

Kody JEL: H70; O10; O18

Abstract. The aim of this article is to present the effects of the Governmental Road Development Fund as a newly created financial mechanism meant to contribute to the development of local roads in Poland. The study covers the years 2019–2020. The analysis is based on statistical data provided by the Ministry of Infrastructure, legal acts, and literature concerning the subject. The study uses the monographic and comparative methods, and the descriptive and tabular methods to present the results. The Governmental Road Development Fund is a long-term mechanism which

✉ Barbara Kusto – Jan Kochanowski University of Kielce; Department of Management, Faculty of Law and Sciences; e-mail: barbara.kusto@ujk.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0001-6848-2569>

✉ Marek Wikiński – Kazimierz Pulaski University of Technology and Humanities in Radom; Department of State and Social Policy Sciences, Faculty of Law and Administration; e-mail: m.wikinski@uthrad.pl, <https://orcid.org/0000-0002-5569-9205>

is supposed to contribute to the creation of a coherent network of local roads in Poland within 10 years. In the first years of its operation, there was great interest of local governments in the resources offered by the Governmental Road Development Fund. In the analyzed period, 7492 tasks related to the reconstruction and modernization of local roads were carried out through the Fund's resources. In 2020, a significant increase in the use of the Fund's resources was recorded compared to 2019 – from 85 to 93%. The use of the Fund's resources in individual voivodeships varied. The biggest use of the Fund's resources in 2019 was noted in the following voivodeships: Mazowieckie, Podlaskie and Wielkopolskie, and in 2020 in Zachodniopomorskie, Lubuskie, Pomorskie, and Kujawsko-Pomorskie. The lowest level of use of funds in 2019 was characteristic of the following regions: Pomorskie, Warmińsko-Mazurski and Dolnośląski, in 2020 Świętokrzyski, Dolnośląski, Podlaski and Warmińsko-Mazurskie.

Key words: local development, local government, road infrastructure

Wstęp

Rozwój jednostki samorządu terytorialnego uzależniony jest od wielu czynników, wśród których szczególną rolę odgrywa infrastruktura społeczno-gospodarcza. Jest ona warunkiem rozwoju gospodarczego regionów i kraju: bez nowoczesnej infrastruktury nie ma szans na wzrost gospodarczy. Istnieje tu współzależność: wyższy wzrost społeczno-gospodarczy wymaga lepszego zaplecza infrastrukturalnego [Ratajczak 2000]. Jednym z rodzajów infrastruktury gospodarczej jest infrastruktura transportowa, będąca jednocześnie istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego [Kozłowski 2012]. Zdaniem Klepackiej-Sulimy i Klepackiego [2019], aby mogło rozwijać się życie społeczno-gospodarcze niezbędna jest infrastruktura pierwotna, transportowa, w tym zwłaszcza liniowa (ciągła). Bez niej nie nastąpi żadna ekspansja kapitału i ludzi na mniej rozwinięte tereny.

Podstawową sieć transportową obsługującą potrzeby mieszkańców obszarów wiejskich tworzą drogi gminne oraz powiatowe. Stanowią one 85% ogółu dróg w Polsce, a tylko 5% to drogi krajowe. Pomimo, iż natężenie ruchu na tych drogach jest niewielkie, to odgrywają one istotną rolę w życiu mieszkańców danej wspólnoty samorządowej [Kwarciński 2014]. Dzięki dobrze rozwiniętej infrastrukturze drogowej istnieje możliwość zmniejszenia czasu dojazdu, zwiększenia komfortu podróżowania, łatwiejszy staje się dostęp do pracy, szkolenictwa, służby zdrowia oraz kultury. Dana przestrzeń i gospodarka lokalna stają się bardziej konkurencyjne, również na arenie międzynarodowej. W efekcie powstają między innymi nowe miejsca pracy oraz wzrastają ceny gruntów [Przybyłowski 2016]. Lepsze drogi to większe szanse na rozwój i inwestycje. Podstawowym problemem związanym z utrzymaniem i rozwojem dróg lokalnych są ograniczone środki finansowe, jakimi dysponują samorządy oraz ich stan i związane z tym bezpieczeństwo. W szczególnie trudnej sytuacji znajdują się samorządy małe i te o najniższych dochodach budżetowych. Finansowanie sieci dróg jest potężnym wyzwaniem dla jednostek samorządu terytorialnego. Niezbędne jest zewnętrzne zasilanie finansowe, które będzie wspierać finansowo samorządy w realizacji tego zadania. Odpowiedzią na te problemy ma być utworzenie przez państwo w 2019 roku Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (RFRD) jako instrumentu finansowego wspierającego samorządy w realizacji inwestycji drogowych. Istotnym jest zatem poznanie zadań, celów działania oraz poziomu wsparcia finansowego, jakie otrzymały samorządy z RFRD.

