



Stowarzyszenie  
Metropolia Warszawa

# Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+

## Wersja 3

Dokument opracowany w Urzędzie m.st. Warszawy we współpracy z Biurem Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”

W prace nad Strategią ZIT MW zaangażowani byli:

Andrzej Gawron, Katarzyna Korczak, Małgorzata Kucińska, Anna Kuligowska, Anna Laszuk, Małgorzata Łukasik, Edyta Pietr, Dominika Płaczek, Katarzyna Rejnowicz-Włodarczyk, Paweł Sajnog, Kamil Sarnowski, Piotr Szepietowski

Współpraca:

jednostki samorządu terytorialnego regionu warszawskiego stołecznego

Nadzór merytoryczny nad pracami:

Piotr Bobruk, Agata Wolpe, Maciej Fijałkowski

## Spis treści

Wykaz skrótów .....	4
Wprowadzenie .....	6
1. Diagnoza strategiczna.....	10
1.1. Społeczeństwo.....	11
1.2. Gospodarka .....	30
1.3. Przestrzeń .....	34
2. Analiza SWOT .....	46
3. Wizja rozwoju metropolii warszawskiej.....	49
4. Cele i kierunki działań.....	51
4.1. Cel 1. Podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych.....	52
4.2. Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni .....	58
4.3. Cel 3. Wzmocnienie potencjału Związku ZIT .....	66
5. Ramy instytucjonalne .....	69
5.1. Podstawa prawna .....	69
5.2. Struktura organizacyjna Związku ZIT .....	69
5.3. Udział partnerów społeczno-gospodarczych.....	71
6. System wdrażania instrumentu ZIT w ramach FEM 2021-2027 .....	74
6.1. Struktura organizacyjna.....	74
6.2. Realizacja przedsięwzięć .....	75
7. Finansowanie.....	76
8. System monitorowania i sprawozdawczości.....	79
8.1. Monitoring.....	79
8.2. Ewaluacja.....	79
8.3. Sprawozdawczość.....	80
Załącznik 1. Lista projektów .....	87
Załącznik 2. Raport z przygotowania Strategii.....	96
Formalizacja współpracy .....	96
Określenie zakresu interwencji .....	97
Załącznik 3. Sprawozdanie z konsultacji społecznych .....	103
Załącznik 4. Projekty komplementarne .....	127
Opis projektów komplementarnych.....	130
Załącznik 5. Tabele z danymi do wybranych map i wykresów .....	134

Spis map .....	151
Spis rysunków .....	151
Spis tabel .....	151
Spis wykresów .....	152

## Wykaz skrótów

Skrót	Objaśnienie
B+R	(ang. Bike and Ride), podróż łączona rower – transport publiczny: podjedź ROWEREM i zaparkuj na parkingu i JEDŹ DALEJ transportem publicznym
BDL	Bank Danych Lokalnych
CEF	Instrument „łącząc Europę” (z angielskiego: Connecting Europe Facility)
FEM	Program „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”
FEnIKS	Program „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”
GUS	Główny Urząd Statystyczny
IP	Instytucja Pośrednicząca
IZ	Instytucja Zarządzająca
JST	jednostka samorządu terytorialnego
K+R	(ang. Kiss and Ride) – miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby korzystającej z transportu publicznego
KPN	Kampinoski Park Narodowy
KPO	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
MFiPR	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
MJWPU	Mazowiecka Jednostka Wdrażania Programów Unijnych
MOFW	Miejski Obszar Funkcjonalny Warszawy
m.st. Warszawa	miasto stołeczne Warszawa
MW	metropolia warszawska
NUTS	Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (z francuskiego: Nomenclature des Unités territoriales statistiques; angielski: Classification of Territorial Units for Statistics)
OSI	obszary strategicznej interwencji
OZE	odnawialne źródła energii
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
P+R	(ang. Park and Ride), podróż łączona auto – transport publiczny: podjedź samochodem i ZAPARKUJ na parkingu i JEDŹ DALEJ transportem publicznym
RPO WM	Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020
RWS	region warszawski stołeczny
SMUP	System Monitorowania Usług Publicznych
SMW	Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa”
SOR	„Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”
SPE	specjalne potrzeby edukacyjne
SRMW	„Strategia rozwoju metropolii warszawskiej do 2040 roku”

Skrót	Objaśnienie
SRWM	„Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”
Strategia ZIT MW	„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”
Strategia ZIT WOF	„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020+”
SUMP MW	„Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+” (ang. Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP)
SZOP FEM	„Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”
TIK	technologie informacyjno-komunikacyjne
UE	Unia Europejska
UP	Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce
WOF	Warszawski Obszar Funkcjonalny
WZC SMW	Walne Zgromadzenie Członków Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZTM	Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

## Wprowadzenie

„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” (dalej: Strategia ZIT MW) jest dokumentem wdrożeniowym dla programu „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” (dalej: FEM) umożliwiającym wsparcie zintegrowanego rozwoju terytorialnego miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy w perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027. Istotą instrumentu ZIT jest realizacja projektów zintegrowanych<sup>1</sup> przyczyniających się do rozwiązywania wspólnych problemów rozwojowych i skoordynowanego zaspokajania potrzeb danego obszaru.

Pierwszy raz instrument ZIT zastosowano w perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. W województwie mazowieckim ZIT objęto Warszawski Obszar Funkcjonalny (WOF)<sup>2</sup>, zajmujący powierzchnię ok. 2,9 tys. km<sup>2</sup>, zamieszkały przez ok. 2,8 mln osób. Gminy WOF współpracowały ze sobą w ramach realizacji „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020+” (dalej: Strategia ZIT WOF). Projekty wdrażane w ramach instrumentu ZIT umożliwiły stworzenie sieci współpracy międzygminnej, łatwiejsza stała się wymiana doświadczeń z przygotowania i realizacji projektów. Jednostki samorządu terytorialnego WOF otworzyły się na problemy sąsiednich samorządów oraz poszukiwanie wspólnych rozwiązań.

Realizacja instrumentu przyniosła ponadto szereg mierzalnych rezultatów opisanych wskaźnikami. Wsparciem finansowym ze środków Unii Europejskiej w ramach Strategii ZIT WOF objęte były 194 projekty, a wartość podpisanych umów o ich dofinansowanie wyniosła prawie 725 mln zł. W ramach projektów na podstawie ww. umów przewiduje się, że zostaną zrealizowane następujące wskaźniki:

- prawie 510 km dróg dla rowerów,
- 60 obiektów „Parkuj i jedź” (dalej P+R) dysponujących w sumie ok. 5,9 tys. miejsc postojowych,
- 296 e-usług,
- ok. 2,2 tys. nowych miejsc opieki nad dziećmi do lat 3,

---

<sup>1</sup> Projekt zintegrowany zgodnie z „Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027” powinien spełniać przynajmniej jeden z dwóch warunków:

- a) jest projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy wdrożeniowej,
- b) deklarowany jest wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, tj. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury w przypadku projektów „twardych”, lub objęcia wsparciem w przypadku projektów „miękkich”, mieszkańców co najmniej 2 gmin OF, co powinno znaleźć swoje uzasadnienie zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej strategii.

<sup>2</sup> Warszawski Obszar Funkcjonalny – m.st. Warszawa oraz 39 JST: Błonie, Brwinów, Czosnów, Góra Kalwaria, Grodzisk Mazowiecki, Halinów, Izabelin, Jabłonna, Jaktorów, Józefów, Karczew, Kobyłka, Konstancin Jeziorna, Legionowo, Leszno, Lesznowola, Łomianki, Marki, Michałowice, Milanówek, Nadarzyn, Nieporęt, Nowy Dwór Mazowiecki, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Piastów, Podkowa Leśna, Pruszków, Radzymin, Raszyn, Stare Babice, Sulejówek, Wiązowna, Wieliszew, Wołomin, Ząbki, Zielonka, Żyrardów. W obecnej perspektywie finansowej UE gmina Żyrardów nie jest częścią RWS. W związku z tym, w przypadku podawania wartości dla WOF w diagnozie, jest to wartość wyliczona dla m.st. Warszawy i 38 JST. Żyrardów nie jest uwzględniany także na mapach.

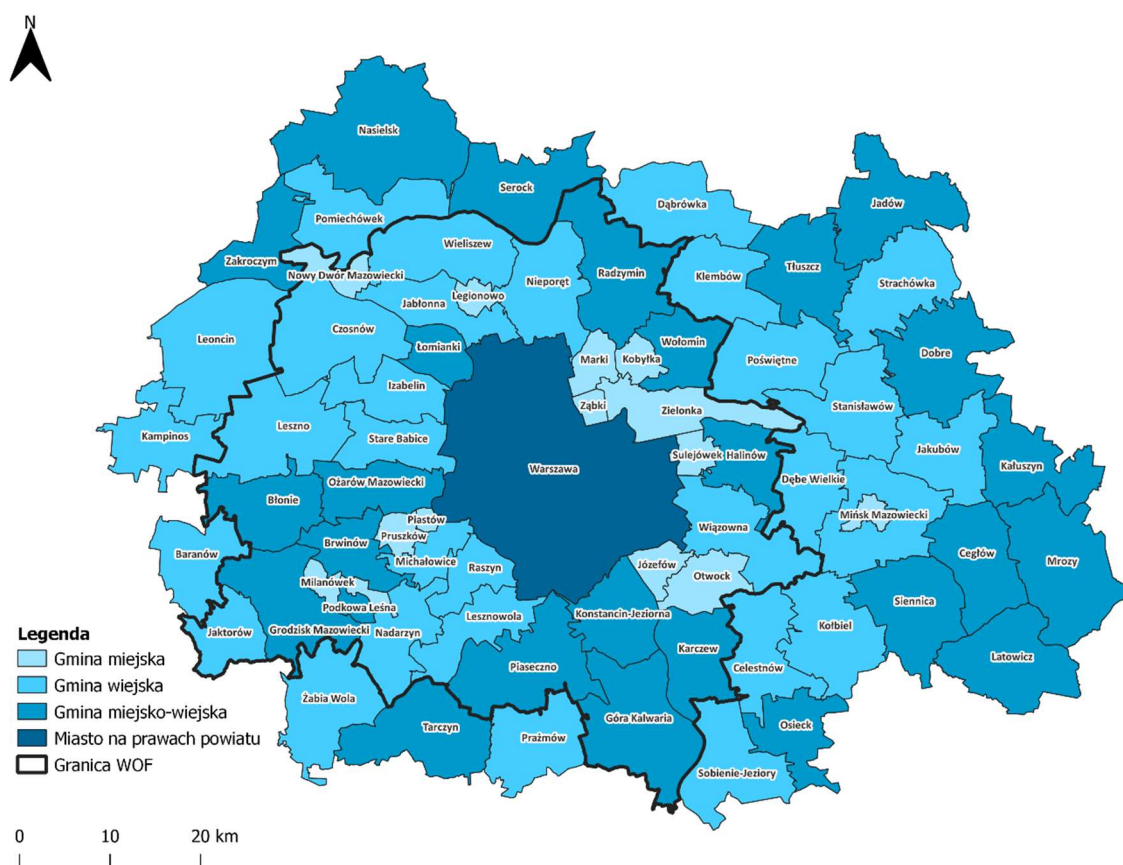
- ok. 26,4 tys. uczniów objętych wsparciem w zakresie rozwijania kompetencji kluczowych oraz 661 nauczycieli objętych wsparciem w programie,
- 281 szkół i placówek objętych wsparciem w zakresie doradztwa edukacyjno-zawodowego.

W okresie programowania Unii Europejskiej na lata 2021-2027 również zaplanowano wdrażanie tego instrumentu<sup>3</sup> na podstawie zapisów zawartych w następujących aktach prawnych UE:

- art. 28-30 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060;
- art. 9 i 11 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058.

Podstawowe warunki realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce wskazane zostały w art. 34 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (dalej: ustawa wdrożeniowa).

Mapa 1. Gminy wchodzące w skład regionu warszawskiego stołecznego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Komisji (UE) 2016/2066 z dnia 21 listopada 2016 r.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Pozostałe dopuszczane rozporządzeniami UE formy wspierania zintegrowanego rozwoju terytorialnego w perspektywie UE 2021-2027 to rozwój lokalny kierowany przez społeczność oraz inne instrumenty terytorialne.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/2066 z dnia 21 listopada 2016 r. zmieniające załączniki do rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustalenia wspólnej Klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS).

W województwie mazowieckim, zgodnie z zapisami strategii rozwoju województwa, instrument ZIT będzie wykorzystywany do wsparcia miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy<sup>5</sup>, który obejmuje 79 jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład regionu warszawskiego stołecznego (dalej: JST RWS), tj. m.st. Warszawę, 9 powiatów oraz gminy w nich zlokalizowane (Mapa 1 - dane do mapy znajdują się w Tabeli 18 w [Załączniku 5](#), Mapa 2 - dane do mapy znajdują się w Tabeli 19 w [Załączniku 5](#)). RWS zajmuje powierzchnię ok. 6,1 tys. km<sup>2</sup> i jest zamieszkiwany przez ok. 3,2 mln mieszkańców.

W przygotowanie Strategii ZIT MW zaangażowane były wszystkie JST RWS oraz partnerzy społeczno-gospodarczy. Przebieg prac nad dokumentem oraz konsultacji społecznych opisany został w załącznikach 2 i 3.

Mapa 2. Powiaty wchodzące w skład regionu warszawskiego stołecznego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Komisji (UE) 2016/2066 z dnia 21 listopada 2016 r.

Zgodnie z opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 3 stycznia 2023 r. oraz Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 9 lutego 2023 r.

<sup>5</sup> „Strategia rozwoju województwa mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, przyjęta przez Sejmik Województwa Mazowieckiego 24 maja 2022 r., pośród zidentyfikowanych obszarów strategicznej interwencji (OSI) wyróżniła miejski obszar funkcjonalny Warszawy (region warszawski stołeczny) jako istniejący (jedyne) biegun wzrostu.



Strategia ZIT nie jest dokumentem, dla którego wymagane jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

## 1. Diagnoza strategiczna<sup>6</sup>

Synteza diagnozy strategicznej została opracowana w 3 zakresach tj. społeczeństwo, gospodarka, przestrzeń. Zawiera ona analizę problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych obszaru realizacji ZIT, tj. metropolii warszawskiej. Jednocześnie należy podkreślić, że diagnoza strategiczna opracowana na potrzeby niniejszej Strategii ZIT MW odnosi się głównie do zagadnień, które przedstawiają stan i związane z tym wyzwania w zakresie działań przewidzianych do realizacji w ramach ZIT zgodnie z zapisami FEM.

Prace prowadzono w oparciu o analizę danych zastanych m.in. następujących dokumentów:

- dokumenty strategiczne na poziomie krajowym;
- „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku”;
- „Strategia rozwoju województwa mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”;
- program „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”;
- „Potrzeby rozwojowe Obszaru Metropolitalnego Warszawy w kontekście programowania i realizacji polityki spójności po 2020 roku” (Warszawa, 2019);
- „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego”;
- roczniki statystyczne: „Region Warszawski Stołeczny w 2018 r.”, „Region Warszawski Stołeczny w 2019 r.”, „Region Warszawski Stołeczny w 2020 r.”, „Region Warszawski Stołeczny w 2021 r.”, Bank Danych Lokalnych;

oraz na podstawie wyników badań:

- realizowanych w ramach opracowania „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+” (SUMP MW);
- badania ankietowego pn. „Potrzeby gmin RWS w ramach perspektywy finansowej UE 2021-2027” (Warszawa, 2021);
- ankiety do diagnozy na potrzeby „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”, skierowanej do JST RWS z 2022 r.

Obszarem diagnozy jest metropolia warszawska rozumiana jako region warszawski stołeczny, na który składa się w sumie 79 jednostek samorządu terytorialnego: m.st. Warszawa (będące miastem na prawach powiatu), 9 powiatów oraz 69 gmin leżących na ich terenie. Pomimo tego, że RWS w większości osiąga wyższe wartości wskaźników niż całe województwo mazowieckie oraz kraj, jest obszarem niezwykle zróżnicowanym wewnątrz. W przypadku zdecydowanej większości analizowanych zjawisk notowane są widoczne dysproporcje pomiędzy gminami Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, a gminami, które w poprzedniej perspektywie finansowej UE nie

---

<sup>6</sup> Szersze informacje w dokumencie pn. „Diagnoza strategiczna na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” opracowanym przez pracowników Wydziału Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Biura Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju Urzędu m.st. Warszawy na potrzeby Strategii ZIT MW, który jest dostępny na stronie internetowej Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”.

współpracowały ze sobą w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych – pierwsze z nich osiągają korzystniejsze wartości wskaźników. Analizie poddano lata 2016-2021<sup>7</sup>.

## 1.1. Społeczeństwo

### Sytuacja społeczno-demograficzna<sup>8</sup>

W 2021 roku całkowita liczba ludności regionu warszawskiego stołecznego stanowiła około 59% populacji województwa mazowieckiego, zaś ponad 57% ludności RWS zamieszkiwało m.st. Warszawę<sup>9</sup>. RWS jest obszarem o bardzo dużym potencjale ludnościowym, w okresie objętym diagnozą systematycznie wzrastającym. Praktycznie w skali całej metropolii rok do roku utrzymywała się na stałym poziomie lub zwiększała bezwzględna liczba ludności, wskaźniki gęstości zaludnienia oraz salda migracji. Niewielki odsetek JST charakteryzował się odwrotnymi tendencjami.

W analizowanym okresie więcej ludności przyjeżdżało do RWS, niż opuszczało jego obszar. Nowo napływająca ludność niekoniecznie osiedlała się w samym centrum metropolii. Wskaźniki salda migracji nie były najwyższe w mieście-rdzeniu, ale w gminach sąsiadujących, przede wszystkim z terenu WOF. Z pewnością bliskość Warszawy dającej możliwość lepszego zatrudnienia czy wyższej jakości życia, była jednym z czynników zachęcających ludność do osiedlenia się w metropolii warszawskiej. Wyzwaniem w skali całego RWS jest postępujące zjawisko starzenia się społeczeństwa i konieczność reakcji JST na jego negatywne skutki, m.in. zapewnienie opieki i aktywizacja osób starszych.

W metropolii powoli, ale rokrocznie, zwiększała się też liczba osób w wieku przedprodukcyjnym. Od 2016 do 2021 roku odsetek dzieci i młodzieży do 17. roku życia w RWS wzrósł z 18,7% do 19,5%. W końcowym roku analizy udział ludności w wieku przedprodukcyjnym w RWS był większy niż w skali kraju (18,4%) oraz zbliżony do wartości dla województwa mazowieckiego (19,4%). W przypadku tego wskaźnika, porównując obszary WOF-poza WOF, to jednak na obszarze poza WOF jego wartość była wyższa (18,5% w WOF, 20,4% dla pozostałych gmin RWS). Wśród gmin o najniższym udziale osób w wieku przedprodukcyjnym było m.st. Warszawa (17,7% w 2021 roku) (Mapa 3 – dane do mapy znajdują się w Tabeli 20 w [Załączniku 5](#)) Niemniej, ludność w wieku przedprodukcyjnym stanowi potencjał rozwojowy metropolii.

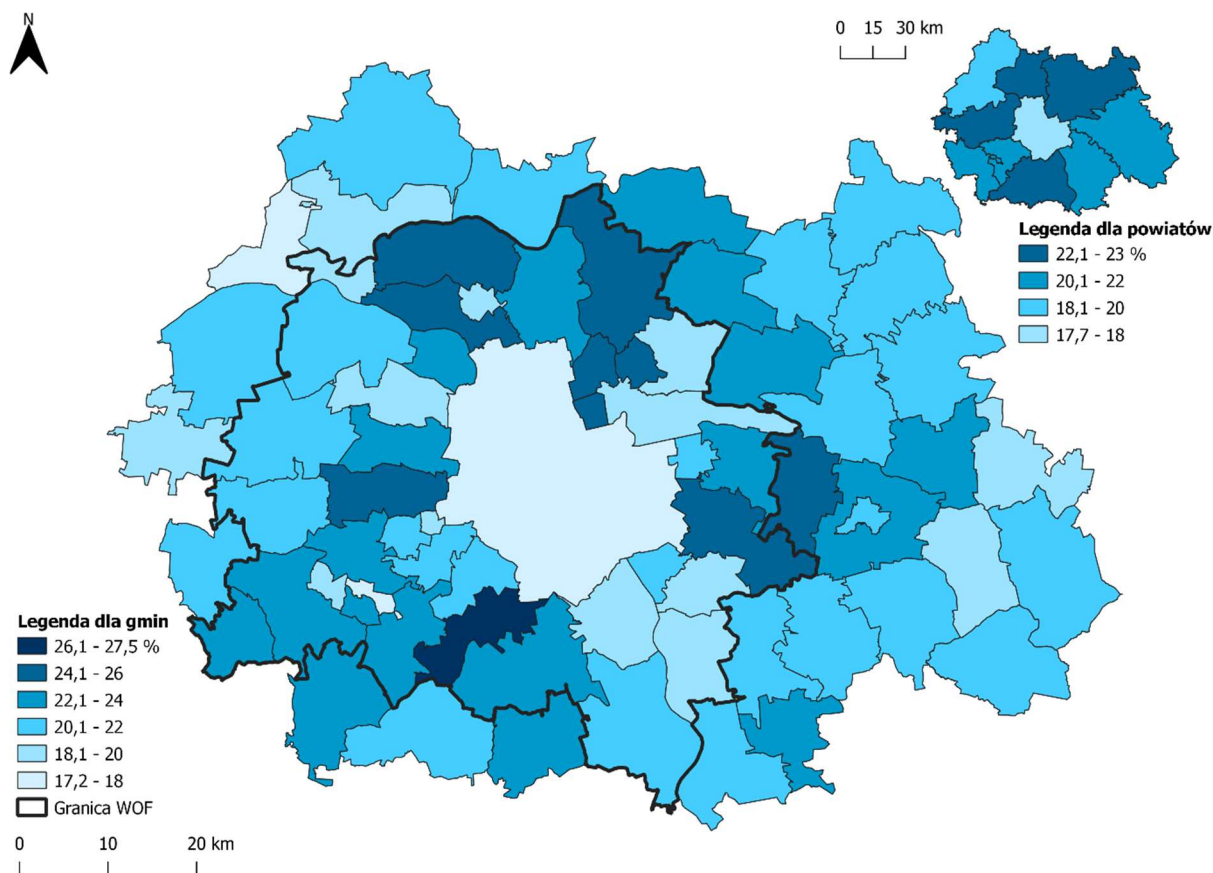
---

<sup>7</sup> W przypadku, gdy dane były dostępne dla krótszego okresu, przeanalizowano dostępny zakres czasowy, informując o tym w przypisie.

<sup>8</sup> W podrozdziale „Sytuacja społeczno-demograficzna” przy wyliczaniu średnich wartości wskaźników wykorzystywano średnią ważoną. Najczęściej wykorzystywaną wagą była liczba ludności gmin/powiatów, w przypadku gęstości zaludnienia – powierzchnia JST.

<sup>9</sup> Jeżeli przypis nie traktuje inaczej, dane pochodzą z BDL GUS.

Mapa 3. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Potencjałem, a jednocześnie wyzwaniem dla RWS jest także napływ migrantów na teren metropolii i jej umiędzynarodowienie. Bardzo wyraźny jest wzrost uchodźców z Ukrainy w związku z agresją Rosji na ten kraj. Na koniec grudnia 2022 roku liczba zarejestrowanych uchodźców ze statusem UKR<sup>10</sup> w RWS wynosiła około 150,7 tys. osób, najwięcej z nich było zarejestrowanych w m.st. Warszawie (około 100 tys.). Jednak do metropolii również już wcześniej napływała ludność różnych narodowości znajdując w RWS swoje nowe miejsce zamieszkania lub pracy.

## Edukacja

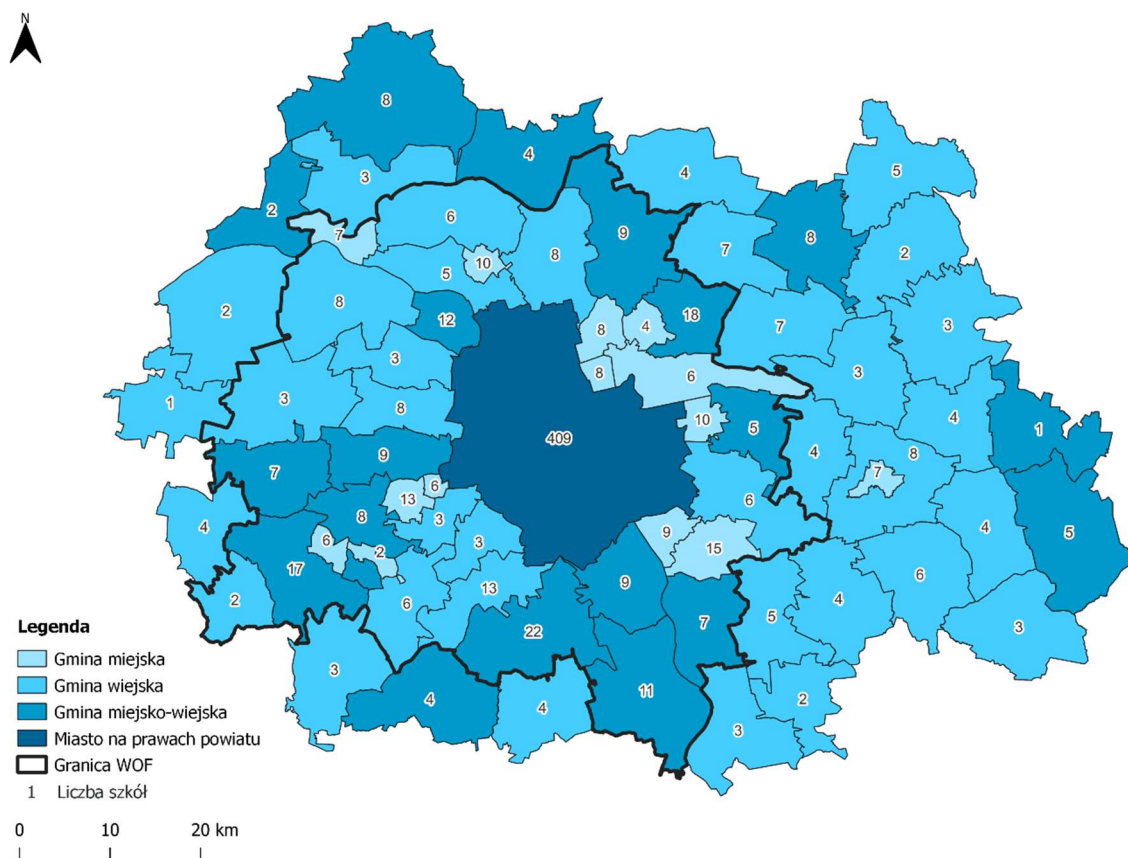
### *Szkoły podstawowe*

Szkoły podstawowe w metropolii (łącznie ze szkołami podstawowymi specjalnymi dla dzieci i młodzieży oraz szkołami podstawowymi dla dorosłych) w 2021 roku stanowiły około 44% wszystkich szkół w województwie mazowieckim. Uczyło się w nich około 60% uczniów województwa. Od 2016 do 2021 roku liczba uczniów uczęszczających do szkół podstawowych wzrosła z 201,3 tys. do 290,2

<sup>10</sup> Status nadawany na podstawie ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz. U. 2022 poz. 583).

tys. uczniów<sup>11</sup>, a liczba placówek edukacyjnych wzrosła o 134 jednostki osiągając w 2021 roku liczbę 851 (Mapa 4 – dane do mapy znajdują się w Tabeli 21 w [Załączniku 5](#)).

Mapa 4. Szkoły podstawowe ogółem (ze specjalnymi) na terenie gmin RWS w 2021 r. [liczba szkół]



Źródło: wykonanie własne na podstawie danych GUS BDL

Potwierdzeniem dużego zapotrzebowania na usługi edukacyjne w RWS jest liczba uczniów przypadająca na jeden oddział<sup>12</sup>. W 2021 roku wynosiła 19 uczniów i była wyższa niż w województwie mazowieckim (17 uczniów na oddział). Najmniejszą liczbą uczniów na oddział odznaczały się gminy położone we wschodniej części metropolii warszawskiej poza obszarem WOF<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Reforma systemu oświaty z 2017 r. zniósła gimnazja i wprowadziła m.in. ośmioletnią szkołę podstawową na miejsce dotychczasowej sześcioletniej szkoły podstawowej, co miało wpływ na liczbę uczniów. [Wdrażanie reformy - Ministerstwo Edukacji i Nauki - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](#), dostęp 17.03.2023 r.

<sup>12</sup> Podstawowa jednostka organizacyjna szkoły. W szkole oddział stanowi grupa uczniów pobierających naukę w tej samej klasie, <https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/1166,pojcie.html?pdf=1>.

<sup>13</sup> Analiza własna na podstawie danych GUS SMUP.

### *Egzamin ósmoklasisty*

Począwszy od pierwszego po reformie edukacji z roku 2017 egzaminu ósmoklasisty<sup>14</sup> przeprowadzonego w roku szkolnym 2018/2019 uczniowie RWS uzyskiwali wyższe wyniki w nauce niż uczniowie w skali całego województwa mazowieckiego<sup>15</sup>. Najwyższe wyniki uczniowie osiągnęli z języka angielskiego, najniższe – z matematyki<sup>16</sup>.

W 2021 roku wyższe wyniki z analizowanych przedmiotów – języka polskiego, matematyki, języka angielskiego były zazwyczaj osiągnęte przez uczniów ze szkół zlokalizowanych na terenie WOF. Ta tendencja nie była jednak zawsze jednoznaczna, dysproporcje w wynikach wewnątrz RWS zmieniały się w zależności od przedmiotu, a szkoły z niższymi wynikami egzaminów znajdowały się w zasadzie w każdej JST metropolii. Przykładowo, najbardziej wyrównane rezultaty z egzaminu ósmoklasisty wewnątrz RWS były notowane z języka polskiego. Gminy, na terenie których znajdowały się szkoły z wyższymi wynikami były zlokalizowane zarówno na obszarze WOF, jak i poza WOF. Sytuacja wyglądała podobnie w przypadku szkół z nieco słabszymi wynikami z egzaminu z tego przedmiotu<sup>17</sup> (Mapa 5).

---

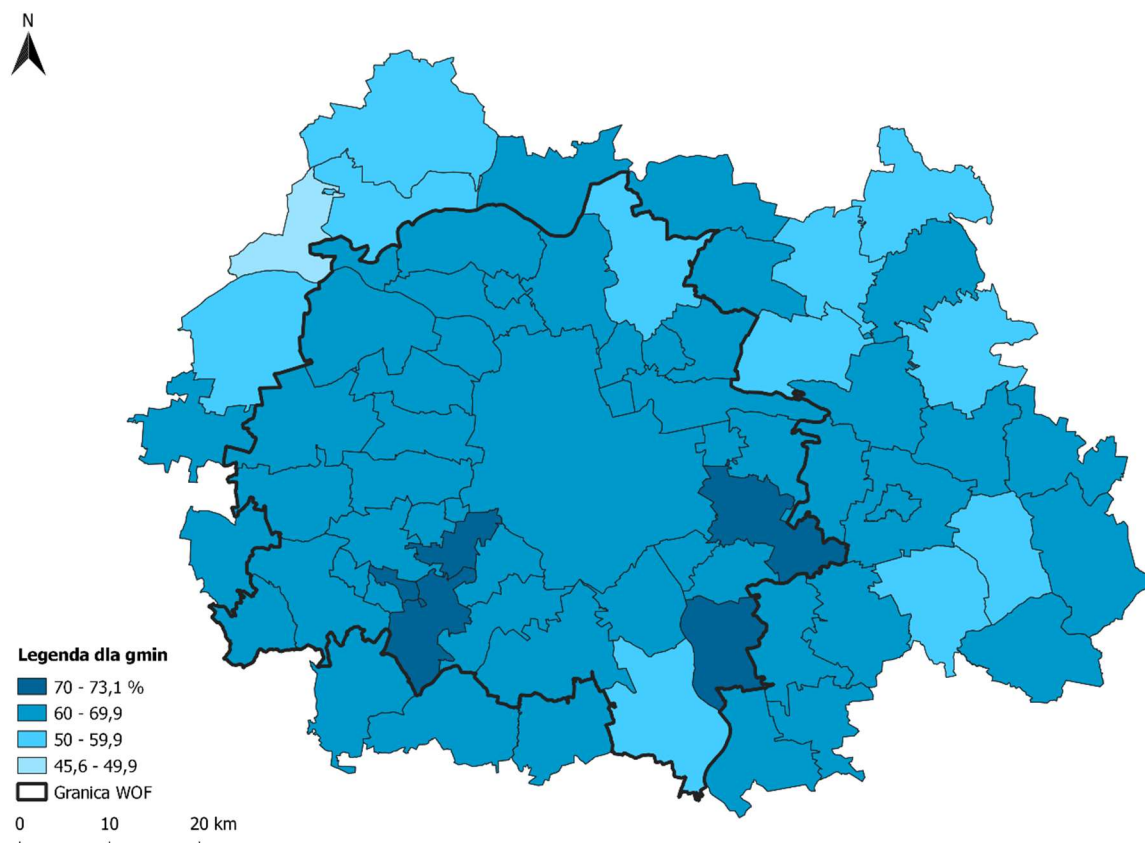
<sup>14</sup> Egzamin ósmoklasisty został wprowadzony przez Reformę systemu oświaty z 2017 r., która zniósła gimnazja i wprowadziła m.in. ośmioletnie szkoły podstawowe, [Wdrażanie reformy - Ministerstwo Edukacji i Nauki - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](https://www.gov.pl/wdrazanie-reformy-ministerstwo-edukacji-i-nauki), dostęp 7.02.2023 r.

<sup>15</sup> Analiza na podstawie „Region Warszawski Stołeczny w 2019 r.”, „Region Warszawski Stołeczny w 2020 r.”, „Region Warszawski Stołeczny w 2021 r.”, Urząd Statystyczny w Warszawie.

<sup>16</sup> Wyniki egzaminu ósmoklasisty na podstawie sprawozdań opublikowanych na stronie OKE w Warszawie (2019-2021) – dane dla gmin i powiatów (Egzamin ósmoklasisty (oke.waw.pl), dostęp 30.05.2022 r.

<sup>17</sup> Ibidem.

Mapa 5. Średni wynik egzaminu ósmoklasisty z j. polskiego w 2021 r. [%]

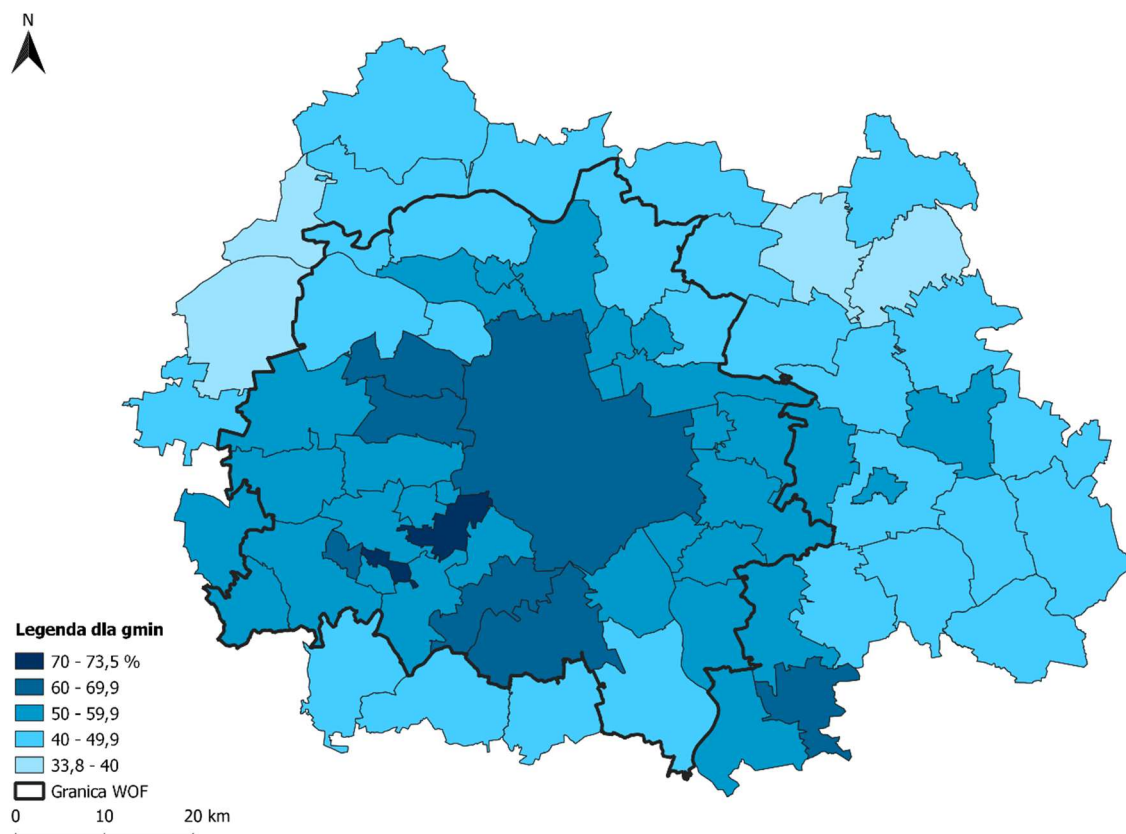


Źródło: wykonanie własne na podstawie wyników egzaminu ósmoklasisty w 2021 r. na podstawie strony OKE w Warszawie – dane dla gmin (Egzamin ósmoklasisty (oke.waw.pl)), dostęp 30.05.2022 r.

W przypadku wyników egzaminu z matematyki zauważalne było już większe wewnętrzne zróżnicowanie<sup>18</sup>, jednak ponownie gminy z wyższymi i niższymi rezultatami były położone w całej metropolii (Mapa 6).

<sup>18</sup> Wyniki egzaminu ósmoklasisty na podstawie sprawozdań opublikowanych na stronie OKE w Warszawie (2019-2021) – dane dla gmin i powiatów (Egzamin ósmoklasisty (oke.waw.pl)), dostęp 30.05.2022 r.

Mapa 6. Średni wynik egzaminu ósmoklasisty z matematyki w 2021 r. [%]



Źródło: wykonanie własne na podstawie wyników egzaminu ósmoklasisty w 2021 r. na podstawie strony OKE w Warszawie – dane dla gmin (Egzamin ósmoklasisty (oke.waw.pl)), dostęp 30.05.2022 r.

Należy podkreślić, że prezentowane wartości dla wybranych przedmiotów są średnimi wynikami egzaminów. Gmina mogła charakteryzować się najwyższymi średnimi rezultatami z egzaminów w skali całego RWS, ale nie jest to równoznaczne z tym, że na jej terenie nie było szkół o niższych wynikach od średniej RWS. Wewnątrz gmin również występowały dysproporcje w wynikach egzaminów pomiędzy szkołami.

#### *Szkoły ponadpodstawowe*

W 2021 roku na terenie RWS była zlokalizowana około połowa wszystkich szkół ponadpodstawowych w skali całego województwa i uczęszczało do nich około 59% wszystkich uczniów szkół ponadpodstawowych z województwa mazowieckiego<sup>19</sup>.

Najwięcej uczniów RWS uczyło się w liceach ogólnokształcących (68% ogółu uczniów na tym poziomie edukacji w RWS), których liczba wśród szkół ponadpodstawowych była również najwyższa (Tabela 1). Na obszarze RWS znajdują się również technika oraz szkoły branżowe umożliwiające swoim uczniom zdobycie kwalifikacji zawodowych. Placówki te powinny być obejmowane wsparciem, gdyż umożliwiają uczniom nieplanującym rozpoczęcia studiów przygotowanie się do pracy w zawodzie, poszerzania swojej wiedzy i umiejętności. Ponadto kształcą specjalistów w dziedzinach, w których notowane są znaczne niedobory na rynku pracy. Prognoza Barometr Zawodów w regionie

<sup>19</sup> Urząd Statystyczny w Warszawie, „Region Warszawski Stołeczny w 2021 r.”



warszawskim stołecznym, w kolejnych edycjach wskazuje na utrzymujące się zapotrzebowanie na pracowników w branżach: budowlanej, medycznej i produkcyjnej<sup>20</sup>. Fakt ten potwierdza również Obwieszczenie Ministra Edukacji i Nauki z 28 stycznia 2022 r. w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego dla województwa mazowieckiego<sup>21</sup>.

Najwięcej szkół ponadpodstawowych w 2021 roku na terenie metropolii, tj. 248, było zlokalizowanych w Warszawie<sup>22</sup>.

Tabela 1. Szkoły ponadpodstawowe na terenie RWS w 2021 r.

Typ szkoły	Liczba jednostek
licea ogólnokształcące dla młodzieży (bez specjalnych)	257
licea ogólnokształcące specjalne dla młodzieży	17
licea ogólnokształcące dla dorosłych	46
technika dla młodzieży (bez specjalnych)	87
technika dla młodzieży specjalne	5
ogólnokształcące szkoły artystyczne dające uprawnienia zawodowe	8
branżowe szkoły I stopnia dla młodzieży (bez specjalnych)	42
branżowe szkoły I stopnia dla młodzieży specjalne	18
branżowe szkoły II stopnia (bez specjalnych)	2
szkoły specjalne przysposabiające do pracy	27
szkoły policealne	84
Suma	593

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

### *Egzamin maturalny*

Poziom nauczania w szkołach ponadpodstawowych na terenie RWS był zróżnicowany. Najwyższe wyniki osiągnęli uczniowie w Warszawie (zdawalność egzaminu maturalnego na poziomie około 85%), najniższe – w powiecie warszawskim zachodnim (około 65%)<sup>23</sup>. Pomimo wewnętrznych dysproporcji, ogólnie RWS charakteryzował się wysokim poziomem nauczania. W 2021 roku zdawalność egzaminu maturalnego w metropolii wynosiła blisko 83% i była wyższa niż w skali całego województwa mazowieckiego (około 79%)<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> <https://barometrzwodow.pl/>

<sup>21</sup> „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”, wersja 1.2, Warszawa 2022, str. 109.

<sup>22</sup> Do liczby szkół nie zostały wliczone szkoły specjalne.

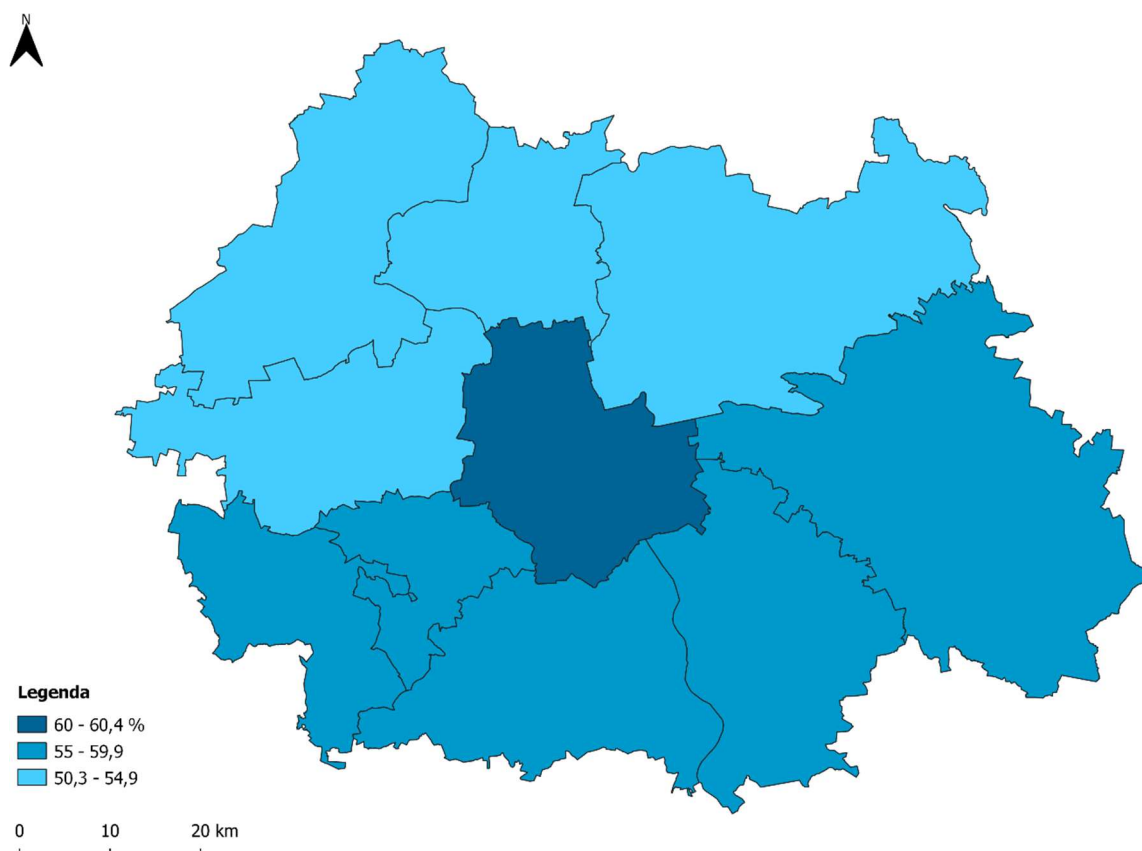
<sup>23</sup> Wyniki matury 2021 na podstawie strony OKE w Warszawie – dane dla powiatów (Egzamin maturalny (oke.waw.pl), dostęp 30.05.2022 r.

<sup>24</sup> Urząd Statystyczny w Warszawie, „Region Warszawski Stołeczny w 2021 r.”

Z każdego z przedmiotów na poziomie podstawowym: języka polskiego, matematyki, języka nowożytnego (języka angielskiego) uczniowie z RWS osiągnęli wyższe wyniki niż uczniowie w skali całego województwa<sup>25</sup> oraz kraju<sup>26</sup>.

W 2021 roku młodzież ucząca się na terenie metropolii warszawskiej wyższe wyniki z egzaminu maturalnego osiągnęła z języka nowożytnego (języka angielskiego), niższe – z języka polskiego i matematyki<sup>27</sup>. W przypadku każdego z analizowanych przedmiotów, wśród JST z najwyższymi wynikami z egzaminu maturalnego znajdowała się Warszawa. Generalnie, poza miastem-rdzeniem, wyższe wyniki z egzaminu maturalnego osiągnęli uczniowie powiatów położonych w południowej części RWS (Mapa 7, Mapa 8).

