Krokodyle łzy Warszawy, czyli kto rzeczywiście skorzysta na podziale województwa – w odpowiedzi na artykuł profesora Pawła Swianiewicza

Tekst jest odpowiedzią na artykuł pt. **„Podział Mazowsza. Warszawa zyska, obwarzanek straci”**, źródło: portal „Polityka”, 13 XII 2020 r., https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/kraj/1982378,1,podzial-mazowsza-warszawa-zyska-obwarzanek-straci.read.

Od kilkunastu miesięcy zapowiadany i dyskutowany jest podział obecnego województwa mazowieckiego na dwa nowe, zgodnie z obowiązującym podziałem na dwie jednostki statystyczne NUTS-2. Jako województwo warszawskie ma zostać wydzielony region Warszawy. Drugie województwo ma mieć kształt pierścieniowy, składając się z pozostałych regionów obecnego województwa; będziemy je tu określać nazwą „mazowiecko-staropolskie”, proponowaną przez stronę społeczną. W swoim artykule prof. Swianiewicz trzyma się tezy, iż planowany podział województwa mazowieckiego przyniesie szkodę regionom pozawarszawskim. Ponadto twierdzi, iż sprawa podziału województwa służy jedynie politycznemu interesowi obecnego obozu rządzącego. Przytaczając wybrane argumenty zwolenników zmian próbuje wykazać ich niepoprawność. Analiza wydaje się jednak stronnicza. Oczywiście prof. Swianiewicz, jako niekwestionowany autorytet w dziedzinie samorządu terytorialnego i finansów publicznych, nie pozwoliłby sobie na podawanie nieprawdziwych danych. Jednak ich dobór oraz interpretacja budzą wątpliwości.

O realną samorządność regionalną

Przede wszystkim prof. Swianiewicz nie odnosi się do kluczowego argumentu za podziałem województwa. Jest nim przyznanie rzeczywistej samorządności regionom pozawarszawskim. Optymalny do tworzenia wspólnoty samorządowej jest region o spójności historyczno-kulturowej i społeczno-gospodarczej. Jeśli jest za mały na oddzielne województwo, musi współtworzyć je z regionami sąsiednimi. Wówczas pożądane jest, by te regiony miały podobną „siłę” w układaniu wzajemnych stosunków. Jest to zaleta województw „dwubiegunowych”, jak kujawsko-pomorskie. Obecne województwo mazowieckie nie spełnia tego warunku. Powiązanie najsilniejszego w kraju stołecznego ośrodka metropolitalnego z regionami o zupełnie odmiennych charakterystykach i o bez porównania mniejszych potencjałach – to błąd systemowy. Samorządność regionalna w takiej jednostce jest złudą. Przewaga ludnościowa, kadrowa, instytucjonalna Warszawy jest tak wielka, że nikt nie ma szans w konkurencji o priorytety wizji rozwoju czy publiczne inwestycje.

Argumentuje prof. Swianiewicz: „w sejmiku województwa mazowieckiego zasiada 15 radnych wybieranych w Warszawie i 36 wskazywanych w pozostałych częściach województwa”, sugerując jakoby ta proporcja zapewniała przewagę obszarom pozawarszawskim. Tu jednak nieprawdziwa jest opozycja: Warszawa a reszta województwa; prawdziwe ujęcie to: region Warszawy a reszta województwa.

Zawężanie pojęcia organizmu miejskiego do granic gminy miejskiej nie ma wiele wspólnego z rzeczywistością. Jako „Warszawę” należy rozpatrywać jej obszar metropolitalny z przyległym regionem. Interesy tego regionu leżą w rozwoju Warszawy, a nie innych ośrodków regionalnych. Stąd siłą Warszawy w sejmiku są głosy radnych z całego jej regionu. A to już zupełnie zmienia proporcję, zważywszy, że ludnościowo sam region Warszawy jest większy od reszty województwa. Poza tym nie tylko o głosy radnych tu chodzi. Przewagę jej zapewnia armia urzędników tudzież kadr wszelkich innych marszałkowskich instytucji publicznych. Wąskie elity regionów pozawarszawskich pozostają w stosunku do metropolii w stosunku klientalnym. Z Warszawą nie opłaca się współzawodniczyć: kto się wychyli, może utracić łaskę hegemona, choćby przez odcięcie od unijnych środków dzielonych przez marszałka.