Cel, materiały i metody

Celem badań jest prezentacja i ocena efektów działania RFRD jako nowo powstałego mechanizmu wsparcia finansowego samorządów terytorialnych w rozwoju dróg lokalnych. Badania obejmują obszar Polski, z uwzględnieniem podziału na województwa. Zakres czasowy badań dotyczy lat 2019–2020. W badaniach wykorzystano dane statystyczne, udostępnione przez Ministerstwo Infrastruktury, akty prawne oraz literaturę przedmiotu. W opracowaniu zastosowano metodę monograficzną i porównawczą. Do przedstawienia wyników badań wykorzystano metodę opisową i tabelaryczną.

Finansowanie rozwoju lokalnej infrastruktury drogowej

Według Kudłacza infrastruktura jest zespołem obiektów i urzędzeń, zapewniającym właściwą obsługę funkcjonowania gospodarki oraz odpowiedni standard życia społeczeństwa danego obszaru [Kudłacz 2015]. Infrastrukturę transportu tworzą w głównej mierze trzy podstawowe grupy: drogi wszystkich gałęzi transportu; punkty transportowe (lotniska, porty, itp.); urzędnia pomocnicze służące do bezpośredniej obsługi dróg i punktów transportowych. Istotną częścią infrastruktury transportowej jest infrastruktura drogowa.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych [Dz.U. z 2021 r. poz. 1376, 1595, z 2022 r. poz. 32] oraz aktami wykonawczymi do tej ustawy, drogi publiczne w Polsce podzielone są na klasy i kategorie. Biorąc pod uwagę kategorie dróg w ustawie o drogach publicznych [Dz.U. z 2021 r. poz. 1376, 1595, z 2022 r. poz. 32] wyróżnić można drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne. Poszczególne kategorie dróg służą dla zaspokajania potrzeb transportowych, uwzględniając zasięg ich działania. Do kategorii dróg lokalnych zalicza się drogi gminne oraz powiatowe. Ich celem jest zaspokajanie potrzeb transportowych mieszkańców gmin oraz w mniejszym zakresie powiatu [Kwarciński 2014]. Stosując kryterium kwalifikacji technicznej, wyróżnia się pięć klas dróg publicznych: autostrady i drogi o podobnych parametrach, drogi szybkiego ruchu, pasy jednojezdniowe o dwóch kierunkach ruchu, drogi do obsługi ruchu wewnątrzregionalnego, pasy o wąskiej jezdni, przeznaczone do ruchu lokalnego. Jak wynika z danych przedstawionych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku ponad 95% dróg w Polsce jest zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego [Ministerstwo Infrastruktury, 2019]. Koszty budowy i utrzymania infrastruktury drogowej ponoszą organy administracji rządowej i samorządowej, które w zależności od kategorii drogi odpowiadają za jej zarządzanie. Wydatki ponoszone na infrastrukturę transportu drogowego mogą mieć charakter bieżący, związany z jej utrzymaniem oraz majątkowy (inwestycyjny) na jej modernizację, a także na budowę nowych odcinków dróg. Finansowanie infrastruktury dróg lokalnych jest związane najczęściej z jej modernizacją [Kwarciński 2014]. Dodatkowym źródłem finansowania inwestycji drogowych jest Krajowy Fundusz Drogowy, zasilany głównie środkami z budżetu państwa, w szczególności z podatków i opłat paliwowych. Istotnym dla samorządów źródłem finansowania dróg są także środki z Unii Europejskiej. Głównym jednak źródłem finansowania, modernizacji i rozwoju dróg lokalnych są środki własne jednostek samorządu terytorialnego, pochodzące z ich budżetu [Rokicki 2020]. Wobec licznych zadań samorządów są one jednak ograniczone.