Mapa 7. Średni wynik podstawowego egzaminu maturalnego z j. polskiego w 2021 r. [%]



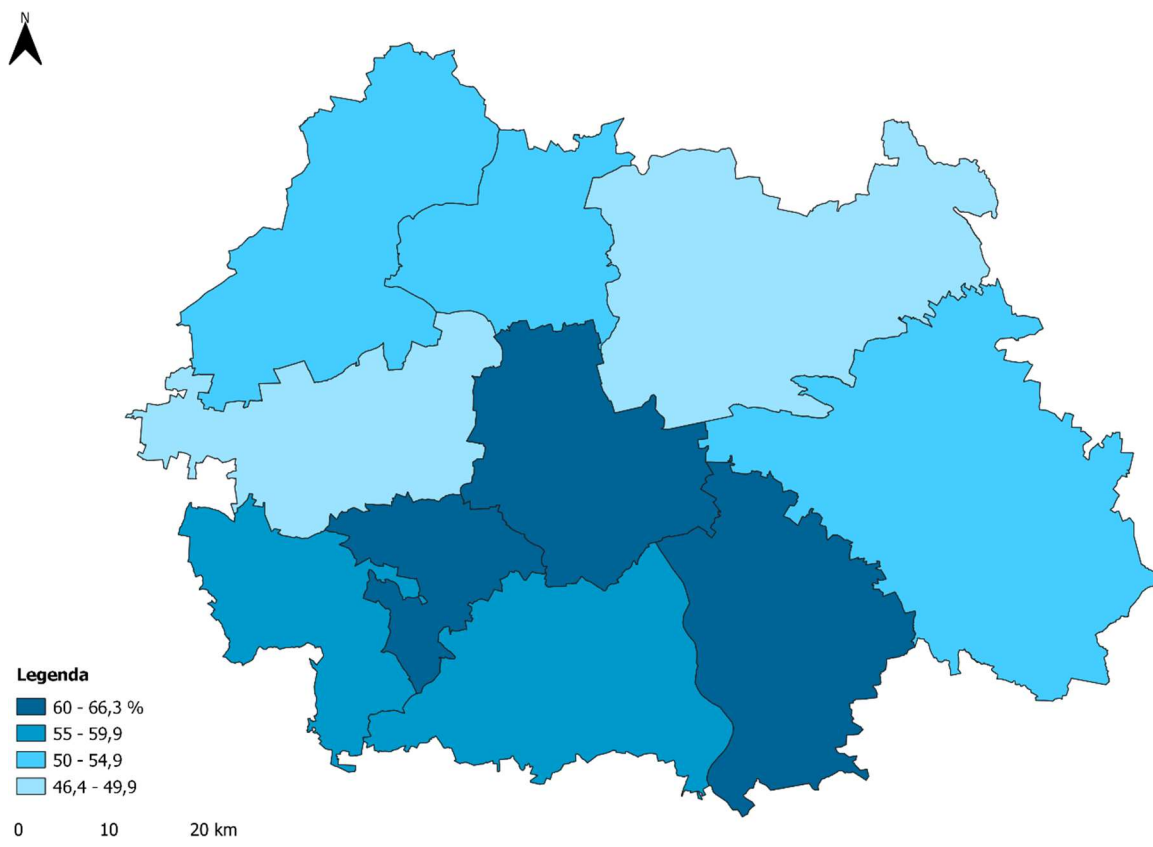
Źródło: wykonanie własne na podstawie wyników egzaminu maturalnego w 2021 r. na podstawie strony OKE w Warszawie – dane dla powiatów (Egzamin maturalny (oke.waw.pl)), dostęp 30.05.2022 r.

<sup>25</sup> Analiza własna na podstawie „Region Warszawski Stołeczny w 2021 r.”, Urząd Statystyczny w Warszawie.

<sup>26</sup> Analiza na podstawie [MapaEgzaminow \(wyniki.edu.pl\)](https://wyniki.edu.pl/).

<sup>27</sup> Analiza własna na podstawie danych z raportów OKE dotyczących egzaminów maturalnych 2016-2021.

Mapa 8. Średni wynik podstawowego egzaminu maturalnego z matematyki w 2021 r. [%]

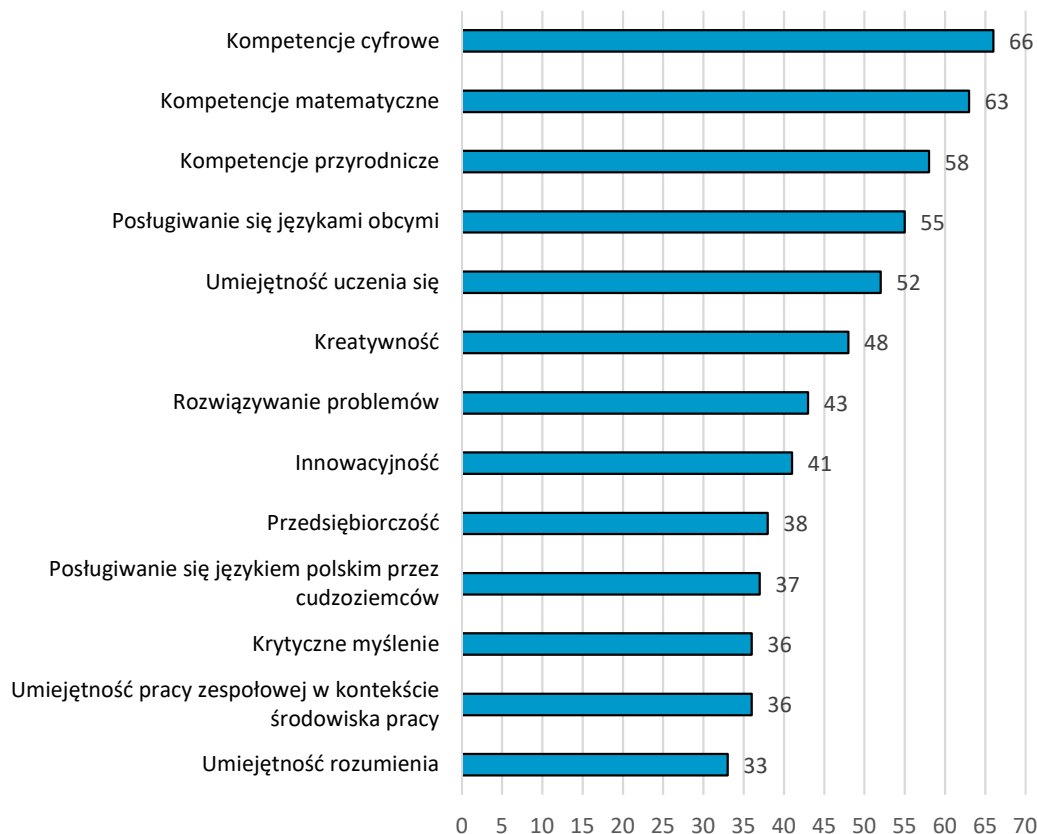


Źródło: wykonanie własne na podstawie wyników egzaminu maturalnego w 2021 r. na podstawie strony OKE w Warszawie – dane dla powiatów (Egzamin maturalny (oke.waw.pl)), dostęp 30.05.2022 r.

#### *Rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy*

W celu odpowiedniego przygotowania uczniów do wejścia na rynek pracy, konieczne jest wzmocnienie i rozwijanie ich kompetencji kluczowych oraz umiejętności, które są oczekiwane przez pracodawców. Zdecydowana większość JST RWS (74 na 79 JST) w latach 2016-2021 prowadziła zajęcia realizujące te działania. Najczęściej JST decydowały się na zajęcia z zakresu kompetencji cyfrowych i matematycznych, najrzadziej – umiejętności rozumienia, krytycznego myślenia i umiejętności pracy zespołowej w kontekście środowiska pracy (Wykres 1 - dane do wykresu znajdują się w Tabeli 22 w [Załączniku 5](#)).

Wykres 1. JST, których szkoły organizowały warsztaty/dodatkowe zajęcia z zakresu kompetencji kluczowych i umiejętności uniwersalnych w określonej tematyce [liczba JST]



Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

Podmiotami odpowiedzialnymi za organizację tych zajęć i warsztatów były głównie szkoły podstawowe, szkoły ponadpodstawowe, rzadziej inne podmioty publiczne. Według deklaracji JST zajęcia były prowadzone dla ograniczonej grupy uczniów (wskazanie przez 85% JST), skierowane do uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi (81% JST) oraz były powszechne bez względu na poziom wiedzy uczniów z przedmiotów (77%). Zajęcia miały na celu poprawę wyników w nauce uczniów (wskazanie przez 90% JST), pracę z uczniem zdolnym (82% JST) oraz wzbudzały zainteresowanie ze strony uczniów (81% JST). Podmioty prywatne przede wszystkim organizowały zajęcia z zakresu kompetencji posługiwania się językami obcymi (35% JST)<sup>28</sup>.

Głównym źródłem finansowania zajęć w zakresie rozwoju kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy były środki własne gmin (dotyczyło to 81% JST RWS). Ponadto, w latach 2016-2021 szkoły prowadzone przez 72% JST skorzystały ze wsparcia unijnego w tym zakresie. Na finansowanie działań w zakresie rozwoju kompetencji kluczowych i umiejętności uniwersalnych nie zdecydowały się przede wszystkim gminy peryferyjne RWS oraz położone w północno-wschodniej części analizowanego obszaru (część z nich w ogóle nie organizowała omawianych zajęć)<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

<sup>29</sup> Ibidem.

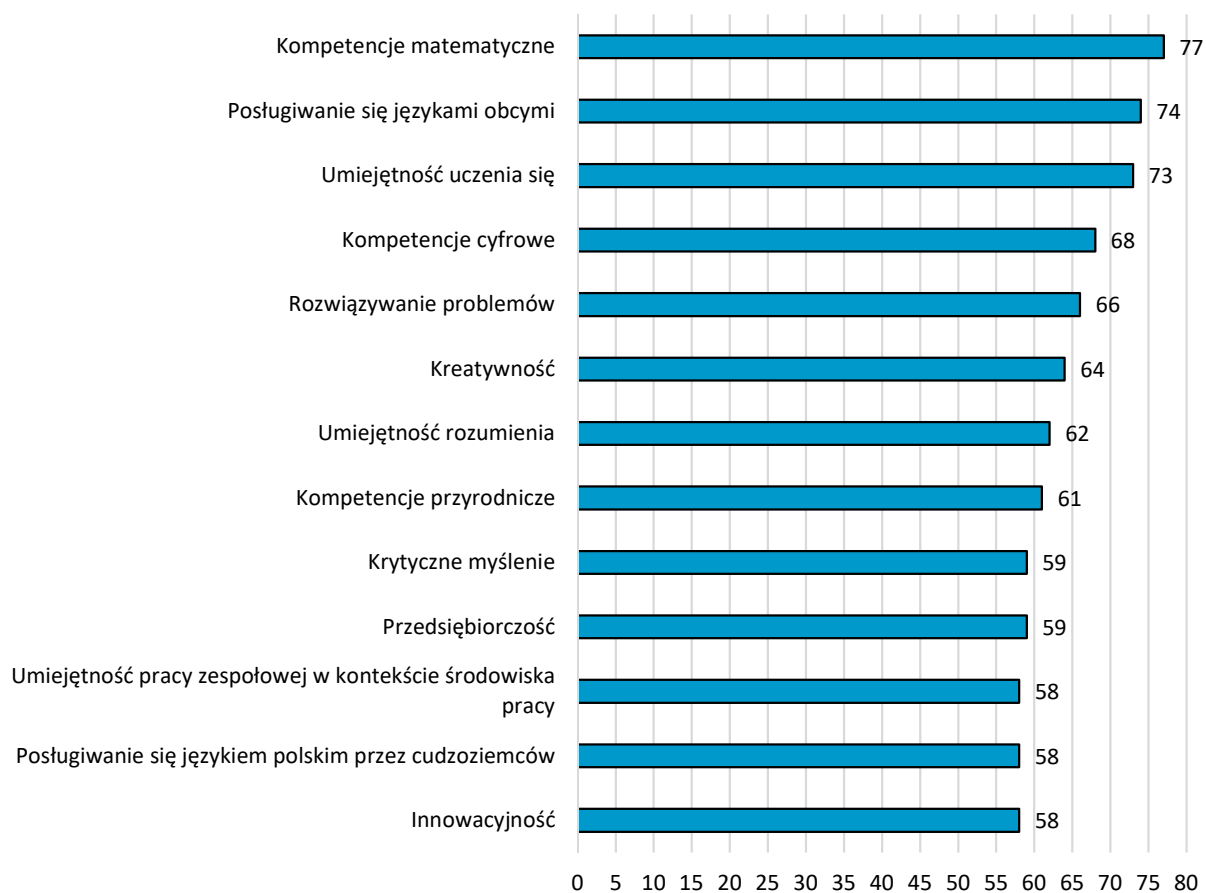
Identyfikowana jest stała potrzeba organizacji zajęć skierowanych do uczniów w zakresie podnoszenia kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy we wszystkich JST metropolii warszawskiej. Najwięcej szkół prowadzonych przez JST RWS wskazało potrzebę prowadzenia zajęć i warsztatów z obszaru kompetencji matematycznych (97% JST), posługiwania się językami obcymi (94% JST) oraz umiejętności uczenia się (92% JST), najmniej (ale wciąż jest to znaczący odsetek) – umiejętności pracy zespołowej w kontekście środowiska pracy, posługiwania się językiem polskim przez cudzoziemców oraz innowacyjności (73% JST) (

Wykres 2). Zdecydowana większość JST RWS zgłaszała również potrzebę realizacji warsztatów lub dodatkowych zajęć z obszaru edukacji ekologicznej dla uczniów (91% JST) oraz doradztwa zawodowego (76% JST)<sup>30</sup>. W przypadku edukacji ekologicznej szkoły z badanych JST zdają sobie sprawę z istotności prowadzenia tego typu lekcji. Realizacja zajęć z edukacji środowiskowej może wspomóc kształtowanie odpowiedzialności za środowisko, poczucia sprawczości i umiejętności, pozwalających zmierzyć się z wyzwaniami, które niesie za sobą kryzys klimatyczny. Dodatkowo zarówno dzieci, jak i młodzież wyrażały zainteresowanie taką tematyką zajęć. W odniesieniu do drugiej kwestii, szkoły widziały potrzebę realizacji dodatkowych zajęć w zakresie doradztwa zawodowego dla uczniów np. w formie indywidualnej pracy z uczniem. Wartość tych zajęć dostrzegana jest przede wszystkim w udzielaniu pomocy uczniom w wyborze dalszej ścieżki rozwoju (zarówno edukacyjnej, jak i zawodowej). Szkoły JST zauważają poczucie braku świadomości uczniów w zakresie własnych preferencji zawodowych, mocnych/słabych stron i umiejętności, a także brak wiedzy na temat potencjału przyszłego rynku pracy oraz zawodów przyszłości. W związku z tym szczególnie ważne dla uczniów (zwłaszcza szkół ponadpodstawowych) jest zapoznanie się z mechanizmami rynku pracy i funkcjonowaniem działalności gospodarczej.

---

<sup>30</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

Wykres 2. JST, których szkoły zadeklarowały, że zachodzi potrzeba dalszej realizacji działań skierowanych do uczniów w obszarze podnoszenia danych kompetencji kluczowych i umiejętności [liczba JST]



Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

W związku z agresją Rosji na Ukrainę w lutym 2022 roku i związanym z tym intensywnym napływem uchodźców z naszej wschodniej granicy, w szkołach RWS znacząco wzrosła liczba uczniów pochodzenia ukraińskiego. W połowie grudnia 2022 roku liczba uczniów z tego kraju wynosiła ponad 27 tys. (dotyczy poziomów od wychowania przedszkolnego do szkół policealnych).

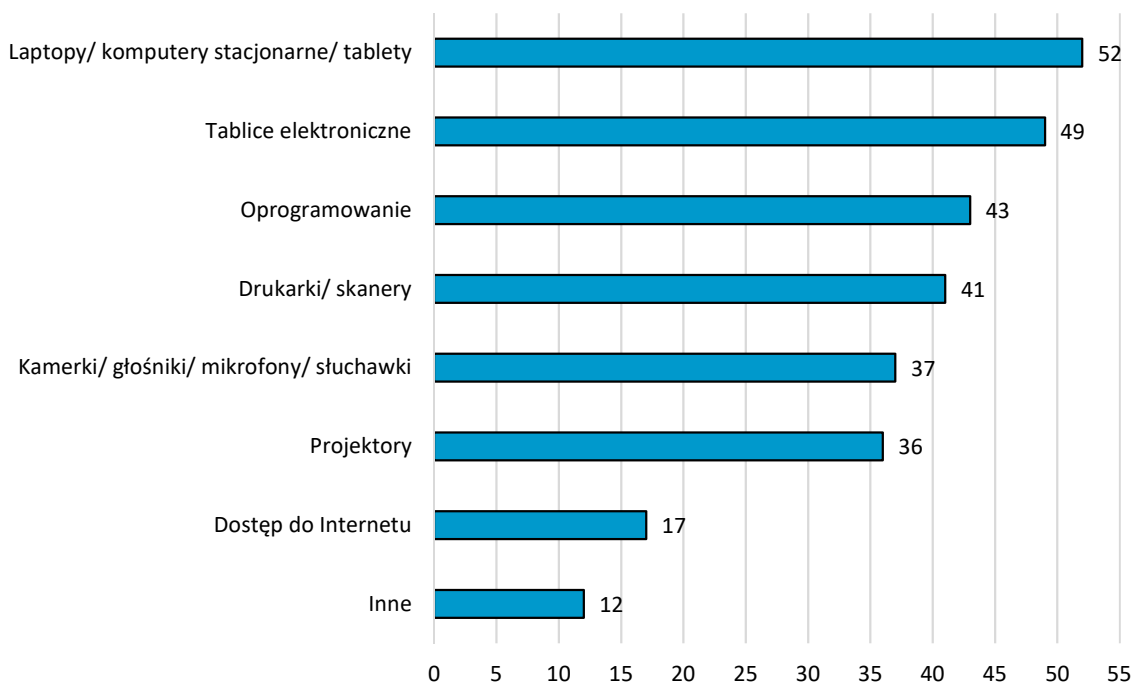
Napływ ukraińskich uczniów do polskich szkół stanowi wyzwanie dla szkół prowadzonych przez gminy i powiaty RWS. Trudnością, z którą trzeba się mierzyć są problemy komunikacyjne w związku z nieznaną znajomością języka polskiego przez ukraińskie dzieci i młodzież oraz języka ukraińskiego przez polskich nauczycieli i uczniów. Niezbędne jest wprowadzanie sposobów nauczania związanych z powyższymi potrzebami.

#### *Poziom wyposażenia szkół*

Większość JST RWS – 75% jednostek – zgłosiło, że na koniec 2021 roku wyposażenie szkół, dla których gminy i powiaty były organami prowadzącymi, było na poziomie niezadowolającym.

Szkoły w największym stopniu potrzebują laptopów, komputerów stacjonarnych, tabletów oraz tablic elektronicznych, w najmniejszym – dostępu do Internetu (Wykres 3 – dane do wykresu znajdują się w Tabeli 23 w [Załączniku 5](#)). Brak zgłaszanego zapotrzebowania na dostęp do Internetu może wynikać z jego powszechnego już dostępu na obszarze metropolii warszawskiej, co potwierdzą jeszcze dane w dalszej części diagnozy.

Wykres 3. Braki w wyposażeniu szkół znajdujących się na terenie JST na koniec 2021 r. [liczba JST]



Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

Jeśli chodzi o zapotrzebowanie szkół na wyposażenie sal lekcyjnych oraz pracowni przedmiotowych, wszystkie JST RWS zadeklarowały takie zapotrzebowanie w prowadzonych przez nie szkołach, różni się jedynie jego zakres. Najwięcej JST RWS zgłosiło konieczność wyposażenia sal do nauki języków obcych (89% JST) oraz nauki przedmiotów ścisłych takich jak biologia, chemia, fizyka i geografia (78% JST). Nieco mniejsze, ale wciąż znaczące zapotrzebowanie jest na wyposażenie sal do nauki matematyki i informatyki oraz nauki dla uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi (75% JST). JST zgłosiły również zapotrzebowanie na wyposażenie sal lekcyjnych oraz pracowni przedmiotowych do nauki przedmiotów humanistycznych (60% JST). Poza wymienionymi, JST zwracały też uwagę na konieczność wyposażenia pracowni do praktycznej nauki zawodu oraz w nowoczesny sprzęt informatyczny (19% JST)<sup>31</sup>.

JST RWS chętnie korzystały ze wsparcia finansowego (dostępnego na poziomie krajowym i regionalnym) przy tworzeniu/wyposażeniu w prowadzonych przez siebie szkołach pracowni przedmiotowych lub zakupu narzędzi TIK, które są niezbędne do realizacji programów nauczania

<sup>31</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

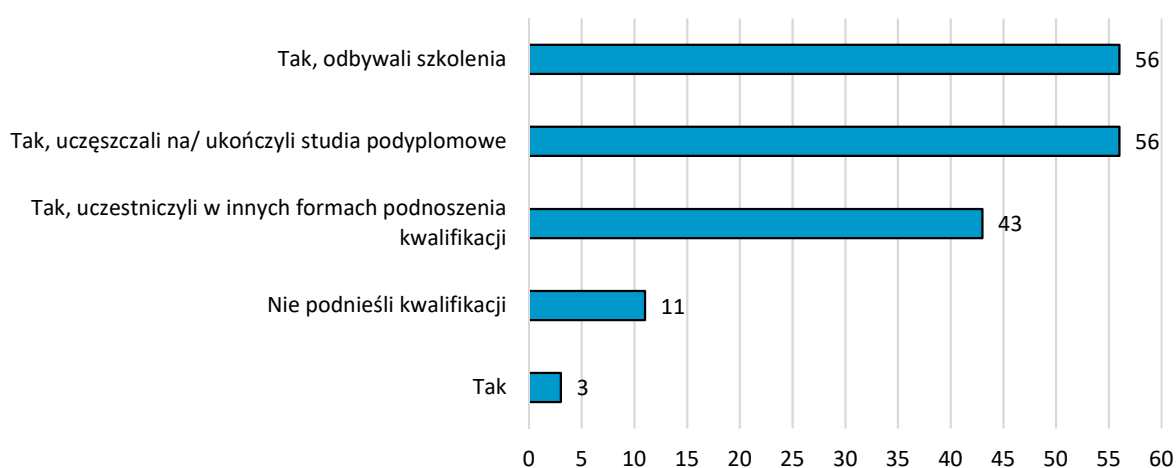
w szkołach. W perspektywie UE na lata 2007-2013 odsetek ten wyniósł 70%, zaś w perspektywie 2014-2020 wzrósł do 91%. Prawie wszystkie JST skorzystały także z dofinansowania UE na doposażenie w sprzęt ułatwiający realizację edukacji zdalnej w szkołach podczas pandemii COVID-19<sup>32</sup>.

#### *Podnoszenie kwalifikacji zawodowych nauczycieli*

Potrzebą w RWS, która była systematycznie zgłaszana przez kadre pedagogiczną w latach 2016-2021, było podnoszenie kwalifikacji zawodowych nauczycieli (wskazanie 96% JST obszaru). Potrzeby szkoleniowe zgłaszane przez nauczycieli, pedagogów i psychologów dotyczyły kwalifikacji z zakresu m.in. przedmiotów znajdujących się w podstawie programowej szkół ogólnokształcących, przedmiotów związanych z kształceniem zawodowym, związanych z uczniami ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi i doradztwa zawodowego. Dotychczasowe podnoszenie kwalifikacji zawodowych kadry pedagogicznej większość JST finansowało ze środków własnych gminy (lub subwencji oświatowej) (90% JST). W dużej części gmin i powiatów kadra finansowała studia, szkolenia i kursy we własnym zakresie (dotyczyło to 65% JST)<sup>33</sup>.

Na koniec 2021 roku w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych większości gmin i powiatów RWS byli zatrudnieni doradcy zawodowi (84% JST). Mocną stroną metropolii warszawskiej jest zaangażowanie kadry w podnoszenie swoich kwalifikacji w zakresie doradztwa zawodowego. Jedynie 14% JST zadeklarowało, że nauczyciele, pedagodzy i psychologowie z prowadzonych przez nie szkół w latach 2016-2021 nie podnosili swoich kwalifikacji w tym obszarze (Wykres 4 – dane do wykresu znajdują się w Tabeli 24 w [Załączniku 5](#)).

Wykres 4. Nauczyciele, pedagodzy i psychologowie ze szkół znajdujących się na terenie JST, którzy w latach 2016-2021 podnieśli swoje kwalifikacje w zakresie doradztwa edukacyjno-zawodowego [liczba JST]



Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

<sup>32</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

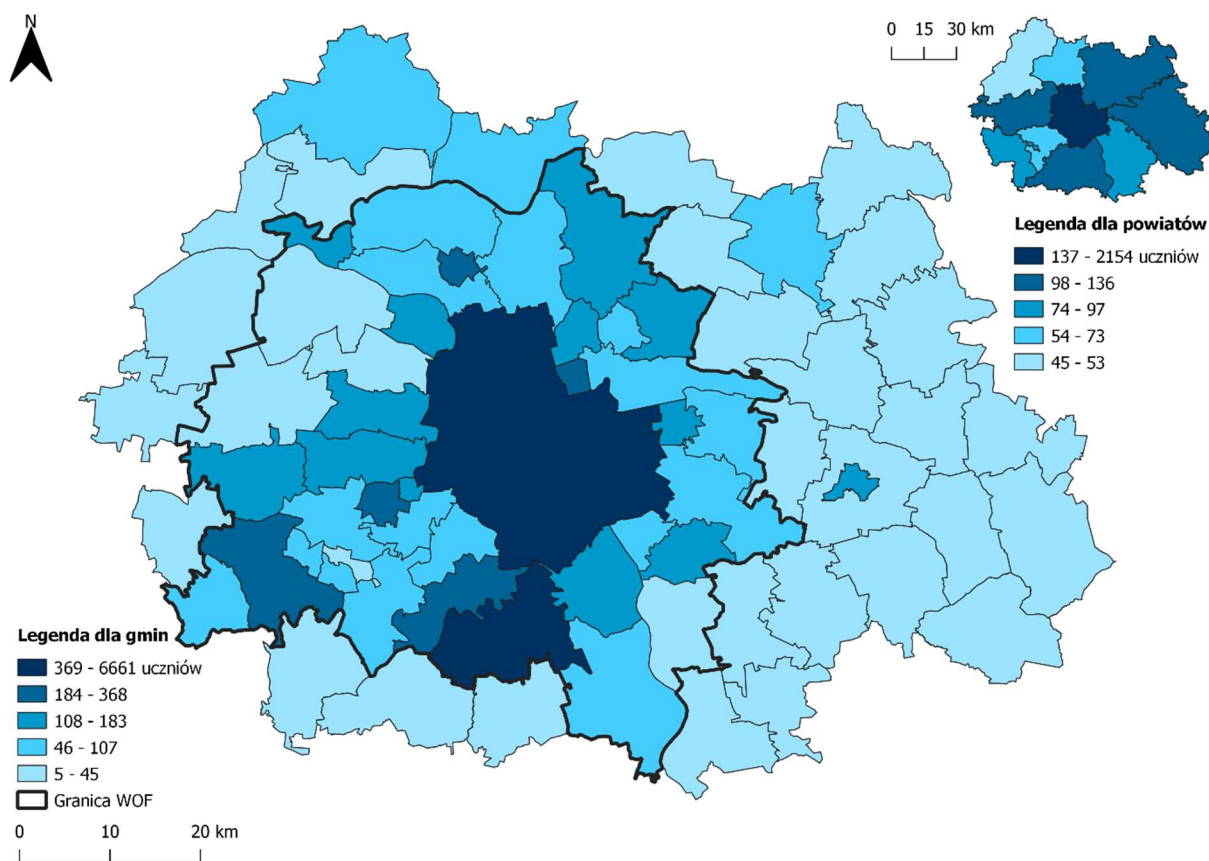
<sup>33</sup> Ibidem.



### Uczniowie ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi

Wyzwaniem w skali RWS jest zapewnienie odpowiedniego wsparcia dla uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi (dalej: SPE). Ich liczba znacząco wzrosła, z 5,9 tys. w 2016 roku do 15,1 tys. w 2021 roku. Większość z nich uczyła się w szkołach podstawowych (12,1 tys.). Najwięcej uczniów ze SPE w 2021 roku uczęszczało do szkół warszawskich (ponad 6,6 tys.) (Mapa 9). Natomiast do szkół ponadpodstawowych w 2021 r. uczęszczało niecałe 3 tys. uczniów ze SPE. Poza Warszawą ich największa liczba znajdowała się w powiatach wołomińskim, mińskim, piaseczyńskim i warszawskim zachodnim. Corocznie wzrastająca liczba uczniów ze SPE wymaga podjęcia odpowiednich w tym obszarze działań, m.in. w zakresie zatrudniania wyspecjalizowanej kadry, zapewnienia odpowiedniego wyposażenia, metod i narzędzi pracy.

Mapa 9. Uczniowie ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi (SPE) w szkołach podstawowych (bez specjalnych) w podziale na gminy i ponadpodstawowych (bez specjalnych) w podziale na powiaty w 2021 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS BDL

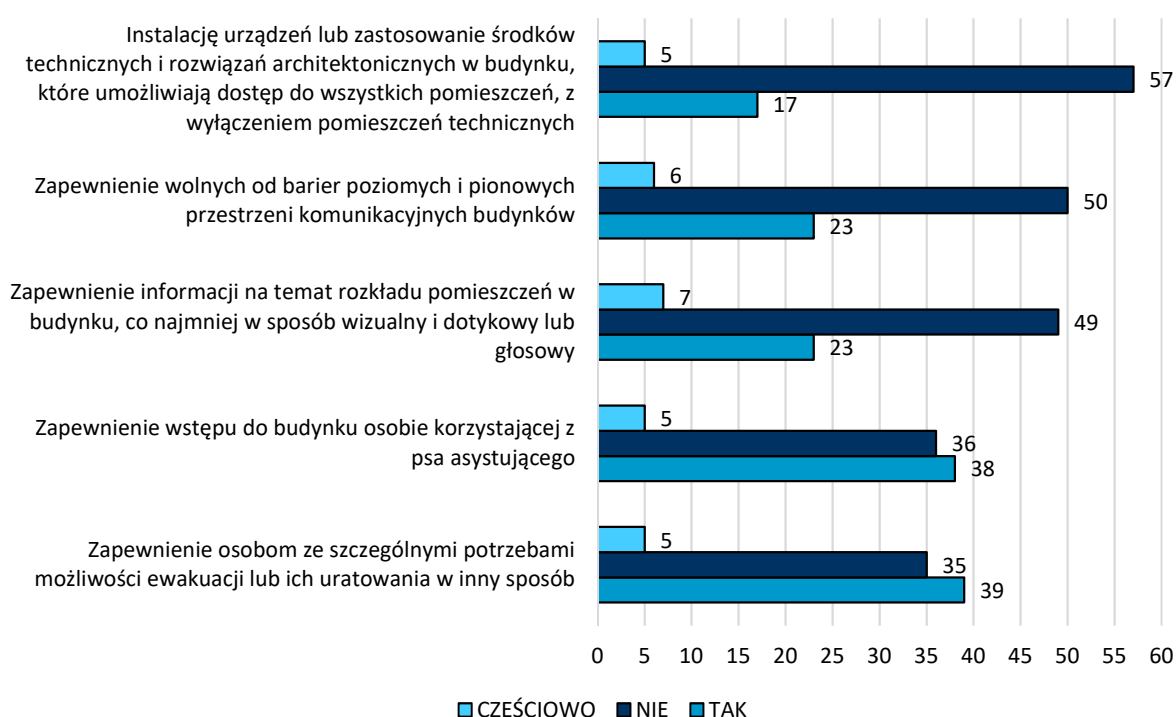
### Dostępność architektoniczna szkół

Szkoły, dla których organem prowadzącym są gminy lub powiaty RWS, zmagają się z dużymi brakami w zakresie dostępności architektonicznej. Około 60% szkół podstawowych i ponadpodstawowych charakteryzowało się niskim poziomem dostępności architektonicznej, która dotyczy szczególnie uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi. Na koniec 2021 roku 17 JST (22%) nie spełniło żadnego wymogu dotyczącego dostępności, spełniały lub częściowo spełniały jeden 15 JST (19%) lub dwa 15 JST (19%) (Wykres 5 – dane do wykresu znajdują się w Tabeli 25 w [Załączniku 5](#)).

Szkoły prowadzone przez JST RWS odznaczają się również brakami w wyposażeniu. Zmniejszenie tych niedoborów stanowi duże wyzwanie – na koniec 2021 roku największe braki dotyczyły:

- specjalistycznego wyposażenia bibliotek szkolnych oraz sprzętu do ewakuacji osób z niepełnosprawnościami (zgłosiło 81% JST);
- specjalistycznego wyposażenia gabinetów psychologiczno-pedagogicznych (78% JST);
- pomocy dydaktycznych w tym również do komunikacji wspomagającej i alternatywnej (AAC) (76% JST);
- sprzętu komputerowego/narzędzi cyfrowych, pozwalających prowadzić wsparcie wynikające ze specjalnych potrzeb edukacyjnych (76% JST)<sup>34</sup>.

Wykres 5. JST, których szkoły i placówki oświatowe na koniec 2021 r. spełniały wymienione wymogi w zakresie dostępności architektonicznej [liczba JST]



Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

Ponadto, szkoły w zdecydowanej większości gmin i powiatów borykają się z niewystarczającą liczbą pracowni przedmiotowych (Mapa 10) i zgłaszają zapotrzebowanie na:

- utworzenie pracowni językowych, przedmiotów ścisłych matematycznych i przyrodniczych oraz pracowni komputerowych, pracowni zawodowych, korytarzy, szatni, bibliotek, gabinetów specjalistycznych i terapeutycznych, sal gimnastycznych (zgłosiło 90% JST; obecnie występuje potrzeba utworzenia co najmniej 633 pracowni przedmiotowych związanych z realizacją podstawy programowej);

<sup>34</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

- modernizację pracowni językowych, przedmiotów ścisłych matematycznych i przyrodniczych oraz pracowni komputerowych, pracowni zawodowych, bibliotek, sal gimnastycznych, świetlic, pracowni dla uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi, gabinetów specjalistycznych (91% JST; obecnie występuje potrzeba zmodernizowania co najmniej 824 pracowni przedmiotowych związanych z realizacją podstawy programowej);
- adaptację i remont pomieszczeń pracowni językowych, przedmiotów ścisłych matematycznych i przyrodniczych oraz pracowni komputerowych, pracowni zawodowych, bibliotek, sal gimnastycznych, gabinetów specjalistycznych, szatni, łazienek, świetlic, kuchni, stołówek, wejść do szkół (84% JST; obecnie występuje potrzeba adaptacji i remontu co najmniej 774 pomieszczeń pracowni przedmiotowych związanych z realizacją podstawy programowej)<sup>35</sup>.

Wśród najczęściej zgłaszanych barier wyróżnianych przez szkoły prowadzone przez JST RWS, które były napotykanne w trakcie dostosowywania szkół i placówek oświatowych w zakresie dostępności, były:

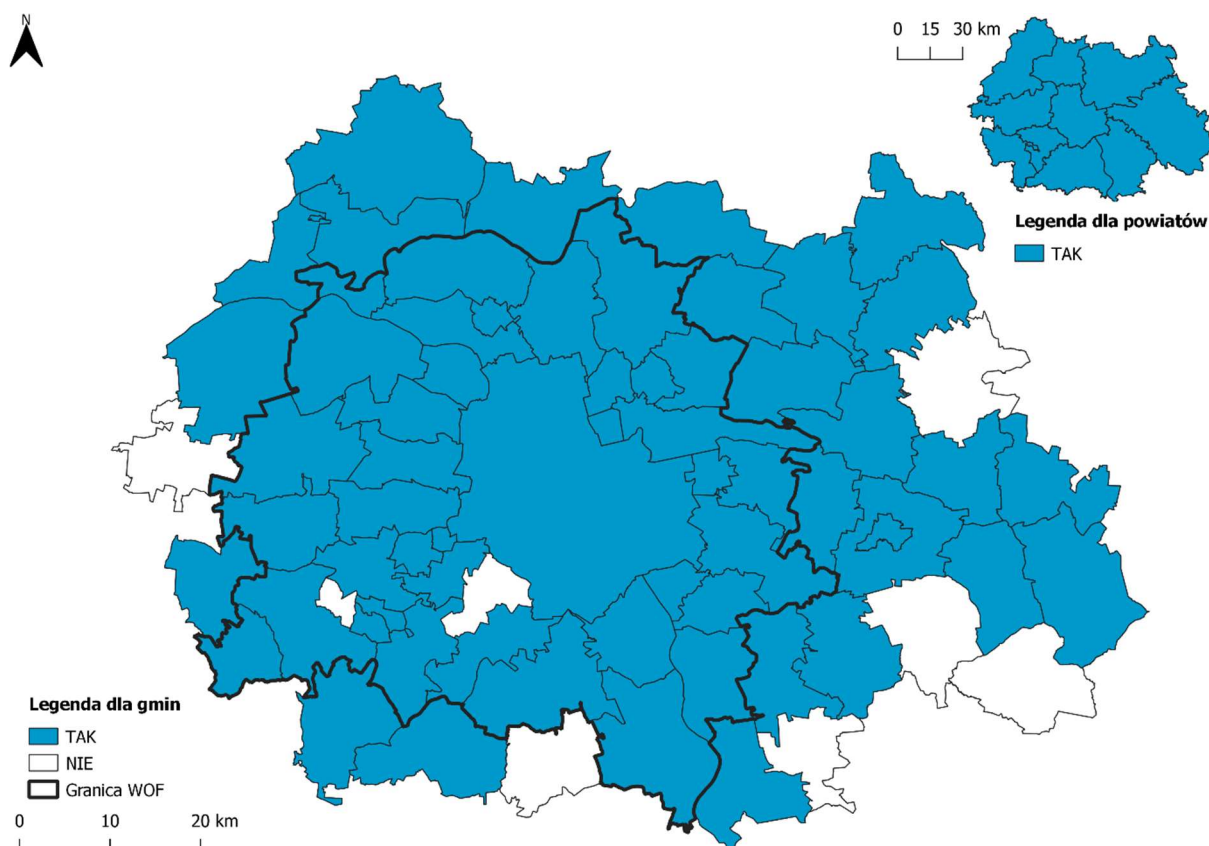
- brak środków finansowych (zgłosiło 94% JST);
- problemy z przeprowadzeniem robót budowlanych/dostosowawczych w ciągu roku szkolnego (57% JST);
- niewystarczająca liczba kadry nauczycielskiej i pedagogicznej wyspecjalizowanej do pracy z uczniami ze szczególnymi potrzebami (49% JST);
- trudności z wyłonieniem wykonawcy np. ze względu na wysokie stawki wykonawców (39% JST);
- wieloletnie zaniechanie w zakresie dostosowania infrastruktury szkół/placówek oświatowych dla uczniów ze szczególnymi potrzebami (35% JST)<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

<sup>36</sup> Ibidem.

Mapa 10. JST, które zgłaszały zapotrzebowanie na utworzenie pracowni przedmiotowych w szkołach i placówkach oświatowych znajdujących się na ich terenie



Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

Zdecydowana większość gmin i powiatów RWS (91% JST) nie dysponuje wystarczającymi środkami finansowymi, aby podnosić dostępność infrastruktury edukacyjnej<sup>37</sup>.

### Podsumowanie

Wyzwaniami w RWS w zakresie społeczeństwa są: nierównomierne rozmieszczenie usług wewnątrz metropolii, konieczność podnoszenia nakładów na ich dostosowanie lub wprowadzenie nowych w danej lokalizacji oraz w zakresie dostosowywania edukacji do aktualnych potrzeb. Do najistotniejszych kwestii w obszarze społecznym należą następujące zagadnienia:

- RWS jest najludniejszą metropolią Polski (ponad 3,2 mln os.), co stanowi o jej potencjale rozwojowym. Jednocześnie zauważalna jest nierównowaga w rozmieszczeniu mieszkańców, z których prawie 58% mieszka w Warszawie. Dodatkowo widoczne jest przestrzenne zróżnicowanie struktury wiekowej mieszkańców metropolii. Tendencje te pogłębiły się na skutek napływu ludności ukraińskiej, która wybiera na miejsce swojego zamieszkania duże polskie miasta oraz gminy z nimi sąsiadujące.

<sup>37</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

- Wzrost liczby osób w wieku przedprodukcyjnym w RWS przekłada się na coraz większą liczbę uczniów szkół. Dlatego za niewystarczające uznano wyposażenie sal lekcyjnych oraz pracowni przedmiotowych szkół, gabinetów specjalistycznych i terapeutycznych, sal gimnastycznych, świetlic. Dalszego wsparcia wymaga również zapewnienie sprzętu do nauki zdalnej. Powoduje to rosnące koszty ponoszone przez organy prowadzące szkoły RWS, brak odpowiednich funduszy pogłębia problem niedostosowanej bazy dydaktycznej szkół i wykorzystywanie do prowadzenia zajęć przestarzałego sprzętu. Istotne jest zapewnienie szkołom nowoczesnego wyposażenia, gdyż ma ono wpływ na wyższą jakość nauczania uczniów.
- W 2021 r. w RWS średnia wyników edukacyjnych (egzamininy ósmoklasisty, maturalne) była wyższa w stosunku do woj. mazowieckiego, jednak odnotowano duże zróżnicowanie w zdawalności egzaminów między poszczególnymi gminami/szkołami. W gminach osiągających wyniki powyżej średniej dla RWS występowały szkoły, które uzyskały wynik poniżej tej średniej. W całej metropolii najslabiej wypadają wyniki z egzaminu z matematyki. Jest to niepokojąca tendencja dla dalszego rozwoju RWS, w kontekście zapewnienia wzrostu jego innowacyjności, przedsiębiorczości i konkurencyjności względem europejskich metropolii. Dlatego tak istotne jest wsparcie w wyrównywaniu jakości edukacji poprzez przedsięwzięcia rozwijające kompetencje kluczowe i umiejętności niezbędne na rynku pracy, w szczególności w zakresie kompetencji matematycznych, posługiwania się językami obcymi, umiejętności uczenia się, kompetencji cyfrowych oraz umiejętności rozwiązywania problemów, jak również realizację zajęć z zakresu edukacji ekologicznej.
- Istotnym też jest zapewnienie wsparcia uczniów w świadomym planowaniu ścieżki zawodowej oraz zapewnienie doradztwa edukacyjno-zawodowego.
- Postęp technologiczny, zmiany w prowadzeniu zajęć czy odpowiednie wsparcie uczniów ze SPE powodują wzrost zapotrzebowania na działania podnoszące kwalifikacje zawodowe i aktualizację wiedzy nauczycieli.
- W latach 2016-2021, aż trzykrotnie wzrosła liczba uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi. Powoduje to konieczność podjęcia odpowiednich w tym obszarze działań w zakresie zapewniania dostępności. W sektorze edukacji głównym problemem jest brak środków finansowych na tego typu inwestycje. Powodowane to jest m.in. przez ciągle malejące wpływy do budżetu JST oraz jednocześnie ciągle rosnące wydatki na oświatę.
- Ok. 60% JST RWS wskazuje niski poziom dostępności architektonicznej prowadzonych przez nie szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury m.in. poprzez adaptację, rozbudowę. Dostępność poszczególnych szkół na terenie danej JST może się od siebie znacznie różnić, nawet wśród tych jednostek, które deklarują dość wysoki poziom dostępności. Jest to sprzeczne z zasadą włączenia społecznego.

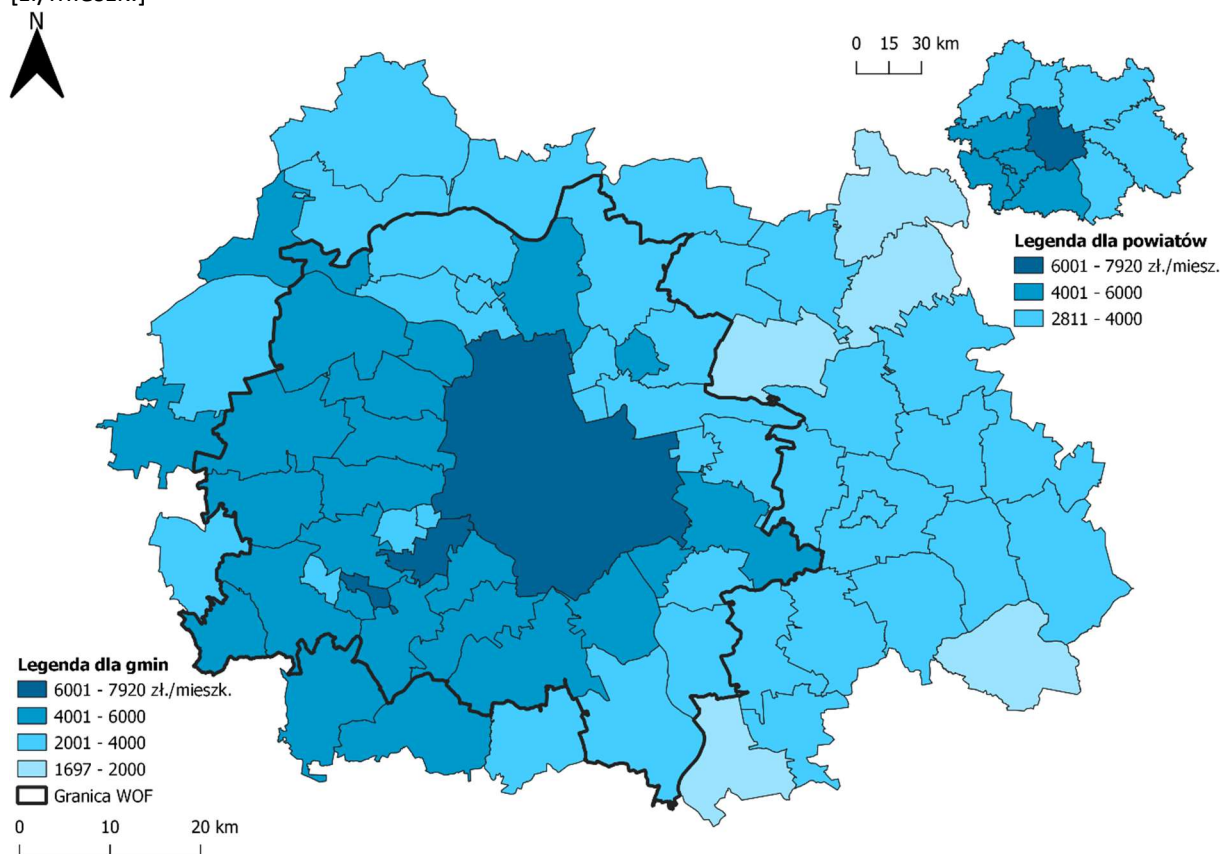
## 1.2. Gospodarka<sup>38</sup>

### Dochody własne gmin

W 2021 roku średnia wysokość dochodów własnych na mieszkańca w RWS (6 174,41 zł) była znacznie wyższa niż w województwie mazowieckim (4 736,35 zł) oraz w skali całego kraju (3 486,72 zł). Warto jednak zaznaczyć, że Warszawa w znaczącym stopniu wpływa na średnią wartość wskaźnika dla RWS. Po wyłączeniu miasta-rdzenia średnia wysokość dochodów własnych na 1 mieszkańca w 2021 roku zmniejsza się z 6 174 zł na 3 828 zł.

Niezaprzeczalnym liderem jeśli chodzi o wartość tego wskaźnika w 2021 roku była właśnie Warszawa z wartością około 7 920 zł. Generalnie, im dalej od centrum metropolii, tym niższa była wartość dochodów własnych przypadająca na 1 mieszkańca, co szczególnie widoczne jest we wschodniej części RWS (Mapa 11 – dane do mapy znajdują się w Tabeli 26 w [Załączniku 5](#)).

Mapa 11. Wysokość dochodów własnych na 1 mieszkańca w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [zł/miesz.]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Wyższa średnia wartość dochodów własnych na 1 mieszkańca w RWS w porównaniu do województwa oraz kraju nie równa się jednak obecnie korzystnej sytuacji finansowej samorządów

<sup>38</sup> Informacje w zakresie gospodarki zostały przedstawione przede wszystkim jako informacje kontekstowe dla pozostałych omawianych zagadnień w obszarach społeczeństwo i przestrzeń. W rozdziale „Gospodarka” przy wyliczaniu średnich wartości wskaźników wykorzystywano średnią ważoną. Najczęściej wykorzystywaną wagą była liczba ludności gmin/powiatów.

metropolii warszawskiej. Znaczący wzrost poziomu inflacji (w 2016 roku wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce wynosił -0,6%, w 2021 roku 5,1%, zaś w 2022 roku – 14,4%) skutkuje zwiększeniem wydatków JST. Z powodu zmian w systemie podatkowym wprowadzanych od 2019 roku zmniejszyły się również wpływy z podatku PIT do budżetów JST, a mechanizm rekompensat przewidziany w Polskim Ładzie nie równoważy powstałych strat z tego tytułu. Jednocześnie wyzwaniem stanowi rosnące niedoszacowanie subwencji oświatowej w stosunku do rzeczywistych potrzeb wydatkowych, w wyniku czego JST metropolii są zmuszone przeznaczać na ten cel dodatkowo swoje środki własne.

