

Wiejskie gminy nie mają pieniędzy na drogi i kanalizację

Piotr Toborek 17-11-2017

Wójtowie wielu gmin alarmują, że stan dróg lokalnych jest fatalny, a perspektywy pozyskania funduszy na ich remonty czy budowę przez gminy wiejskie niewielkie. Samorządowcy z małych jednostek pytają także, dlaczego mimo dobrej sytuacji budżetowej wciąż niewielkie środki przeznaczane są na Program rozwoju dróg gminnych i powiatowych. Niemal równie trudno dostępne są środki na budowę kanalizacji na wsi. – W ten sposób nigdy miast nie dogonimy – mówią samorządowcy.



(fot. Shutterstock.com)

- Drogi lokalne w Polsce są w fatalnym stanie.
- Na razie nic nie wskazuje na to, żeby sytuacja mogła ulec zmianie.
- Brakuje funduszy na remonty, a koszty utrzymania infrastruktury są tu nieporównywalnie większe niż w mieście.

Związek Gmin Wiejskich policzył, że do 2020 roku na modernizację dróg lokalnych na terenach wiejskich potrzeba ok. 25 mld złotych. Czyli rocznie powinno się

na obszarach wiejskich przeznaczać na ten cel ok. 4,4 mld złotych.

– Robiliśmy badania ankietowe, w których gminy podawały, jakie jest zapotrzebowanie na inwestycje w sektorach drogowym i ściekowym w tej perspektywie i wyszła nam kwota grubo ponad 80 mld złotych. Nawet jeśli to jest kwota niedokładna i przesadzona, to pokazuje skalę potrzeb – mówi Marek Olszewski, przewodniczący Związku Gmin Wiejskich.

Tymczasem z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich gmina może dostać w tej perspektywie do 3 mld złotych, Program Budowy Dróg Lokalnych, czyli uprzednie „schetynówki”, został przez obecny rząd obcięty do 900 mln w tym i 800 mln w przyszłym roku – ale to na wszystkie gminy i powiaty, nie tylko na tereny wiejskie.

Ewa Korczak, wójt gminy Świeszyno, mówi: – Drogi są dziurawe, z funduszu ochrony gruntów rolnych dofinansowanie jest bardzo małe, bo to jest tylko 10 procent. Kanalizacja stoi w miejscu, bo nie jesteśmy w stanie jej sfinansować, a budżet nie jest z gumy, większość pieniędzy pochłania edukacja. Do tego my nie budujemy nowych dróg, tylko dostajemy środki na ich modernizację, a jesteśmy zobowiązani do narzucania opłaty adiacenckiej. Tylko z tego powodu, że to nie są nowe drogi, lecz remonty, przegrywamy w sądach spory o te opłaty.

To oszczędzanie na inwestycjach drogowych mocno irytuje samorządowców ze wsi, tym bardziej że o pewnego czasu słyszą o nadwyżce budżetowej.

– Minister Morawiecki ciągle chwali się dochodami, a jakby tak z tych 30 mld nadwyżki chociaż trzy

przeznaczono na drogi lokalne – podpowiada Franciszek Szmigiel, wójt gminy Tomaszów Mazowiecki. – To w czasie, gdy ciągle nam mówiono, że jest kryzys, budowaliśmy znacznie więcej dróg i sieci wodno-kanalizacyjnej niż dzisiaj – dodaje.

Bo budowa kanalizacji to druga bolączka samorządowców z obszarów wiejskich.

– Obszary wiejskie niestety są ciągle niedoinwestowane, i to pomimo wielu lat mądrego inwestowania, 60 proc. mieszkańców wsi ma jeszcze problemy z dostępem do kanalizacji, 15 proc. z dostępem do wodociągów. Drogi lokalne w większości są do modernizacji. Na obszarach urbanizujących się wokół miast pojawiły się setki km nowych dróg, które trzeba urządzić. Potrzeba na to wiele lat, a będzie potrzeba jeszcze więcej, jeśli nie będziemy mieć planu, jak to robić – mówi Marek Olszewski.