Dlatego też w 2018 roku odrębną ustawą utworzono nowy instrument finansowy o nazwie Fundusz Dróg Samorządowych (FDS). Fundusz Dróg Samorządowych powstał jako fundusz celowy, którego zadaniem było dofinansowanie inwestycji realizowanych na drogach lokalnych. Fundusz ten zasilany jest środkami przekazanymi z budżetu państwa, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe [Dz.U. z 2021 r. poz. 1376, 1595, z 2022 r. poz. 32]. Od 31 grudnia 2020 roku Fundusz nosi nazwę Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD). Zasady działania Funduszu, gromadzenia środków, a także zasady dofinansowania zadań na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego określa ustawa z 23 października 2018 roku o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg [Dz.U. 2018 poz. 2161], która wprowadziła zmiany w sposobie i zakresie finansowania inwestycji na drogach samorządowych. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg jest narzędziem wsparcia samorządów w modernizacji infrastruktury drogowej. Jego głównym zadaniem jest przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, standardu lokalnej sieci drogowej oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Z założenia RFRD ma być mechanizmem wieloletnim, zapewniającym finansowanie dużych inwestycji samorządowych, co pozwoli tym samym na stworzenie w przyszłości spójnej sieci dróg lokalnych. Co istotne, biedniejsze samorządy mogą skorzystać z dofinansowania w wysokości nawet 80% wartości realizowanych zadań. Dla wielu powiatów i gmin zbyt niskie dochody były dotychczas przeszkodą dla realizacji koniecznych inwestycji. Rząd prognozuje, że do 2028 roku do samorządów trafi 36 mld zł.

Środki Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg są przeznaczane na:

- dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych;
- dofinansowania budowy mostów zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym [Dz.U. z 2021 r. poz. 1376, 1595, z 2022 r. poz. 32].

Wysokość dofinansowania zadań powiatowych i gminnych ze środków RFRD nie może przekraczać 80% kosztów realizacji zadania i jest uzależniona od dochodów własnych danej jednostki samorządu terytorialnego. Środki RFRD przyznawane są na zasadach konkursowych, na podstawie wniosków o dofinansowanie, składanych przez jednostki samorządu terytorialnego (jako zarządców dróg) w ramach każdego województwa. Organizacja naborów i ocena wniosków leżą po stronie wojewodów. Podczas oceny wniosków brany jest pod uwagę m.in. wpływ zadania na: zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych, zapewnienie spójności sieci dróg publicznych, podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych, poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego czy poprawę dostępności terenów inwestycyjnych. Ostateczne listy zadań do dofinansowania z RFRD zatwierdza Prezes Rady Ministrów, z prawem dokonywania w nich zmian (w ramach rezerwy wynoszącej 5% planowanych wydatków Funduszu w danym roku) [Ministerstwo Infrastruktury 2020].

Realizacja zadań i celów Rządowego Funduszu Rozwoju w latach 2019–2020

W pierwszym roku funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg do realizacji zakwalifikowano zadania, których nabór przeprowadzono we wrześniu 2018 roku oraz w marcu, kwietniu i wrześniu 2019 roku. [Ministerstwo Infrastruktury 2020] w ramach „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”.