Podsumowując, pomimo stosunkowo korzystnych wartości ww. wskaźnika, sytuacja finansowa samorządów ulega ogólnemu pogorszeniu. Niesie to za sobą wiele konsekwencji m.in. wyższe koszty realizacji swoich zadań przez JST, ograniczenie inwestycji oraz, pod kątem wykorzystania środków unijnych w perspektywie 2021-2027, trudności z zapewnieniem wkładu własnego niezbędnego do realizacji projektów.

### Organizacje społeczeństwa obywatelskiego

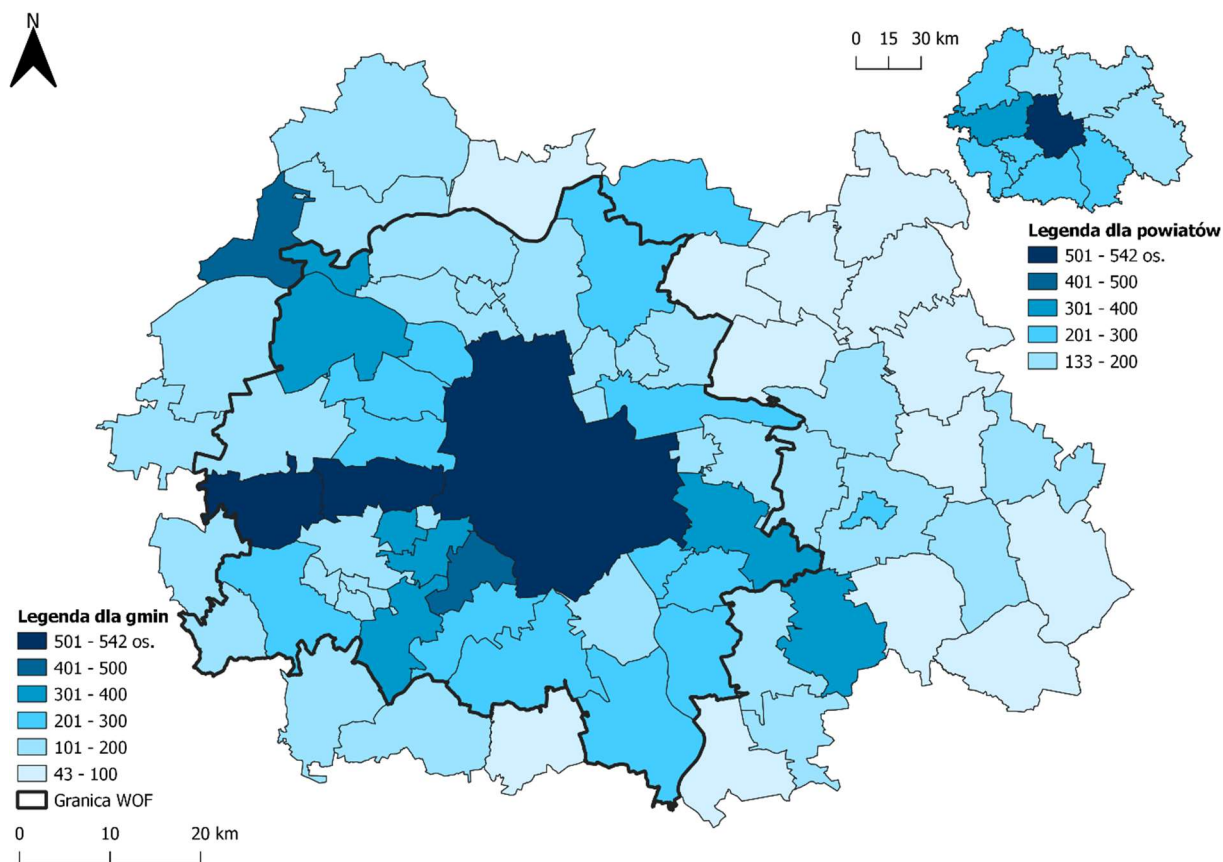
RWS odznacza się dużym potencjałem w zakresie organizacji społeczeństwa obywatelskiego, rozumianych jako organizacji pozarządowych (np. stowarzyszeń, fundacji, uczniowskich klubów sportowych, ochotniczych straży pożarnych, kół gospodyń wiejskich itp.) oraz grup nieformalnych. W 2022 roku w województwie mazowieckim działało ponad 20 000 podmiotów, z czego połowa na terenie RWS. Główny Urząd Statystyczny szacuje, że około 50% będących w rejestrze organizacji rzeczywiście prowadzi swoją działalność. Liczba organizacji zwiększyła się skokowo po wejściu przepisów o kołach gospodyń wiejskich, na obszarach wiejskich RWS. W Warszawie jest najwięcej w kraju aktywnie działających organizacji. Im dalej od stolicy, tym wskaźnik liczby organizacji pozarządowych na mieszkańca jest coraz mniejszy.

W ostatnich latach powstało również wiele stowarzyszeń, które stały się organami prowadzącymi szkoły (szczególnie podstawowe). Wynika to z podjęcia przez organy stanowiące decyzji o likwidacji szkół (zazwyczaj ze względów ekonomicznych), na co nie zgadzali się rodzice. Wówczas zakładali organizację, która stawała się organem prowadzącym.

### Aktywność zawodowa i bezrobocie

Ogólna tendencja w RWS w zakresie liczby pracujących na 1000 ludności i udziału bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym jest pozytywna. W 2021 roku wartości dla tych wskaźników dla metropolii (403 pracujących na 1000 ludności oraz udział bezrobotnych na poziomie 2,4%) były korzystniejsze niż wartości osiągnięte w skali województwa mazowieckiego (318 pracujących na 1000 ludności oraz udział bezrobotnych na poziomie 4%) i kraju (259 pracujących na 1000 ludności oraz udział bezrobotnych także równy 4%). W skali całego RWS, pomimo stale rosnącej liczby ludności metropolii, mieszkańcy nie mają znaczących problemów z zatrudnieniem. Jednocześnie w przypadku obu wskaźników widoczne są dysproporcje pomiędzy WOF a pozostałą częścią RWS. Szczególnie widoczne jest to w przypadku liczby pracujących na 1000 ludności (Mapa 12 – dane do mapy znajdują się w Tabeli 27 w [Załączniku 5.](#))

Mapa 12. Pracujący na 1000 ludności ogółem w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [osoby/1000 ludności]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

W poziomach wskaźników dla RWS dla poszczególnych lat bardzo widocznie zaznacza się wybuch pandemii COVID-19. W stosunku do 2019 roku, w 2020 roku nastąpił gwałtowny spadek liczby pracujących (z 413 do 389 na 1000 ludności) oraz wzrost udziału bezrobotnych wśród osób w wieku produkcyjnym (z 2,1% do 2,7%). W 2021 roku wartości wskaźników zaczęły powracać do poziomu sprzed pandemii.

### Działalność gospodarcza

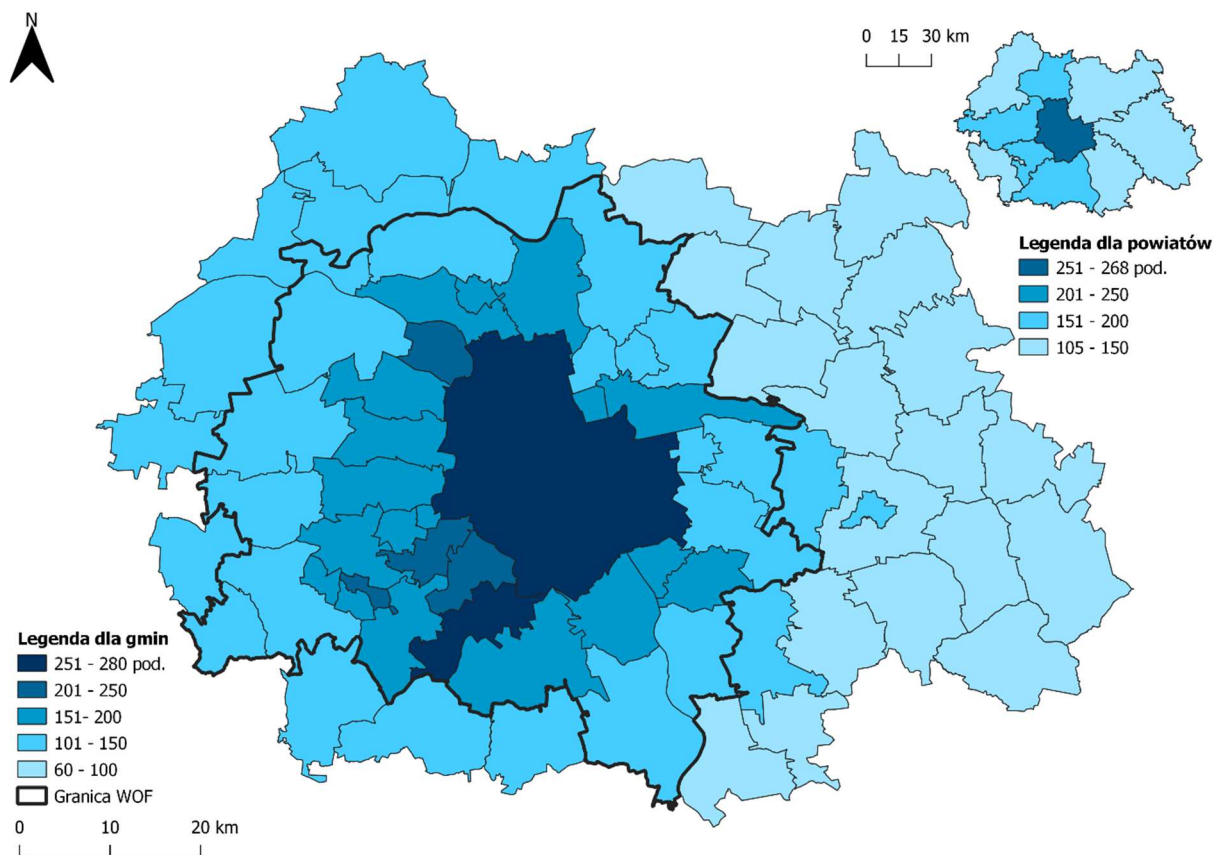
RWS odznacza się dużym potencjałem w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej. Wyróżnia się na tle województwa mazowieckiego pod względem liczby podmiotów wpisanych do rejestru – w 2021 roku na jego terenie znajdowało się około 75% wszystkich podmiotów z obszaru województwa. W tym samym roku w metropolii warszawskiej średnia liczba podmiotów wpisanych do rejestru na 1000 ludności wynosiła 218. Dla porównania, wartość tego wskaźnika dla województwa i kraju wynosiła odpowiednio 168 oraz 128. Dla każdego z obszarów liczba podmiotów wpisanych do rejestru w przeliczeniu na 1000 ludności wzrosła w stosunku do 2016 roku.

Jeszcze bardziej niż w przypadku innych wskaźników widoczna jest dysproporcja pomiędzy WOF a pozostałymi gminami RWS, co potwierdza Mapa 13 (dane do mapy znajdują się w Tabeli 28 w [Załączniku 5](#)). Wszystkie gminy o najniższych wartościach wskaźnika znajdują się poza terenem



WOF, we wschodniej części RWS. Najwięcej podmiotów wpisanych do rejestru w 2021 roku było w rdzeniu metropolii (w samej Warszawie było to około 70% wszystkich podmiotów z RWS).

Mapa 13. Podmioty wpisane do rejestru na 1000 ludności w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [podmioty/1000 ludności]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

### Kapitał zagraniczny

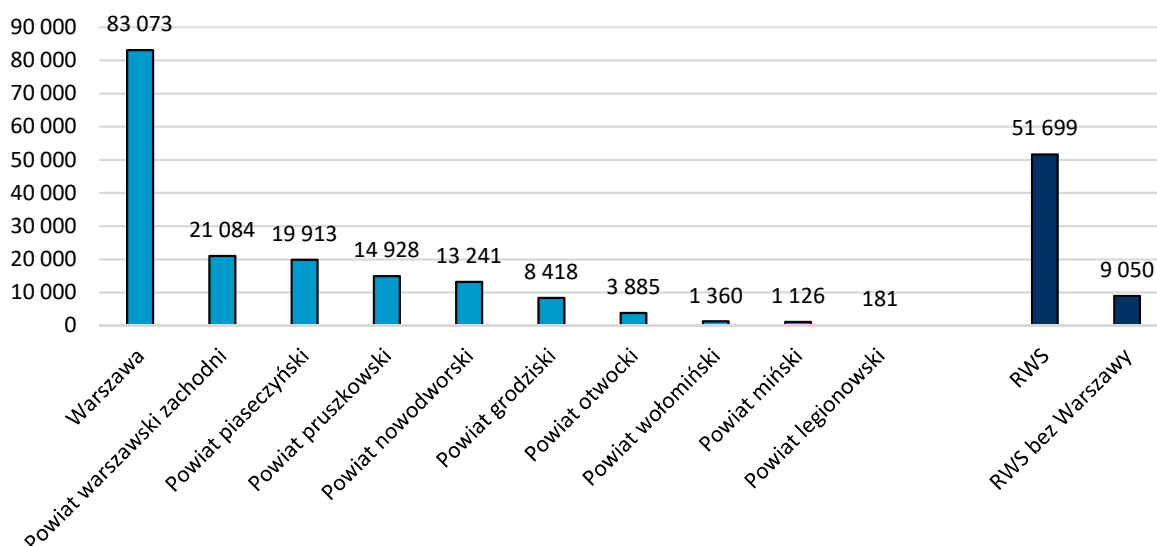
Metropolia warszawska zdecydowanie przyciągała kapitał zagraniczny. Średnia wysokość kapitału zagranicznego na 1 mieszkańca w wieku produkcyjnym w 2020 roku<sup>39</sup> wynosiła około 51,7 tys. zł i była zdecydowanie wyższa niż wartość dla województwa (około 32,1 tys. zł) i Polski (około 9,9 tys. zł). Jednak podobnie jak w przypadku dochodów własnych na 1 mieszkańca, średnią wartość dla tego wskaźnika dla RWS znacząco zawyża Warszawa. Miasto-rdzeń w 2020 roku odznaczało się również najwyższą wartością kapitału zagranicznego na 1 mieszkańca w wieku produkcyjnym wśród powiatów metropolii – ponad 83 tys. zł. (Wykres 6 – dane do wykresu znajdują się w Tabeli 29 w [Załączniku 5](#)).

W 2021 roku zdecydowanie najwięcej podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego w RWS było zarejestrowanych również w Warszawie – ponad 32,3 tys. Drugi w kolejności powiat piaseczyński osiągnął wartość około 3 tys. podmiotów, czyli aż ponad 10-krotnie mniej.

<sup>39</sup> Ze względu na brak danych za 2021 rok na dzień 31.01.2023 r. w BDL GUS przeanalizowano dane dla lat 2016-2020.

W przypadku obu wyżej omawianych wskaźników potwierdza się bardzo duża dysproporcja pomiędzy Warszawą a pozostałymi JST regionu warszawskiego stołecznego. To przede wszystkim centralna część metropolii skupia kapitał zagraniczny w RWS.

Wykres 6. Kapitał zagraniczny na 1 mieszkańca w wieku produkcyjnym w powiatach RWS oraz średnia dla RWS i RWS po wyłączeniu Warszawy w 2020 r. [zł/miesz.]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

## Podsumowanie

Region warszawski stołeczny jest wysoko rozwinięty pod względem gospodarczym, ale wewnątrz silnie zróżnicowany. Identyfikowana jest znaczna dysproporcja pomiędzy WOF (zwłaszcza Warszawą) a pozostałą częścią RWS m.in. pod względem gromadzonego kapitału, liczbą zarejestrowanych podmiotów gospodarczych oraz pracowników. Ponadto, należy również podkreślić, że:

- odpowiedzią na zmniejszanie wewnętrznych dysproporcji w poziomie rozwoju gospodarczego jest pośrednio wspieranie działań w zakresie edukacji – wzmocnienie kompetencji kluczowych pozwoli m.in. na zapewnienie synergii pomiędzy systemem kształcenia a potrzebami rynku pracy;
- realizację działań przez JST we własnym zakresie utrudniają zmiany w systemie podatkowym systematycznie wprowadzane od 2019 roku.

### 1.3. Przestrzeń

#### Środowisko przyrodnicze

Odsetek lasów w ogólnej powierzchni RWS w 2021 roku wynosił około 23% i był zbliżony do wartości dla całego województwa, ale niższy niż odsetek dla Polski (29,6%). Na terenie RWS znajdują się jednak gminy, gdzie lasy zajmują zdecydowaną większość (około  $\frac{3}{4}$ ) powierzchni – są to Izabelin, Podkowa Leśna i Zielonka. W przypadku gminy Izabelin tak duży odsetek jest związany z położeniem gminy na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego (KPN).

W porównaniu do 2016 roku, w 2021 roku na obszarze RWS spadł udział powierzchni przeznaczonej na grunty orne – ma miejsce zmiana charakteru i pełnionych funkcji przez gminy wiejskie i miejsko-wiejskie metropolii.

Atutem metropolii jest duży odsetek jej powierzchni objętej różnymi formami ochrony przyrody – w 2021 roku wynosił on 43%<sup>40</sup>. Poza KPN są to 74 rezerwaty przyrody, 33 obszary Natura 2000, 3 parki krajobrazowe i 8 obszarów chronionego krajobrazu<sup>41</sup>. Znajdują się one z różnym natężeniem na obszarze całej metropolii. Każda z wymienionych form ochrony przyrody odznacza się też różnym poziomem restrykcji. Stosunkowo duży udział w ogólnej powierzchni objętej ochroną stanowiły jednak te formy z najmniej intensywną ochroną przyrody.

### Zanieczyszczenie środowiska

RWS boryka się z problemem zanieczyszczenia powietrza. W 2021 roku zostały przekroczone normy dla dwutlenku azotu (głównie w Warszawie oraz południowo-zachodniej części RWS) oraz odnotowano wysokie stężenia PM10 oraz PM2,5 (głównie w północnej i północno-wschodniej części RWS). W celu zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska, JST najczęściej prowadziły działania związane z termomodernizacją budynków użyteczności publicznej (63 JST) oraz wymieniały oświetlenia na takie wykorzystujące odnawialne źródła energii (dalej: OZE) (33 JST)<sup>42</sup>.

Wyzwaniem dla gmin i powiatów RWS jest zwiększenie odsetka budynków użyteczności publicznej oraz mieszkań komunalnych będących pod zarządem JST wykorzystujących rozwiązania OZE (w 2021 roku było to nie więcej niż 25%) (

Tabela 2), nieustannych działań w zakresie ich termomodernizacji (Tabela 3) oraz przeprowadzania audytów energetycznych (Tabela 4). Ponad połowa gmin RWS deklaruje zainteresowanie i chęć podejmowania działań w tym zakresie<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego”, (2018), Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Warszawa.

<sup>41</sup> <https://crfop.gdos.gov.pl/>.

<sup>42</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

<sup>43</sup> „Potrzeby gmin RWS w ramach perspektywy finansowej UE 2021-2027. Główne wyniki. Raport z badania”, (2021), Biuro Strategii i Analiz, Urząd m.st. Warszawy, Warszawa.

Tabela 2. Średni udział budynków użyteczności publicznej oraz mieszkań komunalnych będących pod zarządem JST, wykorzystujących OZE, stan na październik 2022 r.

budynki administracji publicznej (71)*	budynki działalności kulturalnej (62)*	budynki działalności edukacyjnej (71)*	budynki opieki zdrowotnej (57)*	budynki pomocy społecznej (42)*	budynki działalności sportowej (47)*	budynki obsługi pasażerów (np. dworce) (4)*	budynki przeznaczone na mieszkania komunalne (60)*
18%	9%	20%	2%	7%	17%	25%	1%

Źródło: Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS

\*w nawiasach umieszczona jest liczba JST, która udzieliła odpowiedzi o wartościach liczbowych

Tabela 3. Średni udział budynków użyteczności publicznej oraz mieszkań komunalnych będących pod zarządem JST, które wymagają termomodernizacji, stan na październik 2022 r.

budynki administracji publicznej (72)*	budynki działalności kulturalnej (62)*	budynki działalności edukacyjnej (70)*	budynki opieki zdrowotnej (57)*	budynki pomocy społecznej (43)*	budynki działalności sportowej (47)*	budynki obsługi pasażerów (np. dworce) (4)*	budynki przeznaczone na mieszkania komunalne (59)*
53%	29%	33%	39%	24%	31%	25%	58%

Źródło: Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS

\*w nawiasach umieszczona jest liczba JST, która udzieliła odpowiedzi o wartościach liczbowych

Tabela 4. Średni udział budynków użyteczności publicznej oraz mieszkań komunalnych będących pod zarządem JST, które posiadają audyt energetyczny, stan na październik 2022 r.

budynki administracji publicznej (70)*	budynki działalności kulturalnej (62)*	budynki działalności edukacyjnej (70)*	budynki opieki zdrowotnej (57)*	budynki pomocy społecznej (42)*	budynki działalności sportowej (47)*	budynki obsługi pasażerów (np. dworce) (4)*	budynki przeznaczone na mieszkania komunalne (59)*
38%	14%	37%	19%	19%	24%	0%	11%

Źródło: Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS

\*w nawiasach umieszczona jest liczba JST, która udzieliła odpowiedzi o wartościach liczbowych

Ponadto, RWS zmagają się z zanieczyszczeniem hałasem (m.in. przy głównych ciągach komunikacyjnych)<sup>44</sup>, problemem suszy (najbardziej dotyczy okolic Grodziska Mazowieckiego, Tarczyna, Piaseczna, Starych Babic)<sup>45</sup> oraz powodzi: błyskawicznych (Warszawa) i rzecznych (powiaty pruszkowski, grodziski, nowodworski, legionowski i wołomiński)<sup>46</sup>.

### Gospodarka wodno-ściekowa

W 2021 roku RWS odznaczał się wyższym odsetkiem ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej (80,2%) niż województwo mazowieckie (70,5%) i kraj (71,9%). Notowane były jednak duże dysproporcje w wartości wskaźnika wewnątrz RWS. Zdecydowana większość gmin o najwyższym udziale sieci kanalizacyjnej była położona w centrum metropolii, na obszarze WOF. W 2021 roku najwyższy odsetek ludności korzystał z kanalizacji w Warszawie, Żąbkach, Lesznowoli, Legionowie i Markach (ponad 90%). Jednocześnie w RWS są dwie gminy (spoza obszaru WOF), gdzie jeszcze w ogóle nie została wybudowana sieć kanalizacyjna (Poświętne, Strachówka).

Średni odsetek ludności RWS korzystającej z sieci wodociągowej w 2021 roku wynosił niecałe 92% i był zbliżony do wartości dla całego województwa i kraju (odpowiednio 91% i 92,4%). Każda z gmin posiadała infrastrukturę wodociągową, a jednostki z najwyższym odsetkiem ludności korzystającym z sieci były rozmieszczone w skali całego RWS, przede wszystkim w centrum metropolii, jego południowej, południowo-wschodniej i południowo-zachodniej części.

Jeśli chodzi o odsetek osób korzystających z oczyszczalni ścieków, w 2021 roku był notowany jego ogólny wzrost w stosunku do 2016 roku, przy czym wartości były zdecydowanie wyższe na obszarach miejskich niż na obszarach wiejskich RWS.

### Gospodarka odpadami komunalnymi

Masa wytworzonych odpadów w RWS w 2021 roku wyniosła ponad 1,3 mln ton i w stosunku do 2019<sup>47</sup> roku wzrosła o około 180 tys. ton. Gminy z największą masą wytworzonych odpadów komunalnych na 1 mieszkańca w 2021 roku były zlokalizowane głównie w sąsiedztwie miasta-rdenia, na obszarze WOF. Najmniej odpadów na mieszkańca wytworzyły gminy we wschodniej części RWS niewspółpracujące ze sobą w poprzedniej perspektywie w ramach ZIT.

W 2021 roku odsetek odpadów zebranych selektywnie w RWS (37,8%) był zbliżony do wartości dla całego województwa mazowieckiego (37,5%), jednak mniejszy niż odsetek dla kraju (39,8%). Od 2017 roku<sup>48</sup> notowany był jednak stały wzrost odsetka tego wskaźnika w metropolii. Gminy z najwyższym udziałem odpadów zebranych selektywnie w relacji do ogółu odpadów rozmieszczone są w skali całego RWS, koncentrują się jednak przede wszystkim w południowej, północnej i wschodniej części metropolii (zarówno na obszarze WOF, jak i poza nim). Stosunkowo niskim udziałem odpadów

---

<sup>44</sup> „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego”, (2018), Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Warszawa.

<sup>45</sup> <https://www.wody.gov.pl/>.

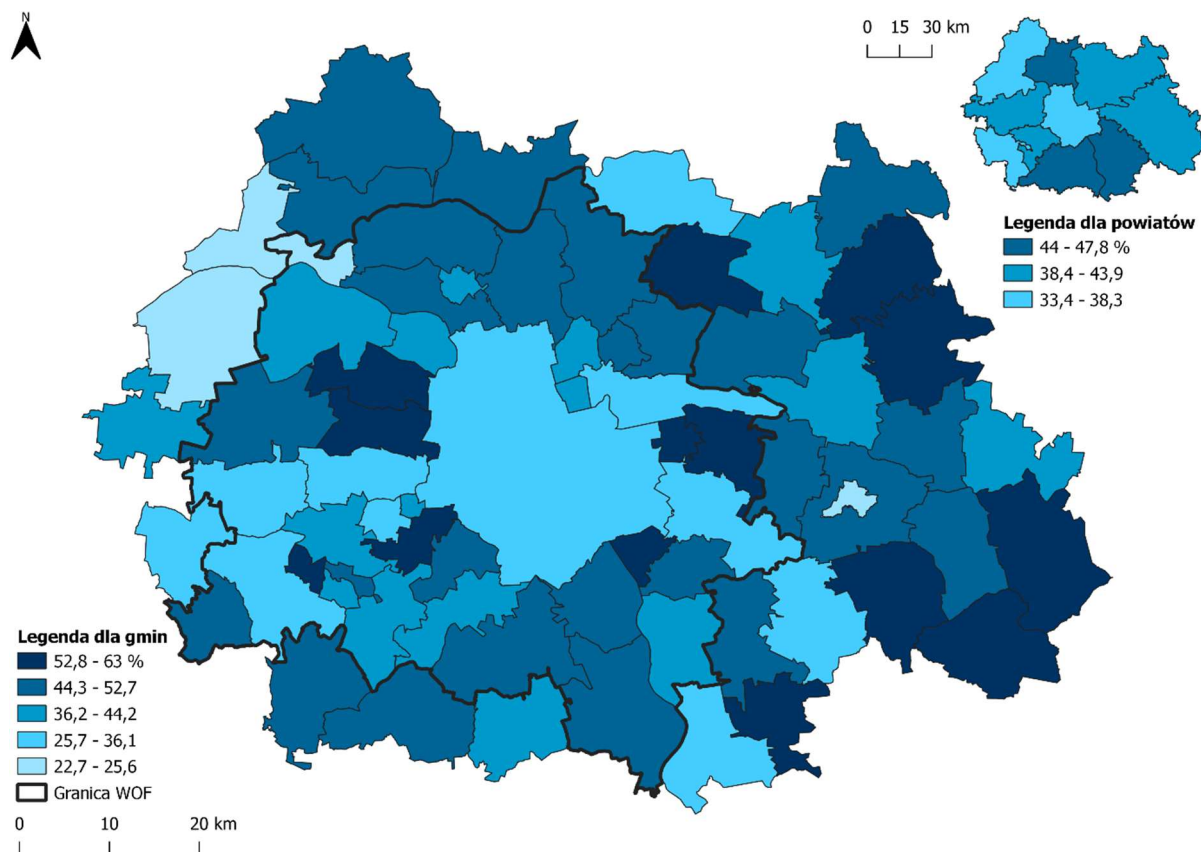
<sup>46</sup> „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego”, (2018), Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego, Warszawa, <https://www.wody.gov.pl/>.

<sup>47</sup> Dane dla tego wskaźnika są dostępne w BDL GUS od 2019 roku.

<sup>48</sup> Dane dla tego wskaźnika są dostępne w BDL GUS od 2017 roku.

zebranych selektywnie w 2021 roku, wyróżniającym się na tle regionu warszawskiego stołecznego, odznaczała się Warszawa (Mapa 14 – dane do mapy znajdują się w Tabeli 30 w [Załączniku 5](#)).

Mapa 14. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w podziale na gminy i powiaty w 2021 r. [%]



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

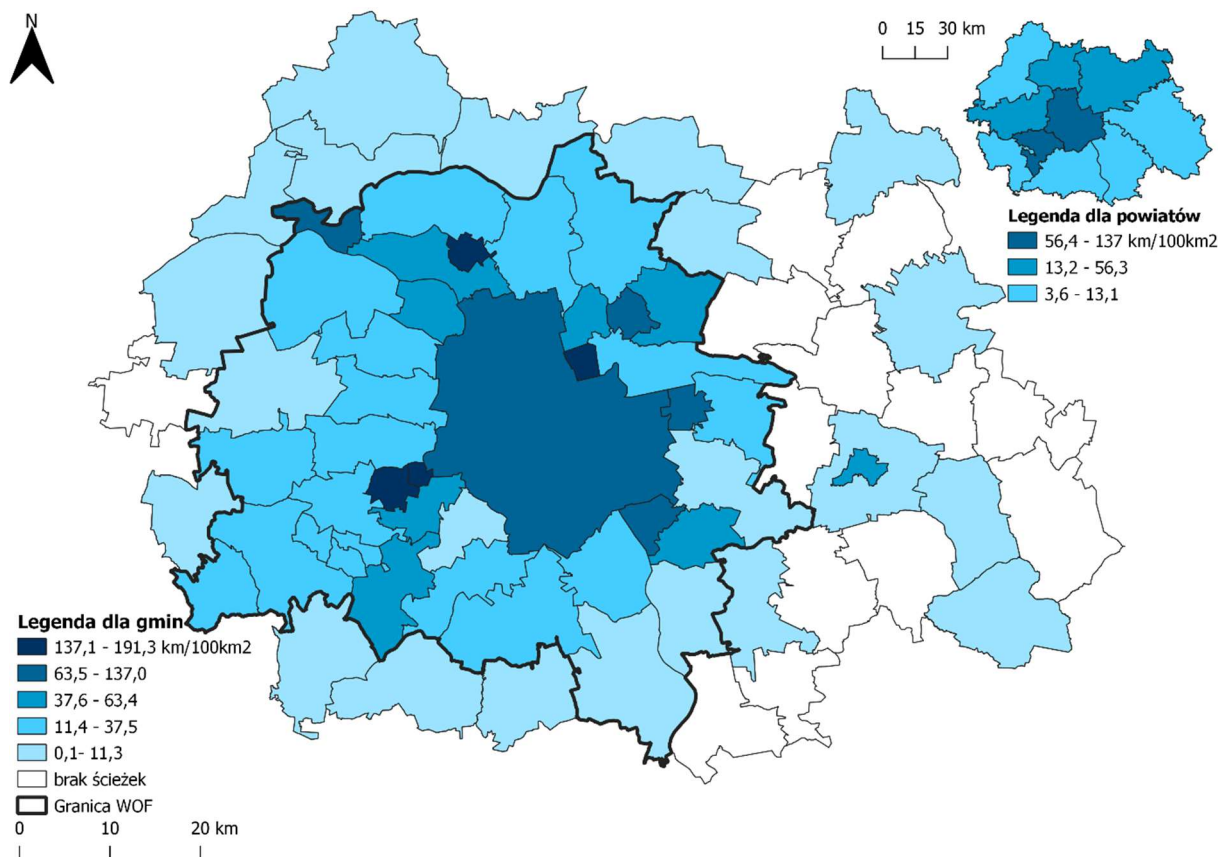
## Transport

Nieustannym wyzwaniem dla RWS jest przeciwdziałanie zanieczyszczeniu środowiska związanemu z transportem. Jednym ze sposobów jest rozwój transportu rowerowego, który wciąż zyskuje na znaczeniu w RWS. W stosunku do 2016 roku, w 2021 roku długość ścieżek rowerowych w metropolii warszawskiej wzrosła o około 84% osiągając długość 1 452 km, co stanowiło ponad połowę całkowitej długości ścieżek rowerowych w województwie mazowieckim. Podobnie jak w przypadku innych wskaźników, dostępność ścieżek rowerowych jest silnie zróżnicowana wewnątrz RWS. Ponad 700 z 1 452 km ścieżek rowerowych jest zlokalizowanych w Warszawie, a prawie 1 394 km – na obszarze WOF.

Generalnie, długość ścieżek rowerowych zmniejsza się wraz ze wzrostem odległości od centrum metropolii, a z niedostatecznym poziomem lub brakiem ścieżek rowerowych borykają się przede wszystkim gminy spoza WOF, zwłaszcza we wschodniej części RWS (Mapa 15). W 7 gminach JST

(Warszawie, Pruszkowie, Nowym Dworze Mazowieckim, Grodzisku Mazowieckim, Otwocku, Piasecznie, Markach) znajdowały się systemy samoobsługowych wypożyczalni rowerów miejskich<sup>49</sup>.

Mapa 15. Drogi dla rowerów w 2021 r. w podziale na gminy i powiaty [km/100 km<sup>2</sup>]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Włodarze podkreślają konieczność dalszych inwestycji w infrastrukturę rowerową<sup>50</sup>, gdyż te obecnie prowadzone nie są wystarczające i nie spełniają wszystkich potrzeb. Rower nie powinien służyć tylko rekreacji czy uprawianiu sportu, ale stać się również sposobem codziennego transportu w skali metropolii. W tym celu powinny być podejmowane działania zwiększające bezpieczeństwo transportu rowerowego, jego szybkość i płynność. Rozbudowana i nieprzerywana sieć ścieżek rowerowych, w szczególności wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, powiązana z węzłami przesiadkowymi, zwiększy jego funkcjonalność i zachęci mieszkańców metropolii do wyboru roweru jako środka transportu.

RWS jest zróżnicowany wewnętrznie także pod względem kwestii transportu publicznego. Duża część JST organizuje go we własnym zakresie, ale znaczny odsetek nie podejmuje tego typu działań.

Dokładne statystyki prezentują się następująco (stan na październik 2022 roku):

<sup>49</sup> [www.veturilo.waw.pl](http://www.veturilo.waw.pl), <https://pruszkowskirower.pl/>, <http://www.rowery.nowydwormaz.pl/>, <https://turystyka.grodzisk.pl/bezobslugowa-wypożyczalnia-rowerow/>, <https://otwockirower.pl/>, <https://piaseczynskirower.pl/>, <https://kolomarek.pl/> dane od JST.

<sup>50</sup> „Potrzeby gmin RWS w ramach perspektywy finansowej UE 2021-2027. Główne wyniki. Raport z badania” (2021), Biuro Strategii i Analiz, Urząd m.st. Warszawy, Warszawa.

- 36 JST (na 79 JST) jest organizatorem transportu publicznego;
- 34 JST nie jest organizatorem i nie zamierza nim zostać w perspektywie 2021-2027;
- 8 JST nie jest organizatorem, ale zamierza nim zostać w perspektywie 2021-2027;
- 1 JST zamierza przystąpić do ponadgminnego związku i przestać być organizatorem transportu publicznego<sup>51</sup>.

Znaczne niedobory w zakresie transportu publicznego są identyfikowane w przypadku gmin wiejskich i miejsko-wiejskich RWS. Ich wólarze podkreślają trudności w skomunikowaniu ich JST z centrum metropolii oraz węzłami komunikacyjnymi znajdującymi się poza Warszawą<sup>52</sup>. Jednocześnie, mieszkańcy tych gmin zgłaszają zapotrzebowanie na konieczność rozwoju transportu publicznego<sup>53</sup>.

W 2021 roku RWS odznaczał się wyższą gęstością sieci kolejowej (12,2 km na 100 km<sup>2</sup>) niż całe województwo mazowieckie (4,8 km na 100 km<sup>2</sup>) oraz kraj (6,2 km na 100 km<sup>2</sup>). Na jego terenie znajduje się Warszawski Węzeł Kolejowy, Warszawska Kolej Dojazdowa oraz przebiegają linie Kolei Mazowieckich. Pomimo stosunkowo gęstej sieci kolejowej w RWS, jest ona rozmieszczona wewnątrz metropolii nierównomiernie, a kolej obsługuje mieszkańców jedynie 44 z 70 gmin metropolii<sup>54</sup>. Wskazany jest dalszy rozwój i modernizacja linii kolejowych ze względu na jego niskoemisyjność i zainteresowanie tym rodzajem transportu ze strony mieszkańców (Warszawski Węzeł Kolejowy obsługuje największą liczbę pasażerów w kraju). Należy przy tym pamiętać, żeby rozwój kolei nie stwarzał barier komunikacyjnych, takich jak: utrudnione przejście przez tory kolejowe dla osób z niepełnosprawnościami czy rowerzystów, brak wind, pochylni, przejazdów podziemnych lub naziemnych.

Inne rodzaje niskoemisyjnego publicznego transportu szynowego w postaci metra oraz tramwajów występują jedynie w mieście-rdzeniu metropolii. Warszawa stale je rozwija – rozbudowywana jest II linia oraz planowane jest dalsze rozwijanie systemu metra o kolejne linie. Od 2022 roku trwa budowa linii tramwajowej do Wilanowa<sup>55</sup>. Pod koniec 2021 roku w Warszawie kursowało 718 wagonów tramwajowych w ramach 27 linii. Po realizacji zamówienia na nowe tramwaje złożonego w 2021 roku, 70% taboru będzie niskopodłogowa.

Największe znaczenie w przypadku transportu publicznego na obszarze RWS odgrywa transport autobusowy. W 2021 roku w metropolii funkcjonowało 306 linii regularnej komunikacji autobusowej. Dużym potencjałem odznacza się transport warszawski. W 2021 roku składało się na niego ponad 1 800 autobusów<sup>56</sup>, praktycznie wszystkie były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych,

<sup>51</sup> Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowana do JST RWS.

<sup>52</sup> „Diagnoza stanu mobilności w metropolii warszawskiej” (2022), Stowarzyszenie Metropolia Warszawa, Wrocław.

<sup>53</sup> Raport z badania mobilności mieszkańców na potrzeby „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Warszawskiej”, (2022), TRAKO, PBS, Sopot-Wrocław.

<sup>54</sup> Dane pozyskane od firmy TRAKO, opracowującej „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+”.

<sup>55</sup> <https://um.warszawa.pl/-/tramwaj-do-wilanowa>.

<sup>56</sup> Informator statystyczny. Dodatek roczny na 2021 rok, (2022), Dział Analiz ZTM, Warszawa.



osób z wadami wzroku lub słuchu<sup>57</sup>. W tym samym roku autobusy wykonywały 300 kursów nie tylko w samej Warszawie, ale również w sąsiednich gminach – działało 175 połączeń miejskich, 37 strefowych, 48 lokalnych i 41 nocnych<sup>58</sup>.

W związku z wciąż niedostatecznym poziomem rozwoju transportu publicznego i jego dużym wewnętrznym zróżnicowaniem, w 2022 roku 57% mieszkańców gmin metropolii wybierało samochód jako główny środek transportu<sup>59</sup>, a w 2021 roku na 1 dorosłego mieszkańca RWS w przybliżeniu przypadał 1 samochód. Wciąż zdecydowaną większość stanowią samochody zasilane benzyną (56%) oraz olejem napędowym (28%) silnie zanieczyszczające środowisko, następne w kolejności są samochody zasilane gazem LPG (10%). Samochody z inną formą zasilania, w tym te zasilane elektrycznie, stanowią jedynie 5%. Należy jednak zwrócić uwagę, że tendencja w zakresie liczby samochodów elektrycznych w RWS była rosnąca (w 2020 roku w RWS było 3 207<sup>60</sup> samochodów elektrycznych, zaś w roku 2021 już 5 652). Decyzja o zakupie samochodu elektrycznego może być ściśle powiązana z dostępnością niezbędnej infrastruktury, m.in. stacji ładowania samochodów elektrycznych. Najwięcej takich stacji w 2022 roku było zlokalizowanych na terenie Warszawy (167) oraz powiatu pruszkowskiego (21), gdzie (dołączając powiat warszawski zachodni) jest zarejestrowanych najwięcej samochodów elektrycznych w metropolii (około 88% wszystkich samochodów elektrycznych, z czego najwięcej było w Warszawie – około 71%). Rozbudowa infrastruktury w skali całej metropolii niezbędnej do eksploatacji samochodów elektrycznych mogłaby dodatkowo zachęcać mieszkańców RWS do zakupu tego typu pojazdów oraz promować ten rodzaj transportu. Podobnie należy wspierać inne nowe rozwiązania w zakresie wytwórstwa, jak i dystrybucji paliw alternatywnych innych niż kopalne, np. wodór.

Rozbudowana sieć dróg o charakterze ponadkrajowym, krajowym, regionalnym przechodzących przez RWS oraz nadmierne natężenie ruchu samochodowego w metropolii generuje problemy takie jak hałas, brak płynności ruchu, wzrost zanieczyszczenia, utrudnienie mieszkańcom korzystania z infrastruktury np. przejść dla pieszych. Mając na uwadze kolejne inwestycje drogowe realizowane m.in. przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby inne zadania inwestycyjne w infrastrukturę drogową, były realizowane z poszanowaniem zasad zrównoważonej mobilności. Ważnym aspektem są działania określone w SUMP MW - Cel Operacyjny 4 „Optymalizacja ruchu samochodowego”. Wskazuje on na uwalnianie centrów miast i miejscowości od ruchu tranzytowego (poprzez budowę kolejnych obwodnic i obwodnic śródmiejskich), przy jednoczesnym dążeniu do obniżania liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na drogach. Działania związane z SUMP dążą również do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na

---

<sup>57</sup> „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku”, (2022), Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie, Warszawa.

<sup>58</sup> <https://www.ztm.waw.pl/wp-content/uploads/2022/02/www-BIULETYN-GRUDZIEN-2021.pdf>.

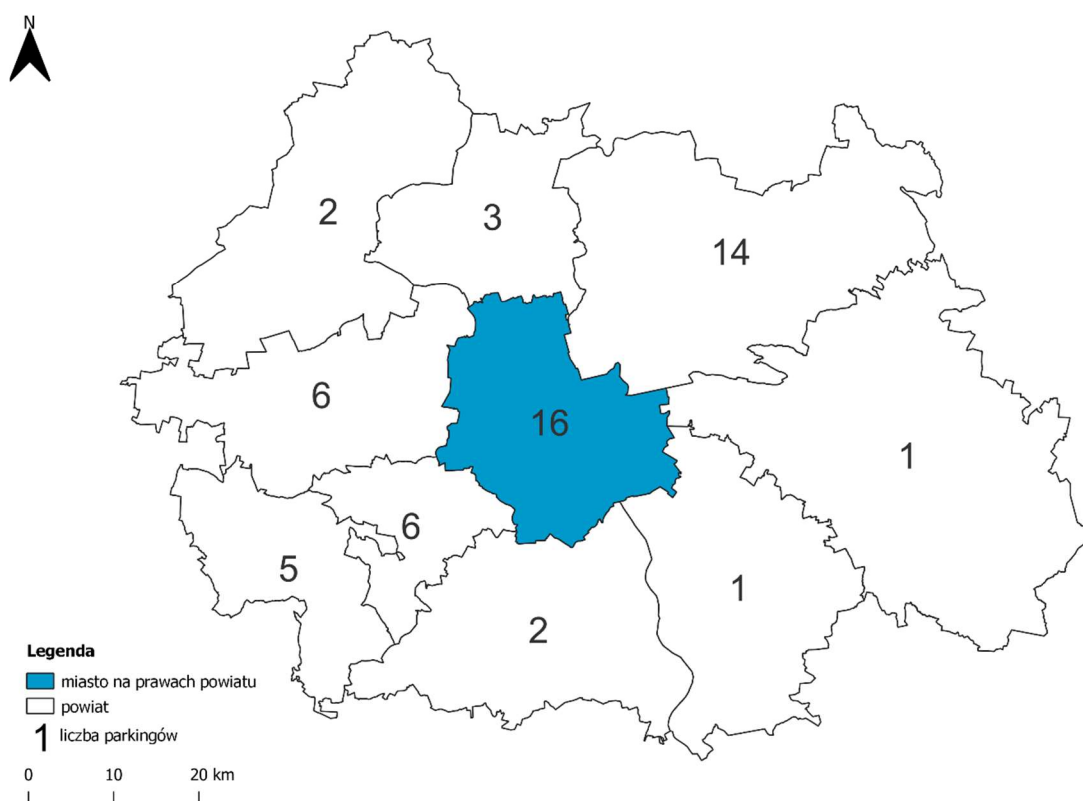
<sup>59</sup> Raport z badania mobilności mieszkańców na potrzeby „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Warszawskiej”, (2022), TRAKO, PBS, Sopot-Wrocław.

<sup>60</sup> „Region Warszawski Stołeczny w 2020 r.”, (2021), Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa.

środowisko, klimat i zdrowie ludzi, tak więc zasadnym jest, aby wykonanie konkretnych zadań inwestycyjnych było poprzedzone przeprowadzeniem stosownych analiz<sup>61</sup>.

W celu zmniejszenia liczby samochodów wjeżdżających do stolicy, ograniczania negatywnego wpływu na środowisko oraz zachęcania mieszkańców metropolii do poruszania się transportem publicznym w RWS budowano parkingi P+R. Ich liczba systematycznie wzrastała, z 18 w 2016 roku do 56 w 2021 roku. Na koniec 2021 r. działało 36 parkingów P+R wybudowanych w ramach zakończonych projektów realizowanych za pośrednictwem instrumentu ZIT w perspektywie UE na lata 2014-2020. Najwięcej parkingów P+R znajdowało się w samej Warszawie oraz powiecie wołomińskim, najmniej – w powiatach położonych w południowej, południowo-wschodniej oraz północno-zachodniej części metropolii (Mapa 16). Identyfikowana jest nieustanna potrzeba inwestowania w tego typu infrastrukturę<sup>62</sup>. Poza budową parkingów P+R, wsparciem w realizacji powyższych celów byłoby również zwiększenie liczby węzłów przesiadkowych, które dodatkowo zachęciłyby ludność do korzystania z transportu publicznego. Węzły przesiadkowe ułatwiają i usprawniają pasażerom podróż oraz sprawiają, że przemieszczanie się jest bardziej komfortowe. Ponadto, węzły przesiadkowe pełnią ważne funkcje handlowe oraz usługowe. Obecnie węzły przesiadkowe w metropolii warszawskiej to zlokalizowane sąsiedzko parkingi P+R, B+R, stacje kolejowe czy przystanki autobusowe.

Mapa 16. Liczba parkingów P+R w podziale na powiaty w 2021 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

<sup>61</sup> „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, (2023), TRAKO, zamawiający: Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa”, Warszawa, Wrocław.

<sup>62</sup> Dane, 2019, „Potrzeby rozwojowe obszaru metropolitalnego Warszawy w kontekście programowania i realizacji polityki spójności po 2020 roku”, Warszawa.

## Infrastruktura techniczna

Szerokopasmowy Internet na obszarze RWS jest powszechny – w 2021 roku dostęp do niego posiadało około 95% mieszkańców metropolii. 89% ludności metropolii posiadało zaś urządzenie z dostępem do sieci<sup>63</sup>.

Jednocześnie władze gmin RWS zwracają uwagę, że wciąż identyfikowana jest konieczność rozwoju między innymi infrastruktury światłowodowej, dostępu do bezprzewodowego Internetu oraz aktywizacji osób wykluczonych cyfrowo.<sup>64</sup> Istnieje duża dysproporcja w tym zakresie zwłaszcza pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi metropolii<sup>65</sup>.

