

RAPORT

31

obietnic Trzaskowskiego

Analizujemy najważniejsze obietnice złożone przez obecnego prezydenta m. st. Warszawy – **Rafała Trzaskowskiego**. Sprawdź, które zostały już zrealizowane, nad czym obecnie pracuje oraz jakie sprawy muszą poczekać na swoją kolej.

))) **DEMAGOG**



Raport 31 obietnic Trzaskowskiego
Podsumowanie dotychczasowych założeń prezydentury

Redaktorzy

Mikołaj Rogalewicz
Paweł Terpiłowski

Autorzy

Agnieszka Neuman
Adam Maternik
Jan Cebulski
Michał Turowicz

Opracowanie graficzne

Julian Konopelski

Autor zdjęcia Rafała Trzaskowskiego

Adrian Tync

Zdjęcia wykorzystane na tylnej okładce

<https://fshoq.com/>

Stowarzyszenie Demagog

maj 2021

#31obietnic

Spis treści

Legenda	4
Wstęp	5
Biogram Rafała Trzaskowskiego	6
Wspólny system zarządzania obiektami sportowymi	8
Zadaszenie wszystkich Orlików i Syrenek oraz toru łyżwiarskiego na Stegnach	10
Budowa hali widowiskowej	12
18 skwerów sportów miejskich	14
Odbudowa kompleksu sportowego Skra	16
8 tys. nowych miejsc parkingowych P&R	18
Dwie nowe linie SKM	20
Dokończenie budowy II linii metra	22
Rozpoczęcie budowy III linii metra	24
Tramwaj na Goćław	26
Nowa trasa na ul. Kasprzaka	28
Dokończenie linii tramwajowej na ul. Światowida	30
Budowa trasy tramwajowej na Wilanów	32
Bilet seniora dla kobiet powyżej 60. roku życia	34
Zniesienie opłaty za abonament parkingowy na pierwszy samochód dla płacących podatki w Warszawie	36
Rozbudowa sieci tras rowerowych do 800 km długości	38
Ponad 100 km zielonych korytarzy	40
Park nad Wisłostradą	42
Ponad 1% budżetu na zielen miejską	44
Likwidacja kopciuchów	46
Powołanie Pełnomocniczki ds. kobiet	48
Polepszenie dostępu do lekarzy specjalistów dla kobiet	50
Zagwarantowanie miejsc w żłobkach	52
Warszawskie Tanie Mieszkania na Wynajem	54
Program dopłat do mieszkań komunalnych	56
100 zł na zajęcia pozalekcyjne	58
100 zł na zajęcia pozaszkolne	60
Zakup ponad 200 tramwajów niskopodłogowych	62
Zwiększenie floty autobusowej o ponad 300 pojazdów	64
Zakup co najmniej 30 nowych pociągów do metra	66
Zakup co najmniej 20 nowych składów SKM	68



Legenda



Obietnica zrealizowana

Obietnicę uznajemy za zrealizowaną, jeśli dokonane zostało jej całkowite wykonanie w założonym okresie na to przeznaczonym, np. w trakcie kadencji partii rządzącej.



Obietnica zrealizowana z opóźnieniem

Obietnicę uznajemy za zrealizowaną z opóźnieniem, jeśli jej całkowite wykonanie przekroczyło wyznaczony na to termin, np. uchwalenie ustawy w trakcie pierwszych stu dni nowego rządu.



Obietnica częściowo zrealizowana

Obietnicę uznajemy za częściowo zrealizowaną, kiedy deklarowane rozwiązania urzeczywistnione zostały tylko w sposób częściowy, tzn. zostały podjęte pewne kroki w celu jej realizacji. Na podstawie analizy źródeł można stwierdzić, że przyjęte rozstrzygnięcia wpisują się w założenia pierwotnie złożonej obietnicy, nie realizując jej jednak w sposób całościowy.



Obietnica w trakcie realizacji

Kategoria „w trakcie realizacji” zostaje przydzielona obietnicy, której realizacja trwa, ale nie została jeszcze ostatecznie zamknięta w chwili przyznawania kwalifikacji. Zostały np. podjęte działania zmierzające do uchwalenia danej ustawy (ustawa jest w trakcie procesu legislacyjnego) lub też zmiany wprowadzone w już uchwalonej ustawie nie weszły jeszcze w życie.