W ramach przeprowadzonych naborów w 2019 roku dofinansowanie z Funduszu otrzymało łącznie 4280 zadań, z tego 3131 zadań na drogach gminnych i 1149 zadań na drogach powiatowych. Łączna wartość środków Funduszu przyznanych w 2019 roku na realizację tych zadań wyniosła 4 489 072 tys. zł., z tego 4 262 705 tys. zł. z limitu środków Funduszu na 2019 rok i 226 367 tys. zł. z rezerwy Prezesa Rady Ministrów. Jednostki samorządu terytorialnego wykorzystały środki w wysokości 3 833 291 tys. zł.

W 2020 roku łączna wartość środków Funduszu przeznaczona na realizację zadań gminnych i powiatowych wyniosła 2 743 948 tys. zł., z tego 2 581 250 tys. zł. z limitu środków Funduszu na 2020 rok i 162 698 tys. zł. z rezerwy Prezesa Rady Ministrów. Poziom wykorzystania środków z RFRD przez jednostki samorządu terytorialnego w 2019 roku wyniósł 85%, w 2020 roku był on wyższy i było to 93%. W latach 2019–2020 najwięcej środków otrzymały województwa mazowieckie, lubelskie i wielkopolskie, a najmniej przyznano regionom: opolskiemu, lubuskiemu i zachodniopomorskiemu.

W 2019 roku w największym stopniu wykorzystano środki Funduszu w województwach mazowieckim, podlaskim i wielkopolskim, w dalszej kolejności były to regiony śląski i opolski. Najmniej przyznanych środków wykorzystano w województwach: pomorskim, warmińsko-mazurskim i dolnośląskim.

W 2020 roku największa efektywność w wykorzystaniu środków Funduszu, mierzona relacją wykorzystanych środków finansowych do przyznanych, cechowała województwa zachodniopomorskie (99%), lubuskie (99%), pomorskie (98%) i kujawsko-pomorskie (98%). Najniższy poziom ich wykorzystania natomiast zaobserwowano w województwach świętokrzyskim (82%), dolnośląskim (84%), podlaskim (86%) i warmińsko-mazurskim (86%). Łącznie w 2019 roku zrealizowano 4280 zadań, a w 2020 roku 3212. Szczegółowe dane dotyczące wykorzystania środków Funduszu w poszczególnych województwach w latach 2019–2020 oraz liczbę zrealizowanych zadań przedstawiono w tabeli 1.

W ramach zrealizowanych w 2019 roku zadań wykonano około 6 tys. km dróg, z tego 3258 km gminnych i 2742 km powiatowych. W 2020 roku było to około 4,4 tys. km dróg, (2295 km gminnych i 2088 km powiatowych). Dane dotyczące długości dróg realizowanych w poszczególnych województwach przedstawiono w tabeli 2.

W latach 2019–2020 najwięcej dróg gminnych i powiatowych, mierzonych w kilometrach, zrealizowano w trzech województwach: lubelskim, podlaskim i mazowieckim. Regiony, w których powstało najmniej dróg powiatowych i gminnych w analizowanym okresie to: opolskie, lubuskie i zachodniopomorskie.

Tabela 1. Liczba i wartość rozliczonych zadań Funduszu Rozwoju Dróg w latach 2019–2020 w poszczególnych województwach

Table 1. Number and value of settled tasks of the Road Development Fund in 2019–2020 in individual voivodeships

