



PRZESTRZEŃ	KOMUNIKACJA	PRAWO&FINANSE	WĄTKI	FELIETONY	PRACA	FIRM
----------------------------	-----------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------	-----------------------	----------------------

Pliki COOKIE

Aby ułatwić korzystanie z naszego serwisu korzystamy z plików cookie. Jeśli nie chcesz, by pliki cookies były zapisywane na Twoim dysku

[Czym są pliki cookies?](#)

[skomentuj](#)

Karta Warszawiaka – szkodliwy separatyzm

2013-10-16 16:48:27



Referendum warszawskie mamy już za sobą. Można więc spokojnie, bez politycznych namietności, porozmawiać o zmianie w taryfie przewozowej w postaci Karty Warszawiaka. Jesteśmy też po Kongresie Transportu Publicznego w Poznaniu, na którym zgodnie z aktualnymi potrzebami słowo integracja odmieniano we wszystkich przypadkach. Omawiano różne praktyczne rozwiązania w postaci np. poznańskiej PEKA czy śląskiej ŚKUP. W tym kontekście najnowszy warszawski wynalazek zabrzmiał jak gwóźdź po szkle.

Bo z punktu widzenia funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego wprowadzenie Karty Warszawiaka to pomysł zły. Problemy komunikacyjne Warszawy, tak jak każdego dużego miasta, można rozwiązać w ramach całej aglomeracji, a nie tylko w granicach administracyjnych. Nie bez kozery do pojęcia transport publiczny dodajemy określenie zintegrowany. I chodzi tu nie tylko o integrację międzygałęziową, ale także przestrzenną i taryfową właśnie!

Przypomnijmy początki stołecznej SKM. Gdy jeździła na odcinku Zachodnia-Falenica, czyli w granicach administracyjnych Warszawy, pociągi były puste. Dopiero, gdy trasę wydłużono z Pruszkowa do Sulejówka i Otwocka pociągi się zappełniły. Było to możliwe dzięki porozumieniu władz Warszawy z władzami tych miast. Czy zyskali na tym tylko mieszkańcy podwarszawskich

miejscowości? Nie tylko, zyskali też mieszkańcy Warszawy bo do miasta zaczęło wjeżdżać mniej samochodów. A to mniejsza kongestia i mniejsze zanieczyszczenie środowiska. I poprzez takie konkretne działania wielkim wysiłkiem w ostatnich kilkunastu latach udało się zbudować system transportowy, o którym możemy już mówić – aglomeracyjny. Bardzo ważnym sukcesem jest wprowadzenie wspólnego biletu ZTM-KM-WKD spajającego całość. Dodajmy, że taki kierunek rozwoju transportu publicznego jest zgodny z polityką europejską i realnymi trendami zachodzącymi w życiu dużych miast decydującymi o jakości życia w nich. W myśl zasady, że im sprawniejszy transport publiczny tym warunki stają się bardziej przyjazne do życia w mieście. Można to zaobserwować np. porównując pod tym względem Warszawę z Berlinem.