Obietnica zamrożona

Obietnica zostaje uznana za zamrożoną w sytuacji, gdy zachodzą zewnętrzne przesłanki uniemożliwiające jej realizację, np. brak wymaganej większości w Sejmie umożliwiającej przegłosowanie danej ustawy. Są to również obietnice składane przez partie opozycyjne, których realizacja może nastąpić dopiero po przejęciu przez nie władzy.



Działania niepodjęte

Kategoria ta przydzielana jest obietnicy, wobec której nie zostały do tej pory podjęte żadne działania zmierzające ku jej urzeczywistnieniu, ale nie przekroczyła ona jeszcze założonego ostatecznego terminu jej realizacji, np. końca kadencji.



Obietnica niezrealizowana

Obietnicę uznajemy za niezrealizowaną, jeżeli wraz z upłynięciem określonej cezury czasowej nie zostały podjęte jakiegokolwiek działania podmiotu w kierunku jej realizacji. Ta kategoria oceny służy weryfikacji obietnic zarówno w trakcie kadencji (jeśli dana obietnica miała dokładnie określony horyzont czasowy jej realizacji, np. uchwalenie ustawy w ciągu pierwszych stu dni rządu), jak i po jej zakończeniu (w przypadku obietnic, które nie miały wyraźnie zadeklarowanego terminu ich realizacji),

Wstęp

21 października 2018 roku w Polsce **odbyły się** wybory samorządowe, w których wybierano wójtów gmin, burmistrzów i prezydentów miast oraz radnych gminnych (w tym miejskich), powiatowych i wojewódzkich. Tego samego dnia miały miejsce wybory na prezydenta m. st. Warszawy, w których wzięło udział 14 kandydatów. Głosowanie w pierwszej turze wygrał Rafał Trzaskowski, który uzyskał 56,67 proc. (505 187) głosów. Drugi najwyższy wynik uzyskał Patryk Jaki z poparciem na poziomie 28.53 proc. (254 324 głosów). Pozostali kandydaci uzyskali poniżej 3 proc. głosów. Rafał Trzaskowski został **zaprzysiężony** na prezydenta m.st. Warszawy 22 listopada 2018 roku podczas I sesji Rady Miasta w kadencji 2018-23.

Niniejszy raport stanowi podsumowanie dwóch pierwszych lat prezydentury Rafała Trzaskowskiego. Wybraliśmy 31, w naszej ocenie, najistotniejszych obietnic złożonych przez obecnego prezydenta Warszawy w trakcie kampanii wyborczej. Zależało nam na tym, aby obejmowały one zróżnicowane tematy oraz odnosiły się do rozmaitych, ale za każdym razem istotnych z punktu widzenia obywateli dziedzin życia.

Zweryfikowane w raporcie deklaracje prezydenta Warszawy czerpaliśmy przede wszystkim z **programu Rafała Trzaskowskiego z 2018 roku**. W trzech przypadkach bazowaliśmy na deklaracji polityka w mediach społecznościowych, takich jak Facebook czy Twitter.

Stan realizacji każdej z obietnic oceniliśmy według jednej z kategorii ocen: zrealizowana, zrealizowana z opóźnieniem, częściowo zrealizowana, w trakcie realizacji, zamrożona, działania niepodjęte i niezrealizowana. Raport podsumowuje dwa pierwsze lata kadencji Rafała Trzaskowskiego na stanowisku prezydenta stolicy. Oznacza to, że polityk ma jeszcze czas na realizację swoich postulatów. Wśród sprawdzanych przez nas obietnic nie ma żadnej obietnicy, w której określony został konkretny termin realizacji wcześniejszy koniec kadencji. Z tego względu w raporcie nie znalazły się obietnice niezrealizowane oraz zrealizowane z opóźnieniem.

Łącznie na 31 zweryfikowanych obietnic rozkład poszczególnych ocen przedstawia się następująco:



3



1



20



6



1



Autor: Adrian Tync

Rafał Trzaskowski

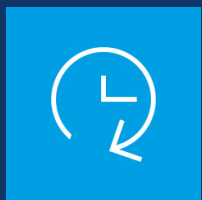
Prezydent m. st. Warszawy od 2018 roku, poseł na Sejm RP VIII kadencji i Wiceprzewodniczący Komisji ds. UE, Wiceprzewodniczący EPP, analityk i wykładowca akademicki.

W rządzie Ewy Kopacz Wiceminister Spraw Zagranicznych ds. Unii Europejskiej oraz Pełnomocnik Prezesa Rady Ministrów ds. Rady Europejskiej. W rządzie Donalda Tuska Minister Administracji i Cyfryzacji (2013-2014) zajmował się sprawami cyfryzacji, a wśród nich: ochroną danych osobowych w sieci, cyberbezpieczeństwem i dostępnością treści w internecie dla niepełnosprawnych.