Województwo	Środki przyznane w [mln zł]		Wykonanie w [mln zł]		Poziom wykorzystania środków w [%]		Liczba zadań	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Dolnośląskie	206,8	156,5	164	132	79	84	203	140
Kujawsko-pomorskie	259	154,6	223,6	152,1	86	98	312	280
Lubelskie	456,7	280,5	369,4	269,5	81	96	445	355
Lubuskie	138,1	82,6	110,3	81,8	80	99	127	76
Łódzkie	248,4	145	207,8	131,9	84	91	270	220
Małopolskie	324,8	202,5	262,9	185,9	81	92	283	294
Mazowieckie	527,3	306,1	489,3	292,7	93	96	354	199
Opolskie	102,8	57,1	90,5	50,7	88	89	108	59
Podkarpackie	312,7	174,2	261,6	160,1	84	92	313	213
Podlaskie	353,5	205,5	329,3	176,6	93	86	355	319
Pomorskie	218,8	157	169,3	154,5	77	98	194	198
Śląskie	244,8	160,8	217,1	152,2	89	95	202	121
Świętokrzyskie	239,9	145,6	195,9	89,3	82	61	390	246
Warmińsko-mazurskie	286,2	178,6	226,7	153,1	79	86	344	232
Wielkopolskie	393,3	231,7	364,8	224,1	93	97	258	159
Zachodnio-pomorskie	175,9	105,6	150,8	104,1	86	99	132	101
Razem	4489	2744	3833	2423	85	93	4280	3212

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Ministerstwo Infrastruktury 2020, 2021].

Tabela 2. Długość dofinansowanych dróg przez RFRD w latach 2019–2020 w poszczególnych województwach

Województwo	Długość dofinansowanych dróg w latach 2019–2020 [km]					
	gminnych		powiatowych		razem	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Dolnośląskie	108,63	87,04	118,48	68,98	227,11	156,03
Kujawsko-pomorskie	263,72	223,39	154,45	144,76	418,17	368,16
Lubelskie	380,43	299,84	419,30	326,10	799,73	625,94
Lubuskie	71,32	52,23	53,84	33,26	125,16	85,49

kont. tab. 2

Łódzkie	266,03	213,64	131,34	98,30	397,37	311,93
Małopolskie	182,72	159,92	140,70	147,66	323,42	307,58
Mazowieckie	313,42	168,16	349,95	227,27	663,37	395,43
Opolskie	53,36	31,6	36,56	33,08	89,93	64,14
Podkarpackie	226,55	162,08	174,63	101,01	401,18	263,09
Podlaskie	523,91	217,05	196,31	171,64	720,21	388,69
Pomorskie	127,91	164,24	97,90	147,34	225,81	311,58
Śląskie	102,77	62,16	112,95	84,32	215,72	146,49
Świętokrzyskie	219,68	148,81	227,71	133,65	447,39	282,46
Warmińsko-mazurskie	191,98	140,71	265,33	179,31	457,31	320,09
Wielkopolskie	159,18	108,54	200,39	120,26	359,56	228,80
Zachodniopomorskie	66,78	55,75	61,67	71,37	128,44	127,11
Razem	3258,37	2 294,69	2741,51	2088,31	5999,88	4383,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Ministerstwo Infrastruktury 2020, 2021].

Środki RFRD pozyskane przez jednostki samorządu terytorialnego przeznaczone były przede wszystkim na budowę, przebudowę lub remont dróg lokalnych. Z łącznej ich kwoty w 2019 i w 2020 roku najwięcej przeznaczono na przebudowę dróg (odpowiednio 64 i 59 %), następnie na ich budowę i remonty. W tabeli 3 zaprezentowano rodzaj wykonanych prac oraz długość wykonanych dróg ze względu na ich rodzaj.

Tabela 3. Wartość dofinansowania ze względu na rodzaj inwestycji w latach 2019–2020
Table 3. Value of co-financing by type of investment in 2019–2020

Rodzaj prac drogowych	Środki wykorzystane		Długość wykonanych dróg w [km]	Dofinansowanie 1 km dróg w [tys. zł.]
	w [tys. zł.]	w [%]		
	2019			
przebudowa	2 466 648	64	3 995.29	617
budowa (rozbudowa)	1 020 266	27	897.17	1 137
remont	346 377	9	1 107.41	313
Razem	3 833 291	100	5 999.88	639
	2020			
przebudowa	1 490 772	59	2 742.11	544
budowa (rozbudowa)	789 723	31	771.98	1023
remont	259 680	10	868.91	299
Razem	2 540 175	100	4 383.00	580

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Ministerstwo Infrastruktury 2020, 2021].