Specyfika wsi

Samorządowcy podkreślają, że problem jest poważny, bo koszty utrzymania infrastruktury są tu nieporównywalnie większe niż w mieście. Na jednego mieszkańca przypada znacznie więcej km dróg i wodociągów. A dodatkowo drogi i sieć wodno-kanalizacyjna na terenach najgęściej zaludnionych zbudowano w poprzedniej perspektywie. Teraz zostały do „ucywilizowania” tereny, gdzie ta „opłacalność” inwestowania jest niewielka.

W związku z tym wiele obszarów wiejskich nie spełnia wymogów konkursów.

– Pieniądze, które były dostępne w tym unijnym rozdaniu, już praktycznie wykorzystaliśmy – mówi wójt gminy Tomaszów. – Na kanalizację przeznaczono 2 mln na gminę, na drogi maksymalnie można było dostać 3 mln. Dostaliśmy na trzy drogi, ok. 2,3 mln. Co roku jedną robimy, ale to jest kropla w morzu potrzeb, bo wodociągi i drogi to bardzo drogie inwestycje, a ile można zrobić za takie pieniądze?

Jak dodaje, kryteria do „Schetynówek” są obwarowane takimi wymaganiami, że jego gmina w ogóle nie startowała po te fundusze.

– Otrzymanie tych pieniędzy jest obwarowane wieloma warunkami, m.in. takim, że można je otrzymać na drogi prowadzące do ośrodków użyteczności publicznej – szkół, ośrodków zdrowia. Ale rzeczywistość wiejska jest taka, że tam te drogi już zbudowaliśmy. Teraz trzeba zainwestować w tereny mniej zaludnione, gdzie ludzie też chcą poczuć, że jest XXI wiek. Tylko skąd ja im tam wezmę budynki użyteczności publicznej? – irytuje się wójt Franciszek Szmigiel.

Jak tłumaczy, trzeba budować połączenia między miejscowościami, trzeba wybudować drogę, która biegnie kawałek przez las, a kawałek przez pole. – Albo wymóg budowania chodników. Gdzie na wsi budować chodnik 2-metrowej szerokości? Na terenie typowo wiejskim, w małej wiosce, nie ma szans na taką inwestycję – komentuje.

Gminy z terenów wiejskich czują się pokrzywdzone jeszcze z jednego powodu – choć teoretycznie nie powinny brać udziału w finansowaniu dróg powiatowych, są do tego zmuszane. – Powiat nie ma pieniędzy – mówi wójt. – Wszystkie roboty na drogach powiatowych na naszym terenie odbywały się ostatnio tylko dzięki temu, że musieliśmy jako gmina dołożyć 50 proc. kosztów – wylicza Szmigiel.

Tereny wiejskie i rolnictwo

Jest jeszcze jeden temat, który powoduje na wsi gorącą dyskusję. Chodzi o rolników.

Jak wynika z danych Eurostatu, na polskiej wsi już tylko 11 procent jej mieszkańców utrzymuje się z pracy na roli. A trzeba też pamiętać, że to na terenach wiejskich zamieszkuje połowa Polaków. Większość z nich nie ma już z rolnictwem nic wspólnego.

– Mówi się ostatnio dużo o rozwoju obszarów wiejskich, tylko myli się to pojęcie ze wsparciem dla rolników. Mam wrażenie, że ten rozwój się sprowadza do wspierania rolników, a oni dzisiaj już nie stanowią większości mieszkańców terenów wiejskich – twierdzi wójt Tomaszowa.

– My nic nie mamy do wspierania rolników, wręcz przeciwnie – dodaje Leszek Świątalski, sekretarz Związku Gmin Wiejskich. – Wszystko musi iść jednak ze sobą w parze, bo rolnik poza tym, że zajmuje się gospodarstwem, także musi mieć drogę, którą dojedzie do gminy, a często i na pole, bowiem maszyny są coraz bardziej nowoczesne, dodatkowo dobrą szkołę dla dzieci, ośrodek zdrowia. Mając większe dochody, chciałby również w wolnym czasie skorzystać z rodziną z jakichś atrakcji czy rozrywek. W ministerstwie jakby o tym wszystkim zapomniano.