W latach 2009-2013 Poseł do Parlamentu Europejskiego oraz członek Komisji Konstytucyjnej. Pracował także w Komisji Rynku Wewnętrznego oraz Ochrony Konsumentów, gdzie zajmował się sprawami cyfrowymi, e-handlem, prawem konsumenckim, a także nowym prawem zamówień publicznych. W latach 2004-2009 Doradca Przewodniczącego Komisji Spraw Zagranicznych Parlamentu Europejskiego Jacka Saryusz-Wolskiego oraz Delegacji Platformy Obywatelskiej w Parlamencie Europejskim.

Wykładowca akademicki w Collegium Civitas w Warszawie (od 2000 roku), wykładał też w Krajowej Szkole Administracji Publicznej (1998-2009). Przez wiele lat analityk w Centrum Europejskim - Natolin.

W 2004 roku uzyskał tytuł doktora na Uniwersytecie Warszawskim w Instytucie Stosunków Międzynarodowych na Wydziale Dziennikarstwa i Nauk Politycznych, broniąc pracy „Dynamika reform systemu podejmowania decyzji w Unii Europejskiej”.



Wspólny system zarządzania obiektami sportowymi

w trakcie realizacji

Pod koniec września 2018 roku Rafał Trzaskowski **poinformował na Facebooku** o planie wprowadzenia programu „Mały wielki sport”. Kandydat na prezydenta Warszawy napisał:

Obecnie sport uprawia czynnie 27 tys. młodych warszawiaków. Dzięki moim propozycjom z programu »Mały wielki sport« chciałbym tę liczbę przynajmniej podwoić.

Jednym z elementów programu jest wprowadzenie wspólnego zarządzania miejskimi obiektami sportowymi. Do innych założeń należy także, zadaszenie wszystkich Orlików i Syrenek oraz inwestycje w obiekty sportowe. Rafał Trzaskowski wprowadził również postulat, aby spółki miejskie stały się partnerem strategicznym warszawskich klubów Ekstraklasy i pierwszej ligi.

Mały wielki sport

CEL: 2X WIĘCEJ DZIECI UPRAWIAJĄCYCH SPORT

- Jedna cena i wspólny system zarządzania miejskimi obiektami sportowymi
- Spółki miejskie partnerem strategicznym dla warszawskich klubów Ekstraklasy i pierwszoligowych
- Sport przez cały rok – zadaszę wszystkie warszawskie Orliki i Syrenki
- Inwestycje w obiekty sportowe

#TRZASKOWSKI2018

Źródło: **Twitter Rafała Trzaskowskiego**

))) Podejmowane działania

Wspólny system zarządzania miejskimi obiektami sportowymi składa się z wielu złożonych i powiązanych ze sobą projektów, co wynika z faktu, że miejskie obiekty sportowe są zarządzane przez liczne niezależne od siebie jednostki organizacyjne.

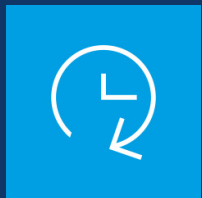
Z **informacji**, które uzyskaliśmy z Urzędu m. st. Warszawy, wynika, że, działania mające na celu realizację tej obietnicy prowadzone są etapowo. W pierwszej kolejności stworzono aplikację z ujednoliconymi informacjami o obiektach sportowych zarządzanych przez ośrodki sportu i rekreacji oraz o odbywających się na nich zajęciach i dostępnych usługach. Oddanie narzędzia do użytku warszawiakom zaplanowano na początek 2021 roku.

Tak długi czas wiąże się z faktem, że wdrożeniu aplikacji towarzyszą liczne formalności, w szczególności konieczność wydania zarządzenia w zakresie zasad udostępniania miejskich obiektów sportowych przez prezydenta Warszawy.

Dodatkowo trwają prace nad ujednoliceniem stron internetowych wszystkich ośrodków sportu i rekreacji. Proces ten uzależniony jest od zakończenia pierwszego etapu wdrażania nowego portalu miejskiego.

Prawdopodobny termin realizacji tej części to pierwszy kwartał 2021 roku. Kolejnym procesem uzależnionym od innych miejskich projektów jest uruchomienie systemu rezerwacji i zakupu usług sportowych online. Jak jednak poinformował nas ratusz, aby to nastąpiło, muszą się zakończyć prace nad „skupiającą się na funkcjonalności”, zintegrowaną kartą warszawską. Sport miałby być jednym z jej elementów składowych.