## Energia elektryczna i ciepła

W 2021 roku mieszkaniec metropolii warszawskiej średnio zużywał więcej energii elektrycznej (około 1 068 kWh) niż mieszkaniec województwa mazowieckiego (około 965 kWh) oraz mieszkaniec Polski (około 833 kWh). W stosunku do 2016 roku RWS odznaczał się również największym wzrostem zużycia energii elektrycznej na 1 mieszkańca (wzrost o 106,2 kWh, województwo i kraj odpowiednio o około 105,6 kWh i 82 kWh). W 2021 roku w każdym z powiatów RWS zużycie energii elektrycznej na 1 mieszkańca było wyższe niż w 2016 roku, a najwyższe wartości uzyskiwały powiaty piaseczyński oraz warszawski zachodni.

RWS boryka się z problemem niskiego i zmniejszającego się udziału odnawialnych źródeł energii w energii elektrycznej wyprodukowanej ogółem. W 2017 roku było to 5,8%, w 2021 roku już jedynie 3,9%. Pod tym względem metropolia warszawska prezentowała się negatywnie na tle województwa mazowieckiego (udział OZE w 2021 roku wyniósł 6,1%) oraz Polski (17%). Dominującym źródłem produkcji energii na obszarze metropolii warszawskiej w 2021 roku były elektrownie ciepłownicze konwencjonalne (blisko 91% wyprodukowanej energii). Pomimo tego, że gminy RWS deklarowały wymianę oświetlenia ulicznego na energooszczędne (56% gmin metropolii), nie uznawały tych i podobnych działań z zakresu OZE i efektywności energetycznej jako priorytetowych:

- wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne – 13% gmin RWS uważało za priorytetowe;
- budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w kogeneracji – 4% gmin RWS uważało za priorytetowe;
- budowa i rozbudowa odnawialnych źródeł energii w zakresie wytwarzania energii elektrycznej i ciepła wraz z magazynami energii – 4% gmin RWS uważało za priorytetowe<sup>66</sup>.

---

<sup>63</sup> Dane z Głównego Urzędu Statystycznego, Strateg.

<sup>64</sup> Dane, 2019, „Potrzeby rozwojowe obszaru metropolitalnego Warszawy w kontekście programowania i realizacji polityki spójności po 2020 roku”, Warszawa.

<sup>65</sup> „Potrzeby gmin RWS w ramach perspektywy finansowej UE 2021-2027. Główne wyniki. Raport z badania”, (2021), Biuro Strategii i Analiz, Urząd m.st. Warszawy, Warszawa.

Badanie potrzeb cyfrowych na podstawie proponowanych projektów w perspektywie 2021-2027. Próba 60 gmin obszaru RWS.

<sup>66</sup> „Potrzeby gmin RWS w ramach perspektywy finansowej UE 2021-2027. Główne wyniki. Raport z badania”, (2021), Biuro Strategii i Analiz, Urząd m.st. Warszawy, Warszawa.

W przypadku sieci ciepłej i przesyłowej około 68% sieci, którą w 2021 roku dysponowało województwo mazowieckie, było położone na obszarze RWS. Identyfikowana była jednak znaczna dysproporcja pomiędzy miastem-rdzeniem a pozostałą częścią metropolii. Na koniec 2021 roku zdecydowana większość sieci z obszaru RWS była zlokalizowana właśnie w Warszawie – około 1 244 km z 1 547 km. Podczas, gdy długość sieci ciepłej i przesyłowej (biorąc pod uwagę jednostki koncesjonowane) w 2021 roku wynosiła w Warszawie około 1 193 km, drugie miejsce zajęła gmina Pruszków z wynikiem 42 km. W 2021 roku Warszawa<sup>67</sup> była również zdecydowanym liderem, jeśli chodzi o ilość sprzedanej energii wśród powiatów RWS (około 90% ogólnie sprzedanej energii). Wyróżniała się także na tle województwa mazowieckiego (około 72% ogólnie sprzedanej energii) i Polski (około 15% ogólnie sprzedanej energii).

RWS odznaczał się wysokim, także w porównaniu do województwa i kraju, odsetkiem mieszkań wyposażonych w centralne ogrzewanie. W 2020 roku<sup>68</sup> wynosił on niecałe 91%, w województwie było to około 86%, zaś wartość dla całego kraju wynosiła 82%. W ramach metropolii najlepsza sytuacja była notowana w centrum RWS (Izabelinie, Warszawie, Łomiankach – odsetek wynosił powyżej 94%), zaś najniższy udział mieszkań wyposażonych w centralne ogrzewanie dotyczył gmin wiejskich i miejsko-wiejskich położonych peryferyjnie we wschodniej części RWS (gminy Strachówka, Dobrze, Jadów – odsetek wynosił poniżej 57%). Na obszarze RWS w 2021 roku była również zlokalizowana znaczna ilość kotłów (niecałe 54% z 3 306 kotłów z terenu województwa), najwięcej z nich znajdowało się w Warszawie (734) oraz powiecie otwockim (156). W ramach walki z zanieczyszczeniami emitowanymi przez kotły w 2021 roku na terenie metropolii zainstalowano 83 urządzenia odpylające oraz 380 palników niskoemisyjnych (dla porównania wartości dla województwa to 221 urządzeń odpylających oraz 506 palników, zaś dla kraju – 2 181 urządzeń odpylających i 2 494 palników).

## Podsumowanie

Region warszawski stołeczny jest silnie zróżnicowany wewnątrz również pod względem przestrzennym. Na jego obszarze znajdują się zarówno tereny silnie zurbanizowane, jak i wiejskie, z porzucaną zabudową. W zakresie zintegrowania funkcjonalno-przestrzennego RWS istotnymi kwestiami są:

- wzmocnienie ochrony obszarów chronionych i terenów zieleni przed urbanizacją, na której potencjalne negatywne oddziaływanie mogą być narażone;
- zmniejszenie zróżnicowania w dostępności do infrastruktury m.in. wodociągowej, kanalizacyjnej, dostępie do Internetu;
- przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz trudnościom z komunikacją z rdzeniem metropolii dotyczącym części obszarów RWS (zwłaszcza gmin wiejskich i miejsko-wiejskich) i wynikającym z braku zorganizowanego transportu zbiorowego na poziomie metropolitalnym, co przekłada się na niższą jakość życia oraz częstszą decyzję o wyborze samochodu jako środka komunikacji;

---

<sup>67</sup> Jako miasto na prawach powiatu.

<sup>68</sup> Najnowsze dane dla gmin dostępne w BDL GUS dla 2020 roku.

- zwiększenie liczby węzłów komunikacyjnych w tym m.in. P+R, B+R oraz K+R, które ułatwiałyby i zachęciłyby mieszkańców do częstszych podróży komunikacją publiczną;
- rozbudowa metropolitalnej infrastruktury rowerowej, zwłaszcza na obszarze gmin spoza WOF (w 2021 roku 31 JST nie posiadało infrastruktury w tym zakresie), co – wraz z realizacją działań na rzecz wzmocnienia ekologicznego transportu zbiorowego i jakości infrastruktury wspierającej korzystanie z niego – przyczyni się do zmiany zachowań mobilnościowych mieszkańców metropolii oraz poprawy jakości powietrza;
- poprawa jakości powietrza, którego zły stan spowodowany jest m.in. nieefektywnym systemem ogrzewania oraz brakiem właściwej termomodernizacji budynków. Pomimo podejmowanych działań (m.in. spadek liczby kotłów grzewczych), znaczna część JST RWS w dalszym ciągu planuje realizację działań związanych z termomodernizacją oraz wykorzystaniem OZE.

## 2. Analiza SWOT

Na podstawie diagnozy zidentyfikowano silne i słabe strony metropolii warszawskiej, **wśród których wyróżniono pogrubieniem te**, których dotyczyć będzie interwencja w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Określono także szanse i zagrożenia, które mogą wzmacniać lub osłabiać czynniki wewnętrzne. Zestawienie kluczowych czynników rozwoju dla RWS zostało przedstawione w poniższej tabeli (Tabela 5).

Tabela 5. Analiza SWOT dla regionu warszawskiego stołecznego w kontekście realizacji ZIT

Mocne strony (S)	Słabe strony (W)
duży, stale wzrastający potencjał ludnościowy Warszawy oraz gmin ościennych	nierównomierny napływ ludności, szczególnie w gminach peryferyjnych RWS
powolny, ale systematyczny wzrost liczby osób w wieku przedprodukcyjnym	starzejące się społeczeństwo Warszawy oraz części gmin RWS
	<b>zróżnicowany przestrzennie dostęp do infrastruktury społecznej (w tym edukacyjnej, kulturalnej, rekreacyjnej, sportowej) i do usług publicznych wewnątrz RWS</b>
duży udział nauczycieli, pedagogów i psychologów podnoszących swoje kwalifikacje (m.in. poprzez ukończenie studiów podyplomowych)	<b>powszechność finansowania podnoszenia kwalifikacji zawodowych nauczycieli we własnym zakresie</b>
wysoki poziom usług edukacyjnych na tle województwa oraz innych aglomeracji krajowych (mierzony wynikami testów ósmoklasisty i maturalnych)	<b>zróżnicowany poziom realizacji działań w obszarze podnoszenia kompetencji kluczowych uczniów, w szczególności w zakresie kompetencji matematycznych, przyrodniczych, cyfrowych, posługiwania się językami obcymi, umiejętności uczenia się oraz rozwiązywania problemów</b>
	<b>brak świadomości uczniów w zakresie własnych preferencji zawodowych, mocnych/słabych stron i umiejętności, a także brak wiedzy na temat potencjału przyszłego rynku pracy oraz zawodów przyszłości</b>
	<b>niewystarczające środki do podnoszenia dostępności infrastruktury edukacyjnej, szczególnie dla uczniów ze SPE</b>
wysoka dostępność do Internetu światłowodowego	braki w zaopatrzeniu szkół (laptopy, komputery stacjonarne, tablety, tablice elektroniczne)
	<b>niedostateczna modernizacja bazy techniczno-dydaktycznej szkolnictwa branżowego oraz</b>

Mocne strony (S)	Słabe strony (W)
	<b>wyposażenia pracowni praktycznej nauki zawodu</b>
Warszawa jako centrum społeczno-polityczne oraz gospodarcze rangi europejskiej, położone w pobliżu innych, dużych ośrodków gospodarczych	nierównomiernie rozłożony potencjał gospodarczy w skali całego RWS
duży i zróżnicowany rynek pracy	duże zróżnicowanie liczby pracujących na 1000 ludności ogółem w gminach WOF i spoza WOF
wysoka liczba podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, w tym zagranicznych – głównie w Warszawie i gminach ościennych, a także organizacji społeczeństwa obywatelskiego	duże zróżnicowanie w poziomie rozwoju gmin mierzonym dochodami własnymi (we wschodniej części RWS notowane są najniższe wartości dochodów własnych w metropolii)
	<b>brak dostępu do środków z budżetu UE na lata 2014-2020 na przedsięwzięcia w ramach ZIT dla JST RWS spoza WOF</b>
stosunkowo dobre wyposażenie w infrastrukturę techniczną w porównaniu do reszty województwa	dysproporcje w równomiernym rozłożeniu infrastruktury wodno-kanalizacyjnej między Warszawą a gminami RWS
rozwinięty i zróżnicowany system transportowy	przywiązanie do samochodu w kontekście braku dobrej alternatywy w postaci transportu publicznego w gminach MW, szczególnie na obszarach nieobsługiwanych transportem publicznym oraz transportem kolejowym
dobrze rozwinięty system komunikacji miejskiej w Warszawie	<b>wykluczenie w zakresie transportu publicznego głównie w gminach spoza WOF</b>
dość dobrze rozwinięty system wypożyczania rowerów, hulajnóg, skuterów, samochodów w części centralnej RWS	<b>niewystarczająco rozwinięta i połączona sieć tras rowerowych w RWS, szczególnie w gminach spoza WOF</b>
duża powierzchnia terenów o wysokich walorach przyrodniczych, w tym obszarów chronionych	<b>niedostateczna liczba miejsc parkingowych (szczególnie miejsc przesiadki dla pasażerów opartych o parkingi P+R czy B+R)</b>
	<b>zanieczyszczenie powietrza na obszarach o nadmiernej niskiej emisji oraz dużym natężeniu ruchu kołowego</b>
	<b>niska efektywność energetyczna budynków użyteczności publicznej</b>

<b>Mocne strony (S)</b>	<b>Słabe strony (W)</b>
	<b>duży udział kotłów opalanych węglem w systemie ogrzewania, przy jednoczesnym niewielkim wykorzystaniu OZE</b>
	<b>wysoki odsetek budynków pod zarządem JST wymagających termomodernizacji</b>
<b>Szanse rozwojowe (O)</b>	<b>Zagrożenia rozwojowe (T)</b>
napływ nowych wykwalifikowanych mieszkańców / pracowników do stolicy oraz sąsiednich gmin z Polski oraz zza granicy (szczególnie z Ukrainy), zwiększających zasoby kapitału ludzkiego	niekontrolowany napływ uchodźców z Ukrainy (wzmógł się podczas wojny z Rosją) skutkujący konfliktami społecznymi oraz obciążeniem budżetów JST
rosnące znaczenie RWS i samej stolicy jako ośrodka mającego duży wpływ na rozwój województwa, a także kraju	dynamiczny rozwój innych metropolii (szczególnie europejskich) przyciągających wysokiej jakości kapitał ludzki
napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych wpływających na rozwój gospodarczy regionu	dynamiczny wzrost inflacji
rosnąca rola technologii informacyjno-komunikacyjnych w gospodarce oraz administracji	zmienna i niestabilna polityka państwa w odniesieniu do samorządów (w tym poszerzanie ich obowiązków bez dodatkowych źródeł finansowania) skutkująca niewystarczającą w stosunku do potrzeb wysokością budżetów samorządów
przesunięcie akcentów w polityce spójności w kierunku ochrony środowiska i innowacyjności	niesprawiedliwy system podziału środków publicznych między poszczególne JST (tzw. „janosikowe”)
wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców RWS	zmiany w prowadzeniu krajowej polityki regionalnej po 2020 roku (większa koncentracja na obszarach zagrożonych trwałą marginalizacją, niesprzyjająca dużym aglomeracjom)
rozwój alternatywnych dla samochodów osobowych sposobów komunikacji (rower, publiczny transport zbiorowy, kolej)	wystąpienie niespodziewanych kryzysów (np. kryzys energetyczny, katastrofy naturalne, epidemie)
	zmiennie otoczenie formalno-prawne, m.in. przedłużający się brak rozstrzygnięć w kwestii praworządności i jego potencjalny wpływ na politykę spójności

Źródło: opracowanie własne



### 3. Wizja rozwoju metropolii warszawskiej

Warunkiem realizacji instrumentu ZIT jest posiadanie przez związek ZIT tzw. strategii terytorialnej – czyli strategii ZIT.<sup>69</sup> W związku z tym Walne Zgromadzenie Członków Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” (dalej: WZC SMW) we wrześniu 2021 r. podjęło decyzję o opracowaniu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”<sup>70</sup>. Jednocześnie do 31 grudnia 2025 roku związek ZIT zobowiązany jest do opracowania i uchwalenia strategii rozwoju ponadlokalnego<sup>71</sup>. Dlatego w lutym 2022 r. WZC SMW podjęło uchwałę dotyczącą rozpoczęcia prac nad strategią rozwoju ponadlokalnego (obecnie pn. „Strategia rozwoju metropolii warszawskiej do 2040 roku”, dalej: SRMW). W ramach prac nad SRMW opracowana została wizja rozwoju metropolii warszawskiej. W prace nad jej ostatecznym kształtem były włączone wszystkie samorządy regionu warszawskiego stołecznego. Wizja rozwoju metropolii warszawskiej została przyjęta przez WZC SMW w dniu 6 października 2022 r.<sup>72</sup>

W celu zachowania komplementarności między dwoma ww. strategiami wizja rozwoju metropolii warszawskiej w obu dokumentach będzie brzmiała tak samo, wyraża ona bowiem wspólne podejście wszystkich samorządów do rozwoju metropolii warszawskiej (Rysunek 1). Przyjęta wizja zakłada, że:

Rysunek 1. Wizja rozwoju metropolii warszawskiej do 2040 r.



metropolia warszawska

2040, to...

...metropolitalna **wspólnota samorządowa łącząca i wzmacniająca** różnorodność potencjałów poszczególnych jst, która dzięki **efektywnej współpracy** stworzyła perspektywiczny i konkurencyjny w skali europejskiej **obszar dynamicznego rozwoju**



Źródło: opracowanie własne

<sup>69</sup> Art. 34, ust. 6, pkt. 2 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027.

<sup>70</sup> Uchwała nr 6/2021 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia „METROPOLIA WARSZAWA” z dnia 23 września 2021 r. w sprawie rozpoczęcia prac nad przygotowaniem Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+.

<sup>71</sup> Art. 34, ust. 6, pkt. 3 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027.

<sup>72</sup> Uchwała nr 12/2022 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia „METROPOLIA WARSZAWA” z dnia 6 października 2022 r. w sprawie przyjęcia wizji rozwoju metropolii warszawskiej.

Metropolia warszawska jest dużym obszarem, składającym się z 79 samorządów o różnym potencjale społeczno-gospodarczym. Dlatego w celu usprawnienia i włączenia wszystkich JST we wdrażanie wizji określono wspólną definicję przyjętych założeń.

Samorzady metropolii wskazały, że:

- **metropolitalna wspólnota samorządowa** – w 2040 r. będzie to realna wspólnota mieszkańców doceniających możliwości jakie daje im metropolia z jej zasobami materialnymi i niematerialnymi. Najnowocześniejsze przestrzenie realizacji różnorodnych aspiracji mieszkańców, ścisła współpraca administracji wspartej sztuczną inteligencją oraz zbudowane relacje w świecie realnym i wirtualnym będą kształtowały więzi specyficzne i doceniane, których nie doświadczymy w innych częściach świata;
- **łącząca i wzmacniająca różnorodność potencjałów poszczególnych JST metropolii** – różnorodność, to jedna z kluczowych sił obszaru metropolitalnego. Mozaika oferty wysokiej jakości życia oraz warunków do inwestowania różnych branż, ale w szczególności opartych o najnowsze technologie, stanowić będzie o sile przyciągania nowych mieszkańców i inwestorów;
- **efektywna współpraca** – to przede wszystkim działania oparte o wspólne cele i zaufanie włączające jednostki i grupy społeczne oraz otwarte na współpracę, by stworzyć jak najlepsze warunki do uwalniania kreatywności i odnajdywania synergii. W wyniku współpracy samorządowej w 2040 r. metropolia warszawska będzie stanowiła obszar w pełni zintegrowany komunikacyjnie w oparciu o metropolitalny transport publiczny;
- **perspektywiczny i konkurencyjny obszar dynamicznego rozwoju** – w 2040 r. metropolia warszawska będzie postrzegana jako jeden z najlepszych w Europie ośrodków rozwoju stwarzający warunki życia, które będą oczekiwane przez zwykłych mieszkańców, ale też przez nowoczesną gospodarkę i naukę w perspektywie kolejnych lat.

Jednocześnie należy podkreślić, że Strategia ZIT MW jest skoncentrowana przede wszystkim na wdrażaniu instrumentu ZIT, który warunkowany jest głównie zapisami FEM oraz programów krajowych. Dlatego Strategia ZIT MW realizuje wizję metropolii warszawskiej tylko w wybranych aspektach, wskazanych w celach i kierunkach niniejszego dokumentu, a także w ograniczonym horyzoncie czasowym, tj. do końca 2029 r.

Dokumentem w pełni wskazującym działania na rzecz realizacji ww. wizji będzie SRMW.

## 4. Cele i kierunki działań

W „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze” (dalej: SRWM) wyróżniono obszary strategicznej interwencji (dalej: OSI) „jako obszary o zidentyfikowanych lub potencjalnych powiązaniach funkcjonalnych lub o szczególnych warunkach społecznych, gospodarczych lub przestrzennych, decydujących o występowaniu barier rozwoju lub potencjałów rozwojowych”<sup>73</sup>. Region warszawski stołeczny został wyróżniony wśród OSI jako istniejący biegun wzrostu obejmujący miejski obszar funkcjonalny Warszawy (dalej: MOFW)<sup>74</sup>.

Przywołany dokument podkreśla, że JST w ramach MOFW określonego jako istniejący biegun wzrostu powinny podejmować współpracę przede wszystkim w zakresie:

- rozwoju efektywnego systemu transportowego opartego na transporcie zbiorowym i niezmotoryzowanym;
- poprawy jakości powietrza;
- zwiększenia efektywności i dostępności do usług publicznych;
- budowy konkurencyjności regionu na bazie m.in. wysoko wykwalifikowanych kadr<sup>75</sup>.

Zalecenia te są zgodne z zapisami programu „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”.

Obszary współpracy w ramach ZIT dla gmin i powiatów regionu warszawskiego stołecznego to:

- wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych;
- wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej;
- poprawa dostępu do wysokiej jakości usług sprzyjających włączeniu społecznemu w zakresie kształcenia, szkoleń i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój łatwo dostępnej infrastruktury;
- wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia oraz możliwości ich ukończenia dla różnych grup i na różnych poziomach edukacji.

W ramach Strategii ZIT MW, obok nowych zakresów interwencji, kontynuowane będą działania zapoczątkowane w poprzedniej perspektywie finansowej UE w Warszawskim Obszarze Funkcjonalnym, takie jak budowa ścieżek rowerowych, likwidacja barier komunikacyjnych, budowa parkingów „Parkuj i jedź” oraz rozwijanie kompetencji kluczowych uczniów. W obecnej perspektywie UE z interwencji w ramach ZIT mogą korzystać podmioty z obszaru RWS zgodnie z listą projektów stanowiącą załącznik 1 do Strategii ZIT MW.

Bazując na zapisach SRWM oraz FEM Strategia ZIT MW będzie koncentrować się na osiągnięciu trzech celów:

---

<sup>73</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, 2022, Warszawa, str. 76.

<sup>74</sup> Poza biegunami wzrostu w SRWM 2030+ został wyróżniony również drugi typ OSI – problemowe obejmujące podregiony NUTS 3. Na terenie RWS zidentyfikowano 3 OSI problemowe – podregiony warszawski zachodni, warszawski wschodni i miasto Warszawa.

<sup>75</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, 2022, Warszawa, str. 79-80.

- 1. Podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych,**
- 2. Poprawa jakości przestrzeni,**
- 3. Wzmocnienie potencjału Związku ZIT.**

Cele te będą realizowane poprzez kierunki działań, w których wskazano przedsięwzięcia ZIT, współfinansowane ze środków UE przeznaczonych w FEM na instrument ZIT.

Osiągnięcie celów Strategii ZIT MW, w tym realizację przedsięwzięć ZIT, będzie wspierać realizacja przedsięwzięć komplementarnych, współfinansowanych z innych środków finansowych.

W ramach ZIT mogą być realizowane wyłącznie projekty zintegrowane, rozwiązujące wspólne problemy. RWS jest największą metropolią polską pod względem obszaru (6,1 tys. km<sup>2</sup>) i liczby mieszkańców (3,2 mln. os.). Jest również metropolią najbardziej zróżnicowaną pod względem rozwoju społeczno-gospodarczego. Dlatego Strategia ZIT MW jest traktowana jako narzędzie pozwalające wzmocnić spójność całego obszaru. W tym celu przyjęto założenie, że zintegrowanie realizowanych przedsięwzięć/projektów będzie odnosiło się do poziomu metropolitalnego. Dzięki takiemu podejściu realizacja projektów:

- stanowiących częściowo kontynuację przedsięwzięć z poprzedniej perspektywy 2014-2020 będzie wyrazem konsekwentnie prowadzonej polityki rozwoju na obszarze metropolii, co zwiększy efekt wydatkowania środków unijnych, a przede wszystkim pozwoli na realizację projektów w JST, które w poprzedniej perspektywie nie korzystały z instrumentu ZIT;
- tożsamy tematycznie pozwoli na wdrożenie rozwiązań będących odpowiedzią na zidentyfikowane w ramach diagnozy wspólne wyzwania rozwojowe i potrzeby mieszkańców RWS, którym zostały podporządkowane określone w Strategii ZIT MW cele i kierunki działań;
- z tego samego zakresu na obszarze poszczególnych JST RWS pozwoli na osiągnięcie „efektu skali” poprzez zapewnienie dostępu do podobnych jakościowo usług (np. w zakresie wypracowania/zapewnienia podobnych standardów nauczania) czy infrastruktury o podobnych parametrach, powiązanej ze sobą przestrzenne (np. w ramach rozbudowy metropolitalnej sieci ścieżek rowerowych);
- wzmocni zarządzanie wielopoziomowe w ramach metropolii, poprzez zaangażowanie w proces realizacji Strategii ZIT MW różnych interesariuszy, zarówno w przekroju pionowym (np. współpraca między ministerstwem, Instytucją Zarządzającą FEM, a Stowarzyszeniem „Metropolia Warszawa”), jak i poziomym (uwzględnienie różnego typu beneficjentów, np.: jednostki samorządu terytorialnego, podmioty prywatne, organizacje pozarządowe).

#### 4.1. Cel 1. Podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych

Region warszawski stołeczny stale dąży do zapewniania i utrzymywania wysokiej jakości edukacji, która jest warunkiem koniecznym do dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego tego obszaru. Składa się na nią wiele różnych czynników, m.in.: prowadzenie działań mających na celu rozwój kompetencji uczniów w zakresie dziedzin pożądanym na rynku pracy oraz dostęp do nowoczesnego wyposażenia. Istotny w tym kontekście jest także sposób nauczania i kwalifikacje nauczycieli, zwłaszcza w zakresie wzbogacania już posiadanej i zdobywania nowej wiedzy. Ważne jest także dbanie o potrzeby uczniów pochodzących z grup narażonych na wykluczenie społecznie. W tej

sytuacji duże znaczenie ma rozwój łatwo dostępnej infrastruktury dla uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi. Kluczowa jest tu także odporność i umiejętność adaptacji szkół, zwłaszcza w przypadku nagłych zmian (np. pandemia, wojna w Ukrainie), takich jak potrzeba zapewnienia dobrej jakości edukacji on-line czy uczniom-migrantom.

Jakość edukacji mierzona za pomocą wyników egzaminów, zarówno ósmoklasisty jak i maturalnych pokazuje, że poziom nauczania w RWS jest bardzo zróżnicowany. W regionie występują gminy i powiaty (a w ich ramach szkoły, dla których te JST są organem prowadzącym), gdzie ten poziom jest znacząco niższy niż w pozostałych jednostkach. Według wyników diagnozy zazwyczaj są to jednostki spoza Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, chociaż i na obszarze WOF zlokalizowane są szkoły o niższych wynikach z egzaminów. Ważną kwestią w regionie jest też dostępność architektoniczna szkół. Choć jej ocena wśród JST jest różnorodna, to według wyników diagnozy na większości obszaru można ją określić jako niską. Jest to widoczne zwłaszcza na terenach znajdujących się poza WOF. Rosnąca według oficjalnych statystyk liczba uczniów ze SPE w systemie oświaty wymaga podjęcia dynamicznych działań w celu dostosowania szkół w opisanym zakresie.

Działania realizowane w ramach tego celu mają za zadanie poprawę dostępu do wysokiej jakości edukacji, dlatego szczególnie ważne jest wspieranie uczniów szkół osiągających najniższe wyniki z egzaminów oraz grup narażonych na wykluczenie, m.in. uczniowie ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi, dzieci migrantów. Kolejnym wyzwaniem jest wyposażenie szkół w nowoczesną infrastrukturę dydaktyczną.

Rezultatem interwencji powinno być osiągnięcie wspólnych celów takich jak: podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych ogółem w regionie warszawskim stołecznym, co powinno mieć wpływ na zwiększenie równości szans dla obecnych uczniów na rynku pracy w przyszłości.

W związku z powyższym w ramach Celu 1 realizowane będą następujące kierunki działań:

- **1.1. Wsparcie edukacji ogólnej,**
- **1.2. Dostosowanie szkół do potrzeb osób ze SPE oraz wyposażenie szkół w nowoczesną infrastrukturę.**

#### Kierunek działań 1.1. Wsparcie edukacji ogólnej

W ramach interwencji przewiduje się realizację przedsięwzięć z zakresu rozwoju kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy uczniów szkół prowadzących kształcenie ogólne. Planowane działania mają umożliwić uczniom podnoszenie wiedzy m.in. z przedmiotów STEM<sup>76</sup>, a także zapewnić nauczycielom narzędzia do wsparcia uczniów w tym procesie. Interwencja jest kierowana w szczególności do szkół podstawowych RWS, których uczniowie osiągają najniższe wyniki w nauce. Realizacja tego kierunku działań odpowiada na potrzeby uczniów w zakresie ciągle rosnących wymagań dynamicznie zmieniającego się rynku pracy.

Na zagadnienie to zwraca uwagę „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” (dalej: SOR), wyróżniając kapitał ludzki i społeczny jako obszar

---

<sup>76</sup> Akronim angielskich słów: Science, Technology, Engineering, Mathematics (nauka, technika, inżynieria, matematyka).

wpływający na osiągnięcie celów Strategii. Według powyższego dokumentu jest to krytyczny czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, którego jakość rośnie wraz z rozwijaniem kompetencji oraz umiejętności jednostek i grup społecznych. Strategia kluczową rolę przypisuje umiejętnościom uniwersalnym, cyfrowym i zawodowym. Inwestycje w kapitał ludzki powinny być wielowymiarowe, tj. obejmować m.in. różnorodne grupy i obszary interwencji takie jak: uczniowie i studenci, osoby dorosłe, nauczyciele i trenerzy, strukturę szkół, instytucji oświatowych dla dorosłych oraz wyposażenie i pomoce dydaktyczne<sup>77</sup>.

Kierunek działań wpisuje się też w cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych, kierunek interwencji 2.1. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030” (dalej: KSRR). Jako ważny aspekt wzmacniania siły regionu podkreśla budowanie i rozwijanie funkcji metropolitalnych w sferze gospodarczej, społecznej, naukowej i kulturze. Zdiagnozowanym w KSRR problemem jest niedopasowanie systemów edukacji do oczekiwań i potrzeb rynku pracy. Zmiany zachodzące w systemie powinny więc angażować samorządy lokalne jako organy prowadzące szkoły. Wspierane będą działania obejmujące „wdrożenie w szkołach (na wszystkich etapach edukacji) działań sprzyjających kształtowaniu kompetencji proinnowacyjnych<sup>78</sup> uczniów, w tym zwłaszcza odpowiednie przygotowanie nauczycieli w zakresie metod i narzędzi kształtowania tego rodzaju umiejętności<sup>79</sup>”.

Kierunek działań zgadza się również z „Krajową Polityką Miejską 2030”, a konkretnie z „Wyzwaniem X. Zwiększenie wykorzystania potencjału społecznego”. W dokumencie wśród proponowanych rozwiązań w ramach działań z zakresu wzmocnienia edukacji i kształcenia w miastach wskazano optymalizację wydatków miast na oświatę w celu m.in. poprawy dostępności zajęć wyrównawczych i dodatkowych. W działaniach z zakresu polityki migracyjnej i uchodźczej w miastach wskazano na konieczność zwiększenia atrakcyjności i poprawy stopnia asymilacji migrantów poprzez tworzenie warunków do adaptacji ich rodzin, a w tym m.in. włączanie dzieci w system edukacji i stwarzanie im odpowiednich warunków do nauki.

Następnym dokumentem, którego zapisy pokrywają się z kierunkiem działań 1.1. jest „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze” w ramach celu: Mazowsze zintegrowane społecznie skupiającego się na poprawie jakości i dostępności do usług społecznych oraz wzmocnieniu kapitału ludzkiego i społecznego w ramach nowoczesnej gospodarki<sup>80</sup>. Kierunek działań 15. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego obejmuje działania <sup>81</sup>:

- wspieranie uczenia się przez całe życie oraz podnoszenie umiejętności i kwalifikacji zawodowych;
- wspieranie edukacji dzieci i młodzieży szczególnie uzdolnionej;

---

<sup>77</sup> „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, str. 263-264.

<sup>78</sup> Pokrywają się z kompetencjami kluczowymi i umiejętnościami uniwersalnymi wymienianymi w Zaleceniach Rady Europejskiej z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie kompetencji kluczowych w procesie uczenia się przez całe życie (Tekst mający znaczenie dla EOG.)(Dz.U. C 189 z 4.6.2018, str. 1–13).

<sup>79</sup> „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030”, 2019, Warszawa, str. 64-70.

<sup>80</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 55.

<sup>81</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 69.

- wspieranie rozwoju kształcenia uczniów o specjalnych potrzebach edukacyjnych<sup>82</sup>.

Kierunek działań jest także zgodny z założeniami priorytetu VII – Fundusze Europejskie dla nowoczesnej i dostępnej edukacji na Mazowszu, ujętymi w programie „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” w zakresie celu szczegółowego 4(f) wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia oraz możliwości ich ukończenia, w szczególności w odniesieniu do grup w niekorzystnej sytuacji, od wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem przez ogólne i zawodowe kształcenie i szkolenie, po szkolnictwo wyższe, a także kształcenie i uczenie się dorosłych, w tym ułatwianie mobilności edukacyjnej dla wszystkich i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami<sup>83</sup>.

W ramach wsparcia edukacji ogólnej działania w ramach **kierunku działań 1.1.** będą realizowane poprzez następujący typ projektu:

- rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych ogólnokształcących.

Realizowane w ramach interwencji działania pozwolą na podniesienie jakości edukacji, obejmujące rozwój kompetencji kluczowych, społecznych i społeczno-emocjonalnych uczniów szkół osiągających najniższe wyniki edukacyjne. Działania mają również na celu podniesienie świadomości w zakresie planowania ścieżki zawodowej, a także wspieranie podnoszenia kwalifikacji zawodowych nauczycieli w zakresie wykorzystywania nowych metod i narzędzi pracy z uczniem.

Kierunek działań będzie realizowany przez projekty wybierane w trybie konkurencyjnym (Tabela 6).

**Zakres interwencji będzie zgodny z zapisami FEM oraz „Szczegółowego Opisu Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” (dalej: SZOP FEM).**

Tabela 6. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 1.1.

CEL STRATEGII ZIT MW	KIERUNEK DZIAŁAŃ	PRZEDSIĘWZIĘCIE	CEL SZCZEGÓŁOWY FEM 2021-2027
1. Podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych	1.1. Wsparcie edukacji ogólnej	Rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych ogólnokształcących	CS 4(f)

Źródło: opracowanie własne

<sup>82</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 70.

<sup>83</sup> „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”, str. 157.

## Kierunek działań 1.2. Dostosowanie szkół do potrzeb osób ze SPE oraz wyposażenie szkół w nowoczesną infrastrukturę

Realizacja tego kierunku działań wychodzi naprzeciw wyzwaniom związanym z brakiem lub ograniczoną dostępnością placówek edukacyjnych w RWS dla uczniów ze SPE. W ramach interwencji przewiduje się realizację projektów z zakresu dostosowania szkół do potrzeb uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi poprzez przebudowę, rozbudowę, nadbudowę, modernizację, adaptację istniejącej infrastruktury edukacyjnej, a w uzasadnionych przypadkach budowę nowej infrastruktury.

W ramach tego kierunku interwencji przewiduje się też poprawę warunków nauczania w ramach szkolnictwa zawodowego. Planowane działania mają prowadzić do modernizacji wyposażenia i pracowni służących do praktycznej nauki zawodu w szkołach prowadzących kształcenie zawodowe, by jak najbardziej zbliżyć je do realnie wykonywanej potem pracy. Realizacja tego kierunku działań wychodzi zatem naprzeciw potrzebie zwiększenia jakości oraz konkurencyjności kształcenia zawodowego oraz wyzwaniom związanym z zapotrzebowaniem rynku pracy na wysoko wykwalifikowanych pracowników.

Na te zagadnienia zwracają również uwagę dokumenty wyższego rzędu. „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” wyznaczyła cel szczegółowy II – Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. W jego ramach w obszarze „Spójność społeczna” jako jeden z kierunków interwencji wyznaczono wsparcie grup zagrożonych ubóstwem i wykluczeniem oraz zapewnienie spójności działań na rzecz integracji społecznej, gdzie wśród działań do 2020 r. pojawiła się poprawa dostępności edukacyjnej (edukacji włączającej) dla osób z niepełnosprawnościami (zwłaszcza edukacji zawodowej i edukacji na poziomie wyższym). Strategia dostrzega potrzebę podejmowania działań wyrównujących szanse rozwojowe i działań profilaktycznych w tym zakresie. Podejmowanie ich na możliwie wczesnym etapie ma na celu zapobieganie pogłębianiu się procesów wykluczenia społecznego<sup>84</sup>.

Diagnoza SOR w temacie kapitału ludzkiego i społecznego zaznacza, że inwestycje w kapitał ludzki są kluczowe jako element rozwoju gospodarczego. W tym zakresie podkreśla istotę rozwoju umiejętności uniwersalnych, cyfrowych i zawodowych. Te ostatnie są szczególnie ważne w sektorach wymienionych w dokumencie jako kluczowe i wymagają wysoko wykwalifikowanych pracowników. Strategia zauważa, że szkoły nie kształcą na poziomie i w treściach oczekiwanych przez pracodawców, co stanowi barierę dla rozwoju gospodarczego. Inwestycje w kapitał ludzki powinny mieć charakter wielowymiarowy, co oznacza, że muszą obejmować różnorodne grupy i obszary interwencji, a w tym m.in. wyposażenie i pomoce dydaktyczne. Nauka nowoczesnych kompetencji wymaga zapewnienia uczniom odpowiednich do tego warunków. W tym celu ważnym działaniem jest wyposażenie szkół we współcześnie używane urządzenia, sprzęt i materiały dydaktyczne. Kluczowe będzie zapewnianie

---

<sup>84</sup> „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, str. 164-165.



standardów edukacyjnych, które odzwierciedlają to, czego wymaga i co oferuje współczesny rynek pracy<sup>85</sup>.

Kierunek działań wpisuje się ponadto w cel 2. Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych, kierunek interwencji 2.1. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030”. Zwraca się uwagę, że poziom kapitału ludzkiego jest ściśle związany z obecnym i przyszłym stanem rynku pracy. Działania w ramach kapitału ludzkiego mają rozwijać wysoko wykwalifikowane zasoby pracy, a kapitału społecznego – podnosić jakość edukacji włączającej skierowanej do dzieci ze specjalnymi potrzebami w celu ich większej aktywizacji zawodowej. W zakresie tego kierunku interwencji mają być wspierane m.in. działania związane ze wzmacnianiem współpracy szkół prowadzących kształcenie zawodowe i samorządów lokalnych z pracodawcami oraz wdrożeniem w szkołach (na wszystkich etapach edukacji) działań sprzyjających kształtowaniu kompetencji proinnowacyjnych uczniów<sup>86</sup>.

Następnym dokumentem, do którego nawiązuje kierunek działań 1.2 jest „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, cel: Mazowsze zintegrowane społecznie, skupiający się na poprawie jakości i dostępności do usług społecznych oraz wzmocnieniu kapitału ludzkiego i społecznego w ramach nowoczesnej gospodarki<sup>87</sup>. Wskazany w celu kierunek działań to m.in. 15. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego. Planowane w nim działania obejmują<sup>88</sup>:

- dostosowywanie kierunków kształcenia i szkoleń do potrzeb rynku pracy, z uwzględnieniem umiejętności przekrojowych,
- wspieranie edukacji dzieci i młodzieży szczególnie uzdolnionej,
- wspieranie rozwoju kształcenia uczniów o specjalnych potrzebach edukacyjnych,
- rozwój systemu nauczania wykorzystującego technologie cyfrowe (e-kształcenie) oraz innowacyjne metody nauczania.

Zgodnie z zapisami SRWM istotne jest wsparcie szkół prowadzących edukację ogólną i ich uczniów, wspieranie ich w zdobywaniu wiedzy oraz stworzenie odpowiednich do tego warunków. Warto przy tym pamiętać o rozwoju edukacji zdalnej, dla której ważny jest rozwój systemu nauczania z wykorzystaniem technologii cyfrowych. Istotne jest też tworzenie możliwości do rozwijania zdolności i zainteresowań, zarówno dla dzieci i młodzieży szczególnie uzdolnionej, jak i tej ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi. Konieczne jest wyrównywanie szans edukacyjnych dzieci i młodzieży z grup, które są narażone na wykluczenie poprzez np. problemy z nauką, osób z niepełnosprawnościami, osób pochodzących z ubogich rodzin, osób mieszkających na obszarach wiejskich. Jako ważne podaje się zwiększenie dostępności do usług oświatowych, wyposażenie szkół i umożliwianie uczniom korzystania z nowoczesnych technologii<sup>89</sup>. SRWM w ramach działania wspomagającego rozwój infrastruktury społecznej podaje budowę i modernizację bazy lokalowej

---

<sup>85</sup> „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, str. 263-264.

<sup>86</sup> „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030”, 2019, Warszawa, str. 64-70.

<sup>87</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 55.

<sup>88</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 69.

<sup>89</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 70.

placówek, a w tym doposażenie pracowni przedmiotowych w sprzęt i pomoce naukowe oraz dostosowywanie budynków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami<sup>90</sup>.

Kierunek działań 1.2 Strategii ZIT MW jest zgodny z założeniami priorytetu V – Fundusze Europejskie dla wyższej jakości życia na Mazowszu, ujętymi w programie „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” w zakresie celu szczegółowego 4(ii) poprawa równego dostępu do wysokiej jakości usług sprzyjających włączeniu społecznemu w zakresie kształcenia, szkoleń i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój łatwo dostępnej infrastruktury, w tym poprzez wspieranie odporności w zakresie kształcenia i szkolenia na odległość oraz online<sup>91</sup>.

**Kierunek działań 1.2.** będzie realizowany przez projekty wybierane w trybie konkurencyjnym w zakresie typów interwencji (Tabela 7):

- dostosowanie szkół ogólnodostępnych do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi (z wyłączeniem edukacji przedszkolnej),
- rozwój nowoczesnej infrastruktury w zakresie edukacji zawodowej.

W efekcie działań realizowanych w ramach tego kierunku nastąpi poprawa w zakresie dostosowania szkół do potrzeb uczniów ze SPE oraz wyposażenia szkół zawodowych w nowoczesną infrastrukturę dydaktyczną.

**Zakres interwencji będzie zgodny z zapisami FEM oraz SZOP FEM.**

Tabela 7. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 1.2.

CEL STRATEGII ZIT MW	KIERUNEK DZIAŁAŃ	PRZEDSIĘWZIĘCIE	CEL SZCZEGÓŁOWY FEM 2021-2027
1. Podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych	1.2. Dostosowanie szkół do potrzeb osób ze SPE oraz wyposażenie szkół w nowoczesną infrastrukturę	Dostosowanie infrastruktury dydaktycznej do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi w zakresie edukacji ogólnej	CS 4(ii)
		Rozwój nowoczesnej infrastruktury w zakresie edukacji zawodowej	

Źródło: opracowanie własne

#### 4.2. Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni

Obszar RWS jest obszarem silnie zróżnicowanym, również pod względem przestrzennym. Z jednej strony w części centralnej jest on silnie zurbanizowany, z dużą liczbą ludności, rozwinięty

<sup>90</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 71.

<sup>91</sup> „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”, str. 108.

gospodarczo. Obszar ten obejmuje Warszawę z sąsiadującymi gminami i rozciąga się wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych z zauważalnie większym natężeniem w kierunku zachodnim. Przekłada się to na różnego typu konflikty przestrzenne między użytkownikami przestrzeni (np. użytkownicy samochodów, rowerzyści, piesi) czy też na silną presję na tereny cenne przyrodniczo. Z drugiej strony w RWS znajdują się tereny słabiej zaludnione, z ekstensywną zabudową, mniej intensywnym rozwojem gospodarczym i ograniczonym dostępem do komunikacji publicznej.

Dlatego istotną kwestią jest zintegrowanie tej przestrzeni i umożliwienie mieszkańcom korzystania z różnorodnych usług dostępnych w metropolii warszawskiej. Wyzwaniem dla przestrzeni RWS jest zapewnienie bezpiecznych, bezkolizyjnych i wygodnych połączeń komunikacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów oraz pieszych. Niezbędne jest połączenie tras rowerowych oraz chodników (tak aby wypełnić tzw. „białe plamy”) oraz ujednoczenie jakości tej infrastruktury. Istotne jest ponadto zwiększenie dostępności do transportu zbiorowego w całej metropolii warszawskiej, co przełoży się na wyższą jakość życia i ułatwi codzienne dojazdy do pracy czy szkoły. Z tego punktu widzenia ważna jest również realizacja projektów finansowanych ze środków innych niż instrument ZIT, ale zgodnych z kierunkami działań w ramach celu 2. Strategii ZIT MW oraz zapisami „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+”.

Myśląc o przestrzeni warto pamiętać także o kontekście środowiskowym i prowadzeniu zintegrowanych działań mających na celu podniesienie jakości środowiska. Zważywszy na wysokie zróżnicowanie obszaru RWS, działania związane z celem 2 będą musiały odpowiadać na wiele wyzwań. W miejscach o wysokim wskaźniku urbanizacji głównym problemem jest m.in. niewystarczająca ilość terenów zieleni oraz występowanie zjawiska tzw. wysp ciepła. W miejscach o zabudowie jednorodzinnej można spotkać się ze złą jakością powietrza, wynikającą z nieefektywnego systemu ogrzewania i braku odpowiedniej termomodernizacji budynków. Z kolei obszary o wysokim natężeniu ruchu samochodowego mogą borykać się z hałasem oraz zanieczyszczeniem powietrza.

W związku z powyższym w ramach celu 2 realizowane będą następujące kierunki działań:

- **2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych;**
- **2.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego.**

#### Kierunek działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych

Realizacja kierunku działań 2.1 powinna skupiać się na wyrównywaniu różnic wewnątrz RWS pod względem komunikacyjnym. Jako jeden z istotnych obszarów problemowych zdiagnozowano niskiej jakości komunikację zbiorową w gminach ościennych Warszawy. Dlatego tak ważne jest zapewnienie dobrej jakości połączeń transportowych w skali całego regionu. Jednocześnie obserwowany na najważniejszych szlakach komunikacyjnych intensywny ruch kołowy przyczynia się do wzrostu zanieczyszczeń powietrza. Dodatkowo istotną kwestią jest zadbanie o bezpieczeństwo mieszkańców. Szczególną uwagę powinno poświęcić się pieszym oraz rowerzystom i zapewnić ciągłość infrastruktury dla nich przeznaczonej. Dlatego w ramach wdrażania niniejszej Strategii zakłada się realizację przedsięwzięć mających na celu zmianę zachowań mobilnościowych. Pomimo rozwoju transportu zbiorowego (także w ramach perspektywy finansowej 2014-2020) cały czas zauważalny

jest wzrost liczby samochodów osobowych w RWS. Jest to przyczyna utrudnień na drogach (np. wypadki drogowe), dłuższego czasu dojazdu (np. do pracy czy do szkoły) i złego stanu powietrza. Zmiana zachowań komunikacyjnych poprzez udostępnienie prawidłowo funkcjonującego systemu transportowego (zarówno komunikacji zbiorowej, jak i infrastruktury dla komunikacji pieszej i rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, taką jak m.in. parkingi i ogólnodostępne punkty serwisowe) wpłynie korzystnie na przestrzeń RWS. Mieszkańcy mając niskoemisyjną alternatywę w postaci roweru, hulajnowy, ekologicznego i konkurencyjnego transportu publicznego, a na krótkich dystansach bezpiecznego spaceru, będą częściej rezygnować z poruszania się samochodami na rzecz innych sposobów przemieszczania się po RWS. Pozytywny wpływ powinno zauważyć się w jakości życia mieszkańców (brak wykluczenia komunikacyjnego, wysoka jakość infrastruktury pieszej, rowerowej i transportu publicznego, bezpieczeństwo drogowe) oraz w jakości powietrza.