Dostęp do funduszy unijnych…?

Argument dostępności tychże środków prof. Swianiewicz uważa za nieaktualny. Sprawę tę ma bowiem rozwiązywać podział statystyczny województwa, który „chroni” regiony zewnętrzne przed przejmowaniem środków przez region Warszawy. Przy okazji warto tu sprostować, iż twierdzenie, jakoby podział statystyczny województwa był „postulowany przez marszałka Adama Struzika”, jest oględnie mówiąc, sporym uproszczeniem. Marszałek Struzik poparł tę koncepcję dopiero wtedy, kiedy zaczęto rozważać dyskutowany tu administracyjny podział województwa. Dużo wcześniej o podział statystyczny zabiegały władze Radomia i organizacje społeczne. Wtedy jednak marszałek Struzik nie widział takiej potrzeby, podobnie jak dziś nie widzi potrzeby ostatecznego podziału województwa.

Tymczasem podział statystyczny jest mało skutecznym półśrodkiem. Chodzi bowiem nie tylko o to, ile pieniędzy komu przypada, lecz kto nimi rozporządza. Lepiej mieć nawet mniej, ale własne. Doświadczenie dwu dekad w województwie mazowieckim uczy, iż warszawskie władze nie podejmują prawdziwie rozwojowych przedsięwzięć w regionach zewnętrznych. Więc co z tego, że pieniądze będą wydawane w regionie płockim czy siedleckim, jeśli będą to bezowocne „szkolenia” dla bezrobotnych, a przetargi nadal będą wygrywać warszawskie firmy? Potrzeba zaś budowy trwałych instytucji, które kształciłyby i przyciągały kwalifikowane kadry – twórczą warstwę społeczną, która jest głównym czynnikiem rozwoju regionów. Ale takie „kadrotwórcze” projekty dotychczasowe władze ograniczały do Warszawy.

Polityka spójności po warszawsku

Jak to wygląda, kiedy o rozwój Radomia „zabiega” Warszawa? Posłużmy się przykładem. Kilka lat temu historycy z Radomskiego Towarzystwa Naukowego opracowali koncepcję powołania instytutu naukowego, który zajmowałby się średniowieczem i okresem staropolskim w regionie. Mieli gotowe plany badań, jak również autorskie programy studiów trzech stopni, które miałby prowadzić instytut. Pierwszą nieoczekiwaną przeszkodę postawiło ministerstwo, twierdząc, iż nie powołuje się instytutów naukowych poza miastami wojewódzkimi. Prawda to czy nie – odpowiedź znamienna. Pomysłodawcy zaproponowali współpracę jednej z warszawskich uczelni. Koncepcja zyskała uznanie – do tego stopnia, iż uczelnia skorzystała z materiału, proponując odpowiednie specjalności studiów… w Warszawie. Inny przykład: w roku 2013 toczyła się dyskusja nad Kontraktem Terytorialnym dla województwa mazowieckiego. W projekcie przedstawionym przez zarząd województwa niemal całość budżetu w dziale „badania i rozwój” była przewidziana na inwestycje w Warszawie. RTN wystąpiło wówczas z koncepcją deglomeracji projektowanych jednostek badawczych do innych dużych miast w województwie, przy zachowaniu ich w strukturach odpowiednich warszawskich podmiotów – „i wilk syty, i owca…” Wniosek nie tylko został odrzucony, ale członkowie RTN pracujący zawodowo w instytucjach marszałkowskich byli upominani za to, że w ramach działalności społecznej ośmielili się „wtrącać” w politykę samorządu województwa. Takimi sposobami warszawskie elity dbają o to, by w swoim województwie nie mieć konkurencji innych ośrodków o funkcjach ponadregionalnych.

Prof. Swianiewicz sam przyznaje, że „duże miasta pozyskują często więcej środków niż mniejsze ośrodki (w przeliczeniu na mieszkańca). Ale to wynika nie z alokacji środków regionalnych, a z większych funduszy z programów zarządzanych na poziomie kraju. To z kolei – z faktu, że w programach tych preferowane są wielkie inwestycje mające szerszy wpływ na otoczenie, a o takie projekty łatwiej w największych aglomeracjach.” W istocie tak jest. Przy czym kryterium przyznawania środków to nie tylko „wielkość aglomeracji”, a również formalny status miasta wojewódzkiego. Choćby w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” mieliśmy zapisy ograniczające dostęp do środków na elektromobilność do obszarów ZIT miast wojewódzkich. W ten sposób o finansowanie nowego tramwaju mógł ubiegać się Olsztyn, zaś większy Radom w ogóle nie miał dostępu do programu. Oczywiście nawet bez formalnych zapisów „wielkie inwestycje mające szerszy wpływ na otoczenie” będą umiejscawiane w ośrodkach wojewódzkich.