Jako że z informacji uzyskanych od Urzędu Miasta wynika, że podejmowane są działania, które mają na celu wdrożenie systemu zarządzania obiektami sportowymi, obietnicy przyznajemy kategorię „**w trakcie realizacji**”.



Zadaszenie wszystkich Orlików i Syrenek oraz toru łyżwiarskiego na Stegnach

w trakcie realizacji

Jedną z obietnic Rafała Trzaskowskiego dotyczących sportu było również zadaszenie wszystkich Orlików i Syrenek w Warszawie oraz toru łyżwiarskiego na Stegnach.

))) Orliki

Z informacji, które uzyskaliśmy od **Urzędu m. st. Warszawy**, wynika, że w pierwszej kolejności planowane jest zadaszenie boisk Orlik. Na 12 tego typu obiektów zadaszonych zostało dotychczas pięć, w tym trzy w 2019 roku zostały przykryte hałami pneumatycznymi. Chodzi o boiska przy:

- ul. Kowalczyka/Krzyżówki w Dzielnicy Białołęka,
- ul. Kazimierzowskiej 60 w Dzielnicy Mokotów,
- ul. Sosnkowskiego 3 w dzielnicy Ursus.

Kolejne dwa Orliki, których zadaszenie jest planowane, mieszczą się przy ul. Szanajcy 5 w dzielnicy Praga-Północ i przy ul. Sytej 123 w dzielnicy Wilanów. Ponadto, na jesień 2021 roku planowane jest także zadaszenie boiska przy ul. Worobczuka w dzielnicy Wilanów. Dodatkowo na boiskach tych wymieniona zostanie nawierzchnia. Środki na wykonanie zadaszenia wspomnianych obiektów zostały zabezpieczone w budżecie Warszawy.

Dwa boiska przy ul. Tarnowieckiej 4 oraz przy Bażantarni 3 nie będą zadaszone z uwagi na ograniczenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przykrycie boiska przy ul. Chełmskiej 23 będzie możliwe pod pewnymi warunkami. W kolejnych latach zadaszony ma zostać również Orlik przy ul. Targowej 86 w dzielnicy Praga-Północ. Aktualnie środki na ten cel nie zostały jednak zabezpieczone w budżecie miasta.

))) Tor łyżwiarski na Stegnach

W celu zweryfikowania, jakie działania zostały podjęte w tej sprawie, **skontaktowaliśmy się** z Urzędem m. st. Warszawy. Z przekazanych nam informacji wynika, że ratusz przystąpił do przygotowania, a następnie realizacji poszczególnych etapów zadania inwestycyjnego. Miasto opracowało m.in. pełną dokumentację projektową modernizacji Toru łyżwiarskiego Stegny, uzyskało ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę oraz zobowiązało się sfinansować inwestycję kwotą 100 mln zł i ponosić koszty utrzymania obiektu po jego wybudowaniu.

Począwszy od 2015 roku, kierowane do władz Warszawy oświadczenia Ministra Sportu i Turystyki jednoznacznie wskazywały na wspólnotę celów oraz obopólną zgodę w zakresie przyjętej formuły realizacji współfinansowania inwestycji. W marcu 2016 roku do nowego ministra sportu i turystyki skierowany został wniosek, a w zasadzie jego aktualizacja, o zakwalifikowanie zadania do planu rocznego resortu. W maju 2016 roku ministerstwo poinformowało, że zadanie nadal pozostaje ujęte w planie wieloletnim.

Ostatecznie Urząd Miasta nie otrzymał jednak deklarowanego dofinansowania na poziomie 50-60 mln zł. Doprowadziło to do tego, że stolica będzie zmuszona uzyskać nowe pozwolenie na budowę, co w konsekwencji wiązać się będzie z koniecznością przebrnięcia przez żmudny i długotrwały proces poprzedzający wydanie takiego dokumentu. Niewykluczona jest również zmiana zakresu rzeczowego zadania.

Z uwagi na zły stan techniczny ośrodka Stegny, jego wartość historyczną, unikatowy charakter obiektu oraz niepodważalne korzyści społeczne ratusz pozostaje na stanowisku, że modernizacja toru łyżwiarskiego powinna zostać przeprowadzona we współpracy z ministerstwem odpowiedzialnym za sport – niezależnie od dotychczasowych decyzji i poczynionych nakładów, m.in. w zakresie budowy torów w Tomaszowie Mazowieckim.