Na omawiane problemy wskazują również dokumenty wyższego rzędu. Kierunek działań 2.1. Strategii ZIT MW wpisuje się w cel szczegółowy II – Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, a w szczególności w zapisy z obszaru: Rozwój zrównoważony terytorialnie, cel 1. Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów; kierunek interwencji: 3. Aktywne gospodarstwo i przyjazne mieszkańcom miasta, 3.2. Pełniejsze wykorzystanie potencjału największych polskich aglomeracji. Zwrócono tu uwagę na deficyty w zakresie transportu, nierówności w jego dostępie oraz mały poziom współpracy pomiędzy gminami w celu osiągnięcia wysokiej jakości transportu zbiorowego. Wskazuje się również na potrzebę związaną z rozwojem niskoemisyjnego transportu.

Dodatkowo kierunek 2.1 niniejszej strategii wpisuje się w obszar Transport<sup>92</sup>, cel - Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów - SOR. Działania, które przypisano temu celowi, stanowią m.in. o promocji odpowiednich wzorców zachowań mobilnościowych, poprawie stanu taboru autobusowego i kolejowego oraz o bezpieczeństwie w ruchu drogowym.

Kierunek działań 2.1 Strategii ZIT MW jest zgodny z zapisami „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030”. Transport pojawia się przekrojowo niemal we wszystkich celach KSRR. Wynika to z tego, że cel główny dokumentu zawiera w sobie element spójności w sferze przestrzennej (Efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym, przestrzennym). Najwięcej uwagi zagadnieniu transportu poświęcono w celu 1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów. Założeniem jest wspieranie rozwoju infrastruktury w sposób zrównoważony, również poprzez poprawę dostępności do nowoczesnego i niskoemisyjnego transportu wszystkim mieszkańcom, w tym osobom z obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich.

---

<sup>92</sup> Tzw. obszary wpływające na osiągnięcie celów SOR.

Kierunek działań 2.1. wpisuje się także w „Krajową Politykę Miejską 2030”. Wyzwanie III: Wzmocnienie współpracy samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych mówi o współpracy jako niezbędnym zabiegu aby zapewnić dobrej jakości, zintegrowany transport zbiorowy. Wyzwanie V: Poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach wskazuje na wydajniejszą organizację transportu publicznego i uspokajanie ruchu w mieście, co wpłynie korzystnie na stan jakości środowiska. Wyzwanie VI: Zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych zwraca uwagę na niekontrolowaną suburbanizację i trudności związane z komunikacją w takich obszarach. Określa się w nim również potrzebę realizacji działań włączających ideę współdzielenia oraz zapewnienie bezpiecznej infrastruktury związanej z użytkowaniem urządzeń transportu osobistego (rowery, hulajnogi elektryczne). Wyzwanie VII: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym ma na celu zwrócenie uwagi na rolę edukacji w zakresie poruszania się po drogach oraz zapewnieniu dobrej jakości infrastruktury drogowej.

Kierunek działań 2.1. Strategii ZIT MW jest zgodny z zapisami „Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze”, tj. z celem Dostępne i mobilne Mazowsze – Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu przy ograniczeniu presji na przestrzeń i środowisko, kształtowanie ładu przestrzennego, kierunek działań 7. Zwiększenie dostępności transportowej i spójności przestrzennej regionu oraz udziału środków transportu przyjaznych dla środowiska, mieszkańców i przestrzeni. W ramach wskazanego kierunku przewidziano działania m.in. z zakresu:

- rozbudowy i poprawy konkurencyjności multimodalnego, zintegrowanego systemu ekologicznego transportu zbiorowego,
- poprawy ciągłości i jakości tras pieszych i rowerowych,
- budowy i utrzymania sieci szkieletowej tras rowerowych,
- podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.<sup>93</sup>

Jednocześnie w SRWM wskazano, że współpraca w RWS<sup>94</sup> powinna być skierowana m.in. na rozwój efektywnego systemu transportowego opartego na transporcie zbiorowym i niezmotoryzowanym.

Kierunek działań 2.1 wpisuje się również w założenia dokumentu „Program ochrony powietrza dla stref w województwie mazowieckim, w których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu”, mające na celu obniżenie poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń powietrza.

Kierunek działań 2.1. Strategii ZIT MW wpisuje się właściwie we wszystkie cele „Regionalnego planu transportowego województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku”, a w szczególności w:

- cel strategiczny nr I. Dostępny dla wszystkich, spójny i nowoczesny system transportowy,
- cel strategiczny nr II. Niskoemisyjny system transportowy,
- cel strategiczny nr IV. Sprawny system planowania, organizacji i zarządzania transportem.

---

<sup>93</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 60.

<sup>94</sup> RWS jako miejski obszar funkcjonalny Warszawy.

Działania w obrębie tych celów mają poprawić dostępność komunikacyjną, wygodę podczas przemieszczenia się, stan powietrza, a także zmniejszyć poziom zanieczyszczenia hałasem.

Strategia ZIT MW jest zgodna z „Planem zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+”. „Diagnoza stanu mobilności w metropolii warszawskiej” wskazuje na potrzebę lepszej współpracy w zakresie transportu, nowoczesnej infrastruktury, obniżania emisyjności transportu, rozwoju transportu szynowego. Wyznacza 5 obszarów interwencji, dzięki którym działania będą dopasowane do potrzeb i położenia danej gminy<sup>95</sup>. „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej” określa kilka celów. Kierunek działań 2.1. wpisuje się w większość z nich, a w szczególności:

- cel horyzontalny I. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników,
- cel horyzontalny II. Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat,
- cel horyzontalny III. Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego,
- cel operacyjny 2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy i mobilność aktywną,
- cel operacyjny 3. Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny,
- cel operacyjny 4. Optymalizacja ruchu samochodowego<sup>96</sup>.

Kierunek będzie też zgodny z treścią programu „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027” (dalej: FEnIKS), szczególnie w zakresie Priorytetu III: Transport miejski, celu szczegółowego 2.8. Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.<sup>97</sup>

Kierunek działań 2.1. jest zgodny z założeniami Priorytetu III programu FEM „Fundusze Europejskie na rozwój mobilności miejskiej na Mazowszu”, w zakresie celu szczegółowego 2(viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej, w ramach którego realizowane będą następujące typy projektów:

- Infrastruktura rowerowa i piesza,
- Ekologiczny i konkurencyjny transport publiczny,
- Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego.

Realizacja planowanych w ramach tego kierunku działań przyczyni się do zmiany zachowań mobilnościowych mieszkańców oraz rozwoju środków transportu stanowiących alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego. Ograniczenie podróży samochodami osobowymi wpłynie także na zmniejszenie emisji substancji szkodliwych do środowiska na obszarze RWS (Tabela 8).

**Zakres interwencji będzie zgodny z zapisami FEM oraz SZOP FEM.**

---

<sup>95</sup> „Diagnoza stanu mobilności w metropolii warszawskiej” (2022), Stowarzyszenie Metropolia Warszawa, Wrocław.

<sup>96</sup> „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, (2023), TRAKO, zamawiający: Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa”, Warszawa, Wrocław.

<sup>97</sup> „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”, s. 115.

Jednocześnie preferowane do realizacji powinny być przedsięwzięcia, które będą wpisywać się w cele polityki mobilności określone dla metropolii warszawskiej w SUMP MW. Wskazane jest ich premiowanie właściwymi kryteriami w ramach procedury wyboru projektów na dofinansowanie ze środków unijnych.

Tabela 8. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 2.1.

CEL STRATEGII ZIT MW	KIERUNEK DZIAŁAŃ	PRZEDSIĘWZIĘCIE	CEL SZCZEGÓŁOWY FEM 2021-2027
<b>2. Poprawa jakości przestrzeni</b>	2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych	Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej	CS 2(viii)
		Zakup ekologicznego taboru autobusowego oraz rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych	
		Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)	
		Rozwój alternatywnych form mobilności miejskiej z wykorzystaniem instrumentów finansowych	

Źródło: opracowanie własne

Dodatkowo realizacja kierunku będzie wspierana przez przedsięwzięcia komplementarne. Priorytetem w tym obszarze będzie zapewnienie efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego nisko- i zeroemisyjnego systemu transportu publicznego, dostępnego dla wszystkich użytkowników, w tym osób ze szczególnymi potrzebami. Budowa systemu transportowego powinna odbywać się z uwzględnieniem ograniczania szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne, poprawy dostępności komunikacyjnej, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami na zasadzie równości z innymi użytkownikami, podnoszenia jakości życia mieszkańców oraz zwiększania świadomości środowiskowej społeczeństwa.

#### Kierunek działań 2.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego

Zmiany klimatu są aktualnie jednym z istotniejszych wyzwań. Początki globalnej pandemii COVID-19 i związany z tym lockdown z jednej strony ograniczył emisję szkodliwych substancji do powietrza (na skutek zmniejszonego ruchu samochodowego), z drugiej zaś zwiększył ilość odpadów powstałych w gospodarstwach domowych. Obecnie problem niskiej emisji i zanieczyszczenia powietrza znów

powraca. Obserwuje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń szkodliwych substancji (pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5, dwutlenku azotu oraz benzo(a)pirenu). Problem potęgują dodatkowo rosnące ceny paliw. Sytuacja ta pokazała, że działania poprawiające jakość środowiska w miastach oraz w ich obszarach funkcjonalnych są niewystarczające w stosunku do potrzeb. To wyzwanie dotyczy także obszaru RWS. Jest to obszar dość mocno zurbanizowany, gdzie niska emisja jest znaczącym wyzwaniem. Problem zanieczyszczenia powietrza jest tu szczególnie widoczny, dlatego kluczowe jest podjęcie działań mających na celu poprawę efektywności energetycznej budynków mieszkalnych oraz administracyjnych. Dlatego w kierunku działań 2.2. niniejszej Strategii przewiduje się realizację działań wspierających ochronę jakości powietrza oraz budowę gospodarki niskoemisyjnej poprzez zwiększenie efektywności energetycznej budynków. Wsparciem należy objąć projekty osiągające wysoki stopień efektywności energetycznej, zapewniające odpowiedni poziom redukcji emisji szkodliwych substancji oraz promujące niskoemisyjność wraz z wykorzystaniem OZE. Sprzyjająca dla podjęcia tego kierunku działań jest chęć samorządów do realizacji zadań związanych ze zmianami na rzecz OZE oraz wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców RWS.

Wskazany kierunek działań jest zgodny z zapisami dokumentów wyższego rzędu wskazanymi poniżej.

W „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” – energia jest jednym z obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR. Zwraca się uwagę, że poprawa efektywności energetycznej jest jednym z priorytetów polityki energetycznej kraju. W zakresie tego kierunku interwencji mają być wspierane m.in. działania dotyczące zwiększania efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej i mieszkalnych oraz w przedsiębiorstwach oraz wspierania strategii nisko- i zeroemisyjnych.<sup>98</sup>

W „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030”, w ramach celu 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym, a dokładniej w zakresie działania 1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów, zwraca się uwagę na potrzebę podejmowania zadań w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń powietrza, powstających m.in. w wyniku spalania odpadów w sektorze bytowo-komunalnym, szczególnie na obszarach, na których występują znaczne przekroczenia norm jakości powietrza powodowanych przez niską emisję. Ograniczenie zjawiska niskiej emisji na obszarach zurbanizowanych możliwe będzie dzięki rozwojowi efektywnego energetycznie niskoemisyjnego ciepłownictwa systemowego i małych kotłowni lokalnych oraz prowadzeniu termomodernizacji i wymiany źródeł ciepła w gospodarstwach domowych i kotłowniach lokalnych.<sup>99</sup>

W „Krajowej Polityce Miejskiej 2030” w ramach wyzwania V Poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach jednym z proponowanych rozwiązań jest zmniejszenie energochłonności budynków mieszkalnych. Problem zanieczyszczenia powietrza wymaga podjęcia działań poprawiających efektywność energetyczną budynków jedno- i wielorodzinnych, a także użyteczności publicznej. Szczęólnego wsparcia wymagają przedsięwzięcia na rzecz izolacyjności cieplnej tych

---

<sup>98</sup> „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, str. 329-330.

<sup>99</sup> „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030”, str. 61.



budynków oraz wymiana źródeł ciepła na niskoemisyjne z uwzględnieniem ciepła systemowego. Przyczyni się to zarazem do zmniejszenia zużycia energii w obiekcie.<sup>100</sup>

W „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, w ramach obszaru Środowisko i Energetyka zaplanowano działania w celu stworzenia zielonego i niskoemisyjnego Mazowsza. Na szczególną uwagę zasługują zapisy kierunku działania 14. Podnoszenie efektywności energetycznej, który określa działania służące kompleksowej termomodernizacji budynków.<sup>101</sup>

W SRWM wskazano na potrzebę wprowadzenia środków poprawiających efektywność energetyczną. W budownictwie należy promować budownictwo energooszczędne i pasywne poprzez termomodernizację budynków energochłonnych oraz wymianę nieefektywnych źródeł ciepła (zwłaszcza kotłów). Potrzeby grzewcze muszą być zaspokajane przez urządzenia niskoemisyjne i bezemisyjne.

Dodatkowo kierunek działań 2.2 jest zgodny z programem „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”, szczególnie w zakresie Priorytetu I. Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, celu szczegółowego 2.1. Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych.<sup>102</sup>

Kierunek działań 2.2 jest zgodny z założeniami FEM 2021-2027, a dokładniej Priorytetem II „Fundusze Europejskie na zielony rozwój Mazowsza”, w zakresie celu szczegółowego 2(i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych ze względu na realizację typu projektów: poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i mieszkalnych.

Realizacja planowanych w ramach kierunku działań przyczyni się do poprawy efektywności energetycznej budynków, redukcji zanieczyszczeń oraz obniżenia emisji gazów cieplarnianych (Tabela 9).

**Zakres interwencji będzie zgodny z zapisami FEM oraz SZOP FEM.**

Tabela 9. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 2.2.

CEL STRATEGII ZIT MW	KIERUNEK DZIAŁAŃ	PRZEDSIĘWZIĘCIE	CEL SZCZEGÓŁOWY FEM 2021-2027
2. Poprawa jakości przestrzeni	2.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego	Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i mieszkalnych	CS 2(i)

Źródło: opracowanie własne

<sup>100</sup> „Krajowa Polityka Miejska 2030”, str. 82.

<sup>101</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”, str. 65.

<sup>102</sup> „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”, s. 33.

### 4.3. Cel 3. Wzmocnienie potencjału Związku ZIT

W perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 niemalże podwoiła się liczba jednostek samorządu terytorialnego mogących wdrażać instrument ZIT w miejskim obszarze funkcjonalnym Warszawy. Do grona 40 JST Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego zlokalizowanych najbliżej stolicy dołączyło 8 powiatów oraz 31 gmin głównie wiejskich i miejsko-wiejskich. Prowadzenie wspólnej polityki metropolitalnej dla tak rozległego i zróżnicowanego pod względem rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru jest zadaniem bardzo złożonym, wymagającym ciągłej współpracy i zaangażowania wszystkich JST RWS. Szczególnie z uwagi na fakt, że poszczególne samorzady charakteryzuje różny potencjał administracyjny oraz zakres posiadanych kompetencji związanych chociażby z wdrażaniem instrumentów terytorialnych. Niezbędne jest zatem wypracowanie nowego modelu współpracy JST metropolii warszawskiej, a także stworzenie platformy wymiany doświadczeń pomiędzy gminami wdrażającymi ZIT w latach 2014-2020, a jednostkami samorządu terytorialnego nienależącymi wówczas do WOF. Opracowanie, wdrożenie oraz monitorowanie realizacji zapisów Strategii ZIT, SRMW oraz SUMP wymaga wsparcia potencjału administracyjnego poprzez zapewnienie bieżącego doradztwa i szkoleń dla pracowników administracji lokalnej. Realizacja powyższych działań wspomogą ponadto proces przygotowania rozwiązań prawnych określających ramy współpracy metropolitalnej dla pełniejszego wykorzystania wspólnego potencjału w metropolii warszawskiej.

W związku z powyższym w ramach celu 3 realizowany będzie następujący kierunek działań:

#### ➤ **3.1. Wsparcie zdolności administracyjnych Związku ZIT.**

W ramach interwencji planuje się wzmocnienie kompetencji JST RWS w zakresie prowadzenia polityki rozwoju na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, a także skutecznego pozyskiwania środków na realizację zintegrowanych projektów rozwojowych. Działania świadczone na rzecz administracji gmin i powiatów metropolii warszawskiej skupiać się będą m.in. na: animacji i zacieśnianiu współpracy JST, realizacji szkoleń i warsztatów dla kadry zaangażowanej w proces budowania współpracy metropolitalnej oraz wdrożenia instrumentu ZIT, zapewnianiu usług doradczych wspierających zarządzanie strategiczne i opracowywanie, wdrażanie, monitorowanie oraz aktualizację dokumentów strategicznych metropolii warszawskiej.

Wskazany kierunek działań jest zgodny z zapisami dokumentów wyższego rzędu wskazanymi poniżej.

W „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” w ramach Celu 3. Podniesienie skuteczności i jakości wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie, kierunku interwencji 3. Wzmocnienie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym zwraca się uwagę na fakt, że „zintegrowane podejście do rozwoju, uwzględniające powiązania funkcjonalne ponad podziałami administracyjnymi wymaga, aby polityka regionalna oferowała i udoskonalała instrumenty, które pozwolą terytorializować polityki publiczne nie tylko poprzez współpracę między rządem a samorządem województwa, ale także w skali lokalnej i ponadregionalnej (instytucjonalne, organizacyjne i finansowe). Koncentracja polityki regionalnej na obszarach funkcjonalnych sprzyja lepszemu pobudzeniu i mobilizowaniu lokalnych

potencjałów, ale wymaga budowania sieci współpracy międzyinstytucjonalnej i międzysektorowej”.<sup>103</sup>

Kierunek działań wpisuje się także w Cel 3. Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie, kierunek interwencji 3.2. Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030”. W zakresie tego kierunku interwencji ma być wspierane m.in. inicjowanie i animowanie współpracy i partnerstwa w obszarach powiązań funkcjonalnych; rozwijanie powiązań i integracja funkcjonalna zarządzania obszarami wiejskimi i miejskimi na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, a także organizacja procesu uczenia się samorządów od siebie poprzez wymianę dobrych praktyk<sup>104</sup>.

W „Krajowej Polityce Miejskiej 2030” w ramach wyzwania III Wzmocnienie współpracy samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych wśród rozwiązań znalazły się m.in.: promocja i upowszechnianie istniejących instrumentów współpracy ponadlokalnej oraz wzmacnianie jej struktur, w tym propozycja inicjowania projektów koncentrujących się na pogłębianiu współpracy i promocji dostępnych już narzędzi i instrumentów oraz rozwijaniu ich w MOF. Kolejna możliwość to tworzenie rozwiązań dla obszarów metropolitalnych. W KPM zwrócono uwagę, że „działania integracyjne samorządów w obszarach metropolitalnych, jak np. realizacja instrumentu ZIT, oraz inicjatywy ustawodawcze w stosunku do kolejnych obszarów metropolitalnych wskazują na potrzebę wprowadzenia rozwiązań tworzących bardziej sprawcze i akceptowalne metody współpracy w tych obszarach.”<sup>105</sup>

Kierunek działań 3.1. jest zgodny z założeniami Priorytetu IX „Mazowsze bliższe obywatelom dzięki Funduszom Europejskim” programu FEM w zakresie celu szczegółowego 5(i) Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich, w ramach którego realizowany będzie m.in. następujący typ projektów:

- Metropolitalne Centrum Wsparcia Doradczego.

Realizacja planowanych w ramach tego kierunku działań przyczyni się do podniesienia potencjału JST RWS w zakresie prowadzenia wspólnej polityki rozwoju, w tym opracowania, wdrażania oraz monitorowania dokumentów strategicznych, planistycznych i analitycznych dla metropolii warszawskiej (Tabela 10).

**Zakres interwencji będzie zgodny z zapisami FEM oraz SZOP FEM.**

---

<sup>103</sup> „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, str. 209-212.

<sup>104</sup> „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030”, 2019, Warszawa, str. 77-83.

<sup>105</sup> „Krajowa Polityka Miejska 2030”, str. 52-54.

Tabela 10. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 3.1.

CEL STRATEGII ZIT MW	KIERUNEK DZIAŁAŃ	PRZEDSIĘWZIĘCIE	CEL SZCZEGÓŁOWY FEM 2021-2027
<b>3. Wzmocnienie potencjału Związku ZIT</b>	3.1. Wsparcie zdolności administracyjnych Związku ZIT	„Metropolitalne Centrum Wsparcia Doradczego”	CS 5(i)

Źródło: opracowanie własne

Równoległe do realizacji ww. przedsięwzięcia, podejmowane będą próby pozyskania innych zewnętrznych źródeł finansowania w celu wzmocnienia potencjału Związku ZIT.

## 5. Ramy instytucjonalne

### 5.1. Podstawa prawna

Wszystkie działania związane z wdrożeniem instrumentu ZIT będą realizowane zgodnie z zapisami aktualnych wersji dokumentów:

- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej;
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności;
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+) oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1296/2013.
- Umowy Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce z dnia 30 czerwca 2022 r. (dalej: UP);
- programu „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” przyjętego przez Komisję Europejską 2 grudnia 2022 r. z późn. zm.;
- „Szczegółowego Opisu Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”;
- Ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 z dnia 28 kwietnia 2022 r.;
- „Zasad realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027”, wydanych przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w dniu 11 sierpnia 2022 r. (dalej: Zasady);
- pozostałych wytycznych ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego;
- Statutu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” (dalej: Statut).

### 5.2. Struktura organizacyjna Związku ZIT

Rolę **Związku ZIT** pełni **Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa”** (dalej: SMW). Związek ZIT odpowiada za kreowanie polityki rozwoju na obszarze realizacji instrumentu i koordynowanie realizacji projektów wynikających ze Strategii ZIT<sup>106</sup>. Dlatego Związek ZIT bierze udział w wyborze projektów do dofinansowania bez względu na sposób ich wyboru – konkurencyjny lub niekonkurencyjny. Zadanie to może pełnić poprzez:

---

<sup>106</sup> UP, str. 242.

- opiniowanie i przekazywanie uwag do programu regionalnego oraz udział w opracowaniu pozostałych dokumentów składających się na system realizacji programu regionalnego, w tym współpracę z IZ w zakresie przygotowania SZOP FEM dla działań w ramach ZIT,
- udział w pracach Komitetu Monitorującego na prawach członka,
- tworzenie lub uzgadnianie regulaminów konkursów dla działań w ramach ZIT,
- tworzenie, współtworzenie albo opiniowanie harmonogramów naborów dedykowanych ZIT,
- udział w pracach komitetu oceny projektów.<sup>107</sup>

SMW zostało wskazane w FEM jako jednostka odpowiedzialna za przygotowanie i realizację ZIT w metropolii warszawskiej. W skład SMW wchodzi: m.st. Warszawa oraz wszystkie gminy zlokalizowane w regionie warszawskim stołecznym, a także powiaty: grodziski, legionowski, miński, nowodworski, otwocki, piaseczyński, pruszkowski, warszawski zachodni oraz wołomiński.<sup>108</sup> W ramach przygotowania do pełnienia roli Związku ZIT Walne Zgromadzenie Członków SMW przyjęło Uchwałę nr 6/2021 z dn. 23 września 2021 r. w sprawie rozpoczęcia prac nad przygotowaniem „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” oraz Uchwałę nr 3/2022 z dn. 15 lutego 2022 r. w sprawie upoważnienia m.st. Warszawy do reprezentowania Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” w pracach dotyczących Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+. Pełnienie roli Związku ZIT przez SMW ostatecznie określono w Uchwale nr 10/2022 Walnego Zgromadzenia Członków SMW w sprawie zmiany Statutu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”, która została przyjęta 6 października 2022 r.

Struktura organizacyjna i zadania poszczególnych organów SMW zostały wskazane w Statucie Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” (Tabela 11).<sup>109</sup>

---

<sup>107</sup> Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027, str. 42.

<sup>108</sup> Stan na dzień 18.09.2024 r. Aktualna lista członków znajduje się na stronie internetowej Stowarzyszenia Metropolia Warszawa.

<sup>109</sup> Statut dostępny na stronie internetowej Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”: [www.sm.waw.pl](http://www.sm.waw.pl).

Tabela 11. Struktura organizacyjna Związku ZIT

Organy SMW, których zakres kompetencji, skład i sposób wyboru opisany jest w Statucie SMW.
<p><b>Walne Zgromadzenie Członków SMW</b></p> <p><b>Organ uchwałodawczy</b> o charakterze kolegialnym, złożony z przedstawicieli wszystkich JST tworzących Związki ZIT.</p>
<p><b>Zarząd SMW</b></p> <p><b>Organ wykonawczy</b> złożony z Prezesa, Wiceprezesa, Skarbnika i od 2 do 8 członków Zarządu.</p>
<p><b>Komisja Rewizyjna</b></p> <p><b>Organ kontroli wewnętrznej</b> złożony z przewodniczącego, wiceprzewodniczącego oraz od 1 do 3 członków.</p>
<p><b>Rada Metropolitalna</b></p> <p><b>Ciało doradcze Zarządu SMW</b> złożone z przedstawicieli nauki, biznesu oraz organizacji pozarządowych, których aktywność zawodowa lub dorobek naukowy świadczą o znajomości metropolii warszawskiej.</p>

Źródło: opracowanie własne

Dodatkowo Biuro SMW we współpracy z Wydziałem ZIT z Biura Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju w Urzędzie m.st. Warszawy zapewnia m.in. obsługę administracyjną i merytoryczną procesu przygotowania strategii i koordynację działań mających na celu wdrożenie jej zapisów. Biuro jest odpowiedzialne za przepływ informacji nt. wdrażania instrumentu ZIT wśród członków SMW oraz partnerów zewnętrznych.

### 5.3. Udział partnerów społeczno-gospodarczych

Strategia ZIT MW jest jednym z trzech dokumentów strategicznych, opracowywanych na potrzeby zarządzania rozwojem metropolii warszawskiej. Poza nią przygotowywane są: „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+” oraz „Strategia rozwoju metropolii warszawskiej do 2040 roku” (Rysunek 2). SRMW z założenia będzie dokumentem zakresowo najszerszym, względem którego oba dokumenty – Strategia ZIT MW i SUMP MW – będą komplementarne. Każdy z tych dokumentów był lub jest w trakcie opracowywania z poszanowaniem zasady partnerstwa.

W ramach prac nad SUMP MW konsultacje społeczne były prowadzone trzykrotnie<sup>110</sup>. W związku z tym, że dokument ten ma pomóc w stworzeniu na terenie metropolii warszawskiej warunków dla

<sup>110</sup> Raporty z konsultacji znajdują się na stronie: <https://omw.um.warszawa.pl/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/>.

zrównoważonego przemieszczania się, opartych na transporcie zbiorowym i mobilności aktywnej, niezwykle istotne w jego tworzeniu było więc jak najszersze zaangażowanie mieszkańców metropolii, podróżujących codziennie po RWS do pracy lub szkoły. Wyniki diagnozy przeprowadzonej na potrzeby SUMP MW zostały uwzględnione w diagnozie Strategii ZIT MW.

Rysunek 2. Dokumenty strategiczne dla metropolii warszawskiej



Źródło: opracowanie własne

Strategia ZIT MW jest dokumentem wdrożeniowym dla programu „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”. Wskazane w FEM zakresy interwencji przyporządkowane do realizacji w ramach instrumentu ZIT były przedmiotem konsultacji społecznych realizowanych w ramach procesu opracowania programu. Jednocześnie Strategia ZIT MW również podlegała konsultacjom społecznym (por. załącznik 3). Ponadto w prace nad przygotowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT MW zostali zaangażowani przedstawiciele partnerów społeczno-gospodarczych oraz właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji. W tym celu powołano ciało doradcze Zarządu SMW, tj. Radę Metropolitalną.<sup>111</sup> Współpraca z partnerami społeczno-gospodarczymi pozwoli na skorzystanie z szerszego doświadczenia i wiedzy oraz zwiększy przejrzystość procesu wdrażania ZIT. W skład Rady wchodzi 17 osób<sup>112</sup>, których aktywność zawodowa lub dorobek naukowy wskazują na znajomość metropolii warszawskiej. Wśród nich są przedstawiciele świata nauki, samorządu regionalnego, instytucji gospodarczych oraz NGO. Celem działania Rady jest doradzanie Zarządowi SMW w całym procesie opracowywania i wdrażania

<sup>111</sup> Uchwała nr 3/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 31 stycznia 2023 roku w sprawie powołania Rady Metropolitalnej.

<sup>112</sup> Skład rozszerzony Uchwałą nr 1/2024 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 30 stycznia 2024 r. w sprawie zmiany składu Rady Metropolitalnej.



Strategii ZIT MW, m.in. poprzez opiniowanie treści diagnozy strategicznej, celów i kierunków działań, a następnie projektu całego dokumentu. Rada Metropolitalna pracuje na podstawie Regulaminu<sup>113</sup>, który określa m.in. formę i częstotliwość spotkań (nie rzadziej niż raz na pół roku) oraz sposób przyjmowania stanowisk (zwykłą większością głosów, przy czym głosujących nie może być mniej niż połowa składu). Podczas pierwszego posiedzenia Rada Metropolitalna wybrała spośród swoich członków Przewodniczącego oraz Zastępcę Przewodniczącego.

Rada Metropolitalna będzie również zaangażowana w prace nad SRMW. Rada będzie konsultować poszczególne produkty procesu strategicznego (np. cele i kierunki działania, projekt strategii). Działalność Rady jest jednym z przejawów założenia, że proces przygotowania SRMW również będzie oparty o rzeczywistą partycypację mieszkańców metropolii. Poza możliwością udziału w konsultacjach społecznych stworzone zostały warunki do aktywnego uczestniczenia mieszkańców w tworzeniu SRMW w ramach prac grup tematycznych: metropolia otwarta na ludzi, metropolia zrównowazona, metropolia w ruchu, metropolia gospodarki. Do prac w tych grupach – poza pracownikami samorządowymi – zaproszono przedstawicieli NGO i ekspertów tematycznych, którzy mogli zgłaszać chęć uczestnictwa w pracach nad SRMW w ramach przeprowadzonego na początku 2023 r. otwartego naboru.<sup>114</sup> Zadaniem członków grup tematycznych jest m.in.:

- opiniowanie i zgłaszanie uwag do produktów procesu strategicznego (np. diagnoza strategiczna, model struktury funkcjonalno-przestrzennej);
- wypracowanie wkładu do SRMW w zakresie podejmowanym przez grupę (np. propozycje celów i kierunków działań);
- rekomendowanie odpowiednich zapisów dokumentu.

---

<sup>113</sup> Uchwała nr 23/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 8 maja 2023 roku w sprawie wydania regulaminu działania Rady Metropolitalnej. Treść regulaminu dostępna na stronie [www.sm.waw.pl](http://www.sm.waw.pl).

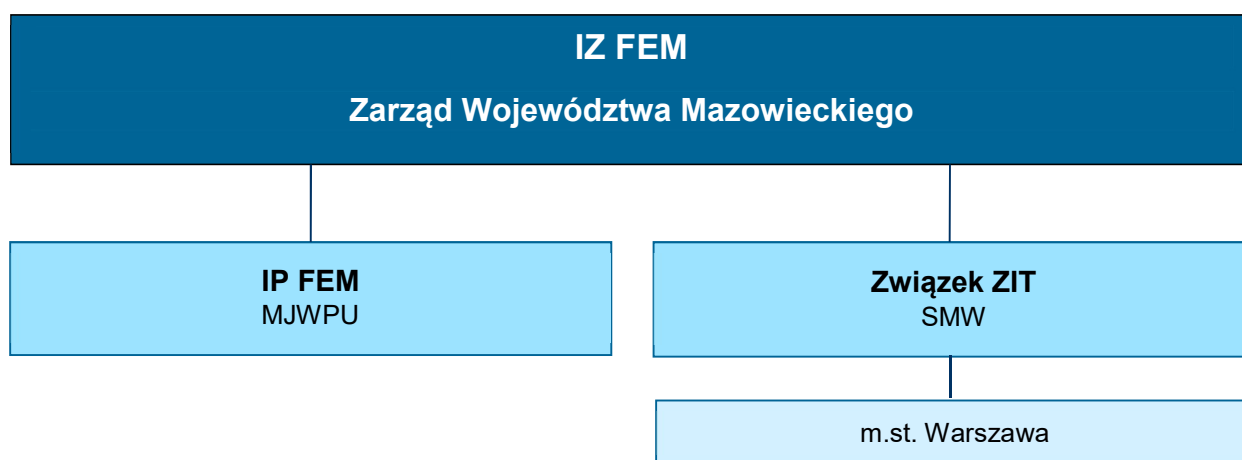
<sup>114</sup> <https://sm.waw.pl/artukul/wyniki-naboru-na-ekspertow-tematycznych-oraz-organizacji-pozarządowych-ktorzy-zaangażują-sie-w-przygotowanie-strategii-rozwoju-metropolii-warszawskiej-do-2040-roku/>.

## 6. System wdrażania instrumentu ZIT w ramach FEM 2021-2027

### 6.1. Struktura organizacyjna

Kluczowym narzędziem wdrażania Strategii ZIT MW jest program „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”. Za wdrożenie FEM odpowiada Zarząd Województwa Mazowieckiego, pełniący rolę Instytucji Zarządzającej (dalej: IZ), poprzez prowadzenie działań związanych m.in. z zarządzaniem, monitorowaniem, ewaluacją oraz kontrolą (Rysunek 3)<sup>115</sup>. IZ realizuje te zadania we współpracy z Instytucjami Pośredniczącymi (dalej: IP): Mazowiecką Jednostką Wdrażania Funduszy Unijnych (dalej: MJWPU) i Wojewódzkim Urzędem Pracy.

Rysunek 3. Instytucje systemu wdrażania FEM w zakresie instrumentu ZIT



Źródło: opracowanie własne

W FEM wskazano, że realizacja ZIT na Mazowszu będzie odbywała się poprzez Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa”, które będzie prowadziło swoją działalność na podstawie doświadczeń zdobytych przez współpracę JST z WOF we wdrażaniu ZIT w poprzedniej perspektywie finansowej UE. Potencjał zbudowany w latach 2014-2020 pozwala na prowadzenie przez SMW we współpracy z m.st. Warszawą działań związanych z wdrażaniem interwencji ZIT, m.in. poprzez:

- udział w wyborze projektów, w szczególności przez umieszczenie w Strategii ZIT MW listy projektów, które mogą ubiegać się o dofinansowanie w ramach właściwego programu,
- opiniowanie dokumentów programowych,
- monitorowanie,
- prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych.

Szczegółowy zakres czynności wykonywanych przez SMW w celu wdrożenia interwencji ZIT został określony w odrębnych dokumentach wypracowanych wspólnie przez Zarząd Województwa Mazowieckiego, SMW oraz m.st. Warszawa.

<sup>115</sup> Art. 6. ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027.

Umowa partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce, 2022, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, s. 277.

## 6.2. Realizacja przedsięwzięć

Wdrażanie Strategii ZIT MW odbędzie się za pomocą przedsięwzięć, w ramach których będą wybierane projekty. Wybór projektów będzie odbywał się w sposób konkurencyjny lub niekonkurencyjny<sup>116</sup>. Projekty mają przyczynić się do współpracy metropolitalnej oraz realizacji celów strategicznych Strategii ZIT MW.

Szczegóły dotyczące możliwego zakresu realizacji projektów znajdują się w „Szczegółowym Opisie Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027”. W ramach prac nad strategią powstała lista projektów, zawierająca projekty pogrupowane w przedsięwzięcia przypisane do poszczególnych kierunków działań Strategii ZIT MW i odnoszące się jednocześnie do konkretnych działań wskazanych w SZOP FEM (Załącznik 1. Lista projektów).

---

<sup>116</sup> Art. 44. ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027.

Zasady realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027, s. 41.

## 7. Finansowanie

Finansowanie realizacji Strategii ZIT MW bazuje na środkach unijnych dedykowanych bezpośrednio RWS na wdrażanie instrumentu ZIT (FEM oraz FEnIKS) oraz na uzupełniających je środkach stanowiących wkład własny beneficjentów projektów.

Na wdrażanie instrumentu ZIT w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” przewidziana została kwota wkładu UE (bez wkładu krajowego) w wysokości 135 600 000 EUR, w tym 132 600 000 EUR z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz 3 000 000 EUR z Europejskiego Funduszu Społecznego +. Wskazana alokacja została przeznaczona na realizację 9 przedsięwzięć w ramach 5 celów szczegółowych UE (Tabela 12). Przy realizacji większości przedsięwzięć zakłada się wykorzystanie bezzwrotnego dotacyjnego mechanizmu finansowania. W przypadku przedsięwzięć z zakresu mobilności miejskiej w RWS przewiduje się też, zgodnie z zapisami FEM i SZOP FEM, wykorzystanie instrumentów finansowych.

W ramach Strategii ZIT MW wskazano także projekty finansowane ze środków programu „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”. Projekty te będą miały charakter komplementarny do projektów z zakresu mobilności miejskiej w FEM i zostały opisane w załączniku 4.

Tabela 12. Przedsięwzięcia finansowane w ramach instrumentu ZIT

Priorytet	Cel szczegółowy	Nazwa przedsięwzięcia	Szacowana alokacja środków UE na ZIT (w EUR, bez wkładu krajowego)	Wkład własny
VII	4(f)	Rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych ogólnokształcących	3 000 000	35%-60%
V	4(ii)	Dostosowanie infrastruktury dydaktycznej do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi w zakresie edukacji ogólnej	7 300 000	40%-60%
V	4(ii)	Rozwój nowoczesnej infrastruktury w zakresie edukacji zawodowej	3 700 000	40%-60%
III	2(viii)	Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej	49 900 000	40%-60%
III	2(viii)	Zakup ekologicznego taboru autobusowego oraz rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych	16 000 000	40%-60%
III	2(viii)	Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)	37 000 000	40%-60%
III	2 (viii)	Rozwój alternatywnych form mobilności miejskiej z wykorzystaniem instrumentów finansowych	8 100 000	Nie dotyczy
II	2(i)	Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i mieszkalnych	10 000 000	40%-60%

Priorytet	Cel szczegółowy	Nazwa przedsięwzięcia	Szacowana alokacja środków UE na ZIT (w EUR, bez wkładu krajowego)	Wkład własny
IX	5(i)	Metropolitalne Centrum Wsparcia Doradczego	600 000	40-50%

Źródło: opracowanie własne

## 8. System monitorowania i sprawozdawczości

### 8.1. Monitoring

Monitorowanie realizacji Strategii ZIT MW opiera się na bieżącej ocenie postępu przygotowania i wdrażania projektów realizowanych w ramach Priorytetów/celów szczegółowych przypisanych instrumentowi ZIT zgodnie z zapisami „Wytycznych dotyczących monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów na lata 2021-2027”. Jest ono oparte o wybrane wskaźniki produktu oraz rezultatu przypisane poszczególnym Priorytetom programu „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” w Szczegółowym Opisie Priorytetów dla tego Programu. Wykaz wskaźników monitorujących cele i kierunki działań Strategii ZIT MW zawiera Tabela 13. Wskaźniki w zakresie celów do osiągnięcia zawierają wartości indykatywne wynikające z metodyk szacowania wartości wskaźników wybranych do monitorowania realizacji programu FEM w ramach EFRR oraz EFS+ opracowanych przez IZ FEM. Wskaźniki uwzględniają wyłącznie produkty i rezultaty przedsięwzięć planowanych do wdrożenia w ramach instrumentu ZIT w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 (dlatego w przypadku wskaźników produktu wartość bazowa wynosi 0).

Na opóźnienia w realizacji wskaźników bądź trudności w osiągnięciu zakładanych wartości zgodnie z ww. metodykami może mieć wpływ wiele czynników, w tym m.in.:

- czasowe wstrzymanie przekazywania środków przez Komisję Europejską oraz pomniejszanie rat dla Województwa Mazowieckiego w związku z niespełnianiem warunków podstawowych oraz nakładaniem kar na Polskę,
- wzrost cen towarów, usług i robót budowlanych, rosnące ceny ogrzewania i energii elektrycznej,
- problemy z zabezpieczeniem wkładu własnego przez beneficjentów, wynikające m.in. z niedostatecznych dochodów JST RWS,
- związany przede wszystkim z recesją gospodarczą brak zainteresowania oferowanym wsparciem ze strony potencjalnych beneficjentów, wynikający z konieczności realizacji innych – priorytetowych – zadań,
- brak zainteresowania oferowanym wsparciem wynikający ze zmian prawodawstwa,
- opóźnienie lub niezrealizowanie projektu związane z procedurami dotyczącymi zamówień publicznych (w tym np. brak zainteresowania wykonawców),
- opóźnienie lub niezrealizowanie projektu związane z dostępnością towarów i usług w branży budowlanej,
- ryzyko walutowe,
- potencjalne zmiany w grupach docelowych,
- inne czynniki ograniczające, opóźniające lub uniemożliwiające realizację projektów, np. pandemia, wojna w Ukrainie.

### 8.2. Ewaluacja

Związek ZIT współpracuje z Jednostką Ewaluacyjną IZ, w tym umożliwia jej lub innym podmiotom zewnętrznym na jej zlecenie, lub przez nią wskazanych wykonanie zadań ewaluacyjnych, w tym

w szczególności przekazuje dane, będące w jej dyspozycji zgodnie z zakresem powierzonych zadań na potrzeby realizacji badań ewaluacyjnych. Równolegle Związek ZIT może podjąć decyzję o przeprowadzeniu przez podmiot zewnętrzny ewaluacji Strategii ZIT MW mającej na celu poprawę skuteczności i efektywności wdrażania projektów w kontekście osiągnięcia celów dokumentu.

### 8.3. Sprawozdawczość

Co roku przygotowywane jest sprawozdanie z wdrażania instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych według stanu na dzień 31 grudnia, które przekazywane jest do akceptacji Zarządowi SMW, a także Walnemu Zgromadzeniu Członków SMW.