Ranking województw według poziomu wykorzystania środków z RFRD przedstawia tabela 4.

Tabela 4. Ranking województw według poziomu wykorzystania środków z RFRD w latach 2019–2020
Table 4. Ranking of provinces according to the level of use of funds from the RFRD in 2019–2020

Województwo	Środki przyznane w [mln zł]			Wykonanie w [mln zł]			Poziom wykorzystania środków w [%]			Liczba zadań	
	2019	2020	razem w latach 2019–2020	2019	2020	razem w latach 2019–2020	2019	2020	razem w latach 2019–2020	2019	2020
Wielkopolskie	393,3	231,7	625	364,8	224,1	588,9	93	97	94	258	159
Mazowieckie	527,3	306,1	833,4	489,3	292,7	782	93	96	94	354	199
Śląskie	244,8	160,8	405,6	217,1	152,2	369,3	89	95	91	202	121
Kujawsko-pomorskie	259	154,6	413,6	223,6	152,1	375,7	86	98	91	312	280
Zachodnio-pomorskie	175,9	105,6	281,5	150,8	104,1	254,9	86	99	91	132	101
Podlaskie	353,5	205,5	559	329,3	176,6	505,9	93	86	91	355	319
Opolskie	102,8	57,1	159,9	90,5	50,7	141,2	88	89	88	108	59
Lubuskie	138,1	82,6	220,7	110,3	81,8	192,1	80	99	87	127	76
Lubelskie	456,7	280,5	737,2	369,4	269,5	638,9	81	96	87	445	355
Podkarpackie	312,7	174,2	486,9	261,6	160,1	421,7	84	92	87	313	213
Łódzkie	248,4	145	393,4	207,8	131,9	339,7	84	91	86	270	220
Pomorskie	218,8	157	375,8	169,3	154,5	323,8	77	98	86	194	198
Małopolskie	324,8	202,5	527,3	262,9	185,9	448,8	81	92	85	283	294
Warmińsko-mazurskie	286,2	178,6	464,8	226,7	153,1	379,8	79	86	82	344	232
Dolnośląskie	206,8	156,5	363,3	164	132	296	79	84	81	203	140
Świętokrzyskie	239,9	145,6	385,5	195,9	89,3	285,2	82	61	74	390	246
Razem	4489,0	2744	7233,0	3833	2423	6256,0	85	88	86	4280	3212

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Ministerstwo Infrastruktury 2020, 2021].

W analizowanym okresie 2019–2020 średnia wartość przyznanych środków dla badanych województw wyniosła 452 mln zł, średni poziom wykorzystania środków z RFRD wyniósł natomiast 86%. Spośród badanych jednostek dziesięć wykorzystało przyznane środki w stopniu powyżej średniej, w 4 jednostkach było to poniżej tej wartości. W analizowanym okresie zrealizowano średnio 469 zadań. Największą ich liczbę wykonano w regionie lubelskim (800) i podlaskim (674), a najmniej w opolskim (167) i lubuskim (203). Nie

stwierdzono korelacji między liczbą zrealizowanych zadań a poziomem wykorzystania środków w badanych jednostkach.