Mniejsze dochody…?

„Trzeba porównywać podobne z podobnym” – pisze prof. Swianiewicz, tyle że w innej części artykułu. Tymczasem zaproponowana analiza finansowa ogranicza się do wzajemnego porównywania województw powstających z podziału mazowieckiego. Czyli jednostek nijak nieporównywalnych. Województwo warszawskie obejmie największy i najbogatszy stołeczny obszar metropolitalny, bez zaplecza o charakterze peryferyjnym. Każde inne województwo w porównaniu z nim wypadnie blado. Województwo mazowiecko-staropolskie będzie składać się ze „zwykłych” regionów – poprzemysłowych bądź rolniczych, podobnych do sąsiednich województw Polski wschodniej. Dlaczego tylko od tego jednego województwa oczekujemy, by dorównywało warszawskiemu?

Rzetelnym poznawczo byłoby pokazanie tegoż województwa na tle całej stawki województw. W roku 2019 dochody ogółem obecnego mazowieckiego wyniosły 3,3 mld zł. Drugie w Polsce województwo śląskie, mimo niewiele mniejszej liczby ludności, miało dochody dwukrotnie niższe (1,7 mld). Wyznaczające medianę województwa łódzkie i podkarpackie – około trzykrotnie niższe niż mazowieckie (ok. 1 mld). Województwa najmniejsze, o najniższych dochodach ogółem – lubuskie i opolskie – 6-7 razy mniej niż mazowieckie (ok. 0,5 mld). To liczby bezwzględne. Sytuacja wygląda inaczej w przeliczeniu na mieszkańca. Nieoczekiwanie okazuje się, iż dwa najmniejsze województwa plasują się w pierwszej połowie stawki. Medianę wyznaczają lubuskie i warmińsko-mazurskie. Opolskie jest na 5. miejscu w Polsce. Najciekawszy jest jednak początek tabeli. Największe dochody ogółem w przeliczeniu na mieszkańca w roku 2019 miało peryferyjne województwo podlaskie. Miejsca 3.-4. zajmuje również Polska wschodnia: lubelskie i świętokrzyskie. Mazowieckie – mimo swojego bajecznego bogactwa – jest „dopiero” na 2. miejscu w kraju. Jaki z tego wniosek? Otóż mechanizm wyrównawczy dochodów województw jest bardzo silny. Jeśli w dochodach ogółem w liczbach bezwzględnych iloraz między województwami „najbogatszym” a „najbiedniejszym” wynosił 7, to w przeliczeniu na mieszkańca – jedynie 2. Co więcej „hierarchia bogactwa” ulega odwróceniu. Owszem, mazowieckie (jako wyjątkowe w skali kraju) spada tylko na drugie miejsce, ale już śląskie – z drugiego na ostatnie; małopolskie – z 4. na 4. od końca. Nowe województwo mazowiecko-staropolskie będzie podlegało takim samym wyrównaniom. Jako należące do Polski wschodniej może się spodziewać dochodów odpowiednich jak inne jednostki z tej części kraju. A że w liczbach bezwzględnych będą one znacznie niższe niż w województwie warszawskim – to oczywiste, ale nie powinno to być przeszkodą w zrównoważeniu budżetu. Potwierdza to niezależne

badanie wykonane na zlecenie Kancelarii Senatu przez dr. T. M. Budzyńskiego z Katedry Finansów Publicznych UMCS. Wynika z niego, iż pod względem wysokości dochodów, jak również zrównoważenia budżetu, nowe województwo będzie „przeciętne”.