Tabela 13. Tabela wskaźników produktu i rezultatu

Kierunek działań	Priorytet	Cel szczegółowy	Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Typ wskaźnika	Jednostka miary	Wartość bazowa lub wartość odniesienia do Strategii ZIT MW	Rok odniesienia	Cel pośredni do Strategii ZIT MW (2024)	Cel końcowy do Strategii ZIT MW (2029)
1.1. Wsparcie edukacji ogólnej	VII	4(f)	FEMA0CO01	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	szt.	0	2021	0	1
			PL0CO03	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	osoby	0	2021	0	1 800 000
			PLFCO03	Liczba uczniów szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne objętych wsparciem	produktu	osoby	0	2021	611	12 228
			PLFCO06	Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	produktu	osoby	0	2021	0	do monitorowania
			PLFCO07	Liczba szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	produktu	podmioty	0	2021	0	do monitorowania
			PLFCR01	Liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu	rezultatu	osoby	2 521	2021	nd.	8 437

<b>1.1. Wsparcie edukacji ogólnej</b>	VII	4(f)	PLFCR02	Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty, którzy uzyskali kwalifikacje po opuszczeniu programu	rezultatu	osoby	0	2021	nd.	do monitorowania
<b>1.2. Dostosowanie szkół do potrzeb osób ze SPE oraz wyposażenie szkół w nowoczesną infrastrukturę</b>	V	4(ii)	RCO067	Pojemność klas w nowych lub zmodernizowanych placówkach oświatowych	produktu	osoby	0	2021	0	do monitorowania
			RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	osoby	0	2021	0	1 800 000
			RCO075	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	szt.	0	2021	0	1
			PLRO127	Liczba przebudowanych lub rozbudowanych szkół	produktu	szt.	0	2021	0	do monitorowania
			PLRO132	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS)	produktu	szt.	0	2021	0	80

<b>1.2. Dostosowanie szkół do potrzeb osób ze SPE oraz wyposażenie szkół w nowoczesną infrastrukturę</b>	V	4(ii)	PLRO191	Liczba doposażonych szkół	produktu	szt.	0	2021	0	do monitorowania
			RCR071	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek oświatowych	rezultatu	użytkownicy/rok	11 233	2021	nd.	11 480
<b>2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych</b>	III	2(viii)	RCO057	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	produktu	osoby	0	2021	0	2 800
			RCO058	Wspierana infrastruktura rowerowa	produktu	Km	0	2021	0	210
			RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	osoby	0	2021	0	1 800 000
<b>2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych</b>	III	2(viii)	RCO075	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	szt.	0	2021	0	1
			PLRO088	Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym	produktu	szt.	0	2021	0	35

				komunikacji miejskiej i metropolitarnej						
			PLRO091	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	produktu	szt.	0	2021	0	do monitorowania
			PLRO092	Liczba przebudowanych obiektów „parkuj i jedź”	produktu	szt.	0	2021	0	do monitorowania
			PLRO093	Liczba doposażonych obiektów „parkuj i jedź”	produktu	szt.	0	2021	0	do monitorowania
			PLRO098	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	produktu	szt.	0	2021	0	do monitorowania
			RCR029	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	rezultatu	tony równoważnika CO <sub>2</sub> /rok	2040	2021	nd.	1 620
<b>2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych</b>	III	2(viii)	RCR062	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	rezultatu	użytkownicy/rok	0	2021	nd.	6 113 000
			RCR064	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	rezultatu	użytkownicy/rok	0	2021	nd.	16 000
			PLRR021	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych	rezultatu	szt.	0	2021	nd.	do monitorowania

				w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź”						
<b>2.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego</b>	II	2(i)	RCO019	Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	produktu	m <sup>2</sup>	0	2021	0	83 000
			RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	osoby	0	2021	0	1 800 000
<b>2.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego</b>	II	2(i)	PLRO026	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł OZE	produktu	MW	0	2021	0	do monitorowania
			PLRO027	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii cieplnej ze źródeł OZE	produktu	MW	0	2021	0	do monitorowania
			RCO075	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	szt.	0	2021	0	1
			PLRO023	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	produktu	szt.	0	2021	0	do monitorowania
			RCR029	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	rezultatu	tony równoważnika CO <sub>2</sub> /rok	9 163	2021	nd.	6 400

			RCR032	Dodatkowa moc zainstalowana odnawialnych źródeł energii	rezultatu	MW	0	2021	nd.	do monitorowania
<b>2.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego</b>	II	2(i)	RCR105	Szacowana emisja gazów cieplarnianych z kotłów i systemów ciepłowniczych przekształconych z zasilania stałymi paliwami kopalnymi na zasilanie gazem	rezultatu	tony równoważnika CO2/rok	0	2021	nd.	do monitorowania
			PLRR013	Ilość wytworzonej energii elektrycznej ze źródeł OZE	rezultatu	MWh/rok	0	2021	nd.	do monitorowania
			PLRR014	Ilość wytworzonej energii cieplnej ze źródeł OZE	rezultatu	MWh/rok	0	2021	nd.	do monitorowania
			PLRR073	Roczne zużycie energii pierwotnej w: budynkach publicznych	rezultatu	MWh/rok	19 879,0	2021	nd.	13 915,5
<b>3.1. Wsparcie zdolności administracyjnych Związku ZIT</b>	IX	5(i)	RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	produktu	osoby	0	2021	0	1 800 000
			FEMA5RO001	Liczba JST objętych wsparciem	produktu	szt.	0	2021	0	79

Źródło: opracowanie własne

## Załącznik 1. Lista projektów

Tabela 14. Lista projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny

Nazwa projektu	Wskazanie i uzasadnienie realizacji celu Strategii ZIT MW przez projekt ze wskazaniem podejścia zintegrowanego	Lp.	Nazwa przedsięwzięcia/ wiązki projektów jeśli dotyczy	Nazwa lidera projektu partnerskiego/ beneficjenta	Planowany zakres projektu – najważniejsze elementy projektu	Planowane źródło finansowania, ze wskazaniem programu i konkretnego CS/ Priorytet i działanie	Szacunkowa wartość wkładu UE (PLN)/ indykatywny wkład środków UE (jeśli dotyczy)	Podstawowe warunki realizacji	Powiązanie z innymi projektami
„Metropolitalne Centrum Wsparcia Doradczego”	<p>Cel 3. Wzmocnienie potencjału Związku ZIT, kierunek działań 3.1. Wsparcie zdolności administracyjnych Związku ZIT</p> <p>Projekt jest działaniem horyzontalnym warunkującym realizację wszystkich celów Strategii. Koncentruje się na wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego do zarządzania strategicznym rozwojem lokalnym w partnerstwach społeczno-gospodarczych na rzecz zintegrowanych działań, skutecznego pozyskiwania środków i kapitału</p>	1.	Nie dotyczy	Miasto Stołeczne Warszawa	<p>Projekt służy realizacji usług polegających na wsparciu rozwoju zdolności administracyjnych jednostek samorządu terytorialnego, w tym wzmocnienia potencjału JST do kompleksowego zarządzania rozwojem m.in. w zakresie wdrażania strategii rozwoju ponadlokalnego/terytorialnej i efektywnej realizacji projektów zintegrowanych.</p> <p>Celem projektu jest wzmocnienie kompetencji JST do zarządzania strategicznym rozwojem lokalnym w partnerstwach społeczno-gospodarczych na rzecz zintegrowanych działań, skutecznego pozyskiwania środków i kapitału inwestycyjnego na projekty rozwojowe.</p> <p>Usługi doradcze będą skierowane przede wszystkim do JST z obszaru RWS, objętych instrumentem ZIT w celu zapewnienia właściwego wdrażania i monitorowania działań wynikających ze Strategii ZIT oraz „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030+”, a także podniesienia kompetencji kadry zaangażowanej w proces wdrażania instrumentu terytorialnego w poszczególnych JST.</p> <p>JST otrzymają wsparcie doradcze, wzmacniające ich potencjał instytucjonalny, zdolności współpracy i umiejętności zarządcze, konieczne do wdrażania strategii na rzecz realizacji instrumentów terytorialnych. Proces doradczy prowadzony będzie w zależności od zidentyfikowanych potrzeb i objmie działania z zakresu m.in.:</p>	FEM – CS 5(i), Priorytet IX, Działanie FEMA.09.04; typ projektu: „Metropolitalne Centrum Wsparcia Doradczego”	Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFRR: 2,50 mln PLN	Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFIPR	Powiązanie ze wszystkimi przedsięwzięciami planowanymi do realizacji w Celach 1 i 2 Strategii ZIT poprzez zapewnienie warunków formalnych dla wnioskowania o dofinansowanie oraz późniejszej realizacji projektów zintegrowanych. Dodatkowo powiązanie z projektami POPT.03.01.00-00-001/15 oraz POPT.03.01.00-00-0293/19. współfinansowanymi ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

	inwestycyjnego na projekty rozwojowe.			<ul style="list-style-type: none"> <li>- animacji zacieśniania współpracy JST w obszarze funkcjonalnym,</li> <li>- wzmacniania mechanizmów zarządzania strategicznego,</li> <li>- szkoleń i warsztatów dla kadry zaangażowanej w proces wdrożenia dokumentów strategicznych,</li> <li>- wymiany doświadczeń pomiędzy partnerami, wizyt studyjnych.</li> </ul>				
--	---------------------------------------	--	--	---	--	--	--	--

Źródło: opracowanie własne



Tabela 15. Lista projektów wybieranych w sposób konkurencyjny

Nazwa projektu	Wskazanie i uzasadnienie realizacji celu Strategii ZIT MW przez projekt ze wskazaniem podejścia zintegrowanego	Lp.	Nazwa przedsięwzięcia/ wiązki projektów jeśli dotyczy	Nazwa lidera projektu partnerskiego/ beneficjenta	Planowany zakres projektu – najważniejsze elementy projektu	Planowane źródło finansowania, ze wskazaniem programu i konkretnego CS/ Priorytet i działanie	Szacunkowa wartość wkładu UE (PLN)/ indykatywny wkład środków UE (jeśli dotyczy)	Podstawowe warunki realizacji	Powiązanie z innymi projektami
Nie dotyczy	<p>Cel 1. Podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych, kierunek działań 1.2. Dostosowanie szkół do potrzeb osób ze SPE oraz wyposażenie szkół w nowoczesną infrastrukturę</p> <p>Podejście zintegrowane: realizacja projektu zapewni poprawę dostępności infrastruktury dydaktycznej do potrzeb osób ze SPE, a docelowo będzie miała wpływ na ujednolicenie dostępu do usług edukacyjnych świadczonych na obszarze RWS.</p>	1.	<b>Nazwa przedsięwzięcia: Dostosowanie infrastruktury dydaktycznej do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi w zakresie edukacji ogólnej</b>	Przewidywane typy beneficjenta: jednostki samorządu terytorialnego RWS i jednostki organizacyjne tych JST, szkoły i inne placówki systemu oświaty oraz ich organy prowadzące	<p>Wsparcie objęte będą projekty, w ramach których realizowane będą działania związane z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przebudową, rozbudową, nadbudową lub adaptacją istniejącej infrastruktury dydaktycznej, w tym sal gimnastycznych (o ile wynika to z analizy potrzeb, jest powiązane z celami EFS+ i wspiera rozwój działań integracyjnych, włączających, w ramach walki z wykluczeniem społecznym) służącą zwiększeniu jej dostępności dla uczniów ze SPE, w tym także w zakresie wyposażenia (jako niezbędny i uzupełniający element projektu);</li> <li>- budową nowej, dostępnej dla uczniów ze SPE infrastruktury, jedynie wyjątkowo i w uzasadnionych przypadkach, kiedy nie będzie możliwości adaptacji lub modernizacji istniejącej lub kiedy byłoby to nieefektywne kosztowo.</li> </ul> <p>Projekty powinny być zgodne z przepisami Karty Praw Podstawowych i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.</p>	FEM – CS 4(ii), Priorytet V, Działanie FEMA.05.02; typ projektu "Dostosowanie szkół ogólnodostępnych do potrzeb osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi (z wyłączeniem edukacji przedszkolnej)"	Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFRR: 34,14 mln PLN	Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFiPR	Powiązanie z Działaniem 7.2 FEM realizowanym z EFS+ w zakresie wdrażania modelu „Dostępna szkoła”. Ponadto z projektami wdrażanymi dla Strategii ZIT WOF w ramach Działania 2.1 E-usługi – Poddziałania 2.1.2 E-usługi dla Mazowsza w ramach ZIT RPO WM, typ projektów: Zakup sprzętu i oprogramowania do szkół, umożliwiającego wprowadzenie nowoczesnych form nauczania z wykorzystaniem TIK oraz zapewnienie możliwości realizacji działań edukacyjnych w formule zdalnej w związku z zagrożeniem powtórzenia lub przedłużeniem się epidemii COVID-19.

Nie dotyczy	<p>Cel 1. Podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych, kierunek działań 1.2. Dostosowanie szkół do potrzeb osób ze SPE oraz wyposażenie szkół w nowoczesną infrastrukturę</p> <p>Podejście zintegrowane: podniesienie jakości praktycznej nauki zawodu w szkołach branżowych, do których uczęszczają uczniowie różnych JST RWS.</p>	2.	<p><b>Nazwa przedsięwzięcia: Rozwój nowoczesnej infrastruktury w zakresie edukacji zawodowej</b></p>	<p>Przewidywane typy beneficjenta: jednostki samorządu terytorialnego RWS i jednostki organizacyjne tych JST, szkoły i inne placówki systemu oświaty oraz ich organy prowadzące</p>	<p>Wsparciem objęte będą projekty, w ramach których realizowane będą działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prowadzące do poprawy warunków nauczania dla wszystkich uczniów poprzez modernizację bazy techniczno-dydaktycznej szkolnictwa branżowego i poprawy wyposażenia pracowni praktycznej nauki zawodu oraz wyposażenie infrastruktury dydaktycznej szkół prowadzących kształcenie zawodowe;</li> <li>- z zakresu budowy nowych obiektów służących praktycznej nauce zawodu jedynie wyjątkowo i w uzasadnionych przypadkach, kiedy nie będzie możliwości adaptacji lub modernizacji istniejącej infrastruktury lub kiedy byłoby to nieefektywne kosztowo.</li> </ul> <p>Projekty powinny być zgodne z przepisami Karty Praw Podstawowych i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.</p>	FEM – CS 4(ii), Priorytet V, Działanie FEMA.05.04; typ projektu-"Rozwój nowoczesnej infrastruktury w zakresie edukacji zawodowej"	Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFRR: 17,30 mln PLN	Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFiPR	Powiązanie z Działaniem 7.2 FEM realizowanym z EFS+ w ramach II typu projektu - Wsparcie szkół prowadzących kształcenie zawodowe w ramach kompleksowych programów rozwojowych. Ponadto z projektami wdrażanymi dla Strategii ZIT WOF w ramach Działania 2.1 E-usługi – Poddziałania 2.1.2 E-usługi dla Mazowsza w ramach ZIT RPO WM, typ projektów: Zakup sprzętu i oprogramowania do szkół, umożliwiającego wprowadzenie nowoczesnych form nauczania z wykorzystaniem TIK oraz zapewnienie możliwości realizacji działań edukacyjnych w formule zdalnej w związku z zagrożeniem powtórzenia lub przedłużeniem się epidemii COVID-19.
Nie dotyczy	<p>Cel 1. Podniesienie jakości i dostępności usług edukacyjnych, kierunek działań 1.1. Wsparcie edukacji ogólnej</p> <p>Podejście zintegrowane: oferowane wsparcie zostanie skierowane</p>	3.	<p><b>Nazwa przedsięwzięcia: Rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych</b></p>	<p>Przewidywane typy beneficjenta: jednostki samorządu terytorialnego RWS i jednostki organizacyjne tych JST, szkoły i inne placówki systemu oświaty oraz ich organy prowadzące</p>	<p>Wsparciem objęte będą projekty, w ramach których realizowane będą działania związane z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwojem kompetencji kluczowych, społecznych i społeczno-emocjonalnych uczniów szkół osiągających najniższe wyniki edukacyjne, mające na celu podniesienie świadomości w zakresie planowania ścieżki zawodowej;</li> <li>- wspieraniem podnoszenia kwalifikacji zawodowych nauczycieli, w zakresie uzupełniającym do wsparcia realizowanego z programów krajowych;</li> </ul>	FEM – CS 4(f), Priorytet VII, Działanie FEMA.07.03; typ projektu "Rozwój kompetencji kluczowych i umiejętności niezbędnych na rynku pracy uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych ogólnokształcących"	Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFS+: 14,03 mln PLN	Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFiPR	Powiązanie z projektami wdrażanymi dla Strategii ZIT WOF w ramach poddziałania 10.1.2 Edukacja ogólna w ramach ZIT Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa

	do uczniów i nauczycieli szkół podstawowych, wyłonionych ze szkół o najniższych wynikach edukacyjnych z całego obszaru RWS, co pozwoli na wyrównanie szans edukacyjnych uczniów, podniesienie kwalifikacji nauczycieli oraz jakości nauczania w szkołach RWS.		<b>ch ogólnokształcących</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- dodatkowymi zajęciami edukacyjno – wyrównawczymi w zakresie wyrównywania dysproporcji edukacyjnych w trakcie procesu kształcenia dla uczniów mających trudności w spełnianiu wymagań edukacyjnych, wynikających z podstawy programowej kształcenia ogólnego dla danego etapu edukacyjnego, mającymi na celu poprawę wyników edukacyjnych w szkołach;</li> <li>- zajęciami dodatkowymi, w tym pozaszkolnymi formami edukacji służącymi rozwojowi kompetencji, umiejętności, uzdolnień oraz zainteresowań uczniów poza edukacją formalną, a także działaniami integracyjnymi dla dzieci migrantów z Ukrainy oraz zajęciami z zakresu edukacji ekologicznej, mającymi na celu podniesienie świadomości dzieci i młodzieży na temat zmian klimatycznych i ich konsekwencji oraz łagodzenia ich skutków i możliwości przeciwdziałania;</li> <li>- doradztwem edukacyjno - zawodowym dla uczniów klas 7 i 8 szkół podstawowych, maturzystów w wyborze kierunków studiów oraz szkoleniami dla nauczycieli, pedagogów i psychologów w tym zakresie. Doradztwo zawodowe będzie uwzględniać aspekt płci przy wyborze zawodu, zwalczać stereotypy związane z płcią i wspierać promowanie przedmiotów STEM</li> <li>- wyposażeniem pracowni przedmiotowych dla szkół, jako uzupełniający element projektu.</li> </ul>				Mazowieckiego na lata 2014-2020 (dalej: RPO WM).
Nie dotyczy	<p>Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni, kierunek działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych</p> <p>Podejście zintegrowane: budowa infrastruktury niezbędnej do korzystania z form indywidualnej mobilności aktywnej, integrującej</p>	4.	<b>Nazwa przedsięwzięcia: Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej</b>	Przewidywane typy beneficjenta: jednostki samorządu terytorialnego RWS i jednostki organizacyjne tych JST	<p>Wsparciem objęte będą projekty dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- niezmotoryzowanego transportu indywidualnego w obrębie miast i ich obszarów funkcjonalnych,</li> <li>- infrastruktury niezbędnej do korzystania z form indywidualnej mobilności aktywnej, w tym ruchu pieszego i rowerowego, m.in. ścieżki rowerowe, parkingi, ogólnodostępne punkty serwisowe, przechowalnie rowerów, stojaki rowerowe, łączniki rowerowe przy ślepych ulicach, kładki, tunele, wydzielone drogi rowerowe poza jezdnią, pasy ruchu dla rowerów w jezdni, kontrapasy, śluzy rowerowe w jezdni na skrzyżowaniach, sygnalizacja dla rowerzystów, windy i wyciągi rowerowe.</li> </ul>	FEM – CS 2(viii), Priorytet III, Działanie FEMA.03.02, typ projektu "Infrastruktura rowerowa i piesza"	Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFRR: 233,36 mln PLN	Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFiPR, przyjęcie SUMP MW przez Związek ZIT oraz rady gmin i powiatów RWS	Powiązanie z przedsięwzięciami: "Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego(w tym parkingi P+R)" i "Zakup ekologicznego taboru autobusowego oraz rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych, jak również z projektami

	przestrzenie JST RWS, dostępnej dla wszystkich mieszkańców obszaru.				Projekty powinny być zgodne z przepisami Karty Praw Podstawowych i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.				wdrażanymi ze Strategii ZIT WOF w ramach Działania 4.3 Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza – Poddziałania 4.3.2 Mobilność miejska w ramach ZIT RPO WM, typ projektów – Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – ZIT – Ścieżki i infrastruktura rowerowa oraz typ projektów - Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – „Parkingi Parkuj i Jedź”
Nie dotyczy	<p>Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni, kierunek działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych</p> <p>Podejście zintegrowane: - zakup taboru autobusowego, który będzie wykorzystywany na obszarze RWS przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, - budowa infrastruktury wspierającej komplementarne formy transportu, z której będą mogli korzystać wszyscy mieszkańcy RWS.</p>	5.	<b>Nazwa przedsięwzięcia:</b> <b>Zakup ekologicznego taboru autobusowego oraz rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych</b>	Przewidywane typy beneficjenta: organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, jednostki samorządu terytorialnego i jednostki organizacyjne tych JST	<p>Wsparciem objęte będą projekty dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zakupu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego taboru autobusowego;</li> <li>- rozbudowy infrastruktury paliw o punkty ładowania pojazdów elektrycznych i stacji tankowania pojazdów wodorowych (dotyczy pojazdów transportu publicznego oraz samochodów prywatnych);</li> <li>- infrastruktury niezbędnej do korzystania z komplementarnych form transportu, tj. transportu bezemisyjnego komplementarnego w stosunku do autobusowego transportu publicznego np.: carsharing oparty o pojazdy elektryczne.</li> </ul> <p>Projekty powinny być zgodne z przepisami Karty Praw Podstawowych i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.</p>	FEM – CS 2(viii), Priorytet III, Działanie FEMA.03.02; typ projektu "Ekologiczny i konkurencyjny transport publiczny"	Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFRR: 74,83 mln PLN	Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFiPR, przyjęcie SUMP MW przez Związek ZIT oraz rady gmin i powiatów RWS	Powiązanie z przedsięwzięciami: "Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej" i "Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)", jak również z projektami wdrażanymi ze Strategii ZIT WOF w ramach Działania 4.3 Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza – Poddziałania 4.3.2 Mobilność miejska w ramach ZIT RPO WM, typ projektów – Rozwój zrównoważonej multimodalnej

									<p>mobilności miejskiej – ZIT – Ścieżki i infrastruktura rowerowa oraz typ projektów - Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – „Parkingi Parkuj i Jedź”</p>
Nie dotyczy	<p>Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni, kierunek działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych</p> <p>Podejście zintegrowane: budowa infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego dostępnej dla wszystkich mieszkańców RWS.</p>	6.	<p><b>Nazwa przedsięwzięcia: Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)</b></p>	<p>Przewidywane typy beneficjenta: jednostki samorządu terytorialnego i jednostki organizacyjne tych JST</p>	<p>Wsparciem objęte będą projekty dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowy i przebudowy infrastruktury przystankowej wraz z wyposażeniem,</li> <li>- infrastruktury niezbędnej dla eksploatacji, utrzymania i obsługi taboru transportu publicznego wraz z niezbędnymi urządzeniami, budowa i przebudowa węzłów przesiadkowych, w tym obiektów P+R,</li> <li>- systemów cyfrowych dla transportu publicznego i bezemisyjnej mobilności, w tym szczególnie w zakresie integracji taryfowej i wdrożenia koncepcji „Mobilność jako usługa” (MaaS).</li> </ul> <p>Projekty powinny być zgodne z przepisami Karty Praw Podstawowych i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.</p>	<p>FEM – CS 2(viii), Priorytet III, Działanie FEMA.03.02; typ projektu "Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego"</p>	<p>Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFRR: 173,03 mln PLN</p>	<p>Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFiPR, przyjęcie SUMP MW przez Związek ZIT oraz rady gmin i powiatów RWS</p>	<p>Powiązanie z przedsięwzięciami: "Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej" i "Zakup ekologicznego taboru autobusowego oraz rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych, jak również z projektami wdrażanymi ze Strategii ZIT WOF w ramach Działania 4.3 Redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza – Poddziałania 4.3.2 Mobilność miejska w ramach ZIT RPO WM, typ projektów – Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – ZIT – Ścieżki i infrastruktura rowerowa oraz typ projektów - Rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej – „Parkingi Parkuj i Jedź”</p>

Nie dotyczy	<p>Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni, kierunek działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych</p> <p>Podejście zintegrowane: budowa infrastruktury wspierającej rozwój alternatywnych form mobilności miejskiej dostępnej dla wszystkich mieszkańców RWS.</p>	7.	<p><b>Nazwa przedsięwzięcia: Rozwój alternatywnych form mobilności miejskiej z wykorzystaniem instrumentów finansowych</b></p>	<p>Przewidywane typy ostatecznego odbiorcy: przedsiębiorcy, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego</p>	<p>Wsparciem objęte będą działania typu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- infrastruktura rowerowa i piesza w zakresie wsparcia systemów wypożyczeń rowerów, hulajnóg,</li> <li>- ekologiczny i konkurencyjny transport publiczny w zakresie wsparcia infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów bezemisyjnych, infrastruktura paliw alternatywnych (transport publiczny oraz samochody prywatne),</li> <li>- infrastruktura niezbędna do korzystania z komplementarnych form transportu w zakresie carsharingu opartego o pojazdy elektryczne.</li> </ul>	<p>FEM – CS 2(viii), Priorytet III, Działanie FEMA.03.02; typy projektów "Infrastruktura rowerowa i piesza" oraz "Ekologiczny i konkurencyjny transport publiczny".</p>	<p>Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFRR: 37,88 mln PLN</p>	<p>Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFiPR, przyjęcie SUMP MW przez Związek ZIT oraz rady gmin i powiatów RWS</p>	<p>Powiązanie z przedsięwzięciami: „Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej”, „Zakup ekologicznego taboru autobusowego, rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych” oraz „Prawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)”.</p>
Nie dotyczy	<p>Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni; kierunek działań 2.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego</p> <p>Podejście zintegrowane: podjęte działania inwestycyjne przyczynią się do zredukowania niskiej emisji na obszarze RWS, a tym samym poprawią komfort życia mieszkańców tego terenu.</p>	8.	<p><b>Nazwa przedsięwzięcia: Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i mieszkalnych</b></p>	<p>Przewidywane typy beneficjenta: jednostki samorządu terytorialnego i jednostki organizacyjne tych JST</p>	<p>Wsparciem objęte będą projekty, w ramach których realizowane będą kompleksowe działania inwestycyjne przyczyniające się do poprawy efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ocieplenie ścian i dachu budynku, wymiana okien i drzwi zewnętrznych,</li> <li>- modernizacja instalacji grzewczej wraz z wymianą kotła grzewczego, w tym z zastosowaniem mikrokogeneracji i/lub przyłączenia do sieci ciepłowniczej,</li> <li>- budowa/przebudowa systemów wentylacji i klimatyzacji wraz z rekuperacją,</li> <li>- wymiana oświetlenia w budynku na energooszczędne,</li> <li>- instalacja urządzeń OZE wraz z magazynami energii,</li> <li>- budowa/modernizacja systemów ciepłowniczych i chłodniczych (sieci) wraz z magazynami ciepła,</li> <li>- projekty sieci ciepłowniczych w systemach, które nie uzyskały statusu efektywnych energetycznie,</li> <li>- optymalizacja energetyczna istniejących budynków do poziomu nZEB (nearly zero-energy building).</li> </ul> <p>Projekty powinny być zgodne z przepisami Karty Praw Podstawowych i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz z zasadą równości szans</p>	<p>FEM – CS 2(i), Priorytet II, Działanie FEMA.02.02; typ projektu "Poprawa efektywności energetycznej budynków publicznych i mieszkalnych"</p>	<p>Szacunkowa wartość wkładu UE dla RWS z EFRR: 46,77 mln PLN</p>	<p>Przyjęcie Strategii ZIT przez Związek ZIT oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez IZ i MFiPR</p>	<p>Powiązanie z przedsięwzięciami: „Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej”, „Zakup ekologicznego taboru autobusowego, rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych” oraz „Prawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)”.</p>

					i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.					
--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--

Źródło: opracowanie własne

## Załącznik 2. Raport z przygotowania Strategii

### Formalizacja współpracy

W perspektywie finansowej na lata 2021-2027 instrument ZIT jest realizowany na obszarze metropolii warszawskiej, rozumianej jako region warszawski stołeczny (zgodnie z klasyfikacją statystyczną NUTS 2), który obejmuje centralną część województwa mazowieckiego i został wyznaczony rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/2066 z dnia 21 listopada 2016 r.<sup>117</sup> W jego skład wchodzi m.st. Warszawa i 69 gmin: Baranów, Błonie, Brwinów, Cegłów, Celestynów, Czosnów, Dąbrówka, Dębe Wielkie, Dobrze, Góra Kalwaria, Grodzisk Mazowiecki, Halinów, Izabelin, Jabłonna, Jadów, Jaktorów, Jakubów, Józefów, Kałuszyn, Kampinos, Karczew, Klembów, Kobyłka, Kołbiel, Konstancin-Jeziorna, Latowicz, Legionowo, Leoncin, Leszno, Lesznowola, Łomianki, Marki, Michałowice, Milanówek, (gmina) Mińsk Mazowiecki, (miasto) Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Nadarzyn, Nasielsk, Nieporęt, Nowy Dwór Mazowiecki, Osieck, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Piastów, Podkowa Leśna, Pomiechówek, Poświętne, Prażmów, Pruszków, Radzymin, Raszyn, Serock, Siennica, Sobienie-Jeziory, Stanisławów, Stare Babice, Strachówka, Sulejówek, Tarczyn, Tłuszcz, Wiązowna, Wieliszew, Wołomin, Zakroczym, Ząbki, Zielonka, Żabia Wola oraz 9 powiatów: grodziski, legionowski, miński, nowodworski, piaseczyński, pruszkowski, warszawski zachodni, otwocki, wołomiński.

W metropolii warszawskiej jednostką odpowiedzialną za przygotowanie i realizację ZIT jest Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa”. Na podstawie wstępnych warunków realizacji ZIT<sup>118</sup>, Walne Zgromadzenie Członków Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” w dniu 23 września 2021 r. podjęło uchwałę w sprawie rozpoczęcia prac nad przygotowaniem Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+<sup>119</sup>, zaś 15 lutego 2022 r. uchwałę w sprawie upoważnienia m.st. Warszawy do reprezentowania Stowarzyszenia w pracach dotyczących Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+ przed organami administracji publicznej i innymi podmiotami<sup>120</sup>. Pełnienie roli związku ZIT uwzględniono w przyjętej w dn. 6 października 2022 roku przez Walne Zgromadzenie Członków SMW uchwale nr 10/2022

---

<sup>117</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/2066 z dnia 21 listopada 2016 r. zmieniające załączniki do rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustalenia wspólnej Klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS).

<sup>118</sup> Warunki realizacji ZIT:

- 1) powołanie związku ZIT w formie określonej w ustawie wdrożeniowej,
- 2) opracowanie i uchwalenie strategii terytorialnej (strategii ZIT) oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez właściwe instytucje,
- 3) opracowanie i uchwalenie do dnia 31 grudnia 2025 r. strategii rozwoju ponadlokalnego.

<sup>119</sup> Uchwała nr 6/2021 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia „METROPOLIA WARSZAWA” z dnia 23 września 2021 r. w sprawie rozpoczęcia prac nad przygotowaniem Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+.

<sup>120</sup> Uchwała nr 3/2022 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 15 lutego 2022 r. w sprawie upoważnienia m.st. Warszawy do reprezentowania Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” w pracach dotyczących Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+.



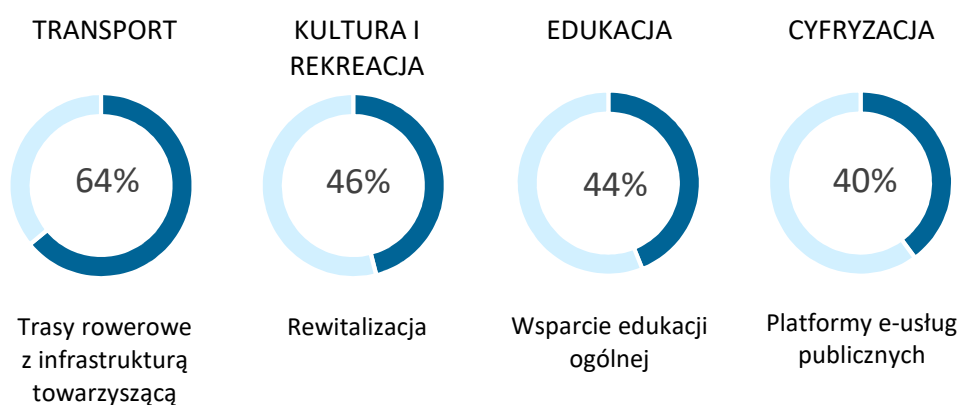
w sprawie zmiany Statutu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”<sup>121</sup>. Stowarzyszenie „Metropolia Warszawa” składa się z 79 na 79 JST należących do RWS (69 gmin i miast, m.st. Warszawa oraz 9 powiatów).

## Określenie zakresu interwencji

Określenie uwarunkowań realizacji instrumentu ZIT, w tym obowiązków wdrażania zintegrowanych projektów oraz ilość środków UE przeznaczonych na RWS, wymagało skoncentrowania zakresu interwencji na wybranych dziedzinach funkcjonowania regionu. Prace programowe (w tym diagnoza oraz cele i kierunki działań) zostały zawężone do dziedzin, w ramach których gminy RWS zdecydowały się współpracować. Jednocześnie są one zgodne z zakresem Umowy Partnerstwa oraz FEM.

Identyfikacja zakresu wsparcia w ramach instrumentu ZIT nastąpiła poprzez wykonanie następujących działań:

1. Analiza dokumentów wyższego rzędu – punktem wyjścia do określenia zakresu interwencji w 2021 r. była analiza Priorytetów Inwestycyjnych Unii Europejskiej pod kątem dopuszczalnego zakresu interwencji, w tym z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających ze statusu RWS, jako regionu lepiej rozwiniętego. Została także wykonana analiza dokumentów wyższego rzędu, które warunkują sposób realizacji projektów z funduszy UE, takich jak ustawa wdrożeniowa, projekt FEM i projekt Umowy Partnerstwa.
2. Identyfikacja potencjalnych dziedzin wsparcia – na bazie wyników analizy dokumentów wyższego rzędu w maju 2021 r. przeprowadzono badanie „Potrzeby gmin RWS w ramach perspektywy finansowej UE 2021-2027”, którego celem było poznanie planów gmin i powiatów obszaru regionu warszawskiego stołecznego w kontekście pozyskania funduszy europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027. Według badania priorytetami rozwojowymi jednostek RWS, które wzięły udział w badaniu były działania w ramach obszarów:



Natomiast główne planowane obszary działań jednostek samorządu terytorialnego RWS zawierały się w zakresie:

<sup>121</sup> Uchwała Nr 10/2022 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia Metropolia Warszawa z dnia 6 października 2022 roku w sprawie zmiany Statutu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”.



3. Określenie obszarów tematycznych wsparcia – zdecydowano, że działania przewidziane do realizacji w formule ZIT będą wdrażane w ramach obszarów tematycznych wskazanych w FEM<sup>122</sup>. Wstępnie ustalono, że będą to:
  - Cel szczegółowy 2(i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych;
  - Cel szczegółowy 2(viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej;
  - Cel szczegółowy 4(ii) poprawa równego dostępu do wysokiej jakości usług sprzyjających włączeniu społecznemu w zakresie kształcenia, szkoleń i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój łatwo dostępnej infrastruktury, w tym poprzez wspieranie odporności w zakresie kształcenia i szkolenia na odległość oraz online;
  - Cel szczegółowy 4(f) wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia oraz możliwości ich ukończenia, w szczególności w odniesieniu do grup w niekorzystnej sytuacji, od wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem przez ogólne i zawodowe kształcenie i szkolenie, po szkolnictwo wyższe, a także kształcenie i uczenie się dorosłych, w tym ułatwianie mobilności edukacyjnej dla wszystkich i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.
4. Opracowanie „Założeń do opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” (dalej: Założenia Strategii ZIT) – w maju 2022 r. rozpoczęto prace nad dokumentem na podstawie poprzednio prowadzonych prac projektowych.
5. Rozpoczęcie prac nad opracowaniem diagnozy Strategii ZIT – prace nad diagnozą rozpoczęto w maju 2022 r. od analizy dokumentów i opracowań w zakresie obszarów tematycznych wsparcia oraz powszechnie dostępnych danych ilościowych i jakościowych. Dodatkowo na przełomie września i października 2022 r. zostało przeprowadzone badanie ankietowe wśród gmin i powiatów RWS, tj. „Ankieta do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+”. Pozyskane informacje pozwoliły jeszcze dokładniej określić stan i potrzeby JST RWS pod kątem interwencji

<sup>122</sup> „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” (wersja 1.2), Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie, Warszawa, 15 listopada 2022 r.

możliwych do realizacji ze środków przeznaczonych w programie „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” w ramach instrumentu ZIT.

6. Akceptacja Założeń Strategii ZIT – wypracowana propozycja Założeń Strategii ZIT została przyjęta uchwałą nr 47/2022 z dnia 9 grudnia 2022 r.<sup>123</sup> przez Zarząd Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”.
7. Odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko – zgodnie z opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 3 stycznia 2023 r. oraz Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 9 lutego 2023 r. Strategia ZIT nie jest dokumentem, dla którego wymagane jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
8. Powołanie Rady Metropolitalnej – Rada Metropolitalna została powołana jako ciało doradcze Zarządu SMW uchwałą nr 3/2023 z dnia 31 stycznia 2023 r.<sup>124</sup>
9. Stworzenie Wykazu koordynatorów gminnych i powiatowych ds. strategii rozwoju metropolii warszawskiej – Zarząd SMW stworzył Wykaz koordynatorów ds. SRMW uchwałą nr 5/2023 z dnia 31 stycznia 2023 r.<sup>125</sup> Osoby pełniące funkcję koordynatora ds. SRMW jednocześnie wspomagają proces tworzenia Strategii ZIT ze względu na powiązanie obu dokumentów.
10. Konsultowanie projektu diagnozy z koordynatorami JST MW – w lutym 2023 r. diagnoza została przekazana do uwag JST RWS.
11. Określenie celów i kierunków działań (typów działań/przedsięwzięć) – pierwsza wersja projektu celów i kierunków działań została wypracowana na początku marca 2023 r.
12. 21 marca 2023 r. Założenia Strategii ZIT (Stanowisko nr 1/2023 RM) oraz cele i kierunki działań (Stanowisko nr 2/2023 RM) zostały zaopiniowane pozytywnie podczas pierwszego posiedzenia Rady Metropolitalnej.
13. Akceptacja projektu celów i kierunków działań przez Zarząd oraz Walne Zgromadzenie Członków Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” – w marcu 2023 r. cele i kierunki działań zostały zaakceptowane przez Zarząd SMW uchwałą nr 18/2023 z dnia 27 marca 2023 r.<sup>126</sup>, a przez WZC SMW uchwałą nr 1/2023 z dnia 5 kwietnia 2023 r.<sup>127</sup>

---

<sup>123</sup> Uchwała Nr 47/2022 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 9 grudnia 2022 roku w sprawie przyjęcia „Założeń do opracowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”.

<sup>124</sup> Uchwała Nr 3/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 31 stycznia 2023 roku w sprawie powołania Rady Metropolitalnej.

<sup>125</sup> Uchwała Nr 5/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 31 stycznia 2023 roku w sprawie stworzenia Wykazu koordynatorów gminnych i powiatowych ds. strategii rozwoju metropolii warszawskiej.

<sup>126</sup> Uchwała Nr 18/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 27 marca 2023 roku w sprawie akceptacji projektu celów i kierunków działań do Strategii integrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+.

<sup>127</sup> Uchwała Nr 1/2023 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 5 kwietnia 2023 roku w sprawie: akceptacji celów i kierunków działań do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+.

14. Pozytywne zaopiniowanie „Diagnozy strategicznej na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej na lata 2021-2027+” przez Radę Metropolitalną nastąpiło 8 maja 2023 r. (Stanowisko nr 3/2023 RM).
15. Akceptacja „Diagnozy strategicznej na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej na lata 2021-2027+” – dokument został przyjęty przez Zarząd Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” uchwałą nr 25/2023 z dnia 24 maja 2023 r.<sup>128</sup>
16. Opracowanie projektu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+” – maj 2023 r.
17. Robocze konsultacje projektu Strategii ZIT MW z koordynatorami JST RWS/ IZ/ Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej/ Radą Metropolitalną – maj/czerwiec 2023 r.
18. Pozytywne zaopiniowanie projektu Strategii ZIT MW przez Radę Metropolitalną w dniu 19 czerwca br. Jednocześnie RM zarekomendowała uzupełnienie treści dokumentu (Stanowisko nr 4/2023 RM).
19. Akceptacja projektu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+” i rekomendacja skierowania go do konsultacji społecznych – dokument został zaakceptowany przez Zarząd Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” uchwałą nr 28/2023 z dnia 23 czerwca 2023 r.<sup>129</sup>
20. Zatwierdzenie projektu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+” i skierowanie go do konsultacji społecznych - dokument został zatwierdzony przez Walne Zgromadzenie Członków Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” uchwałą nr 8/2023 z dnia 26 czerwca 2023 r.<sup>130</sup>
21. Przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu Strategii ZIT MW w terminie 28 czerwca - 1 sierpnia 2023 r.
22. Pozytywne zaopiniowanie raportu z konsultacji społecznych projektu Strategii ZIT MW (Stanowisko nr 5/2023 RM) oraz Strategii ZIT MW w wersji po konsultacjach społecznych przez Radę Metropolitalną w dniu 30 sierpnia br. (Stanowisko nr 6/2023 RM).
23. Akceptacja raportu z konsultacji społecznych „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” przez Zarząd Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” uchwałą nr 30/2023 z dnia 11 września 2023 r.<sup>131</sup>

---

<sup>128</sup> Uchwała Nr 25/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 24 maja 2023 roku w sprawie „Diagnozy strategicznej na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”.

<sup>129</sup> Uchwała Nr 28/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 23 czerwca 2023 roku w sprawie akceptacji projektu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” oraz rekomendacji skierowania go do konsultacji społecznych.

<sup>130</sup> Uchwała Nr 8/2023 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 26 czerwca 2023 roku w sprawie zatwierdzenia projektu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” oraz skierowania go do konsultacji społecznych.

<sup>131</sup> Uchwała Nr 30/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 11 września 2023 roku w sprawie: akceptacji raportu z konsultacji społecznych „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”.

24. Akceptacja przez Zarząd Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” uchwałą nr 31/2023 z dnia 11 września 2023 r. „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” oraz rekomendacja skierowania jej do zaopiniowania przez Instytucję Zarządzającą programem „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” i Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.<sup>132</sup>
25. Akceptacja raportu z konsultacji społecznych „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” przez Walne Zgromadzenie Członków SMW uchwałą nr 10/2023 z dnia 18 września 2023 r.<sup>133</sup>
26. Zatwierdzenie „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” przez Walne Zgromadzenie Członków SMW uchwałą nr 11/2023 z dnia 18 września 2023 r.<sup>134</sup>
27. Pozytywne zaopiniowanie Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” przez IZ FEM Uchwałą nr 1919/448/23 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 13 listopada 2023 r. oraz przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej opinią z dnia 8 grudnia 2023 r.
28. Aktualizacja Strategii ZIT MW w 2024 r. w związku z przychyleniem się IZ FEM do prośby SMW i zarezerwowaniem dofinansowania z programu „Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027” dla projektu doradczego, zapewniającego kompleksowe wsparcie wdrażania instrumentu terytorialnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne oraz wzmacnianie potencjału instytucjonalnego samorządów z obszaru RWS. Treść zaktualizowanej Strategii ZIT MW została skonsultowana z JST RWS, Radą Metropolitalną (Stanowisko nr 3/2024 RM), IZ FEM oraz MFIPR, a następnie po akceptacji Zarządu SMW<sup>135</sup> także z mieszkańcami RWS w ramach konsultacji społecznych odbywających się w dniach 29 kwietnia – 23 maja 2024 r.
29. Aktualizacja Strategii ZIT MW w 2024 r. w związku z rezygnacją beneficjenta projektu niekonkurencyjnego (CNK) pismem o sygn. PUD.7200.1.9.2024.MOT z dnia 18.09.2024 r. z aplikowania o środki na realizację projektu „Uczeń w centrum – model zintegrowanej edukacji w metropolii warszawskiej”. W celu wykorzystania alokacji dla Działania 7.3

---

<sup>132</sup> Uchwała Nr 31/2023 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 11 września 2023 roku w sprawie: akceptacji „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” oraz rekomendacji skierowania jej do zaopiniowania przez Instytucję Zarządzającą programem Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 i Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

<sup>133</sup> Uchwała Nr 10/2023 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia Metropolia Warszawa z dnia 18 września 2023 roku w sprawie: akceptacji raportu z konsultacji społecznych „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”.

<sup>134</sup> Uchwała Nr 11/2023 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia Metropolia Warszawa z dnia 18 września 2023 roku w sprawie: zatwierdzenia „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”.

<sup>135</sup> Uchwała Nr 13/2024 Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” z dnia 25 kwietnia 2024 roku w sprawie: akceptacji projektu „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+ (wersja 2)” oraz rekomendacji skierowania go do konsultacji społecznych.

Wzmocnienie kompetencji uczniów w ZIT na podstawie podjętych z Instytucją Zarządzającą FEM wprowadzono zmianę z trybu niekonkurencyjnego na konkurencyjny.

## Załącznik 3. Sprawozdanie z konsultacji społecznych

Związek ZIT we współpracy z Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy zaprosił mieszkańców metropolii warszawskiej do zapoznania się ze Strategią ZIT MW<sup>136</sup> oraz przekazania swoich spostrzeżeń i opinii na temat dokumentu. Konsultacje społeczne odbyły się w dniach **28 czerwca - 1 sierpnia 2023 r.** Głównym narzędziem do zbierania opinii mieszkańców była platforma [www.konsultacje.um.warszawa.pl](http://www.konsultacje.um.warszawa.pl). Zainteresowane osoby mogły przekazywać swoje pomysły poprzez zakładkę „dodaj uwagę ogólną” lub poprzez wypełnienie i wystanie formularza na adres e-mail [metropolia2040@um.warszawa.pl](mailto:metropolia2040@um.warszawa.pl). Wyrażanie opinii, wzięcie udziału w dyskusji na temat dokumentu było możliwe również podczas trzech dyżurów z ekspertami, którzy współtworzą Strategię ZIT MW:

- Warszawa, Pałac Kultury i Nauki, 4 lipca 2023 r., w godzinach 10:00-12:00,
- Warszawa, Pałac Kultury i Nauki, 19 lipca 2023 r., w godzinach 14:00-18:00,
- Gmina Wiązowna, Duchnowski Dom Kultury, 25 lipca 2023 r., w godzinach 18:00-20:00.

Konsultacje społeczne były wsparte dodatkowymi działaniami promocyjnymi prowadzonymi w Internecie przez Związek ZIT oraz urzędy gmin i powiatów metropolii warszawskiej. Komunikaty na temat konsultacji Strategii ZIT MW pojawiły się na głównych portalach omawiających działania związane ze współpracą w ramach metropolii warszawskiej: [omw.um.warszawa.pl](http://omw.um.warszawa.pl), [sm.waw.pl](http://sm.waw.pl), a także na portalu organizacji pozarządowych: [ngo.pl](http://ngo.pl) oraz serwisie regionalnego programu województwa mazowieckiego: [funduszedlamazowska.eu](http://funduszedlamazowska.eu). Informacje o prowadzonych konsultacjach zostały opublikowane również na stronach internetowych gmin i powiatów RWS, w mediach społecznościowych Związku ZIT oraz gmin i powiatów RWS.

W konsultacjach społecznych uczestniczyli zarówno przedstawiciele różnych organizacji działających w metropolii warszawskiej jak i mieszkańcy zgłaszający uwagi indywidualnie. Uwaga uczestników konsultacji społecznych w przeważającej części skupiona była na celach i kierunkach działań dot. poprawy jakości przestrzeni, pojawiały się również opinie dotyczące analizy SWOT oraz diagnozy strategicznej. Zgłoszono 16 uwag/propozycji/pytań, które zostały rozpatrzone przez zespół ekspertów współtworzących Strategię ZIT MW. Część z nich została uwzględniona w treści dokumentu. Wśród uwag nieuwzględnionych większość dotyczyła konkretnych działań/propozycji projektów. Niektóre nieuwzględnione uwagi wykraczały poza ramy Strategii ZIT MW wyznaczone przez program FEM oraz programy krajowe. Zestawienie uwag oraz sposób ich rozpatrzenia wraz z uzasadnieniem przedstawia Tabela 16.

W marcu 2024 r. pojawiła się szansa pozyskania dodatkowych środków z programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 na projekt, który zapewni kompleksowe wsparcie dla jednostek samorządu terytorialnego realizujących Zintegrowane Inwestycje Terytorialne oraz rozwój współpracy metropolitalnej. Aby ten projekt mógł być realizowany - wspólnie z gminami i powiatami współtworzącymi metropolię warszawską - zaktualizowano projekt „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+” (Strategia ZIT MW wersja 2).

---

<sup>136</sup> W wersji zaakceptowanej przez WZC SMW Uchwałą Nr 8/2023 z dnia 26 czerwca 2023 roku.

Związek ZIT we współpracy z Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy zaprosił mieszkańców metropolii warszawskiej do zapoznania się z treścią Strategii ZIT MW wersja 2<sup>137</sup> oraz przekazania swoich spostrzeżeń i opinii na temat zmian wprowadzonych do treści dokumentu w ramach aktualizacji. Konsultacje społeczne odbyły się w dniach **29 kwietnia - 23 maja 2024 r.** Głównym narzędziem do zbierania opinii mieszkańców była platforma [www.konsultacje.um.warszawa.pl](http://www.konsultacje.um.warszawa.pl). Mieszkańcy metropolii mogli również porozmawiać o zmianach w dokumencie z ekspertami współtworzącymi Strategię ZIT MW wersja 2 w ramach trzech dyżurów telefonicznych:

- 10 maja 2024 r., w godzinach 9:00-13:00,
- 13 maja 2024 r., w godzinach 13:00-16:00,
- 21 maja 2024 r., w godzinach 12:00-15:00.

Zgłoszone uwagi wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia znajdują się w Tabeli 16.

Tabela 16. Lista uwag zgłoszonych w konsultacjach społecznych.

l.p.	Temat i treść uwagi	Odniesienie (uwzględniona/ nieuwzględniona/ częściowo uwzględniona, jeśli nieuwzględniona, to dlaczego)
<b>UWAGI ZGŁASZANE W RAMACH KONSULTACJI STRATEGII ZIT MW W DN. 28.06 – 1.08.2023 r.</b>		
1.	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>a. Weryfikacja białych plam. Przykład: w gm. Stare Babice całkowity BRAK ścieżek rowerowych i rozwiązań wspierających ten środek transportu. Gmina graniczna z Warszawą nieposiadająca żadnego połączenia ścieżkami rowerowymi. Sołectwa gminne również niepołączone. Brak dojazdu do przedszkoli, szkół. W drugą stronę również: do Kampinoskiego PN w weekendy rowerzyści transportują rowery samochodami.</p> <p>b. Absolutne wykluczenie ścieżek rowerowych fikcyjnych jako półproduktu tworzącego niebezpieczne sytuacje dla wszystkich uczestników ruchu tj. ścieżki połączonej z chodnikiem, gdzie co chwila jest</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. Projekty wybierane do realizacji w ramach Strategii ZIT MW z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej muszą być zgodne z SUMP MW i będą <u>odpowiadać m.in. na potrzeby wskazane w niniejszej uwadze</u>: likwidowanie miejsc niebezpiecznych w ruchu pieszym oraz rowerowym (działanie 5.14 i 5.13. SUMP MW), współpraca między samorządami dot. m.in. transportu rowerowego (działanie 1.10 i 7.6. SUMP MW) oraz zadbanie o prawidłowy przebieg tras rowerowych (pakiet działań nr 12 w SUMP MW). Zakres proponowanych przez wnioskodawców projektów/inwestycji będzie poddawany ocenie przez ekspertów na</p>

<sup>137</sup> W wersji zaakceptowanej przez Zarząd SMW Uchwałą Nr 13/2024 z dnia 25 kwietnia 2024 roku.