„W ostatnich trzech dekadach wieś uległa ogromnym przeobrażeniom społecznym i gospodarczym. Zmiany te wpłynęły również na ogromne zróżnicowanie polskiej wsi. Jednak niezależnie od położenia, dzięki wysiłkowi mieszkańców i samorządów lokalnych, został dokonany skok cywilizacyjny wpływając na poprawę jakości życia mieszkańców. Jednocześnie analizując tempo zmian zachodzących na obszarach wiejskich, w porównaniu z obszarami zurbanizowanymi, należy zauważyć, że dynamika rozwoju tych ostatnich jest większa, co przekłada się na wzrost dysproporcji rozwojowych. Dlatego przed gminami wiejskimi ciągle stoją ogromne wyzwania związane z zapewnieniem podstawowego standardu usług dla mieszkańców” – można przeczytać na stronach Związku Gmin Wiejskich.

Według badań Związku, w latach 2014-2020 prawie 70% planowanych nakładów inwestycyjnych na obszarach wiejskich dotyczy przedsięwzięć wodno-ściekowych i drogowych.

Co na to rząd?

Rząd Prawa i Sprawiedliwości od początku podkreślał, że trzeba odejść od polityki wspierania wielkich miast kosztem reszty Polski. Zapowiedzi są, tylko na razie „na dole” nie odczuwają efektów.

Ryszard Zarudzki, wiceminister rolnictwa, przypomina jednak, że trwają konsultacje w sprawie Strategii Rozwoju Wsi i Rolnictwa, która jest zapisana w Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju. – Ta strategia jest wypracowana wspólnie z rządem, to umocowanie polityki wiejskiej. Do tej pory mówiło się o polityce miejskiej, eksperci często używali sformułowania tereny pozamiejskie, my głośno mówimy o potrzebach obszarów wiejskich.

Jak tłumaczy wiceminister, Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju zakłada zasadniczą zmianę polityki na rzecz rozwoju obszarów wiejskich. W jej myśl wszystkie obszary wiejskie mają być objęte interwencją, to kierunkuje fundusze w zupełnie inny sposób. Za rozwój obszarów wiejskich, nie tylko za rolnictwo, odpowiedzialny jest cały rząd.

– Na poziome SOR są programy strategiczne, to jest konkret. To są zupełnie nowe rzeczy – przekonuje Zarudzki.

Także Henryk Kowalczyk, szef Komitetu Stałego Rady Ministrów, wsłuchuje się w głosy płynące ze wsi tłumaczy, że podział środków został zaplanowany znacznie wcześniej.

– Taki był podział środków na poszczególne programy kilka lat temu. Nie oceniam tych, którzy dokonywali tych podziałów, bo środki były ograniczone, ale fakty są, jakie są – mówi i obiecuje, że chociaż na lokalne drogi powinno się znaleźć więcej funduszy:

– Nie zakończyliśmy poszukiwań źródeł finansowania. Prace trwają, mogę powiedzieć, że te 800 mln powinny ulec znacznemu, ale to znacznemu zwiększeniu – zapewnia.

Leszek Świątalski, sekretarz Związku Gmin Wiejskich, mówi jednak: – Na razie to są bardzo ogólne założenia, z których dla nas niewiele wynika. Rząd od początku zapowiada odejście od polityki polaryzacyjno-dyfuzyjnej, ale na dole tego nie da się odczuć.

Przedstawiciel ZGW dodaje także, że do samorządowców ze wsi nie przemawia tłumaczenie, że to nie ten rząd jest winien, a poprzedni: – Sytuacja jest, jaka jest i my zwracamy się do naszego rządu, żeby wziął to pod uwagę, tłumaczenie „to nie my jesteśmy winni, tylko poprzednicy”, niczego nam nie daje.

Świątalski zwraca uwagę, że potrzebna jest radykalna zmiana. – Przesuwanie środków w ramach tego samego systemu niewiele już zmieni. Oczywiście, jakiś rozwój obszarów wiejskich będzie następował, ale nie będzie mowy, żeby te różnice między wsią a miastem się zacierały. Do tego potrzebne jest tworzenie nowych programów krajowych.

Także wójt Tomaszowa Mazowieckiego zauważa, że na razie to są obietnice.