Obietnica zadaszenia wszystkich Orlików i Syrenek oraz toru łyżwiarskiego na Stegnach znajduje się **w trakcie realizacji**.



Wizualizacja zadaszenia toru łyżwiarskiego Stegny (Copyright Spychała&Partnerzy)



Budowa hali widowiskowej

działania niepodjęte

Budowa hali widowiskowej to obietnica zawarta w **programie wyborczym** Rafała Trzaskowskiego. Jak podkreślono w dokumencie, Warszawa jest **jedyną europejską metropolią**, która nie ma dużej hali widowiskowej. Z tego powodu miasto omijają duże imprezy kulturalne, kongresowe i wystawiennicze.

Według planów prezydenta stolicy nowa hala ma pomieścić **12 tys. widzów** i być usytuowana na błoniach Stadionu Narodowego.

))) Plany budowy hali

Pomysł budowy hali widowiskowo-sportowej w Warszawie pojawia się już **od wielu lat**. Miasto nie ma bowiem dużego zadaszzonego obiektu, gdzie mogłyby się odbywać imprezy kulturalne czy sportowe. Największy tego typu obiekt w stolicy to **Torwar**, który został **wybudowany** w 1953 roku jako pierwsze zadaszzone lodowisko. **Obecnie** ma 4 806 miejsc na trybunach. Dla porównania największa hala widowiskowo-sportowa w Polsce, czyli **TAURON Arena Kraków**, na trybunach może pomieścić 15 030 osób.

Pomysł na nowy obiekt tego typu w Warszawie narodził się przy planowaniu budowy Stadionu Narodowego, na którego błoniach miałyby się znaleźć nowa hala widowiskowo-sportowa. Jak podał Urząd Miasta Stołecznego Warszawa, **już w 2008 roku** przyjęto koncepcję zagospodarowania przestrzennego wokół stadionu, a jednym z dobudowanych obiektów miała być właśnie hala.

W 2014 roku Urząd Miasta przyjął miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu w okolicy stadionu, w którym uwzględniona była budowa obiektu przeznaczonego na imprezy kulturalne. Po raz kolejny **plan ten zamrożono w 2015 roku**. Decyzję argumentowano tym, że planowana hala miała znajdować się na terenie zalewowym.

Informacje o kolejnych pomysłach budowy hali pojawiły się w **2016 roku**. Prezes spółki PL2012+ (zarządzającej Stadionem Narodowym) powiedział mediom, że planowana jest budowa obiektu mogącego pomieścić nawet 23 tys. widzów. Oddanie inwestycji do użytku zaplanowano na przełom 2018 i 2019 roku. **Oprócz hali widowiskowej** miały też powstać hala wystawiennicza, sale konferencyjne i luksusowy hotel.

O konieczności budowy hali obok Stadionu Narodowego mówił w swojej **kampanii wyborczej** Rafał Trzaskowski. Warto jednak dodać, że teren, na którym znajduje się Stadion Narodowy, jest zarządzany **nie przez miasto, a przez spółkę PL.2012+**, należącą do Skarbu Państwa.



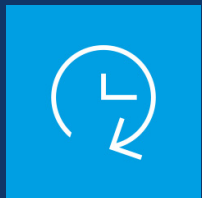
RS Architektura/Archiwalny Projekt Narodowego Centrum Sportu

Odpowiedź Ratusza

Jak poinformował nas **Urząd Miasta**, stolica jest otwarta na współpracę z rządem w zakresie prac nad budową hali. W 2018 roku zwrócono się do **Mateusza Morawieckiego** z propozycją współpracy przy tego typu inwestycji. Ponadto, Rafał Trzaskowski spotkał się z doradcami Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju oraz przedstawicielami spółki PL.2012+, wszystkie strony zapewniły o **chęci współpracy w tej sprawie**. W tym przypadku jednak inicjatywa leży po stronie rządowej, a nie samorządowej.

W 2018 roku Ministerstwo Sportu i Turystyki oczekiwało na wynik analiz przedrealizacyjnych mających wyjaśnić zasadność zaangażowania miasta w projekt. Jednak, jak zaznaczył Urząd Miasta, strona rządowa **nie poinformowała o wyniku** tych analiz ani nie udzieliła żadnych innych informacji zwrotnych.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**działania niepodjęte**”, ponieważ dotychczas nie wdrożono żadnych konkretnych działań w celu rozpoczęcia budowy hali widowiskowej.