	<p>wjazd do posesji –przykład ścieżka pieszo-rowerowa (zwykły chodnik) wzdłuż DW 580 ul. Warszawska w gm. Stare Babice. Ścieżki rowerowe jako powiązane infrastrukturalnie całe ciągi poruszania się rowerów odizolowane od innych pasów ruchu (chodnik, jezdnia) z małą ilością kolizji.</p>	<p>podstawie odpowiednich kryteriów na etapie procedury wyłania projektów do dofinansowania ze środków UE. <u>W Strategii ZIT MW istnieje zapis, który gwarantuje egzekwowanie wyżej wymienionych założeń:</u>  „Jednocześnie preferowane do realizacji powinny być przedsięwzięcia, które będą wpisywać się w cele polityki mobilności określone dla metropolii warszawskiej w SUMP MW. Wskazane jest ich premiowanie właściwymi kryteriami w ramach procedury wyboru projektów na dofinansowanie ze środków unijnych.”</p>
2.	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b>  Zwrócenie uwagi na możliwe nowe połączenia szynowe (szybki tramwaj, podmiejska kolej) zamiast wytyczania nowych dróg.  Przykład: gm. Stare Babice – łącząca z Warszawą DW 580 z wąskim gardłem na węźle Bemowo wiecznie zakorkowana. Rozwiązanie gminy to planowanie tzw. Warszawskiej BIS = wspieranie transportu samochodowego, emisyjnego.  W podobnym śladzie i koszcie można zrealizować np. kilka km pociągu podmiejskiego lub tramwaju łączącego się z już istniejącą infrastrukturą – np. istniejącej tory na granicy Bemowa (Groty) i gm. Stare Babice lub tramwaj na Bemowie.</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b>  Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. Poprzez instrument ZIT, w ramach kierunku działań 2.1., wspierana będzie m.in. budowa infrastruktury rowerowej i pieszej, zakup nisko- i zeroemisyjnego taboru autobusowego, budowa i przebudowa węzłów przesiadkowych, w tym obiektów P&amp;R oraz infrastruktura ładowania lub tankowania pojazdów bezemisyjnych. Projekty wybierane do realizacji w ramach Strategii ZIT MW z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej muszą być zgodne z SUMP MW. W ramach FEM nie przewidziano środków na budowę nowych połączeń szynowych. Rozwój transportu szynowego będzie wspierany jedynie poprzez wskazane w Załączniku 4. działania komplementarne. Szerzej zagadnienia dot. transportu publicznego (w tym połączeń szynowych) na terenie RWS będą omawiane w trakcie prac nad SRMW, która będzie wykraczać poza interwencje finansowane ze środków UE. Postępy prac nad SRMW można śledzić na: <a href="#">stronie Stowarzyszenia "Metropolia Warszawa"</a>.</p>

3.	<p><b>Dotyczy tabeli pn. Lista projektów komplementarnych w zakresie transportu miejskiego, planowanych do dofinansowania w ramach FEnIKS/ KPO/ CEF, uwaga zgłoszona przez Miejskie Zakłady Autobusowe:</b></p> <p>PRZED:</p> <p>4 Zakup autobusów niskoemisyjnych (wodorowych) wraz z dostosowaniem zajezdni w Warszawie - projekt pilotażowy</p> <p>W ramach pilotażu wdrażania nowej technologii wodorowej jako niskoemisyjnego napędu stosowanego w transporcie publicznym zostanie zrealizowany: zakup 10 autobusów wodorowych oraz dostosowanie zajezdni Redutowa do taboru z napędem wodorowym.</p> <p>92,25</p> <p>PO:</p> <p>4 Zakup autobusów niskoemisyjnych (wodorowych) wraz z dostosowaniem zajezdni w Warszawie - projekt pilotażowy</p> <p>W ramach pilotażu wdrażania nowej technologii wodorowej jako niskoemisyjnego napędu stosowanego w transporcie publicznym zostanie zrealizowany: zakup 10 autobusów wodorowych oraz dostosowanie zajezdni autobusowej do taboru z napędem wodorowym.</p> <p>92,25</p> <p>UZASADNIENIE: Ostateczna decyzja odnośnie wyboru miejsca stacjonowania i obsługi autobusów wodorowych będzie wymagała dokonania szczegółowej analizy. Na chwilę obecną nie można jednoznacznie wskazać konkretnej zajezdni.</p>	UWAGA UWZGLĘDNIONA
4.	<p><b>Dotyczy tabeli pn. Lista projektów komplementarnych w zakresie transportu miejskiego, planowanych do dofinansowania w ramach FEnIKS/ KPO/</b></p>	UWAGA UWZGLĘDNIONA

	<p><b>CEF, uwaga zgłoszona przez Miejskie Zakłady Autobusowe:</b></p> <p>PRZED:</p> <p>7 Zakup autobusów niskoemisyjnych (elektrycznych) wraz zajezdnią w Warszawie.</p> <p>W ramach projektu będącego zadaniem MZA zostanie wybudowana zajezdnia autobusowa przy ulicy Redutowej, która będzie w pełni przystosowana do autobusów z napędem elektrycznym, ma być wyposażona w elementy OZE. Zostanie zakupionych ok. 200 sztuk autobusów niskoemisyjnych napędzanych silnikami elektrycznymi. 955,00</p> <p>PO:</p> <p>7 Zakup autobusów niskoemisyjnych (elektrycznych) wraz zajezdnią w Warszawie.</p> <p>W ramach projektu będącego zadaniem MZA zostanie wybudowana zajezdnia autobusowa przy ulicy Redutowej, która będzie w pełni przystosowana do autobusów z napędem elektrycznym, przewidywane jest wyposażenie w elementy OZE. Zostanie zakupionych ok. 200 sztuk autobusów niskoemisyjnych napędzanych silnikami elektrycznymi. 955,00.</p> <p>UZASADNIENIE: Ostateczna decyzja o instalacji i rozmieszczeniu elementów OZE na terenie zajezdni zostanie podjęta po przeprowadzeniu dokładnej analizy.</p>	
5	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>Po przeczytaniu Projektu ZIT, proponuję by rozwój infrastruktury rowerowej rozszerzyć o budowę miejsc przyjaznych rowerzystom tak aby dofinansowanie mogło być wykorzystane nie tylko na budowę ścieżki rowerowej ale również na szerszej rozumianą infrastrukturę - w samej Warszawie byłyby to wiaty na rowery, miejsca z podstawowymi</p>	<p><b>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. Zgodnie z zapisami SZOP FEM: „w ramach typu projektu infrastruktura rowerowa i piesza, wsparciem objęte będą projekty dotyczące: (...) infrastruktury niezbędnej do korzystania z form indywidualnej mobilności aktywnej (...), m.in. ścieżki rowerowe, parkingi, ogólnodostępne</p>

	<p>narzędziami gdzie można napompować koła, natomiast pod Warszawą - bary dedykowane rowerzystom z parkingami dla rowerzystów przy szlakach rowerowych, które mogą być celem wypraw rowerowych z dziećmi.</p> <p>Z obserwacji wynika, że w miejscach gdzie taka infrastruktura powstaje jest znacznie większe zainteresowanie rowerowym transportem wśród młodego pokolenia.</p>	<p>punkty serwisowe, przechowalnie rowerów, stojaki rowerowe (...)"</p> <p>Adekwatne zapisy znalazły się w Załączniku 1 do Strategii ZIT MW w ramach przedsięwzięcia "Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej". <u>W ramach Kierunku działań 2.1.znajdzie się zapis:</u> „Zmiana zachowań komunikacyjnych poprzez udostępnienie prawidłowo funkcjonującego systemu transportowego (zarówno komunikacji zbiorowej, jak i infrastruktury dla komunikacji pieszej i rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, taką jak m.in. parkingi i ogólnodostępne punkty serwisowe) wpłynie korzystnie na przestrzeń RWS”.</p> <p>Szczegółowe informacje dotyczące projektów możliwych do realizacji zostaną doprecyzowane w regulaminach naborów.</p> <p>Zakres proponowanych przez wnioskodawców projektów/ inwestycji będzie poddawany ocenie na podstawie odpowiednich kryteriów przez ekspertów na etapie procedury wyłania projektów do dofinansowania ze środków UE.</p> <p>Projekty wybierane do realizacji w ramach Strategii ZIT MW z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej muszą być zgodne z SUMP MW i powinny odpowiadać m.in. na potrzeby wskazane w niniejszej uwadze (pakiet działań nr 12 w SUMP MW dot. rozwoju mobilności aktywnej).</p>
6	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>Poparcie uwagi zgłoszonej w punkcie 5.</p> <p>UZASADNIENIE: Zgadzam się. W Amsterdamie, w którym aktualnie studiuje, jest bardzo dużo inicjatyw sprzyjających rowerzystom. Osobiście wolę korzystać z tras, na których wiem, że mogę: zjeść, zostawić rower pod dachem, napompować koła.</p> <p>Bardzo lubię wycieczki pod miasto</p>	<p><b>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Uzasadnienie analogiczne jak w punkcie 5.</p>

	z przystankiem w barze przy trasie rowerowej. Gołe ścieżki to nie wszystko.	
7	<p><b>Uwaga ogólna zgłoszona przez Stowarzyszenie Bugo-Narew:</b></p> <p>Apeluję o pilne działania w celu skanalizowania i wodociągowania terenów Jeziora Zegrzyńskiego, aby chronić jego piękno i zapewnić bezpieczeństwo dla wszystkich jego użytkowników. Wspólnie możemy zadbać o to cenne miejsce i zachować je dla przyszłych pokoleń.</p> <p>W załączniku przesyłam mapę obrazującą stopień realizacji inwestycji sanitarnych nad Warszawskim Morzem.</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. Zaproponowane w uwadze działania wykraczają poza zakres dostępnego wsparcia. Zagadnienia dot. sieci wodno-kanalizacyjnych będą omawiane w trakcie prac nad SRMW, która będzie wykraczać poza interwencje finansowane ze środków UE. Postępy prac nad SRMW można śledzić na: <a href="#">stronie Stowarzyszenia "Metropolia Warszawa"</a>.</p>
8	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań 2.2. Poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego”, uwaga zgłoszona przez organizację Młodzieżowy Strajk Klimatyczny w Warszawie:</b></p> <p>W Warszawie ok. 60% emisji gazów cieplarnianych pochodzi z sektora budynków. Wynika to głównie z użycia w nich energii elektrycznej i ciepłej. Doceniamy zatem, że w ramach planowanych działań uwzględnili Państwo poprawę efektywności energetycznej budynków publicznych i mieszkalnych. Uważamy jednak, że szacowana alokacja środków z UE na ten cel jest zdecydowanie za niska w porównaniu do innych przedsięwzięć.</p> <p><b>UZASADNIENIE:</b></p> <p>Głębokie termomodernizacje budynków są jednym z najbardziej efektywnych sposobów obniżania emisji na terenie metropolii. Oprócz tego niosą za sobą szereg innych korzyści takich jak zmniejszenie ubóstwa energetycznego czy poprawa jakości powietrza. Zwiększenie efektywności energetycznej budynków powinno być naszym zdaniem traktowane priorytetowo.</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Alokacja przeznaczona na działania związane z poprawą efektywności energetycznej budynków publicznych i mieszkalnych w ramach instrumentu ZIT wynika bezpośrednio z zapisów FEM.</p>

9	<p><b>Dotyczy rozdziału 4. Cele i kierunki działań, pytanie zadane przez organizację Młodzieżowy Strajk Klimatyczny w Warszawie:</b></p> <p>W Zielonej Wizji Warszawy przyjętej w kwietniu przez Radę Warszawy czytamy, że część działań należy koordynować z Wydziałem Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych we współpracy metropolitalnej. W związku z tym chcemy zapytać czy działania takie jak „Wytwarzanie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych przez miasto w jego granicach i poza nimi”, „Rozwój powierzchni biologicznie czynnych i rozszczelnienie powierzchni nieprzepuszczalnych”, „Zazielenianie ulic” będą częścią Strategii ZIT?</p>	<p><b>ODPOWIEDŹ</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. Wymienione zagadnienia wykraczają poza zakres wsparcia dostępny dla RWS w ramach instrumentu ZIT. Tematyka bezpieczeństwa energetycznego, sieci zielono-błękitnej infrastruktury czy zieleni miejskiej będzie omawiana w trakcie prac nad SRMW, która będzie wykraczać poza interwencje finansowane ze środków UE. Postępy prac nad SRMW można śledzić na: <a href="#">stronie Stowarzyszenia "Metropolia Warszawa"</a>.</p>
10	<p><b>Dotyczy rozdziału Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych, pytanie zadane przez organizację Młodzieżowy Strajk Klimatyczny w Warszawie:</b></p> <p>Na koniec chcielibyśmy wyrazić wątpliwość wobec jednego z projektów komplementarnych przedstawionych w dokumencie. Skąd wynika tak duża kwota zaplanowana na zakup autobusów wodorowych i dostosowanie zajezdni? Czy 92,25 mln oprócz kosztów inwestycyjnych obejmuje koszty operacyjne? Czy metropolia ma dostęp do paliwa wodorowego które nie pochodzi z paliw kopalnych ani biomasy drzewnej?</p>	<p><b>ODPOWIEDŹ</b></p> <p>Wskazana wartość to wstępne koszty inwestycyjne wybudowania infrastruktury do produkcji wodoru i koszty wybudowania stacji tankowania w zajezdni. Wyliczenia zostały oparte na aktualnych szacunkowych cenach infrastruktury do produkcji wodoru i tankowania na rynku amerykańskim oraz aktualnego kursu dolara. W kalkulacjach do cen infrastruktury na rynku amerykańskim doliczony został koszt transportu i montażu urządzeń w Polsce. Dla wodoru produkowanego w procesie elektrolizy, magazynowanego w zbiornikach 40 MPa, szacowano koszt budowy infrastruktury docelowo dla ok. 50 pojazdów wodorowych (12m i 18m) na około 55-60 mln zł (elektrolizery i stacje tankowania). Do tego nie wliczono kosztów niezbędnej modernizacji zaplecza technicznego polegającej na dostosowaniu go do gazu stwarzającego zagrożenie wybuchem. Nie uwzględniono tu również kosztów operacyjnych. Wycenę kalkulowano dla 50 pojazdów, gdyż budowa</p>

		<p>skomplikowanej instalacji dla mniejszej liczby pojazdów nie jest celowa. Tę inwestycję należy potraktować jako infrastrukturalną pod kątem dalszych zakupów pojazdów wodorowych dla Warszawy w przyszłych projektach.</p> <p>W pierwszym pilotażowym zamówieniu planowany jest zakup 10 pojazdów.</p> <p>Uwzględniając zatem szacowany koszt infrastruktury oraz pilotażowy zakup 10 pojazdów wodorowych, uzyskujemy wskazaną w Strategii ZIT MW szacunkową wartość projektu. Realizacja takiego projektu byłaby możliwa przy dalszym rozwoju technologii wodorowej, konkretnej dotacji do zakupu pojazdów i infrastruktury oraz przy znaczącym spadku cen energii elektrycznej pochodzącej z OZE.</p> <p>W odpowiedzi na ostatnie pytanie, metropolia warszawska na ten moment nie posiada dostępu do paliwa wodorowego w wystarczającej ilości, niezbędnej do tankowania wodorowych autobusów komunikacji miejskiej. Budowa m.in. ww. infrastruktury mogłaby taki dostęp zapewnić. Do rozważenia jest również wykorzystanie wodoru wytworzonego nie tylko ze źródeł kopalnych, ale również przy pomocy technologii mniej obciążających środowisko.</p>
11	<p><b>Dotyczy rozdziału 1.3 Diagnoza strategiczna, przestrzeń, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>PRZED: Rozbudowana i nieprzerywana sieć ścieżek rowerowych, powiązana z węzłami przesiadkowymi, zwiększy jego funkcjonalność i zachęci mieszkańców metropolii do wyboru roweru jako środka transportu.</p> <p>PO: Rozbudowana i nieprzerywana sieć ścieżek rowerowych, powiązana z węzłami przesiadkowymi, wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych zwiększy jego funkcjonalność i zachęci mieszkańców</p>	<p><b>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</b></p> <p>W Strategii MW znajdzie się zapis:  „Rozbudowana i nieprzerywana sieć ścieżek rowerowych, w szczególności wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, powiązana z węzłami przesiadkowymi, zwiększy jego funkcjonalność i zachęci mieszkańców metropolii do wyboru roweru jako środka transportu.”</p> <p>Projekty wybierane do realizacji w ramach Strategii ZIT MW z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej muszą być zgodne z SUMP MW. I powinny odpowiadać m.in. na potrzeby wskazane w niniejszej uwadze, tj. zadbanie o</p>

	<p>metropolii do wyboru roweru jako środka transportu.</p> <p>UZASADNIENIE:</p> <p>Jeśli chcemy, żeby rower był atrakcyjny – trzeba sprawnie pokonać trasę z punktu A do B (zwłaszcza w dojazdach do pracy).</p> <p>Najsprawniejszy dojazd zapewniają drogi dla samochodów. Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż nich umożliwi wybór roweru jako alternatywy. W przeciwnym przypadku jeśli rowerzysta ma nadłożyć kilka km więcej jadąc niewygodnymi ścieżkami – nie będzie tego robił i częściej będzie wybierał samochód.</p>	<p>prawidłowy przebieg tras rowerowych (pakiet działań nr 12 w SUMP MW). Wnioskodawcami projektów będą JST RWS oraz ich jednostki organizacyjne. Do ich decyzji będzie należała lokalizacja inwestycji. Zakres proponowanych przez wnioskodawców projektów/ inwestycji będzie poddawany ocenie przez ekspertów na podstawie odpowiednich kryteriów na etapie procedury wyłania projektów do dofinansowania ze środków UE.</p>
12	<p><b>Dotyczy rozdziału 1.3 Diagnoza strategiczna, przestrzeń, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>PRZED: Wskazany byłby dalszy rozwój i modernizacja linii kolejowych ze względu na jego niskoemisyjność i zainteresowanie tym rodzajem transportu ze strony mieszkańców (Warszawski Węzeł Kolejowy obsługuje największą liczbę pasażerów w kraju).</p> <p>PO: Wskazany byłby dalszy rozwój i modernizacja linii kolejowych ze względu na jego niskoemisyjność i zainteresowanie tym rodzajem transportu ze strony mieszkańców (Warszawski Węzeł Kolejowy obsługuje największą liczbę pasażerów w kraju). Należy przy tym pamiętać, żeby rozwój kolei nie stwarzał barier komunikacyjnych, a wręcz je usuwał w miejscach gdzie gęstość zaludnienia jest wysoka. Przykładowo takimi barierami są: utrudnione przedostanie się na drugą stronę torów kolejowych dla rowerzystów (trzeba zsiadać z roweru, żeby przedostać się na drugą stronę), brak wind, pochylni, przejazdów podziemnych lub nadziemnych.</p> <p>UZASADNIENIE:</p> <p>Przy WKD Raków istnieje bardzo duża bariera dla rowerzystów i pieszych z niepełnosprawnościami, rodziców z wózkami lub osób starszych. Jeśli w ten</p>	<p><b>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</b></p> <p>W Strategii ZIT MW znajdzie się zapis: „Wskazany jest dalszy rozwój i modernizacja linii kolejowych ze względu na jego niskoemisyjność i zainteresowanie tym rodzajem transportu ze strony mieszkańców (Warszawski Węzeł Kolejowy obsługuje największą liczbę pasażerów w kraju). Należy przy tym pamiętać, żeby rozwój kolei nie stwarzał barier komunikacyjnych, takich jak: utrudnione przejście przez tory kolejowe dla osób z niepełnosprawnościami czy rowerzystów, brak wind, pochylni, przejazdów podziemnych lub nadziemnych.”</p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM, w których nie przewidziano środków na rozbudowę kolei. Likwidacja barier komunikacyjnych będzie możliwa w ramach przedsięwzięcia "Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej", uwzględnionego w Tabeli 14. Lista projektów wybieranych w sposób konkurencyjny. Proponowane projekty powinny być zgodne z przepisami Karty Praw Podstawowych i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych oraz</p>



	<p>sposób ma być rozbudowywana kolej: tworząc kolejne bariery i niszczyć dotychczasowe szlaki i przejścia dla pieszych to nie jest to właściwe dla wszystkich.</p>	<p>z zasadą równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.</p>
13	<p><b>Dotyczy rozdziału 2. „Analiza SWOT”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b>  <b>PRZED:</b> (brak argumentu)  <b>PO:</b> Wzrost liczby ludności w Warszawie i zagospodarowanie terenów przemysłowych na mieszkalne sprawia, że wytyczone kilkadziesiąt lat temu szlaki komunikacyjne np. w postaci kolei i ich przejścia stają się coraz bardziej palącym problemem – barierą komunikacyjną.  <b>UZASADNIENIE:</b>  Tereny wokół WKD Raków 10 lat temu to był 100% przemysł i magazyny. Obecnie w promieniu 1-2 km powstaje kilka tysięcy mieszkań. Mieszkańcy nie będą chcieli kończyć swoich pieszych i rowerowych podróży na WKD raków, które obecnie jest bardzo dużą barierą.</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b>  Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM i są formułowane dla 79 JST RWS. Analiza SWOT uwzględnia zestawienie wyłącznie najbardziej kluczowych czynników rozwoju z poziomu całego RWS opracowanych na podstawie diagnozy. W słabych stronach uwzględnia zapis o nierównomiernym napływie ludności oraz wykluczeniu w zakresie transportu publicznego głównie w gminach spoza WOF. Niemniej działania związane z likwidacją barier komunikacyjnych dla pieszych będą możliwe do realizacji w ramach przedsięwzięcia "Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej", uwzględnionego w Tabeli 14. Lista projektów wybieranych w sposób konkurencyjny.</p>
14	<p><b>Dotyczy rozdziału 4.2. Cel 2 Poprawa jakości przestrzeni, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b>  <b>PRZED:</b> W ramach Strategii ZIT MW, obok nowych zakresów interwencji, kontynuowane będą zatem częściowo działania zapoczątkowane w poprzedniej perspektywie finansowej UE w Warszawskim Obszarze Funkcjonalnym, takie jak budowa ścieżek rowerowych i parkingów „Parkuj i jedź” oraz rozwijanie kompetencji kluczowych uczniów  <b>PO:</b> W ramach Strategii ZIT MW, obok nowych zakresów interwencji, kontynuowane będą zatem częściowo działania zapoczątkowane w poprzedniej perspektywie finansowej UE w Warszawskim Obszarze Funkcjonalnym, takie jak budowa ścieżek rowerowych, likwidacja barier</p>	<p><b>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA</b>  W Strategii ZIT MW znajdzie się zapis:  „W ramach Strategii ZIT MW, obok nowych zakresów interwencji, kontynuowane będą działania zapoczątkowane w poprzedniej perspektywie finansowej UE w Warszawskim Obszarze Funkcjonalnym, takie jak budowa ścieżek rowerowych, likwidacja barier komunikacyjnych, budowa parkingów »Parkuj i jedź« oraz rozwijanie kluczowych kompetencji uczniów.”</p>

	<p>komunikacyjnych w postaci niewygodnych przejść przez linie kolejowe, budowa parkingów „Parkuj i jedź” oraz rozwijanie kompetencji kluczowych uczniów.</p> <p>UZASADNIENIE:</p> <p>Przy WKD Raków przejście jest niewygodne i wyklucza możliwość pokonania torów kolejowych przez osoby z niepełnosprawnościami lub rodziców z wózkami.</p>	
15	<p><b>Dotyczy rozdziału 4.2. Cel 2 Poprawa jakości przestrzeni, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>PRZED: Wyzwaniem dla przestrzeni RWS jest zapewnienie bezpiecznych i bezkolizyjnych połączeń komunikacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów oraz pieszych.</p> <p>PO: Wyzwaniem dla przestrzeni RWS jest zapewnienie bezpiecznych, bezkolizyjnych i wygodnych połączeń komunikacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów oraz pieszych.</p> <p>UZASADNIENIE:</p> <p>Bezpieczne i bezkolizyjne przejścia nie będą używane jeśli nie będą wygodne dla użytkowników. Co z tego, że przy WKD Raków byłyby zainstalowane windy jeśli jadąc rowerem trzeba by czekać dodatkowo 3 minuty (wjazd i zjazd) na pokonanie krótkiego 10 metrowego odcinka. Takie rozwiązania nie będą chętnie wybierane.</p>	<p><b>UWAGA UWZGLĘDNIONA</b></p>
16	<p><b>Dotyczy Tabeli pn. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 2.1., uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>PRZED: brak przedsięwzięcia</p> <p>PO: Likwidacja barier komunikacyjnych dla rowerzystów, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, rodziców z wózkami z małymi dziećmi.</p> <p>UZASADNIENIE:</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Proponowane przedsięwzięcie zawiera się już w istniejącym przedsięwzięciu "Rozwój infrastruktury przeznaczonej dla indywidualnej mobilności aktywnej". Zakres działań możliwych do realizacji ze środków UE w projektach zgłaszanych w ramach ww. przedsięwzięcia doprecyzowany został w Tabeli 14 Strategii ZIT MW w pkt. 3.</p>

	<p>Obecnie przejście kolejowe przez WKD Raków jest barierą nie do przejścia dla osób na wózkach inwalidzkich, rodziców z dziećmi w wózkach (zbyt strome podejście, żeby można było bezpiecznie przejść na drugą stronę torów), rowerzystów (rower trzeba wynieść na drugie piętro, później go znieść, żeby kontynuować dalej podróż 10 metrów dalej...</p>	
<p>UWAGI ZGŁOSZONE PODCZAS KONSULTACJI STRATEGII ZIT MW WERSJA 2 W DN. 29.04 – 23.05.2024 r.</p>		
<p>1</p>	<p><b>Dotyczy rozdziału „Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b> Białółka Zielona dodanie stacji rowerowej na ul. Skarbka z gór na wysokości ul. Tajemnej - Astrowej wygospodarowanie/wydzierżawienia lub działki pod którym zarezerwowana jest trasa Olszynki Grochowskiej na wysokości ul. Skarbka z gór / Park magiczna pod tymczasowy parking dla pojazdów ( w pobliżu jest przedszkole oraz park magiczna ) a miejsc brakuje a teren leży odłogiem</p> <p>Zablokować wydawanie dalszych decyzji dot. inwestycji developerskich i przeznaczyć tereny pod zieleń miejską, parki, i miejsca dla odpowiedniego przewietrzania osiedli</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b> Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. Poprzez instrument ZIT, w ramach kierunku działań 2.1, wspierana będzie m.in. budowa infrastruktury rowerowej i pieszej, zakup nisko- i zeroemisyjnego taboru autobusowego, budowa i przebudowa węzłów przesiadkowych, w tym obiektów P&amp;R. Projekty wybierane do realizacji w ramach Strategii ZIT MW z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej muszą być zgodne z SUMP MW. Wnioskodawcami projektów będą głównie JST RWS oraz ich jednostki organizacyjne. To one będą podejmować decyzje o zakresie, skali i lokalizacji inwestycji. Zakres proponowanych przez wnioskodawców projektów/ inwestycji będzie poddawany ocenie przez ekspertów na podstawie odpowiednich kryteriów na etapie procedury wyłaniania projektów do dofinansowania ze środków UE.</p> <p>Szerzej zagadnienia dot. transportu publicznego na terenie RWS, czy też planowania dalszej zabudowy i terenów wypoczynkowych na poziomie ponadlokalnym są omawiane w ramach prac nad SRMW, która będzie wykraczać poza interwencje</p>

		finansowane ze środków UE. Postępy prac nad SRMW można śledzić na stronie <a href="#">Stowarzyszenia "Metropolia Warszawa"</a> oraz <a href="#">metropolii warszawskiej</a> .
2	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>przyśpieszyć budowę trasy tramwajowej na Białołąkę Zieloną oraz zająć się tematem budowy trasy Olszynki Grochowskiej</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. W ramach FEM nie przewidziano środków na budowę nowych dróg, zaś rozwój transportu szynowego będzie wspierany poprzez wskazane w Załączniku 4. działania komplementarne. Szerzej zagadnienia dot. transportu publicznego na terenie RWS są omawiane w ramach prac nad SRMW, która będzie wykraczać poza interwencje finansowane ze środków UE.</p>
3	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>W projekcie należy uwzględnić poprawę komunikacji z gminami sąsiadującymi po prawej stronie W-wy. Szczególnie mam tu na myśli Żąbki i budowę chociażby drogi od ul. Swojskiej w W-wie do ul. Skrajnej/Piłsudskiego w Żąbkach.</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. Poprzez instrument ZIT, w ramach kierunku działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych, wspierana będzie m.in. budowa infrastruktury rowerowej i pieszej, oraz budowa i przebudowa węzłów przesiadkowych, w tym obiektów P+R. W ramach FEM nie przewidziano środków na budowę nowych dróg.</p>
4	<p><b>Dotyczy rozdziału „Analiza SWOT” oraz rozdziału „Cel 2. Poprawa jakości przestrzeni”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>W zakresie analizy WOF i okolic brak zauważenia niekorzystnych zjawisk suburbanizacji i jej skutków. Nie ma zwrócenia uwagi na negatywne skutki chaotycznej i rozproszonej zabudowy, braku dostępu do usług w inny sposób niż</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej kierunki i przedsięwzięcia wynikają wprost z zapisów FEM oraz SZOP FEM. Działania jakie możliwe są m.in. do realizacji w ramach Celu 2. Poprawa jakości przestrzeni to: budowa infrastruktury rowerowej i pieszej, zakup nisko- i zeroemisyjnego taboru autobusowego, budowa i przebudowa węzłów</p>

	<p>samochodem, braku efektywności budowy i utrzymania infrastruktury oraz potencjalnymi problemami z utrzymaniem rozproszonej i chaotycznej zabudowy w warunkach starzenia się populacji. Na s. 52 wśród celów wyróżnia się poprawę jakości przestrzeni, lecz kierunki działań nie mają na celu powstrzymania rozlewania się miast a nawet wsi, lecz nierealny w skali zjawiska rozwój powiązań komunikacyjnych. Czyli rozwiązaniem celu "poprawy jakości przestrzeni" ma być "rozwój komunikacji", zamiast realnej poprawy jakości przestrzeni przez ograniczenie jej niekontrolowanej, chaotycznej zabudowy i zamiany terenów rolnych oraz leśnych w mieszkaniowe, co tylko pogłębia patologię - gdyż ogromnie zwiększa energochłonność mobilności ludzkiej, niezależnie od tego, czy będzie ona realizowana samochodem, autobusem czy rowerem.</p>	<p>przesiadkowych, w tym obiektów P+R. Mają one na celu zmianę zachowań mobilnościowych i zachęcenie do częstszego korzystania przez mieszkańców z komunikacji publicznej oraz indywidualnej, innej niż samochód osobowy.</p> <p>W FEM w ramach instrumentu ZIT nie przewidziano interwencji skierowanej na przeciwdziałanie suburbanizacji. Szerzej zagadnienia dot. tego zjawiska na terenie RWS są omawiane w ramach prac nad SRMW, która będzie wykraczać poza interwencje finansowane ze środków UE. Postępy prac nad SRMW można śledzić na stronie <a href="#">Stowarzyszenia "Metropolia Warszawa"</a> oraz <a href="#">metropolii warszawskiej</a>.</p>
5	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych” oraz rozdziału „Monitoring”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>Proszę o dodanie "Rozwoju zbiorowej komunikacji publicznej" do celów, na których będzie bazować Strategia ZIT MW. Proszę o usunięcie zakupu ekologicznego taboru autobusowego z tabeli 8. Koszt wozokilometra połączeń autobusowych realizowanych poprzez zamówienia publiczne jest znacznie niższy. Niższy koszt wozokilometra pozwala na więcej połączeń danej linii lub przeznaczenie zaoszczędzonych środków na inne cele związane ze zbiorową komunikacją publiczną.</p> <p>Proszę wyszczególnienie problemów z powodu niskiego dochodu jednostek samorządu terytorialnego i braku powołania</p>	<p><b>UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej cele, kierunki i przedsięwzięcia (w tym zakup ekologicznego taboru autobusowego, parkingi P+R), a także wskaźniki produktu i rezultatu wynikają wprost z zapisów FEM, SZOP FEM oraz długotrwałych ustaleń z Instytucją Zarządzającą FEM.</p> <p>Decyzję dot. ewentualnego aplikowania o środki podejmują wnioskodawcy projektów. Zakres proponowanych przez nich inwestycji jest następnie poddawany ocenie na podstawie odpowiednich kryteriów przez ekspertów na etapie procedury wyłaniania projektów do dofinansowania ze środków UE. Projekty wybierane do realizacji w ramach Strategii ZIT MW z zakresu zrównoważonej</p>

<p>związku metropolitalnego na obszarze Warszawy i okolicznych gmin w czynnikach, którego może mieć wpływ na opóźnienia w realizacji wskaźników bądź trudności w osiągnięciu zakładanych wartości w podrozdziale 8.1 "Monitoring", kolejno "problemy z zabezpieczeniem wkładu własnego przez beneficjentów" ("problemy z zabezpieczeniem wkładu własnego przez beneficjentów, w tym z powodu niskiego dochodu jednostek samorządu terytorialnego") i "brak zainteresowania oferowanym wsparciem wynikający ze zmian prawodawstwa" (brak zainteresowania oferowanym wsparciem wynikający ze zmian prawodawstwa, w tym brak powołania związku metropolitalnego na obszarze Warszawy i okolicznych gmin"). Według Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej metropolii warszawskiej uchwalenie ustawy metropolitalnej obejmującej obszar metropolii jest niezbędne, biorąc pod uwagę złożoność obszaru metropolii i dużą liczbę podmiotów, których zaangażowanie będzie konieczne do efektywnego wdrażania planu, i pozwoli na uporządkowanie rozproszonych dziś kompetencji w zakresie mobilności metropolitalnej. Nieuchwalenie ustawy metropolitalnej, skutkujące dalszym rozproszeniem kompetencji różnych podmiotów w zakresie wdrażania mobilności metropolitalnej, jest wymienione w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej metropolii warszawskiej jako jedno z najistotniejszych.</p> <p>Związek metropolitalny doskonale się sprawdza w aglomeracji górnośląskiej, gdzie połączono zarządy transportu i ujedynolono taryfę. Związki metropolitalne spowodowałyby polepszenie komunikacji</p>	<p>mobilności miejskiej muszą być zgodne z SUMP MW.</p> <p>W marcu tego roku zakończył się pierwszy nabór na typ projektu: Ekologiczny i konkurencyjny transport publiczny. Szczegóły dot. naboru znajdują się na stronie <a href="http://www.funduszeuedlamazowska.eu">www.funduszeuedlamazowska.eu</a>. 20 maja 2024 roku rozpoczął się nabór z zakresu budowy i przebudowy infrastruktury transportu publicznego, w tym budowy obiektów P+R – w ramach kryteriów wyboru projektów promowana jest infrastruktura z jak najlepszym dostępem do środków transportu publicznego.</p> <p>W podrozdziale 8.1 wprowadzono zapis: "problemy z zabezpieczeniem wkładu własnego przez beneficjentów, wynikające m.in. z niedostatecznych dochodów JST RWS". Odnośnie rozszerzenia zapisu dot. zmian prawodawstwa – przedsięwzięcia wskazane w ramach Strategii ZIT MW mogą być realizowane bez powołania związku metropolitalnego, niemniej w ramach Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” prowadzone są obecnie prace koncepcyjne mające na celu przygotowanie rozwiązań prawnych określających ramy współpracy metropolitalnej w przyszłości. Wskazane w uwadze problemy dot. mobilności metropolitalnej są w gestii zainteresowania poszczególnych podmiotów całego systemu, jak i JST RWS, jednak obecne uwarunkowania formalno-prawne na poziomie krajowym, nie pozwalają rozwiązać pewnych kwestii systemowych. Szczególnie jeśli chodzi o obecne zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej lub ustawy o samorządzie gminnym i zadań, które gmina</p>
---	--

<p>publicznej w biedniejszych gminach, dałyby możliwość gminom do współdecydowania w sprawie komunikacji publicznej oraz umożliwiłyby ograniczenie powstawania smogu. Dzięki ustawie o związkach metropolitalnych zyskaliby głównie mieszkańcy obszarów wiejskich w gminach o niższych dochodach. Dzięki związkom metropolitalnym rozszerzona by była też integracja biletowa w publicznej komunikacji publicznej.</p> <p>Proszę o usunięcie wskaźników "Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź”" o identyfikatorze PLRRO21, "Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”" o identyfikatorze PLRO091, "Liczba przebudowanych obiektów „parkuj i jedź”" o identyfikatorze PLRO092 i "Liczba doposażonych obiektów „parkuj i jedź”" o identyfikatorze PLRO093 z tabeli 13 wskaźników produktu i rezultatu. Parking „parkuj i jedź" zwiększają indywidualny ruch samochodowy. Małe parkingi powinny być budowane w ramach budowy i modernizacji przystanków i stacji zbiorowej komunikacji publicznej, w tym węzłów przesiadkowych. Proszę zmianę celu o identyfikatorze PLRO088 z "Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej" na "Liczba zakupionych jednostek taboru w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej". Połączenia autobusowe realizowane taborem zakupionym przez jednostki samorządu terytorialnego są zbyt kosztowne dla gmin podwarszawskich. Znacznie lepszym rozwiązaniem na obszarze podwarszawskim,</p>	<p>może realizować. Co więcej, nie wszystkie rozwiązania zastosowane w aglomeracji górnośląskiej (nawet jeśli się sprawdziły), są możliwe do wdrożenia dla aglomeracji monocentrycznej, jaką jest MW. Warto też podkreślić, że uchwalenie ustawy metropolitalnej wymaga nie tylko woli JST RWS, ale także zgody rządu na wdrożenie takiego rozwiązania.</p>
---	---

	<p>w szczególności na obszarze o małej gęstości zaludnienia, są połączenia autobusowe realizowane na podstawie zamówień publicznych.</p>	
6	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych”, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b>          Proszę o podział przedsięwzięcia "Zakup ekologicznego taboru autobusowego oraz rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych" na liście projektów wybieranych w sposób konkurencyjny na dwa przedsięwzięcia - "Zakup ekologicznego taboru autobusowego", które go beneficjentem byłyby tylko przedsiębiorstwa oferujące usługi obsługi autobusowych linii komunikacyjnych, i "Rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych", którego beneficjentami byłiby dodatkowo organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, jednostki samorządu terytorialnego i jednostki organizacyjne tych JST. Zakup ekologicznego taboru autobusowego przez jednostki samorządu terytorialnego może spowodować nieosiągnięcie zamierzonego celu rozwoju powiązań komunikacyjnych ze względu na wysoki koszt wozokilometra autobusowych linii komunikacyjnych uruchamianych z pominięciem zamówień publicznych. Proszę o zmianę przedsięwzięcia "Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu z ekologicznego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)" na "Poprawę jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego". Proszę o zmianę słowa "taryfowej" w planowanym zakresie tego projektu na "biletowo-taryfowej". Proszę, aby wsparciem w ramach tego przedsięwzięcia była objęta</p>	<p><b>UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO</b>          Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej przedsięwzięcia wynikają z zapisów FEM, SZOP FEM oraz ustaleń z Instytucją Zarządzającą FEM. Szczegółowy zakres możliwych do dofinansowania projektów, a także podmioty uprawnione do ubiegania się o dofinansowanie w ramach poszczególnych naborów z zakresu mobilności miejskiej wskazywane są w Regulaminach wyboru projektów. Treść ww. regulaminów opracowywana jest przez IZ FEM oraz MJWPU i dostępna jest na stronie <a href="#">Fundusze Europejskie dla Mazowsza</a>.</p> <p>W Strategii ZIT MW dokonano zmiany nazwy przedsięwzięcia na "Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)".</p> <p>Planowany zakres przedsięwzięcia pn. "Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego (w tym parkingi P+R)" jest zgodny z zapisami SZOP FEM – w dokumencie tym jest mowa o integracji taryfowej. Możliwe do dofinansowania będą ponadto m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wydatki dotyczące infrastruktury niezbędnej dla eksploatacji, utrzymania i obsługi taboru transportu publicznego wraz z niezbędnymi urządzeniami, budowa i przebudowa węzłów przesiadkowych, w tym obiektów P&amp;R, w szczególności przebudowa pasa drogowego niezbędna dla wydzielenia pasa ruchu dla rowerów w jezdni, miejsca parkingowe dla rowerów,</li> </ul>



<p>infrastruktura piesza i pieszo-rowerowa w okolicy przystanków i stacji zbiorowej komunikacji publicznej zwiększająca zasięg obsługi i atrakcyjność przystanków i stacji zbiorowej komunikacji publicznej.</p> <p>Infrastruktura sprzyjająca korzystaniu z tanich dla gmin linii autobusowych obsługiwanych przez przewoźników wybranych w zamówieniach publicznych również powinna być poprawiona. W tym celu powinna zostać przeprowadzona budowa i dostosowanie ulic, budowa chodników i ciągów pieszo-rowerowych, budowa kładek, budowa przystanków autobusowych. Analogiczna infrastruktura sprzyjająca korzystaniu z ekologicznego transportu zbiorowego powinna być również poprawiona. Parkingi P+R zachęcają natomiast do nieekologicznego transportu indywidualnego.</p> <p>O integracji taryfowo-biletowej jest mowa w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku, w szczególności jako jeden z najważniejszych problemów funkcjonowania transportu publicznego, płaszczyzna integracji transportowej, obszar wymagający dalszych działań, dalsze działania wpływające na poprawę usług PTZ i zwiększenie udziału pasażerów w PTZ podejmowane w perspektywie do 2030 r., działanie w celu strategicznym "SPRAWNY SYSTEM PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM", działanie pozainwestycyjne na szczeblu krajowym i regionalny i jako zakres inwestycji planowanych do realizacji na poziomie regionalnym w integrację systemów transportowych. Ważna jest integracji biletowa w zakresie dla biletów dobowych i okresowych. Obecnie bilety Zarządu</p>	<p>- wydatki dotyczące budowy i przebudowy infrastruktury przystankowej wraz z wyposażeniem, w szczególności środki ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów) oraz dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>Wskazane w uwadze problemy dotyczące m.in. integracji biletowej są zasadne, jednak obecne uwarunkowania formalno-prawne na poziomie krajowym, nie pozwalają rozwiązać pewnych kwestii systemowych. Szczególnie jeśli chodzi o obecne zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej lub ustawy o samorządzie gminnym i zadań, które gmina może realizować. Problem dotyczy zarówno kwestii organizacji samych połączeń, podejścia do zniżek ustawowych, definicji „komunikacji miejskiej” oraz wielu innych czynników.</p>
--	--

	<p>Transportu Miejskiego w Warszawie nie są honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w gminach, w których funkcjonują linie autobusowe Zarządu Transportu Miejskiego (Gmina Jabłonna, Nowy Dwór Mazowiecki, Gmina Wieliszew, Gmina Nieporęt, Gmina Radzymin, Pruszków, Gmina Halinów, Gmina Prażmów, Gmina Góra Kalwaria). Bilety dobowe i okresowe Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie lub zarządu transportu metropolii warszawskiej powinny być honorowane na obszarze gmin, w których funkcjonuje zbiorowa komunikacja publiczna obsługiwana przez zarząd transportu, we wszystkich płatnych środkach zbiorowej komunikacji publicznej oraz w prywatnych liniach autobusowych po spełnieniu określonych warunków w zakresie wizualnej identyfikacji autobusów i przystosowania autobusów do szybkiej i komfortowej wymiany pasażerów (drzwi automatyczne, wymóg dwóch wejść, jedno drzwi o szerokości co najmniej 1200 cm, szerokość co najmniej 500 cm pomiędzy rzędami siedzeń).</p>	
7	<p><b>Dotyczy tabeli pn. Lista projektów komplementarnych w zakresie transportu miejskiego, planowanych do dofinansowania w ramach FEnIKS/ KPO/ CEF, uwaga zgłoszona indywidualnie:</b></p> <p>Proszę o usunięcie "budowy III linii metra wraz z zakupem taboru - etap I (Praga Południe)" z listy projektów komplementarnych w zakresie transportu miejskiego, planowanych do dofinansowania w ramach FEnIKS/KPO/CEF. Budowa i uruchomienie linii metra na takim odcinku nie ma sensu. Powinno się rozważyć w najbliższym czasie budowę nowej linii metra</p>	<p><b>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA</b></p> <p>27 listopada 1995 roku Rada m.st. Warszawy uchwaliła politykę transportową (uchwała Nr XXVI/193/95). Było to podstawą do przygotowania kolejnych opracowań dotyczących rozwoju i utrzymania infrastruktury transportowej Warszawy. W czerwcu 2001 roku uchwałą nr 301/LXIII/2001 Zarządu m.st. Warszawy zaakceptował przebieg linii metra na podstawie „Studium technicznego II i III linii metra warszawskiego”. Wg studium II i III linia metra miały stanowić elementy docelowego systemu metra,</p>

<p>łączącej pierwszą linię metra M1 z Pragą Południe, Wilanowem Królewskim lub Białołęką albo wydłużenie pierwszej linii metra M1 do Tarchomina Północnego przez Młociny z możliwością wydłużenia do Henrykowa.</p>	<p>tworzącego powiązania komunikacyjne, w tym obsługę Grochowa i Goćławia.</p> <p>Przebieg linii metra M3 został określony w dokumentach planistycznych (w tym w obowiązującym od 2006 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego”) i analizach zleczanych obecnie przez miasto. Z ich zapisów wynika m.in., że linia M3 będzie łączyła Pragę Południe z linią metra M1, co potwierdza wieloletnie plany miasta w tym zakresie i uzasadnia planowanie dofinansowania inwestycji "budowy III linii metra wraz z zakupem taboru - etap I (Praga Południe)". W 2020 roku zostało także przygotowane „Studium techniczne III linii metra wraz ze Stacją Techniczno- Postojową Kozia Górka w Warszawie – Etap I – Praga”, w którym dokonano wielowariantowej analizy przebiegu linii na terenie Pragi-Południe, na podstawie którego dokonano korekty trasy z zachowaniem zakładanej wcześniej relacji Stadion-Goćław. Więcej informacji wraz z mapą planowanego przebiegu wszystkich linii metra na <a href="#">stronie internetowej m. st. Warszawy</a>.</p> <p>Zarówno inwestycja: Budowa III linii metra - etap I Praga (prace przygotowawcze i projektowe), jak i prace budowlane dla tego odcinka, zostały ujęte w budżecie m.st Warszawy, zgodnie z Wieloletnią Perspektywą Finansową miasta na lata 2024-2050.</p> <p>Lista projektów komplementarnych w zakresie transportu miejskiego, planowanych do dofinansowania w ramach FEnIKS/KPO/CEF została skonsultowana z Ministerstwem Funduszy i Rozwoju Regionalnego. 8 grudnia 2023 roku minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego wydał pozytywną opinię w zakresie możliwości finansowania Strategii ZIT MW w ramach programu „Fundusze</p>
---	---

		Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”, a także pod względem zgodności z Umową Partnerstwa.
8	<p><b>Dotyczy rozdziału „Kierunek działań. 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych”, pytanie zadane indywidualnie:</b></p> <p>Dzień dobry, w strategii inwestowania widziałem wspomnienie o idei współdzielenia dotyczącej transportu. Czy chodzi tu np. inwestowanie w platformy carpoolingowe? Z punktu widzenia walki o ograniczenie generowania CO2 i poprawienie kwestii transportowej wydaję mi się, że może to być ważny element w strategii rozwoju metropolii warszawskiej na przyszłe lata.</p> <p>Dołączam uzasadnienie wygenerowane przy wsparciu internetowych narzędzi AI, które czasem mogą zawierać nieścisłości. Zapraszam do zapoznania się i czekam na Państwa odpowiedź:</p> <p>Uzasadnienie konieczności inwestowania we wspólne przejazdy carpooling w "Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej" można oprzeć na kilku kluczowych aspektach:</p> <p><b>### 1. Zrównoważony rozwój i ochrona środowiska</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>**Redukcja emisji CO2:**</b> Carpooling przyczynia się do zmniejszenia liczby pojazdów na drogach, co bezpośrednio przekłada się na redukcję emisji dwutlenku węgla i innych szkodliwych substancji.</li> <li>- <b>**Mniejsze zużycie paliwa:**</b> Więcej osób w jednym samochodzie oznacza efektywniejsze wykorzystanie paliwa na osobę, co pomaga w oszczędzaniu zasobów naturalnych.</li> </ul> <p><b>### 2. Zmniejszenie zatłoczenia i poprawa mobilności</b></p>	<p><b>ODPOWIEDŹ</b></p> <p>Strategia ZIT MW to dokument wdrożeniowy dla FEM. Wskazane w niej przedsięwzięcia wynikają z zapisów FEM, SZOP FEM oraz ustaleń z Instytucją Zarządzającą FEM.</p> <p>W ramach kierunku działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych Strategii ZIT MW, realizowane będą m.in. przedsięwzięcia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zakup ekologicznego taboru autobusowego oraz rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych, w ramach którego wsparciem objęte będą projekty dot. m.in. infrastruktury niezbędnej do korzystania z komplementarnych form transportu, tj. transportu bezemisyjnego komplementarnego w stosunku do autobusowego transportu publicznego np.: carsharing oparty o pojazdy elektryczne;</li> <li>- Poprawa jakości infrastruktury sprzyjającej korzystaniu ze zbiorowego transportu publicznego, w ramach którego wsparciem objęte będą projekty dotyczące m.in. systemów cyfrowych dla transportu publicznego i bezemisyjnej mobilności, w tym szczególnie w zakresie integracji taryfowej i wdrożenia koncepcji „Mobilność jako usługa” (MaaS), w której mieści się też wspomniany carpooling;</li> <li>- Rozwój alternatywnych form mobilności miejskiej z wykorzystaniem instrumentów finansowych, w ramach którego wsparciem objęte będą projekty dot. m.in. infrastruktury rowerowej i pieszej w zakresie wsparcia systemów wypożyczeń rowerów, hulajnog oraz infrastruktury niezbędnej do korzystania z</li> </ul>

<p>- <b>**Redukcja korków:**</b> Mniejsza liczba samochodów na drogach prowadzi do zmniejszenia natężenia ruchu, co może znacznie poprawić płynność ruchu w metropolii warszawskiej.</p> <p>- <b>**Efektywne wykorzystanie infrastruktury:**</b> Mniejsza liczba samochodów pozwala na bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej.</p> <p><b>### 3. Korzyści ekonomiczne</b></p> <p>- <b>**Oszczędności dla użytkowników:**</b> Udział w carpoolingu obniża koszty podróży dla uczestników, dzięki dzieleniu się kosztami paliwa, opłat drogowych i parkingowych.</p> <p>- <b>**Zmniejszenie kosztów infrastruktury:**</b> Mniejsza liczba pojazdów na drogach może zmniejszyć potrzebę rozbudowy infrastruktury drogowej, co prowadzi do oszczędności dla miasta.</p> <p><b>### 4. Społeczność i jakość życia</b></p> <p>- <b>**Wzrost integracji społecznej:**</b> Carpooling sprzyja nawiązywaniu relacji społecznych i budowaniu wspólnoty.</p> <p>- <b>**Poprawa jakości życia:**</b> Mniejsze zatłoczenie i czystsze powietrze przyczyniają się do poprawy jakości życia mieszkańców.</p> <p><b>### 5. Zgodność z celami strategicznymi i politykami UE</b></p> <p>- <b>**Zrównoważony rozwój:**</b> Inwestowanie w carpooling jest zgodne z polityką zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej, która promuje zmniejszenie emisji CO2 i zrównoważoną mobilność miejską.</p> <p>- <b>**Innowacje i nowe technologie:**</b> Promowanie carpoolingu wspiera rozwój innowacyjnych rozwiązań technologicznych,</p>	<p>komplementarnych form transportu w zakresie carsharingu opartego o pojazdy elektryczne.</p> <p>Szczegóły dot. poszczególnych naborów ogłaszanych w ramach Działania 3.2 Mobilność miejska w ZIT FEM, w tym Regulaminy wyboru projektów zawierające kryteria oraz katalog wydatków kwalifikowalnych dostępne są na stronie <a href="#">Fundusze Europejskie dla Mazowsza</a>.</p>
---	---

	<p>takich jak aplikacje mobilne i platformy do zarządzania wspólnymi przejazdami.</p> <p><b>### 6. Przykłady z innych miast</b>  - <b>**Studia przypadków:**</b> Inne metropolie na całym świecie, które zainwestowały w carpooling, odnotowały znaczące korzyści, takie jak zmniejszenie zatłoczenia, redukcja emisji i poprawa mobilności. Przykłady te mogą służyć jako dowód skuteczności tego podejścia.</p> <p><b>### 7. Współpraca z sektorem prywatnym</b>  - <b>**Partnerstwa publiczno-prywatne:**</b>  Inwestowanie w carpooling może być wspierane przez partnerstwa z prywatnymi firmami oferującymi usługi carpoolingowe, co może zmniejszyć obciążenie finansowe miasta.</p> <p><b>### Podsumowanie</b>  Inwestowanie we wspólne przejazdy carpooling w ramach "Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej" przyczynia się do realizacji celów zrównoważonego rozwoju, poprawy mobilności, oszczędności ekonomicznych, zwiększenia integracji społecznej i jakości życia mieszkańców. Ponadto jest zgodne z politykami Unii Europejskiej i może czerpać z doświadczeń innych miast, które odniosły sukces w tej dziedzinie.</p>	
--	--	--

Źródło: opracowanie własne

## Załącznik 4. Projekty komplementarne

Cele rozwojowe RWS zostały zaplanowane do realizacji w ramach alokacji dedykowanej dla ZIT w FEM, jak i poza tą alokacją - poprzez projekty komplementarne, przewidziane do współfinansowania w ramach programu „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”, który stanowi kontynuację dwóch wcześniejszych Programów Infrastruktura i Środowisko (dalej: POLiŚ): 2007-2013 oraz 2014-2020.