Nie tylko subwencje

Powyższy wniosek dotyczy również wpływów podatkowych czyli dochodów własnych województwa, niezależnie od mechanizmów wyrównawczych. Podany przez prof. Swianiewicza szacunek, iż „dochody podatkowe pozostałej części województwa spadłyby poniżej średniej (do ok. 80 proc.)”, jest w istocie prognozą zadowalającą. Średnia wysokość dochodów podatkowych dla województw w roku 2019 wyniosła 552 mln zł., z czego 80% to 442 mln. Kwota ta plasowałaby nowe województwo mazowiecko-staropolskie na 8. miejscu wśród obecnych województw, a zatem pośrodku stawki (> wykres 1). Wysokością dochodów podatkowych nowe województwo przewyższałoby między innymi obecne województwa kujawsko-pomorskie i zachodniopomorskie, nie tylko „biedne” województwa Polski wschodniej. Tych faktów jednak prof. Swianiewicz nie podaje. Pisze w zamian: „Mazowsze dostałoby wprawdzie dodatkowe ok. 100 mln zł subwencji regionalnej oraz ok. 120 mln zł subwencji wyrównawczej. Ale te 220 mln nie zrekompensuje strat wynikających z niskich dochodów podatkowych i utraty możliwości korzystania z części dochodów wypracowanych w regionie stołecznym.” „Niskie” to pojęcie względne. W porównaniu z nowym województwem warszawskim wszyscy będą mieli „niskie” dochody. Rzecz w tym, że regiony stanowiące samodzielne województwa mogą same gospodarować tym „niskim” czy raczej umiarkowanym budżetem. Natomiast „możliwości korzystania z części dochodów wypracowanych w regionie stołecznym” pozostają teoretyczne, dopóki o ich wydatkowaniu decyduje Warszawa.

Większe wydatki…?

Podobnie jak w przypadku dochodów, obecne mazowieckie góruje na wszystkimi innymi województwami wielkim „kominem” wydatkowym. W roku 2019 wydatki mazowieckiego to 3,2 mld zł. To ponad dwukrotnie więcej niż drugie w stawce województwo wielkopolskie (1,6 mld), które również jest rozległe powierzchniowo. Z czym zatem związany jest ten komin? Czy z utrzymaniem dróg w peryferyjnych okolicach Siedlec, czy może szpitala wojewódzkiego w Ostrołęce? Oczywiście nie. Tym, co odróżnia województwo mazowieckie od wszystkich innych, jest ogromna aglomeracja stołeczna, która – najwidoczniej – generuje dodatkowe wydatki. W

związku z tym założenie, jakoby wydatki te miały się podzielić między nowe dwa województwa proporcjonalnie do ich wielkości – ludności?, powierzchni? – jest co najmniej nieoczywiste.

Prof. Swianiewicz sugeruje, jakoby na budżecie województwa mazowiecko-staropolskiego miał szczególnie ciążyć dział „transport": „Drogi wojewódzkie przebiegają przecież w znakomitej przewadze przez rozległe tereny Mazowsza poza regionem stołecznym." Jednak wydatki na utrzymanie dróg zależą nie tylko od ich długości, lecz także przekroju i obciążenia. Te zaś są bez porównania wyższe w regionie Warszawy. Kolejny argument: „Wpływy ze sprzedaży biletów w obszarze metropolitalnym Warszawy niemal w pełni pokrywają ponoszone koszty. Natomiast dużych dopłat wymagają przejazdy na liniach bardziej oddalonych od stolicy, np. Siedlce–Łuków, Sierpc–Płock czy dojazdy do aglomeracji warszawskiej z dalszych odległości." Zważmy jednak, iż te linie oddalone od Warszawy nie różnią się od wielu linii w innych województwach. A przecież wszystkie województwa, włącznie z „biednymi", są w stanie utrzymać przewozy kolejowe.

Monopol KM…

Może dlatego, że nie utrzymują własnych spółek w pozycji monopolisty, lecz zamawiają usługi w otwartych przetargach? Warszawski monopolista – Koleje Mazowieckie – oferuje niski standard podróży za ceny biletów najwyższe w kraju. Oto trasa Radom–Skarżysko-Kamienna – 40 km. KM za bilet jednorazowy liczą sobie 13 zł. Po sąsiedzku, na nawet nieco dłuższej trasie Skarżysko-Kamienna–Ostrowiec Świętokrzyski – 46 km, obsługiwanej przez Przewozy Regionalne, przejazd kosztuje 5,80 zł – ponad dwukrotnie mniej. Co więcej rażąca jest różnica w przeciętnym standardzie taboru: KM operują głównie starymi jednostkami EZT (tzw. „kible"), zaś po stronie świętokrzyskiej – nowoczesny, klimatyzowany tabor z „lotniczymi" siedzeniami. Jak to możliwe, że „małe i biedne" województwo świętokrzyskie zapewnia o tyle lepszą ofertę, niż „wielkie i bogate" mazowieckie? To porównanie dotyczy biletów jednorazowych – może KM mają lepszą ofertę biletów miesięcznych? Jednak te wykorzystywane są głównie w aglomeracji warszawskiej. Wówczas wychodziło na to, że podróżni z regionów pozawarszawskich, płacąc niedorzecznie wysokie stawki za bilety jednorazowe, dotują codzienne dojazdy w aglomeracji Warszawy.