18 skwerów sportów miejskich w trakcie realizacji

W lipcu 2018 roku Rafał Trzaskowski za pośrednictwem Twittera złożył **obietnicę** wybudowania 18 skwerów sportów miejskich. Jak przekonywał: „Każdy warszawiak powinien mieć łatwy dostęp do infrastruktury sportowej blisko domu. Dlatego chcę, aby od 2019 r. w Warszawie powstało co najmniej 18 Skwerów Sportów Miejskich, takich jak ten na Plaży Poniaiówka. Sport musi być dostępny dla mieszkańców przez cały rok”.

))) Skwery sportów miejskich w Warszawie

Od początku prezydentury Rafała Trzaskowskiego podjęto działania dotyczące utworzenia kilku skwerów sportów miejskich, z których część została już oddana do użytku.

W czerwcu 2020 roku **otworzono Skwer Sportów Miejskich** pod nazwą TARAS PSW, znajdujący się w ścisłym centrum miasta, na tyłach Pawilonu Warszawa, u zbiegu ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej. W 2019 roku **oddano** natomiast do użytku skatepark i strefę do ćwiczeń na nowym odcinku bulwarów przy Moście Świętokrzyskim.

Ponadto jak poinformował nas **Urząd m. st. Warszawy**, w dzielnicy Ochota wybudowano jeden park o znamionach skweru sportowego. Mieści się on na terenie Parku Zachodniego przy Al. Jerozolimskich. Znajduje się tam siłownia plenerowa, przyrządy do street workoutu, boisko wielofunkcyjne oraz skatepark. Nie ma jednak planów budowy kolejnych skwerów w tej dzielnicy.

Działania dotyczące budowy dwóch kolejnych skwerów sportów miejskich podejmowane są także w Dzielnicy Wawer:

- skwer rekreacyjny w Aleksandrowie,
- skwer rekreacyjny z mini siłownią w Miedzeszynie, ul. Szafirowa.

Oba te projekty realizowane są jednak w ramach Budżetu Obywatelskiego 2021.

Poniżej przedstawiamy listę dzielnic, w których w latach 2018-2020 nie powstał żaden skwer sportów miejskich i w których obecnie urzędy dzielnic nie planują budowy tego typu obiektów:

- Bemowo,
- Białołęka,
- Bielany,
- Mokotów,
- Praga Południe,
- Rembertów,
- Targówek,
- Ursus,
- Ursynów,
- Wesoła,
- Wilanów,
- Włochy,
- Wola,
- Żoliborz.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ oddano do użytku dotychczas trzy skwery sportów miejskich, a dwa kolejne powstają w ramach Budżetu Obywatelskiego.



Odbudowa kompleksu sportowego Skra

zamrożona

W czasie stołecznej kampanii prezydenckiej duże emocje wzbudzała tematyka sportowa, w tym szczególnie stadion piłkarsko-lekkoatletyczny warszawskiej Skry, którego stan techniczny od lat pozostawia wiele do życzenia.

Sam Rafał Trzaskowski mówił o odnowie obiektu przykładowo w wywiadzie dla **Dziennika Gazy Prawnej**. Doprecyzowanie tej obietnicy znalazło się natomiast w **programie wyborczym** kandydata PO. Jej mottem przewodnim była powszechna dostępność obiektów lekkoatletycznych dla każdego warszawiaka:

Obowiązkiem Warszawy jest dbać o rozwój najstarszej dyscypliny sportowej – lekkoatletyki. Dziś zawodnicy nie zawsze mogą liczyć na właściwą infrastrukturę treningową. Dlatego Warszawa odbuduje kompleks sportowy »Skra« – zbudujemy tam halę lekkoatletyczną oraz stadion treningowo-rozgrzewkowy. Ze »Skry« skorzystają też rekreacyjnie warszawiacy, jej teren w naturalny sposób zostanie połączony z Polem Mokotowskim – czytamy w programie.

))) Spór w sądzie

W październiku 2019 roku Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego (PINB) wydał decyzję nakładającą na Robotniczy Klub Sportowy „Skra” obowiązek zamknięcia całej nieruchomości z rygorem natychmiastowej wykonalności.