Działania przewidziane w FEnIKS do realizacji w formule projektów komplementarnych do ZIT będą wdrażane w ramach Priorytetu III Transport miejski, celu szczegółowego EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Przeznaczenie interwencji w ramach FEnIKS na wdrożenie proponowanych projektów (Tabela 17) ma na celu zachęcenie mieszkańców do zmiany zachowań mobilnościowych poprzez częstsze korzystanie z transportu publicznego, co jest zgodne z przedsięwzięciami przewidzianymi do realizacji w ramach Strategii ZIT MW - kierunek działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych.

Celem wsparcia jest przede wszystkim stworzenie warunków dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego nisko- i zeroemisyjnego systemu transportu publicznego w miastach, dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób ze szczególnymi potrzebami).

Budowa systemu transportu publicznego w miastach i obszarach funkcjonalnych powinna odbywać się z uwzględnieniem kluczowych założeń:

- ograniczenia szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne;
- poprawy dostępności komunikacyjnej, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami na zasadzie równości z innymi użytkownikami;
- podniesienia jakości życia mieszkańców, poprzez podejście zorientowane na możliwości;
- podnoszenia świadomości środowiskowej społeczeństwa.<sup>138</sup>

W szczególności możliwe jest pozyskanie wsparcia finansowego na realizację:

- inwestycji w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego (metro i tramwaje);
- węzłów przesiadkowych (w tym parkingi P+R poza centrami miast);
- miejskich systemów ITS dla uprzywilejowania i usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszo-rowerowego);
- rozwiązań IT, w tym umożliwiające wdrażanie koncepcji „Mobilność jako usługa”;
- finansowania przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Interwencja w ramach FEnIKS będzie przeznaczona na inwestycję w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z decyzją MFiPR z listopada 2022 r. w ramach Priorytetu

---

<sup>138</sup> „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”, str. 115.

III Transport miejski FEnIKS, na inwestycje w transport miejski alokowano dla ZIT metropolii warszawskiej kwotę 900 mln zł (z wyłączeniem oddzielnej alokacji dot. metra).

Dodatkowym źródłem finansowania projektów z zakresu mobilności miejskiej mogą być także m.in. „Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności” oraz Instrument „Łącząc Europę”.

Tabela 17. Lista projektów komplementarnych w zakresie transportu miejskiego, planowanych do dofinansowania w ramach FEnIKS/ KPO/ CEF

Lp.	Tytuł projektu	Opis projektu	Szacunkowa wartość (mln zł)
<b>1</b>		Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą:	2 792,03
<b>1a</b>	Budowa trasy tramwajowej na Wilanów - etap/faza II	W ramach projektu planowane jest dokończenie trasy tramwajowej na Wilanów. Projekt obejmowałby prace od 2024 roku, gdzie zakładana jest realizacja odcinków: 1. Odcinek B1 - konstrukcja przystanku tramwajowego i tunelu pod dworcem Zachodnim (poziom -2) wraz przestrzenią dla pasażerów (poziom -1) – Faza II; 2. Odcinek B2 - od Dworca Zachodniego do węzła z ul. Grójecką; 3. Odcinek D1 - ul. Rakowiecka od al. Niepodległości do ul. Puławskiej; 4. Odcinek D5 - ul. Św. Bonifacego od ul. Sobieskiego do pętli Stegny; 5. Odcinek D2,D4 i E– Faza II; 6. Budowa Zajezdni Annopol wraz z niezbędnym wyposażeniem i włączenie jej w istniejący układ torowy przy ul. Annopol – Faza II; 7. System Zarządzania Zajezdnią – Faza II; 8. Tablice systemu informacji pasażerskiej; 9. Zakup gruntów pod budowę Zajezdni Annopol – Faza II; 10. Promocja projektu.	1 468,08
<b>1b</b>	Zakup taboru tramwajowego - 63 sztuk (umowa podstawowa)	Projekt obejmowałby zakup 63 niskopodłogowych tramwajów Hyundai w ramach obecnie realizowanego zamówienia (tabor na Gocław + wymiana za stary).	545,95



Lp.	Tytuł projektu	Opis projektu	Szacunkowa wartość (mln zł)
1c	Zakup taboru tramwajowego - 90 sztuk (zamówienie dodatkowe - opcja)	Projekt obejmowałby zakup 90 niskopodłogowych tramwajów Hyundai w ramach opcji do obecnie realizowanego zamówienia.	778,00
2	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą - etap IV	W ramach projektu na krańcowym odcinku zachodnim II linii metra zbudowane zostaną 3 nowe stacje metra wraz z tunelami na odcinku od torów odstawczych za stacją C4 „Bemowo” do Stacji Techniczno-Postojowej „Karolin” wraz z jej budową.	3 000,00
3	Budowa III linii metra wraz z zakupem taboru - etap I (Praga Południe)	W ramach projektu zbudowanych zostanie 6 stacji na odcinku od stacji Stadion Narodowy do osiedla Goćław wraz z zakupem taboru niezbędnego do obsługi powstającego odcinka (wstępnie ok. 12 sztuk taboru).	4 260,00
4	Zakup autobusów niskoemisyjnych (wodorowych) wraz z dostosowaniem zajezdni w Warszawie - projekt pilotażowy	W ramach pilotażu wdrażania nowej technologii wodorowej jako niskoemisyjnego napędu stosowanego w transporcie publicznym zostanie zrealizowany: zakup 10 autobusów wodorowych oraz dostosowanie zajezdni autobusowej do taboru z napędem wodorowym.	92,25
5	Zakup do 20 elektrycznych Zespołów Trakcyjnych wyposażonych w ETCS i GSM-R	Zakup taboru kolejowego dla SKM do obsługi ruchu pasażerskiego w aglomeracji warszawskiej (lata realizacji 2023-2027).	656,00
6	Zakup autobusów niskoemisyjnych (gazowych) w Warszawie	Rozłożony proporcjonalnie na poszczególne lata nowej perspektywy 2021-2027.	450,00
7	Zakup autobusów niskoemisyjnych (elektrycznych) wraz z zajezdnią w Warszawie	W ramach projektu będącego zadaniem MZA zostanie wybudowana zajezdnia autobusowa przy ulicy Redutowej, która będzie w pełni przystosowana do autobusów z napędem elektrycznym, przewidywane jest wyposażenie w elementy OZE. Zostanie zakupionych ok. 200 sztuk autobusów niskoemisyjnych napędzanych silnikami elektrycznymi.	955,00

Źródło: opracowanie własne

## Opis projektów komplementarnych

Szczególnego rozwinięcia wymagają pierwsze 3 wymienione projekty, które uznaje się za najbardziej priorytetowe.

### **1. Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą.**

Projekt obejmuje budowę trasy tramwajowej w ciągu ulic: Rakowieckiej – Puławskiej – Goworka – Spacerowej – Belwederskiej – Sobieskiego – al. Rzeczpospolitej (wraz z budową odpowiednich terminali czołowych) oraz w ciągu ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. na odcinku od ul. Grójeckiej do Dworca Zachodniego wraz z zakupem 50 tramwajów dwukierunkowych przeznaczonych na zwiększenie pracy przewozowej oraz budową zajezdni Annapol, której planowana pojemność wyniesie ok. 150 tramwajów niskopodłogowych o długości do 33 m każdy.

Inwestycja związana z budową trasy tramwajowej została podzielona na określone odcinki:

- Odcinek A1 – tereny kolejowe stacji Warszawa Zachodnia;
- Odcinek A2 – ul. Kasprzaka – granica terenów kolejowych stacji Warszawa Zachodnia (wzdłuż ul. Krzyżanowskiego);
- Odcinek A3 – tereny kolejowe stacji Warszawa Zachodnia do ul. Kasprzaka przez ul. Ordoną;
- odcinek B1 – konstrukcja przystanku tramwajowego i tunelu pod dworcem Zachodnim (poziom -2) wraz z przestrzenią komunikacyjną dla pasażerów (poziom -1);
- odcinek B2 – tunel tramwajowy (od Dworca Zachodniego, pod Parkiem Zachodnim, z rampą wyjazdową w ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.), trasa tramwajowa w ciągu ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. wraz z przebudową węzła Grójecka / S. Banacha;
- Odcinek C – Banacha – Rostafińskich – ul. Rakowiecka (z przebudową pętli Banacha i budową węzła Rakowiecka / Boboli);
- Odcinek D1 – Metro Pole Mokotowskie – węzeł Puławska z budową węzła Rakowiecka / al. Niepodległości;
- Odcinek D2 – ul. Spacerowa i ul. Gagarina (od węzła Puławska do ul. Sułkowskiej);
- Odcinek D3 – w ciągu ul. Gagarina (formuła Projektuj i Buduj);
- Odcinek D4 – ul. Belwederska i ul. Sobieskiego od ul. Gagarina do ul. św. Bonifacego;
- Odcinek D5 – ul. św. Bonifacego od ul. Sobieskiego do pętli Stegny;
- Odcinek E – ul. Sobieskiego i al. Rzeczpospolitej od ul. św. Bonifacego do ul. Branickiego.

Realizacja projektu odbywa się w 2 fazach. W ramach budowy tras tramwajowych do Wilanowa, MFiPR wskazuje na konieczność realizacji (w ramach alokacji FEnIKS – Priorytet III) **w pierwszej kolejności projektów fazowanych tj. dokończenie projektu realizowanego w ramach I fazy z Osi VI POIiŚ 2014-2020.**

### **Faza I – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020**

Realizacja: lata 2014-2023 r.

Zakres:

- a) Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa na odcinkach: B1, D2, D3, D4 i E;
- b) Budowa zajezdni Annapol wraz z zakupem gruntów pod zajezdnię i systemem zarządzania zajezdnią;
- c) Zakup 50 szt. tramwajów niskopodłogowych.

Budżet całkowity fazy I netto: 1,131 mld zł (koszty kwalifikowalne 0,747 mld zł).

## **Faza II – Fundusze Europejskie na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021-2027**

Realizacja: lata 2023-2025 r.

Zakres:

- a) Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa na odcinkach B1, B2, D1, D2, D3, D4, D5 i E;
- b) Budowa zajezdni Annapol wraz z wyposażeniem zajezdni oraz zakupem gruntów pod zajezdnię i systemem zarządzania zajezdnią;
- c) Tablice Systemu Informacji Pasażerskiej.

Budżet całkowity fazy II netto: 1,195 mld zł (koszty kwalifikowalne 1,194 mld zł).

**Realizacja projektu ma przyczynić się w pierwszej kolejności do rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego, co poskutkuje m.in.:**

- ograniczaniem zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście;
- poprawą płynności ruchu;
- ograniczeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście;
- podniesieniem bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego;
- redukcją hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

### **2. Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą - etap IV.**

Projekt obejmuje dokończenie budowy odcinka zachodniego II linii metra (III etap) od szlaku za stacją Bemowo do Stacji Techniczno-Postojowej (STP) „Karolin”. Projektowana trasa metra przebiega początkowo pod ul. Górczewską, następnie skręca przecinając ul. Lazurówą i biegnie pod ulicami Coopera i Rayskiego kończąc przy ulicy Połczyńskiej. Głównym celem projektu jest rozwój połączeń między koleją a innymi środkami transportu w węzłach miejskich, które zwiększają przepustowość węzłów, w tym w zakresie lepszej artykulacji ruchu dalekobieżnego i lokalnego.

**W ramach projektu powstaną:**

- 3 stacje:
  - **C3 Lazurówą** – zlokalizowana przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej z ulicą Lazurówą po jego południowo-wschodniej stronie;
  - **C2 Chrzanów** – zlokalizowana wzdłuż ulicy Rayskiego przy skrzyżowaniu z ulicą Szeligowską;
  - **C1 Karolin wraz z torami odstawczymi** – zlokalizowana na skrzyżowaniu ulic Połczyńskiej z Sochaczewską.

- 2 wentylatornie szlakowe: V2 i V3;
- tunele szlakowe: D2, D3, D4;
- tunel łączący pierwszą stacją ze stacją techniczno-postojową Karolin: D1;
- Stacja Techniczno-Postojowa Karolin.

Projekt obejmuje zadania będące kontynuacją prac współfinansowanych w ramach poprzedniej edycji CEF 2014 - 2020 w ramach działania pn. „Analiza zintegrowanych opcji rozwoju transportu w Warszawie w oparciu o metro i multimodalne węzły przesiadkowe” nr 2019-PL-TM-0215-S, współfinansowanego z CEF 2014-2020 „Connecting Europe Facility”.

**Na podstawie opracowanych prognoz obsługi komunikacyjnej stwierdzono, że zakończona budowa drugiej linii metra może spowodować:**

- wzrost liczby pasażerów na najbardziej ruchliwym odcinku testowym (pod Wisłą) o 32% w stosunku do wariantu W0;
- wzrost liczby podróży pasażerskich w systemie podziemnej kolei / metra z 16,8 tys. w 2022 r. do ponad 20,5 tys. podróży w 2050 r. w godzinach szczytu porannego (wzrost liczby podróży transportem zbiorowym w wyniku rezygnacji z podróży samochodem);
- wzrost o 42 312 461 podróży / rok w całym systemie metra w Warszawie po realizacji projektu;
- zmniejszenie kosztów czasu podróży związanych z pasażerami korzystającymi z transportu publicznego i indywidualnego.

Dodatkowo realizacja inwestycji będzie miała pozytywny wpływ na rynek, przyciągając kolejne inwestycje podmiotów prywatnych (pojawiają się nowe nieruchomości mieszkaniowe, biurowce i punkty usługowe, generując kolejne inwestycje, co przyczyni się do rozwoju całego miasta).

Środki na realizację tego projektu zostały zabezpieczone przez Radę m.st. Warszawy w Wieloletniej Prognozie Finansowej dla Warszawy na lata 2023-2050 (Uchwała z dnia 25 maja 2023 r.) w ramach zadania: Projekt i budowa II linii metra, obejmuje dokończenie budowy odcinka zachodniego od trasy po stacji „Powstańców Śląskich”<sup>139</sup> do stacji „Połczyńska” wraz ze Stacją Techniczno-Postojową „Mory” – **3 013 256 446 zł do 2026 r.** (ok. 656 482 886 euro wg kursu z dn. 27.04.2023 r.).

### **3. Budowa III linii metra wraz z zakupem taboru - etap I (Praga Południe).**

Projekt dotyczy I etapu budowy III linii metra od szlaku za stacją Stadion Narodowy (funkcjonującą w ramach II linii) do stacji Goćław. Docelowo, pierwszy odcinek III linii metra będzie miał długość 8,1 km. Oprócz nowych stacji metra, powstanie również Stacja Techniczno-Postojowa na Koziej Górze. Głównym celem projektu jest lepsze skomunikowanie dużych osiedli dzielnicy Praga-Południe – Goćław, Grochów i Kamionek, z resztą Warszawy. Dzięki realizacji inwestycji, obecna stacja Stadion Narodowy stanie się ważnym węzłem komunikacyjnym prawobrzeżnej Warszawy, który umożliwi przesiadkę do pociągów na dworcu PKP, linii autobusowych czy tramwajowych.

<sup>139</sup> Nazwa stacji „Powstańców Śląskich” została zmieniona poprzez Uchwałę nr XLIII/1324/2021 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z 14 stycznia 2021 r. w sprawie nadania nazwy obiektowi miejskiemu w Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy na „Bemowo”.

**W ramach projektu powstanie:**

- 6 stacji:
  - **E1 Dworzec Wschodni** – zlokalizowana przy skrzyżowaniu ulicy Kijowskiej (obok dworca kolejowego);
  - **E2 Mińska** – zlokalizowana pomiędzy ulicami Mińską i Stanisławowską;
  - **E3 Rondo Wiatraczna** – zlokalizowana pod wschodnią częścią Ronda Wiatraczna wzdłuż ulicy Grochowskiej;
  - **E4 Ostrobramska** – zlokalizowana pod skrzyżowaniem ulicy Ostrobramskiej z ulicami Zamieniecką oraz gen. Augusta Emila Fieldorfa „Nila”;
  - **E5 Nowaka-Jeziorańskiego** – zlokalizowana wzdłuż ulicy gen. Augusta Emila Fieldorfa „Nila”;
  - **E6 Gocław** – zlokalizowana wzdłuż ulicy gen. Augusta Emila Fieldorfa „Nila”, w sąsiedztwie ulicy gen. Bora-Komorowskiego.
- Stacja Techniczno-Postojowa Kozia Górka

Powyższe projekty wpisują się w cel 2. Poprawa jakości przestrzeni, kierunek działań 2.1. Rozwój powiązań komunikacyjnych, „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla metropolii warszawskiej 2021-2027+”.

Inwestycje objęte wsparciem będą wypełniać cele i założenia wskazane w odpowiednich Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub innych dokumentach planowania mobilności przyjętych na obszarze, w którym realizowana jest inwestycja.

## Załącznik 5. Tabele z danymi do wybranych map i wykresów

W załączniku znajdują się tabele z danymi, które zapewniają dostępność dokumentu.

Tabela 18. zawiera dane przedstawione na [Mapie 1.](#)

Tabela 18. Gminy wchodzące w skład regionu warszawskiego stołecznego

Gmina miejska	Gmina wiejska	Gmina miejsko-wiejska	Miasto na prawach powiatu
Milanówek, Podkowa Leśna, Legionowo, Mińsk Mazowiecki, Sulejówek, Nowy Dwór Mazowiecki, Józefów, Otwock, Piastów, Pruszków, Kobyłka, Marki, Ząbki, Zielonka	Baranów, Jaktorów, Żabia Wola, Jabłonna, Nieporęt, Wieliszew, Cegłów, Dębe Wielkie, Jakubów, Mińsk Mazowiecki, Stanisławów, Czosnów, Leoncin, Pomiechówek, Celestynów, Kołbiel, Sobienie-Jeziory, Wiązowna, Lesznowola, Prażmów, Michałowice, Nadarzyn, Raszyn, Izabelin, Kampinos, Leszno, Stare Babice, Dąbrówka, Klembów, Poświętne, Strachówka	Grodzisk Mazowiecki, Serock, Dobre, Halinów, Kałuszyn, Latowicz, Mrozy, Siennica, Nasielsk, Zakroczym, Karczew, Osieck, Góra Kalwaria, Konstancin-Jeziorna, Piaseczno, Tarczyn, Brwinów, Błonie, Łomianki, Ożarów Mazowiecki, Jadów, Radzymin, Tłuszcz, Wołomin	Warszawa

Źródło: opracowanie własne

Tabela 19. zawiera dane przedstawione na [Mapie 2.](#)

Tabela 19. Powiaty wchodzące w skład regionu warszawskiego stołecznego

Powiat	Miasto na prawach powiatu
grodziski, legionowski, miński, nowodworski, otwocki, piaseczyński, pruszkowski, warszawski zachodni, wołomiński	Warszawa

Źródło: opracowanie własne

Tabela 20. zawiera dane przedstawione na [Mapie 3.](#)

Tabela 20. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [w %]

Gmina/powiat	Udział osób w wieku przedprodukcyjnym
Milanówek	18,7
Podkowa Leśna	17,2
Baranów	21,9
Grodzisk Mazowiecki	23,0
Jaktorów	22,2
Żabia Wola	23,6
Legionowo	19,4
Jabłonna	24,8
Nieporęt	23,2
Serock	21,9
Wieliszew	25,5
Mińsk Mazowiecki (gmina miejska)	20,7
Cegłów	18,5
Dębe Wielkie	24,4
Dobre	20,7
Halinów	24,0
Jakubów	22,7
Kałużyn	19,5
Latowicz	21,3
Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)	23,4
Mrozy	20,3
Siennica	21,9
Stanisławów	21,8
Sulejówek	20,2
Nowy Dwór Mazowiecki	18,6
Czosnów	20,7
Leoncin	20,2
Nasielsk	20,1
Pomiechówek	18,7
Zakroczym	17,4
Józefów	21,8
Otwock	18,8
Celestynów	20,6
Karczew	19,4
Końbiel	21,4
Osieck	22,4
Sobienie-Jeziory	20,6

Gmina/powiat	Udział osób w wieku przedprodukcyjnym
Wiązowna	24,8
Góra Kalwaria	20,7
Konstancin-Jeziorna	18,4
Lesznowola	27,5
Piaseczno	22,8
Prażmów	22,9
Tarczyn	21,4
Piastów	18,6
Pruszków	20,3
Brwinów	22,5
Michałowice	21,3
Nadarzyn	23,7
Raszyn	20,7
Błonie	20,5
Izabelin	19,0
Kampinos	18,5
Leszno	20,9
Łomianki	22,5
Ożarów Mazowiecki	24,2
Stare Babice	23,6
Kobyłka	24,5
Marki	25,4
Ząbki	24,7
Zielonka	19,7
Dąbrówka	23,1
Jadów	20,1
Klembów	23,8
Poświętne	23,0
Radzymin	25,0
Strachówka	20,4
Tłuszcz	21,7
Wołomin	19,8
Warszawa	17,7
Powiat grodziski	22,0
Powiat legionowski	22,1
Powiat miński	21,6
Powiat nowodworski	19,3
Powiat otwocki	20,6
Powiat piaseczyński	22,7



Gmina/powiat	Udział osób w wieku przedprodukcyjnym
Powiat pruszkowski	20,9
Powiat warszawski zachodni	22,2
Powiat wołomiński	23,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Tabela 21. zawiera dane przedstawione na [Mapie 4.](#)

Tabela 21. Szkoły podstawowe ogółem (ze specjalnymi) na terenie gmin RWS w 2021 r. [liczba szkół]

Gmina	Liczba szkół
Baranów	4
Błonie	7
Brwinów	8
Cegłów	4
Celestynów	5
Czosnów	8
Dąbrówka	4
Dębe Wielkie	4
Dobre	3
Góra Kalwaria	11
Grodzisk Mazowiecki	17
Halinów	5
Izabelin	3
Jabłonna	5
Jadów	5
Jaktorów	2
Jakubów	4
Józefów	9
Kałużyn	1
Kampinos	1
Karczew	7
Klembów	7
Kobyłka	4
Kołbiel	4
Konstancin-Jeziorna	9
Latowicz	3
Legionowo	10
Leoncin	2
Leszno	3
Lesznowola	13
Łomianki	12

Gmina	Liczba szkół
Marki	8
Michałowice	3
Milanówek	6
Mińsk Mazowiecki (gmina miejska)	7
Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)	8
Mrozy	5
Nadarzyn	6
Nasielsk	8
Nieporęt	8
Nowy Dwór Mazowiecki	7
Osieck	2
Otwock	15
Ożarów Mazowiecki	9
Piaseczno	22
Piastów	6
Podkowa Leśna	2
Pomiechówek	3
Poświętne	7
Prażmów	4
Pruszków	13
Radzymin	9
Raszyn	3
Serock	4
Siennica	6
Sobienie-Jeziory	3
Stanisławów	3
Stare Babice	8
Strachówka	2
Sulejówek	10
Tarczyn	4
Tłuszcz	8
Warszawa	409
Wiązowna	6
Wieliszew	6
Wołomin	18
Zakroczym	2
Ząbki	8
Zielonka	6
Żabia Wola	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Tabela 22. zawiera dane przedstawione na [Wykresie 1.](#)

Tabela 22. JST, których szkoły organizowały warsztaty/dodatkowe zajęcia z zakresu kompetencji kluczowych i umiejętności uniwersalnych w określonej tematyce [liczba JST]

Wybrane kompetencje kluczowe i umiejętności uniwersalne	Liczba JST
Umiejętność rozumienia	33
Umiejętność pracy zespołowej w kontekście środowiska pracy	36
Krytyczne myślenie	36
Posługiwanie się językiem polskim przez cudzoziemców	37
Przedsiębiorczość	38
Innowacyjność	41
Rozwiązywanie problemów	43
Kreatywność	48
Umiejętność uczenia się	52
Posługiwanie się językami obcymi	55
Kompetencje przyrodnicze	58
Kompetencje matematyczne	63
Kompetencje cyfrowe	66

Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

Tabela 23. zawiera dane przedstawione na [Wykresie 3.](#)

Tabela 23. Braki w wyposażeniu szkół znajdujących się na terenie JST na koniec 2021 r. [liczba JST]

Wyposażenie	Liczba JST
Inne	12
Dostęp do Internetu	17
Projektory	36
Kamerki/ głośniki/ mikrofony/ słuchawki	37
Drukarki/ skanery	41
Oprogramowanie	43
Tablice elektroniczne	49
Laptopy/ komputery stacjonarne/ tablety	52

Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

Tabela 24. zawiera dane przedstawione na [Wykresie 4.](#)

Tabela 24. Nauczyciele, pedagodzy i psychologzy ze szkół znajdujących się na terenie JST, którzy w latach 2016-2021 podnieśli swoje kwalifikacje w zakresie doradztwa edukacyjno-zawodowego [liczba JST]

Stan kwalifikacji	Liczba JST
Tak	3
Nie podnieśli kwalifikacji	11
Tak, uczestniczyli w innych formach podnoszenia kwalifikacji	43
Tak, uczęszczali na/ ukończyli studia podyplomowe	56
Tak, odbywali szkolenia	56

Źródło: wykonanie własne na podstawie ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

Tabela 25. zawiera dane przedstawione na [Wykresie 5.](#)

Tabela 25. JST, których szkoły i placówki oświatowe na koniec 2021 r. spełniały wymienione wymogi w zakresie dostępności architektonicznej [liczba JST]

Wymogi ustawowe	TAK	NIE	CZĘŚCIOWO
Zapewnienie osobom ze szczególnymi potrzebami możliwości ewakuacji lub ich uratowania w inny sposób	39	35	5
Zapewnienie wstępu do budynku osobie korzystającej z psa asystującego	38	36	5
Zapewnienie informacji na temat rozkładu pomieszczeń w budynku, co najmniej w sposób wizualny i dotykowy lub głosowy	23	49	7
Zapewnienie wolnych od barier poziomych i pionowych przestrzeni komunikacyjnych budynków	23	50	6
Instalacja urządzeń lub zastosowanie środków technicznych i rozwiązań architektonicznych w budynku, które umożliwiają dostęp do wszystkich pomieszczeń, z wyłączeniem pomieszczeń technicznych	17	57	5

Źródło: wykonanie własne na podstawie Ankiety do diagnozy na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych metropolii warszawskiej 2021-2027+ skierowanej do JST RWS

Tabela 26. zawiera dane przedstawione na [Mapie 11.](#)

Tabela 26. Wysokość dochodów własnych na 1 mieszkańca w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [w złotych na mieszkańca]

Gmina/powiat	Dochody własne na 1 mieszkańca
Milanówek	3 697,07
Podkowa Leśna	6 523,55
Baranów	2 653,14
Grodzisk Mazowiecki	4 375,82
Jaktorów	5 005,50
Żabia Wola	4 238,53
Legionowo	3 316,54
Jabłonna	3 836,42
Nieporęt	4 206,88
Serock	3 359,46
Wieliszew	3 434,16
Mińsk Mazowiecki (gmina miejska)	3 275,97
Cegłów	2 354,04
Dębe Wielkie	2 289,16
Dobre	2 588,09
Halinów	3 078,65
Jakubów	2 406,59
Kałużyn	2 561,29
Latowicz	1 881,87
Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)	2 956,57
Mrozy	2 099,74
Siennica	2 158,77
Stanisławów	2 315,41
Sulejówek	3 136,79
Nowy Dwór Mazowiecki	4 101,79
Czosnów	4 689,29
Leoncin	2 474,48
Nasielsk	2 410,59
Pomiechówek	3 266,74
Zakroczym	4 452,19
Józefów	4 605,85
Otwock	3 330,75
Celestynów	2 877,01
Karczew	3 186,78
Kołbiel	2 973,43
Osieck	2 335,19
Sobienie-Jeziory	1 894,20
Wiązowna	4 956,27
Góra Kalwaria	3 391,75

Gmina/powiat	Dochody własne na 1 mieszkańca
Konstancin-Jeziorna	5 995,49
Lesznowola	5 167,28
Piaseczno	4 238,41
Prażmów	2 667,13
Tarczyn	4 020,48
Piastów	3 273,60
Pruszków	3 762,86
Brwinów	4 475,81
Michałowice	7 317,71
Nadarzyn	5 906,48
Raszyn	5 021,86
Błonie	4 936,69
Izabelin	5 676,34
Kampinos	5 201,11
Leszno	4 264,70
Łomianki	4 369,62
Ożarów Mazowiecki	5 981,69
Stare Babice	5 013,40
Kobyłka	4 081,91
Marki	3 062,45
Ząbki	2 992,29
Zielonka	3 370,44
Dąbrówka	3 189,55
Jadów	1 696,84
Klembów	2 910,96
Poświętne	1 759,08
Radzymin	3 926,02
Strachówka	1 848,81
Tłuszcz	2 031,03
Wołomin	2 706,52
Warszawa	7 919,95
Powiat grodziski	4 321,12
Powiat legionowski	3 547,35
Powiat miński	2 810,53
Powiat nowodworski	3 586,13
Powiat otwocki	3 557,46
Powiat piaseczyński	4 382,23
Powiat pruszkowski	4 571,39
Powiat warszawski zachodni	5 069,24

Gmina/powiat	Dochody własne na 1 mieszkańca
Powiat wołomiński	3 047,33

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Tabela 27. zawiera dane przedstawione na [Mapie 12.](#)

Tabela 27. Pracujący na 1000 ludności ogółem w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [osoby/1000 ludności]

Gmina/powiat	Pracujący na 1000 ludności ogółem
Milanówek	132
Podkowa Leśna	122
Baranów	112
Grodzisk Mazowiecki	287
Jaktorów	122
Żabia Wola	184
Legionowo	136
Jabłonna	101
Nieporęt	198
Serock	97
Wieliszew	136
Mińsk Mazowiecki (gmina miejska)	269
Cegłów	112
Dębe Wielkie	130
Dobre	77
Halinów	125
Jakubów	65
Kałużyn	164
Latowicz	81
Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)	186
Mrozy	73
Siennica	94
Stanisławów	115
Sulejówek	133
Nowy Dwór Mazowiecki	360
Czosnów	382
Leoncin	123
Nasielsk	124
Pomiechówek	105
Zakroczym	433
Józefów	203
Otwock	203

Gmina/powiat	Pracujący na 1000 ludności ogółem
Celestynów	179
Karczew	283
Kołbiel	329
Osieck	121
Sobienie-Jeziory	78
Wiązowna	370
Góra Kalwaria	239
Konstancin-Jeziorna	188
Lesznowola	269
Piaseczno	213
Prażmów	43
Tarczyn	162
Piastów	128
Pruszków	303
Brwinów	188
Michałowice	340
Nadarzyn	386
Raszyn	429
Błonie	518
Izabelin	206
Kampinos	156
Leszno	157
Łomianki	282
Ożarów Mazowiecki	541
Stare Babice	206
Kobyłka	106
Marki	173
Ząbki	119
Zielonka	230
Dąbrówka	272
Jadów	64
Klembów	94
Poświętne	87
Radzymin	212
Strachówka	48
Tłuszcz	89
Wołomin	192
Warszawa	542
Powiat grodziski	215



Gmina/powiat	Pracujący na 1000 ludności ogółem
Powiat legionowski	133
Powiat miński	160
Powiat nowodworski	265
Powiat otwocki	231
Powiat piaseczyński	209
Powiat pruszkowski	289
Powiat warszawski zachodni	347
Powiat wołomiński	157

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Tabela 28. zawiera dane przedstawione na [Mapie 13.](#)

Tabela 28. Podmioty wpisane do rejestru na 1000 ludności w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [podmioty/1000 ludności]

Gmina/powiat	Podmioty wpisane do rejestru na 1000 ludności
Milanówek	189
Podkowa Leśna	218
Baranów	112
Grodzisk Mazowiecki	148
Jaktorów	116
Żabia Wola	132
Legionowo	153
Jabłonna	166
Nieporęt	162
Serock	134
Wieliszew	140
Mińsk Mazowiecki (gmina miejska)	123
Cegłów	73
Dębe Wielkie	105
Dobre	81
Halinów	115
Jakubów	87
Kałużyn	88
Latowicz	60
Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)	93
Mrozy	75
Siennica	68
Stanisławów	77
Sulejówek	145

Gmina/powiat	Podmioty wpisane do rejestru na 1000 ludności
Nowy Dwór Mazowiecki	121
Czosnów	147
Leoncin	108
Nasielsk	104
Pomiechówek	110
Zakroczym	108
Józefów	192
Otwock	153
Celestynów	107
Karczew	121
Koźbiel	75
Osieck	77
Sobienie-Jeziory	84
Wiązowna	147
Góra Kalwaria	138
Konstancin-Jeziorna	192
Lesznowola	280
Piaseczno	187
Prażmów	128
Tarczyn	135
Piastów	167
Pruszków	167
Brwinów	167
Michałowice	227
Nadarzyn	188
Raszyn	224
Błonie	140
Izabelin	195
Kampinos	114
Leszno	126
Łomianki	217
Ożarów Mazowiecki	159
Stare Babice	193
Kobyłka	147
Marki	145
Ząbki	157
Zielonka	169
Dąbrówka	100

Gmina/powiat	Podmioty wpisane do rejestru na 1000 ludności
Jaków	87
Klembów	90
Poświętne	84
Radzymin	133
Strachówka	73
Tłuszcz	86
Wołomin	140
Warszawa	268
Powiat grodziski	149
Powiat legionowski	152
Powiat miński	105
Powiat nowodworski	117
Powiat otwocki	140
Powiat piaseczyński	190
Powiat pruszkowski	183
Powiat warszawski zachodni	174
Powiat wołomiński	135

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Tabela 29. zawiera dane przedstawione na [Wykresie 6.](#)

Tabela 29. Kapitał zagraniczny na 1 mieszkańca w wieku produkcyjnym w powiatach RWS oraz średnia dla RWS i RWS po wyłączeniu Warszawy w 2020 r. [zł/miesz.]

Powiat	Kapitał zagraniczny na 1 mieszkańca w wieku produkcyjnym
Warszawa	83 073
warszawski zachodni	21 084
piaseczyński	19 913
pruszkowski	14 928
nowodworski	13 241
grodziski	8 418
otwocki	3 885
wołomiński	1 360
miński	1 126
legionowski	181
RWS	51 699
RWS bez Warszawy	9 050

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Tabela 30. zawiera dane przedstawione na [Mapie 14.](#)

Tabela 30. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w podziale na gminy i powiaty w 2021 r. [%]

Gmina	%
Izabelin	63,0
Michałowice	61,8
Dobre	61,5
Strachówka	60,2
Osieck	58,8
Sulejówek	58,3
Klembów	57,8
Mrozy	56,4
Stare Babice	56,3
Siennica	55,7
Józefów	55,4
Halinów	54,8
Milanówek	54,4
Latowicz	54,3
Nasielsk	52,7
Konstancin-Jeziorna	52,6
Jabłonna	52,1
Cegłów	51,9
Jakubów	51,7
Celestynów	51,5
Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska)	51,4
Pomiechówek	51,2
Wieliszew	49,4
Góra Kalwaria	49,3
Poświętne	48,3
Jaktorów	48,2
Tarczyn	48,1
Wołomin	48,1
Leszno	47,8
Piaseczno	47,6
Jadów	47,5
Otwock	46,7
Kobyłka	46,7
Raszyn	46,6
Serock	46,3
Podkowa Leśna	46,1
Żabia Wola	45,9

Gmina	%
Nieporęt	45,7
Dębe Wielkie	45,4
Radzymin	45,4
Lesznów	44,2
Karczew	43,5
Piastów	43,5
Stanisławów	43,0
Prażmów	42,7
Tłuszcz	42,4
Łomianki	42,1
Czosnów	41,8
Kałużyn	41,3
Kampinos	41,1
Nadarzyn	40,9
Legionowo	40,2
Ząbki	38,9
Brwinów	38,1
Marki	37,3
Pruszków	36,1
Zielonka	35,3
Ożarów Mazowiecki	34,1
Baranów	32,9
Kołbiel	32,9
Sobienie-Jeziory	32,2
Wiązowna	31,6
Błonie	30,5
Dąbrówka	29,3
Grodzisk Mazowiecki	28,9
Nowy Dwór Mazowiecki	25,6
Leoncin	24,3
Mińsk Mazowiecki (gmina miejska)	23,1
Zakroczym	22,7
Warszawa	33,4
Powiat piaseczyński	47,8
Powiat legionowski	45,5
Powiat otwocki	44,9
Powiat miński	43,9
Powiat pruszkowski	43,2
Powiat warszawski zachodni	43,2

Gmina	%
Powiat wołomiński	42,8
Powiat grodziski	38,3
Powiat nowodworski	36,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

## Spis map

Mapa 1. Gminy wchodzące w skład regionu warszawskiego stołecznego.....	7
Mapa 2. Powiaty wchodzące w skład regionu warszawskiego stołecznego .....	8
Mapa 3. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [%] .....	12
Mapa 4. Szkoły podstawowe ogółem (ze specjalnymi) na terenie gmin RWS w 2021 r. [liczba szkół].	13
Mapa 5. Średni wynik egzaminu ósmoklasisty z j. polskiego w 2021 r. [%] .....	15
Mapa 6. Średni wynik egzaminu ósmoklasisty z matematyki w 2021 r. [%] .....	16
Mapa 7. Średni wynik podstawowego egzaminu maturalnego z j. polskiego w 2021 r. [%] .....	18
Mapa 8. Średni wynik podstawowego egzaminu maturalnego z matematyki w 2021 r. [%] .....	19
Mapa 9. Uczniowie ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi (SPE) w szkołach podstawowych (bez specjalnych) w podziale na gminy i ponadpodstawowych (bez specjalnych) w podziale na powiaty w 2021 r. ....	25
Mapa 10. JST, które zgłaszały zapotrzebowanie na utworzenie pracowni przedmiotowych w szkołach i placówkach oświatowych znajdujących się na ich terenie.....	28
Mapa 11. Wysokość dochodów własnych na 1 mieszkańca w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [zł/mieszk.] .....	30
Mapa 12. Pracujący na 1000 ludności ogółem w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [osoby/1000 ludności] .....	32
Mapa 13. Podmioty wpisane do rejestru na 1000 ludności w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [podmioty/1000 ludności].....	33
Mapa 14. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w podziale na gminy i powiaty w 2021 r. [%].....	38
Mapa 15. Drogi dla rowerów w 2021 r. w podziale na gminy i powiaty [km/100 km <sup>2</sup> ].....	39
Mapa 16. Liczba parkingów P+R w podziale na powiaty w 2021 r.....	42

## Spis rysunków

Rysunek 1. Wizja rozwoju metropolii warszawskiej do 2040 r. ....	49
Rysunek 2. Dokumenty strategiczne dla metropolii warszawskiej .....	72
Rysunek 3. Instytucje systemu wdrażania FEM w zakresie instrumentu ZIT .....	74

## Spis tabel

Tabela 1. Szkoły ponadpodstawowe na terenie RWS w 2021 r. ....	17
Tabela 2. Średni udział budynków użyteczności publicznej oraz mieszkań komunalnych będących pod zarządem JST, wykorzystujących OZE, stan na październik 2022 r. ....	36
Tabela 3. Średni udział budynków użyteczności publicznej oraz mieszkań komunalnych będących pod zarządem JST, które wymagają termomodernizacji, stan na październik 2022 r.....	36
Tabela 4. Średni udział budynków użyteczności publicznej oraz mieszkań komunalnych będących pod zarządem JST, które posiadają audyt energetyczny, stan na październik 2022 r.....	36
Tabela 5. Analiza SWOT dla regionu warszawskiego stołecznego w kontekście realizacji ZIT.....	46
Tabela 6. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 1.1.....	55
Tabela 7. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 1.2.....	58
Tabela 8. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 2.1.....	63
Tabela 9. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 2.2.....	65

Tabela 10. Przedsięwzięcia planowane do realizacji w ramach kierunku działań 3.1.....	68
Tabela 11. Struktura organizacyjna Związku ZIT .....	71
Tabela 12. Przedsięwzięcia finansowane w ramach instrumentu ZIT.....	77
Tabela 13. Tabela wskaźników produktu i rezultatu.....	81
Tabela 14. Lista projektów wybieranych w sposób niekonkurencyjny .....	87
Tabela 15. Lista projektów wybieranych w sposób konkurencyjny .....	89
Tabela 16. Lista uwag zgłoszonych w konsultacjach społecznych.....	104
Tabela 17. Lista projektów komplementarnych w zakresie transportu miejskiego, planowanych do dofinansowania w ramach FEiKS/ KPO/ CEF .....	128
Tabela 18. Gminy wchodzące w skład regionu warszawskiego stołecznego .....	134
Tabela 19. Powiaty wchodzące w skład regionu warszawskiego stołecznego.....	134
Tabela 20. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [w %] .....	135
Tabela 21. Szkoły podstawowe ogółem (ze specjalnymi) na terenie gmin RWS w 2021 r. [liczba szkół] .....	137
Tabela 22. JST, których szkoły organizowały warsztaty/dodatkowe zajęcia z zakresu kompetencji kluczowych i umiejętności uniwersalnych w określonej tematyce [liczba JST] .....	139
Tabela 23. Braki w wyposażeniu szkół znajdujących się na terenie JST na koniec 2021 r. [liczba JST]	139
Tabela 24. Nauczyciele, pedagodzy i psycholodzy ze szkół znajdujących się na terenie JST, którzy w latach 2016-2021 podnieśli swoje kwalifikacje w zakresie doradztwa edukacyjno-zawodowego [liczba JST] .....	140
Tabela 25. JST, których szkoły i placówki oświatowe na koniec 2021 r. spełniały wymienione wymogi w zakresie dostępności architektonicznej [liczba JST] .....	140
Tabela 26. Wysokość dochodów własnych na 1 mieszkańca w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [w złotych na mieszkańca].....	140
Tabela 27. Pracujący na 1000 ludności ogółem w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [osoby/1000 ludności] .....	143
Tabela 28. Podmioty wpisane do rejestru na 1000 ludności w gminach i powiatach RWS w 2021 r. [podmioty/1000 ludności].....	145
Tabela 29. Kapitał zagraniczny na 1 mieszkańca w wieku produkcyjnym w powiatach RWS oraz średnia dla RWS i RWS po wyłączeniu Warszawy w 2020 r. [zł/miesz.] .....	147
Tabela 30. Odpady komunalne zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów komunalnych zebranych w ciągu roku w podziale na gminy i powiaty w 2021 r. [%].....	148

## Spis wykresów

Wykres 1. JST, których szkoły organizowały warsztaty/dodatkowe zajęcia z zakresu kompetencji kluczowych i umiejętności w określonej tematyce [liczba JST].....	20
Wykres 2. JST, których szkoły zadeklarowały, że zachodzi potrzeba dalszej realizacji działań skierowanych do uczniów w obszarze podnoszenia danych kompetencji kluczowych i umiejętności [liczba JST] .....	22
Wykres 3. Braki w wyposażeniu szkół znajdujących się na terenie JST na koniec 2021 r. [liczba JST]..	23
Wykres 4. Nauczyciele, pedagodzy i psycholodzy ze szkół znajdujących się na terenie JST, którzy w latach 2016-2021 podnieśli swoje kwalifikacje w zakresie doradztwa edukacyjno-zawodowego [liczba JST] .....	24
Wykres 5. JST, których szkoły i placówki oświatowe na koniec 2021 r. spełniały wymienione wymogi w zakresie dostępności architektonicznej [liczba JST] .....	26



Wykres 6. Kapitał zagraniczny na 1 mieszkańca w wieku produkcyjnym w powiatach RWS oraz średnia dla RWS i RWS po wyłączeniu Warszawy w 2020 r. [zł/miesz.] ..... 34