Na danych udostępnionych przez Koleje Mazowieckie opiera wyliczenia prof. Swianiewicz. Sięgnijmy do jego artykułu z roku 2016, zawartego w zbiorze pokonferencyjnym pod znamiennym tytułem: „Podział województwa mazowieckiego

– błąd społeczny i ekonomiczny?”. Autor szacuje proporcje wydatków na przewozy kolejowe, jakie po podziale przypadną na dwa nowe województwa. Źródłową tabelę prof. Swianiewicz opatruje jednak następującym zastrzeżeniem: „Obliczenia obarczone są pewnym błędem. Dane Kolei Mazowieckich zakładają, że koszt pociągo-kilometra jest zbliżony na każdym z eksploatowanych odcinków. Rzeczywistość różni się od tego założenia. Na przykład na odcinkach obsługiwanych przez ekonomiczne szynobusy faktyczne koszty są niższe od tych łączących się z eksploatacją wielowagonowych pociągów. Nie są także identyczne koszty dostępu do torów. W rzeczywistości różnice w rzeczywistym niezbędnym dofinansowaniu odcinków oddalonych i odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy są zapewne niższe od tych wykazanych” (s. 10).

… i tajemnica WKD

Może zatem spór o dane, których wiarygodności i tak nie możemy sprawdzić, odwraca naszą uwagę od spraw ważniejszych? Jak wspomina z dzieciństwa G. K. Chesterton: „Jedna z zabaw, które nadal bardzo lubię, polega na oglądaniu książki z ilustracjami przedstawiającymi stare holenderskie domy i myśleniu nie o tym, co jest na obrazkach, ale o tym, czego tam nie ma.” Dziwnym trafem w analizach „rentowności” przewozów w województwie mazowieckim pojawiają tylko Koleje Mazowieckie. Tymczasem samorząd płaci za przewozy jeszcze drugiej spółce. To Warszawska Kolej Dojazdowa. O ile KM działają na rozległej sieci w wielkim województwie, WKD obsługuje jedną linię (z dwiema końcówkami), długości w sumie 35 km, w aglomeracji warszawskiej. Czy wobec tej dysproporcji dotacja dla WKD jest rzeczywiście pomijalna? W tabeli 1 przedstawiamy wartości dla roku 2019.

Tab. 1. Dotacje do przewozów kolejowych z budżetu województwa mazowieckiego w roku 2019 w podziale na przewoźników

	Praca przewozowa (mln. pas.-km)	Dotacja całościowo (zł.)	Dotacja na jednostkę pracy przewozowej (zł. / mln. pas.-km)
Koleje Mazowieckie	2 141	323 056 827	150 922
Warszawska Kolej Dojazdowa	133	25 502 520	191 416

Źródło: wyliczenie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego i samorządu województwa mazowieckiego

Dotacja dla WKD to 7,3% wydatków województwa na przewozy kolejowe. Nie wydaje się to dużo, ale bliższy wgląd w sprawę daje do myślenia. Bowiem praca przewozowa, którą wykonuje WKD, to tylko 5,9% całości pracy, za którą płaci województwo. Ta niby drobna różnica sprawia, iż na milion pasażerokilometrów na sieci KM samorząd mazowiecki łoży 151 tys. zł., zaś na linii WKD – 191 tys. zł. Najciekawsza jest jednak nie wielkość tej różnicy, ale jej „kierunek". Jak to możliwe, że przewozy w największym ramieniu aglomeracji warszawskiej wychodzą o tyle drożej od przewozów w całym województwie, to jest włącznie z „deficytowymi" liniami poza regionem Warszawy? Przecież zgodnie z logiką obrońców obecnego układu to WKD powinna wykazywać większą rentowność, a tym samym wymagać niższej dotacji na pasażerokilometr. Tymczasem okazuje się, że jeśli chodzi o kolej, mieszkańcy najbogatszych okolic podwarszawskich, jak Podkowa Leśna, wyjmują ze wspólnej kasy województwa proporcjonalnie więcej, niźli mieszkańcy innych regionów. I jak ma się do tego twierdzenie prof. Swianiewicza, iż „wpływy ze sprzedaży biletów w obszarze metropolitalnym Warszawy niemal w pełni pokrywają ponoszone koszty"? Powyższy fakt oczywiście nie musi mieć prostego przełożenia na relacje kosztów ponoszonych w różnych częściach województwa przez Koleje Mazowieckie. Ale też nie pozwala bezkrytycznie przyjmować opowieści o tym, jak to bogata Warszawa łoży na przewozy w biednych obszarach peryferyjnych.