Urząd Miasta liczy, że taki obrót spraw przyspieszy proces odzyskania obiektu, a co za tym idzie – rozpoczęcie prac remontowych. Ratusz zaznacza, że finalne prace zespołu ds. określenia planu rozwoju nieruchomości przy ul. Wawelskiej 5 (w ramach którego odbyły się spotkania z przedstawicielami Skry) zakończyły się wydaniem rekomendacji wzywającej do oddania nieruchomości miastu. Tak się jednak nie stało, w związku z czym Warszawa zdecydowała się wejść na ścieżkę sądową.

W październiku 2018 roku do Sądu Okręgowego wpłynął pozew o wydanie nieruchomości. 19 grudnia 2019 roku sąd przychylił się do pozwu ratusza. W polskim prawie obowiązuje jednak dwuinstancyjność postępowania, z czego skorzystała reprezentacja Skry, wnosząc apelację. Obecnie miasto czeka na orzeczenie sądu II instancji.

Pomimo zawirowań sądowych pod koniec maja 2020 roku PINB nakazał właścicielowi zabezpieczenie obiektów usytuowanych na terenie kompleksu pod rygorem natychmiastowej wykonalności. Co więcej, mimo że Warszawa nadal nie pozostaje właścicielem Skry, PINB wydał tytuł wykonawczy przeciwko miastu w celu wyegzekwowania wykonania swojej decyzji. W tych okolicznościach Warszawa zdecydowała się wpłacić wymagane 600 tys. zł na przeprowadzenie niezbędnych prac zabezpieczających, których podjęcie się wykonawca wyłonił w drodze przetargu.

21 sierpnia 2020 roku przedstawiciele nadzoru budowlanego weszli finalnie na teren Skry. Krytycznie do dotychczasowych działań miasta i organów administracji odniósł się właściciel obiektu **Krzysztof Kaliszewski**. Jego zdaniem majowa decyzja PINB nie została mu dostarczona, a co za tym idzie, nie miał możliwości odwołania. O działaniach z końcówki października Kaliszewski miał dowiedzieć się ledwie na kilka dni przed.

))) Projekt odbudowy

Ze strony Warszawy nie zostały podjęte jak dotychczas żadne działania mające na celu odbudowę obiektu (co wynika z sytuacji prawnej i problemów z określeniem, kto jest właścicielem stadionu). Mimo to urząd w czerwcu 2018 roku ogłosił konkurs architektoniczno-urbanistyczny na koncepcję modernizacji Skry. Jego wyniki poznaliśmy już w październiku tego samego roku. Ze zwycięskim projektem można zapoznać się **tutaj**.

Konkurs ogłoszony został jednak jeszcze za prezydentury Hanny Gronkiewicz-Waltz. Po przejęciu władzy przez Rafała Trzaskowskiego nie podjęto żadnych działań mających na celu odbudowę stadionu Skry, co wynika przede wszystkim z trwającej wokół stadionu batalii prawnej i konieczności przejęcia obiektu przez miasto. Z tego też względu obietnicę uznajemy za **zamrożoną**.



Praca zespołu Aleksandra Wadasa – pierwsza nagroda w konkursie na koncepcję zagospodarowania okolic stadionu Skry, fot. materiały konkursowe



8 tys. nowych miejsc parkingowych P&R w trakcie realizacji

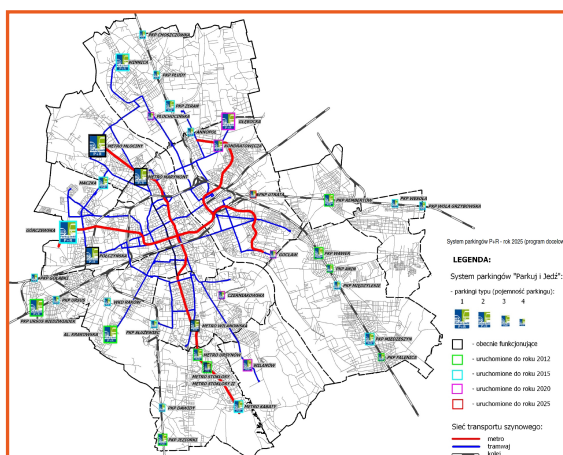
Jednym z problemów komunikacyjnych Warszawy są zakorkowane ulice. Rafał Trzaskowski postanowił wyjść temu wyzwaniu naprzeciw, proponując w swoim **programie wyborczym** z 2018 roku szereg rozwiązań, które mają na celu upłynnić ruch uliczny w stolicy. Jednym z postulatów kandydata na prezydenta było w 2018 roku wybudowanie 8 tys. miejsc na nowych parkingach P+R przy węzłach przesiadkowych z przystankami metra, tramwajów i Szybkiej Kolei Miejskiej na obrzeżach Warszawy.