– Tak jak było z tym samorządowym funduszem drogowym. Niby to miało być wsparcie, ale i tak większość dochodów miała iść na drogi krajowe. To jest takie mydlenie oczu. Tak samo jak z pomocą ze strony nadleśnictw, które miały wspierać budowę dróg. Złożyłem dwa projekty, na oba odpowiedziano mi, że nie ma pieniędzy.

Chcą drogowego funduszu

Jak zwraca uwagę Marek Olszewski, gminna infrastruktura drogowa nie ma własnego źródła finansowania w formie odpłatności za korzystanie czy stałego subwencjonowania z budżetu państwa jak w przypadku zadań oświatowych.

Jak wylicza, drogi gminne zlokalizowane na obszarach wiejskich (zamiejskie) to prawie 200 tys. km, w tym 91,8 tys. dróg utwardzonych będących w gestii gmin wiejskich i miejsko-wiejskich. W roku 2016 gminy wiejskie na utrzymanie, remonty i budowę dróg wydały 2,2 mld zł, w tym 1,56 mld zł jako wydatki majątkowe. Gminy miejsko-wiejskie w tym samym okresie wydały około 1,7 mld zł na utrzymanie, remonty i budowę dróg, w tym 1,2 mld zł to wydatki majątkowe.

Jak twierdzą w Związku Gmin Wiejskich, uwzględniając konkursowe instrumenty finansowania inwestycji drogowych ze środków wsparcia w ramach programów unijnych i krajowych, niezbędne jest dodatkowe, stałe dofinansowanie z budżetu państwa nakładów majątkowych na drogi dla gmin wiejskich i miejsko-wiejskich w kwocie co najmniej 1,65 mld zł rocznie.

Samorządowcy podkreślają także, że drogi gminne na obszarach wiejskich pełnią nie tylko rolę komunikacyjną dla miejscowej ludności i przedsiębiorców. Są one często drogami: alternatywnymi dla dróg wojewódzkich czy krajowych (szczególnie podczas ich budowy i modernizacji); dojazdowymi do dużych ciągów komunikacyjnych; tranzytowymi dla ludności i podmiotów gospodarczych z okolicznych gmin itp.

Związek Gmin Wiejskich stwierdza, że gminy wiejskie i miejsko-wiejskie nie są w stanie utrzymać dróg we właściwym stanie.

Dlatego przedstawiciele gmin wiejskich wystąpili ostatnio z postulatem do władz Rzeczypospolitej Polskiej o utworzenie stałego mechanizmu finansowania z budżetu państwa utrzymania wysokiej jakości nawierzchni, przebudowy, remontów i modernizacji dróg utwardzonych w gminach z obszarami wiejskimi w formie części drogowej subwencji ogólnej, zwanej subwencją drogową.

Jak napisano w stanowisku skierowanym do rządu: – Wysokość subwencji drogowej proponujemy

ustalać dla gmin w odniesieniu do długości dróg utwardzonych na obszarach wiejskich (drogi gminne zamiejskie) oraz stawki na 1 km drogi utwardzonej w wysokości około 16 tys. zł, co stanowić będzie ok 1,6 mld zł wydatków rocznych z budżetu państwa na ten cel.

Samorządowcy dodali jednocześnie, że źródłem finansowania subwencji drogowej nie powinny być dodatkowe daniny czy wzrost opłat akcyzowych dla obywateli. Jako rozwiązanie widzą tu pieniądze ze wzrostu dochodów budżetu państwa z tytułu uszczelnienia systemu podatkowego, m.in. podatku VAT i opłaty akcyzowej paliw. Dodatkowym źródłem zasilania tej subwencji mógłby być podatek VAT naliczany przy inwestycjach drogowych.

Powiedzmy sobie szczerze, że szanse na podchwycenie przez rząd pomysłu ZGW wydają się minimalne. Czy wobec tego musimy się pogodzić z faktem, że stwierdzenie "droga wiejska" już zawsze będzie oznaczało drogę pełną dziur?

www.portalsamorzadowy.pl | 21-11-2017 13:07:50

© Materiał chroniony prawem autorskim - zasady przedruków określa regulamin.