Wątpliwe korzyści ze stołeczności…?

Twierdzenie, jakoby status administracyjny nie miał większego wpływu na rozwój miasta, to życzeniowe myślenie gospodarczych liberałów. Aż trudno uwierzyć, że oni sami w to wierzą. Porównanie poziomu i dynamiki rozwoju ośrodków wojewódzkich i innych podobnej wielkości miast daje dość jednoznaczny obraz. Wbrew przytaczanemu przez prof. Swianiewicza badaniu pani Kurniewicz, którego namiaru bibliograficznego nie podaje; trudno zatem odnieść się do tego źródła. Tymczasem wystarczy sięgnąć do prostych danych statystycznych: ruch ludności naturalny i wędrówkowy, liczba studentów, liczba dużych przedsiębiorstw, wielkość środków trwałych i nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach, liczba oddawanych mieszkań i ich ceny – wszystko wypada na korzyść miast wojewódzkich. Oczywiście podobne z podobnym: np. Kielce a Częstochowa bądź Radom; Opole a Kalisz bądź Tarnów. W niektórych zestawieniach zdarzą się wyjątki, jak peryferyjny, „dodatkowy" wojewódzki Gorzów lub silna gospodarczo niewojewódzka Bielsko-Biała. Jednak ogólna tendencja jest taka, iż przeciętne miasto wojewódzkie jest w znacznie lepszej sytuacji społeczno-gospodarczej niźli tej samej wielkości, podobnie położone miasto pozbawione tego statusu (por. Śleszyński 2018, Zaborowski 2019).

Czy powodem tych różnic jest jedynie formalny brak statusu wojewódzkiego bądź fizyczny brak urzędów wojewódzkiego i marszałkowskiego, tudzież kilkudziesięciu pomniejszych organów tego szczebla? Czy chodzi o te kilka tysięcy miejsc pracy, które dają wspomniane urzędy? Nie. A przynajmniej nie przede wszystkim o to. Dla miast najważniejsze są inwestycje w infrastrukturę budującą kapitał ludzki, twórczą warstwę społeczną. A to domena sfery publicznej: zwłaszcza ośrodek akademicki, ale też placówki wyższej kultury, specjalistyczne szpitale, urzędy o znaczeniu regionalnym, publiczne media. O tych inwestycjach decydują władze publiczne, niezależnie od liberalnej narracji o „wolnym rynku". I tu zarówno samorząd wojewódzki, jak i władze centralne preferują miasta wojewódzkie. Zresztą również przedsiębiorstwa prywatne często dostosowują swoją strukturę – np. sieć obsługi – do siatki województw. Tym bardziej wybierają miasta wojewódzkie na rozwojowe przedsięwzięcia wymagające kwalifikowanych kadr. Nie dlatego, że są tam „urzędy", tylko dlatego, że jest tam „wszystko inne". Bo w istocie w Polsce ranga miasta wojewódzkiego jest koncesją na kształtowanie wszystkich innych funkcji o znaczeniu regionalnym.