Wnioski

1. Środki Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg są istotnym wsparciem finansowym dla samorządów w realizacji inwestycji drogowych. Analizując dane dotyczące wykorzystania środków Funduszu w dwóch pierwszych latach jego funkcjonowania, należy zauważyć, że samorządy chętnie aplikowały o te środki. W latach 2019–2020 zrealizowano łącznie 7492 zadania ze środków Funduszu. Środki Funduszu przeznaczano przede wszystkim na przebudowę dróg lokalnych, w dalszej kolejności na ich budowę i remonty.
2. W 2020 roku poziom wykorzystania środków z Funduszu przez jednostki samorządu terytorialnego zwiększył się z 85 do 93%.
3. Z przeprowadzonej analizy wynika, że wykorzystanie środków Funduszu w poszczególnych województwach było zróżnicowane. W największym stopniu środki Funduszu zostały wykorzystane w 2019 roku w województwach: mazowieckim, podlaskim i wielkopolskim, a w 2020 roku w województwach: zachodniopomorskim, lubuskim, pomorskim i kujawsko - pomorskim. Najmniejszy stopień wykorzystania środków cechował w 2019 roku województwa: pomorskie, warmińsko-mazurskie i dolnośląskie, a w 2020 roku województwa: świętokrzyskie, podlaskie, warmińsko-mazurskie i dolnośląskie.
4. Średni poziom wykorzystania środków z RFRD w latach 2019–2020 wyniósł 86%. Dwa województwa wykorzystały środki na poziomie średnim (86%). Dziesięć jednostek wykazało się większym wykorzystaniem środków niż średnia (87–94%). Cztery województwa wykorzystały środki poniżej średniej, z tego trzy w przedziale 81–85%. Najniższy poziom wykorzystania środków stwierdzono w województwie świętokrzyskim – było to zaledwie 74%.
5. Działalność RFRD powinna mieć charakter ciągły i długofalowy. Bez wsparcia finansowego samorządy same nie poradzą sobie z rozwojem lokalnej infrastruktury drogowej. Istotne są także działania informacyjne i edukacyjne tak, aby wykorzystanie środków Funduszu w poszczególnych regionach było jak największe.
6. Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonej analizy autorzy opracowania rekomendują władzom samorządowym województw, które wykorzystały środki z RFRD w stopniu niższym niż średnia do przeprowadzenia audytu w obszarze pozyskiwania i wykorzystywania środków Funduszu w ich regionach, szczególnie rekomendacje te kierowane są do władz województwa świętokrzyskiego.

Bibliografia

- Bereziński S., Rokicki T., 2020: Financing of linear road infrastructure in Poland, *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Polityki Europejskie, Finanse i Marketing*, 24(73), 205–206.
- Klepacka-Sulima D., Klepacki B., 2019: Stan infrastruktury drogowej województw o najniższym poziomie rozwoju w Polsce, *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Ekonomia i Organizacja Logistyki* 4(2) 2019. Warszawa: Wydawnictwo SGGW. 30.
- Kozłowski W., 2012: Zarządzanie gminnymi inwestycjami infrastrukturalnymi, Difin, Warszawa.
- Kudłacz T., 2015: Rodzaje i cechy infrastruktury oraz jej funkcje w rozwoju regionalnym i lokalnym – zarys problemu, [w:] T. Kudłacz, A. Hołuj (red.), *Infrastruktura w rozwoju regionalnym i lokalnym wybrane problemy*, CeDeWu, Warszawa.
- Kwarciański T., 2014: Finansowanie dróg lokalnych na przykładzie gminy Kołbaskowo, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i logistyki* 28, 143–160.
- Ministerstwo Infrastruktury, 2019: *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Warszawa.
- Ministerstwo Infrastruktury, 2020: *Sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie ze środków Funduszu Dróg Samorządowych w 2019 r.*, Warszawa.
- Ministerstwo Infrastruktury, 2021: *Sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (wcześniej: Funduszu Dróg Samorządowych) w 2020 roku.*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa..
- Przybyłowski A., 2016: Odpowiedzialne gospodarowanie przestrzenią na przykładzie infrastruktury drogowej aglomeracji trójmiejskiej, *Barometr Regionalny* 4(46), 107–112.
- Ratajczak M., 2000: Infrastruktura a wzrost i rozwój gospodarczy, *Ruch prawniczy, ekonomiczny i socjologiczny* 62(4), 83–102.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz.U. z 2021 r. poz. 1376, 1595, z 2022 r. poz. 32.
- Ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych, Dz.U. 2018 poz. 2161.