Wypracowywanie rozwiązań integracyjnych w gronie kilkunastu miast i gmin to zadanie żmudne i długotrwałe. Każdy z samorządów podstołecznych jest w relacjach z Warszawą maleństwem. I tu tkwi główne źródło problemów. Nieufność i podejrzliwość mniejszego w stosunku do dużego, że ten wykorzysta swoją pozycję do narzucenia korzystnych dla siebie reguł gry, paraliżują wprowadzenie wielu wydawałoby się oczywistych rozwiązań. W ostatnich latach urzędnikom ze stołecznego ratusza udawało się tę nieufność powoli przełamywać. Często poprzez własne ustępstwa mając na uwadze o wiele ważniejsze sprawy niż małe ambicje. I nagle wyskoczono z pomysłem, który idzie w poprzek tych wszystkich wysiłków i wypracowany przez lata kapitał zaufania obraca w niwecz. Dzieląc mieszkańców aglomeracji na tych lepszych, mieszkających w granicach administracyjnych stolicy, i tych gorszych z podwarszawskiego wianuszka, wykopano rów, który będzie długo ciążył nad wszelkimi dalszymi projektami integracyjnymi. I dodajmy – projektami konicznymi, aby warunki życia w Warszawie były lepsze. A pierwszymi, którzy odczują ich brak będą właśnie mieszkańcy stolicy. Wyobraźmy sobie, że Legionowo, Wołomin, Piaseczno, Pruszków, Ożarów, Łomianki i jeszcze parę innych całkiem sporych miast utworzy własną komunikację miejską, której autobusy codziennie będą się przedzierały do centrum Warszawy. Oczywiście w każdym z nich będzie obowiązywała Karta Legionowa, Karta Wołomina, Karta Piaseczna itd. Absurd? Oczywiście tak, ale Warszawa dała przykład jak to się robi. W transporcie zbiorowym, który jest sprawny tylko wtedy, gdy działa jako rozbudowany system kultura kooperacji i szacunku dla partnera jest równie ważna jak infrastruktura czy nowy tabor.

Jedynym poważnym argumentem za wprowadzeniem tego rozwiązania jest stworzenie zachęty do zameldowania się w Warszawie i płacenia tu podatków, które podreperują zadłużony budżet. Po dokładnym przyjrzeniu się temu problemowi argument ten jest wątpliwy. Po pierwsze dlatego, że ulga obejmuje wszystkich mieszkańców stolicy, także tych którzy już tu podatki płacą, a nie tylko nowo zameldowanych. Trzeba więc najpierw z budżetu wyłożyć kolejne kilkadziesiąt milionów złotych, aby te ulgi sfinansować. Do tego dochodzą koszty operacyjne związane z obsługą całego procesu. Przyszły wpływ wcale nie musi być w takiej wielkości, aby nie tylko ten ubytek uzupełnić, ale dać nadwyżkę. Bo tylko w takim przypadku to rozwiązanie miałoby sens. Miasto z każdego zapłaconego PITa dostaje ok. 37%. Osoba zarabiająca średnią warszawską (ok. 5 tys. zł brutto miesięcznie) płaci rocznie ok. 4 tys. zł podatku dochodowego. Jeśli ma dzieci na utrzymaniu to większość tej kwoty odzyskuje. Dla budżetu samorządowego zostają grosze.

Zamiast bawić się w takie wątpliwe i generujące konflikty społeczne rozwiązania należy skupić się na zmianie systemu finansowania usług publicznych w państwie, bo samorząd jest integralną częścią państwa, i np. na uzyskaniu jakiegoś udziału przez samorzady w przychodach z VATu, który jest bardziej stabilnym źródłem wpływów niż podatki na koniunkturę podatki dochodowe. Albo poszukać innego rozwiązania systemowego. W tej sprawie można pozyskać wsparcie wszystkich innych miast oraz gmin. I zamiast dzielić – łączyć - wyrażając potrzeby wszystkich samorządów w Polsce. Ale to co najbardziej w tej sprawie zdumiewa to fakt, że uchwała Rady Miasta wprowadzająca Kartę Warszawiaka została przyjęta jednogłośnie. Czyli wśród radnych nie znalazł się choćby jeden sprawiedliwy, który oparł by się zalewowi demagogii w tej sprawie.

To źle wróży na przyszłość. Czy w takiej sytuacji można jeszcze coś z tym zrobić? Trudno przypuszczać, aby znalazł się ktoś odważny kto wycofa się z Karty Warszawiaka zarówno w tej, jak i prawdopodobnie w następnej kadencji. Jedyne możliwe posunięcie przekuwające porażkę w częściowy sukces to zastąpienie Karty Warszawiaka rozwiązaniem obejmującym wszystkie samorzady dopłacające do wspólnej komunikacji np. pod nazwą Karty Aglomeracji Warszawskiej. Ale mleko już się rozlało.

Lubię to!

1