Podobne z podobnym: Kielce a Radom

Prof. Swianiewicz sięga do lat 90., kiedy miasta przeżywały trudności związane z transformacją społeczno-gospodarczą. Te oczywiście były niezależne od utraty statusu wojewódzkiego. Jednak miasta, które utrzymały ten status, miały możliwość zastępować upadający przemysł usługami publicznymi. Wszakże współcześnie to usługi, w tym usługi publiczne, stanowią główną część gospodarki dużych miast. Tak stało się w Kielcach. Natomiast Radom, licząc ponad dwieście tysięcy mieszkańców, jest nadal wyjątkowo słabo wyposażony w infrastrukturę publiczną wyższego rzędu. To największe w Polsce miasto samodzielne (tj. poza konurbacjami) posiadające tylko jedną publiczną wyższą uczelnię; największe samodzielne miasto nieposiadające filharmonii; mające bardzo niską dostępność specjalistycznego lecznictwa szpitalnego; i jednocześnie wciąż najwyższą stopę bezrobocia nie tylko wśród dużych miast, ale wśród wszystkich 66 powiatów grodzkich. Jak długo jeszcze będziemy to tłumaczyć upadkiem przemysłu w latach 90.?

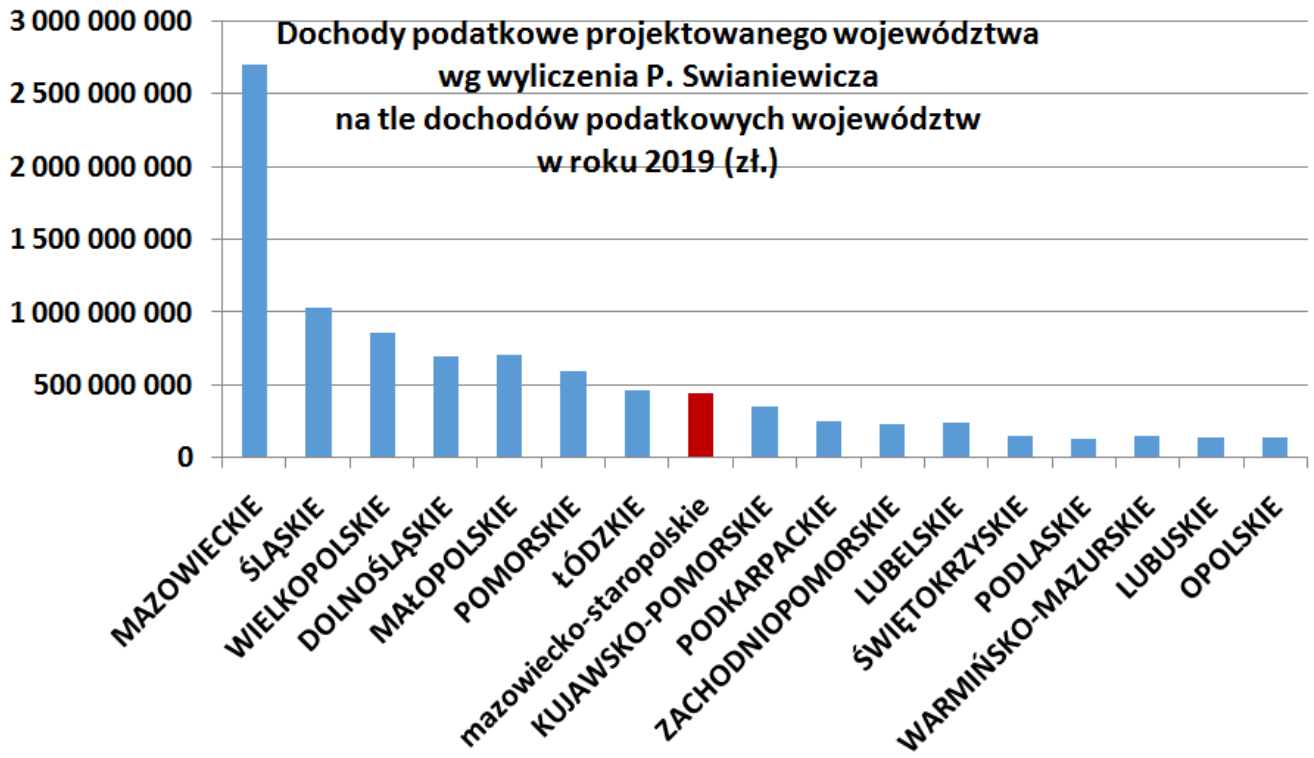
Przez ostatnie dwadzieścia lat przynależności do województwa mazowieckiego inwestycje w infrastrukturę społeczną o znaczeniu regionalnym w Radomiu – w porównaniu z podobnej wielkości miastami wojewódzkimi – były znikome. Co więcej samorząd wojewódzki nigdy nie widział potrzeby, by podejść całościowo do zapaści społeczno-gospodarczej Radomia. W dokumentach strategicznych dwustutysięczny Radom był stawiany w jednym rzędzie z ośrodkami subregionalnymi, jak Ostrołęka

czy Ciechanów, miasta ledwo pięćdziesięciotysięczne, a też o zupełnie innych problemach. Nie ma żadnych koncepcji wsparcia radomskiego ośrodka akademickiego czy rozwoju sieci szpitali. Postulat utworzenia w Radomiu filharmonii – jako instytucji wojewódzkiej, co jest normą w tej wielkości miastach – przez warszawskich urzędników bywa kwitowany drwiną.

Tymczasem w wojewódzkich Kielcach – mieście niewiększym od Radomia, leżącym w tym samym regionie (po)przemysłowej aglomeracji staropolskiej – nowa siedziba filharmonii, park naukowo-technologiczny, trzy edukacyjne centra nauki, ogród botaniczny, nowe obiekty szpitali i uczelni… W latach 2014-2020 z funduszy unijnych uczelnie publiczne w Kielcach otrzymały 220 mln zł., radomskie – 16 mln zł., to jest 7% kwoty dla Kielc. Ponadto 165 mln zł. ze świętokrzyskiego RPO idzie na budowę Kampusu Laboratoryjnego Głównego Urzędu Miar. Tenże zostaje umiejscowiony w Kielcach decyzją rządu. A czyż deglomeracja nie miała być kierowana w szczególności do miast, które utraciły rangę administracyjną? Twierdzenie, że ta narastająca przepaść między Kielcami a Radomiem pozostaje bez większego związku ze statusem wojewódzkim tych pierwszych, jest zaklinaniem rzeczywistości.

Kto skorzysta, kto straci?

Niezależnie od bieżących politycznych interesów, nie jest prawdą, jakoby potrzeba korekty wielkiego województwa mazowieckiego była wymysłem obecnego obozu rządzącego. Dyskutowane plany wychodzą naprzeciw od dawna wyrażanym oczekiwaniom społecznym. Dość wspomnieć ruch „Wojewódzki Radom”. Ale czy w Warszawie ktoś o tym słyszał? Tak się składa, że „debata” o ewentualnym podziale województwa bardzo przypomina realia jego „samorządności”. W warszawskich mediach słyszalny jest głos warszawskich polityków, warszawskich urzędników i warszawskich naukowców. Oczywiście tylko tych, którzy bronią warszawskiego układu dzierżącego władzę. I dziwnym trafem wszyscy oni podnoszą larum, że po zmianach stracą regiony zewnętrzne, a nie Warszawa. To krokodyle łzy: gdyby to Warszawa miała skorzystać na podziale, warszawskie elity ochoczo by go popierały.



Źródła

T. M. Budzyński, „Symulacja budżetu województwa „zewnętrznego” pod kątem zrównoważenia dochodów i wydatków w proponowanym wariancie podziału Mazowsza”, Opinie i Ekspertyzy, 258, Kancelaria Senatu, 2017

P. Swianiewicz, *Potencjalne skutki wydzielenia Warszawy z województwa mazowieckiego*, „Mazowsze”, 4, 2016

P. Śleszyński, *Polska średnich miast. Założenia i koncepcja deglomeracji w Polsce*, Klub Jagielloński, Warszawa 2018

Ł. Zaborowski, *Deglomeracja czy degradacja. Potencjał rozwoju średnich miast w Polsce*, Klub Jagielloński, Warszawa 2019

Ł. Zaborowski, *Sieć ośrodków akademickich – ku równowadze czy rozwarstwieniu rozwoju polskich regionów?*, „Myśl Suwerenna”, 1, 2020

Bank Danych Lokalnych GUS, www.bdl.stat.gov.pl

Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego / Sprawozdanie z wykonania budżetu 2019, www.edziennik.mazowieckie.pl/legalact/2020/4258

Mapa Dotacji UE, www.mapadotacji.gov.pl

Radomskie Towarzystwo Naukowe / Działania, www.rtn.radom.pl/dzialania-2

Urząd Transportu Kolejowego / Przewozy pasażerskie w 2019 r., www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-pa/dane-archiwalne/15727,Przewozy-pasazerskie-w-2019-r.html

Wojewódzki Radom, www.wojewodzkiradom.pl