Jak czytamy w programie, problemy komunikacyjne Warszawy można rozwiązać tylko we współpracy z sąsiadującymi gminami i ich mieszkańcami. Zgodnie z propozycją ówczesnego kandydata na prezydenta stolicy część nowych parkingów miała zostać zbudowana w partnerstwie publiczno-prywatnym, zmniejszając koszt dla miasta. Trzaskowski postulował także zmianę zasad funkcjonowania parkingów P+R, tak by parkować mogli na nich okoliczni mieszkańcy.

))) Parkingi P&R

Parkingi Park&Ride lub Parkuj i Jedź są lokalizowane w pobliżu pętli tramwajowych, stacji metra, stacji kolejowych lub przystanków autobusowych. Umożliwiają one kierowcom pozostawienie samochodu w bezpiecznym miejscu w celu przesiadki do komunikacji miejskiej i kontynuowania podróży do centrum miasta. Parkingi obejmują również miejsca dla rowerów.

Historia budowy parkingów P+R rozpoczęła się od uchwalenia w 1995 roku „Polityki transportowej dla m.st. Warszawy”. System ten określono jako „jedno z narzędzi do ograniczenia ruchu samochodów osobowych w centrum przy priorytecie dla transportu publicznego”. Od 2004 roku tworzone były parkingi znajdujące się głównie wzdłuż linii metra i linii kolejowych. Pierwszy parking P&R **otwarto w 2007 roku** przy ul. Włociańskiej, niedaleko stacji metra Marymont.



Źródło: <http://siskom.waw.pl/kp-parkingi.htm>

Stan aktualny

Aktualnie w Warszawie do dyspozycji kierowców jest 16 parkingów P&R, na których znajduje się 4 655 miejsc parkingowych:

- Parking P+R Metro Młociny,
- Parking P+R Metro Młociny II,
- Parking P+R Metro Młociny III,
- Parking P+R Metro Młociny IV,
- Parking P+R Metro Wawrzyszew,
- Parking P+R Metro Marymont,
- Parking P+R Połczyńska,
- Parking P+R Ursus Niedźwiadek,
- Parking P+R Al Krakowska,
- Parking P+R Metro Wilanowska,
- Parking P+R Metro Ursynów,
- Parking P+R Metro Stokłosy,
- Parking P+R Metro Imielin,
- Parking P+R Warszawa Stadion,
- Parking P+R Wawer SKM,
- Parking P+R Anin SKM.

Nowe parkingi

Obecnie trwają prace nad budową siedemnastego parkingu – na Białołęce, przy stacji kolejowej Warszawa Żerań.

Dzięki wsparciu unijnemu metropolitalny **system parkingów** przesiadkowych ma wzbogacić się o kolejnych 19 obiektów. W ten sposób wybudowanych ma zostać ponad 1 400 miejsc dla samochodów oraz 850 dla rowerów. W Warszawie nowy „Parkuj i jedź” ma powstać przy stacji PKP Warszawa Jeziorki.

Parking P+R Warszawa Jeziorki został wybrany do **dofinansowania** w ramach instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, który został uwzględniony w „Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego 2014-2020”. 10 lipca 2020 roku została podpisana umowa na zaprojektowanie i wybudowanie parkingu przesiadkowego „Parkuj i jedź” przy stacji kolejowej **Warszawa Jeziorki** na linii radomskiej, w sąsiedztwie ul. Karczkowskiej. Wykonawca na stworzenie projektu i budowę ma 540 dni, licząc od dnia podpisania umowy. Budowa 19 nowych parkingów przesiadkowych zostanie dofinansowana łączną kwotą ponad 41 mln zł.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ trwają działania mające na celu stworzenie kolejnych parkingów Park&Ride i zwiększenie liczby miejsc parkingowych o 8 tys.



Dwie nowe linie SKM

działania niepodjęte

Obietnica, która pojawiła się w **programie wyborczym** Rafała Trzaskowskiego, dotyczy dwóch inwestycji w kierunku rozbudowy sieci warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej: wydłużenia istniejącej trasy S9 na południe do Piaseczna przez linię obwodową oraz uruchomienia nowej linii łączącej Ożarów Mazowiecki z Rembertowem przez Warszawę Gdańską (przez dużą linię obwodową). Aktualnie połączenie kolejowe między Warszawą a Piasecznem i Ożarowem oferują jedynie **Koleje Mazowieckie**.

))) Linia S9

Linia S9 została uruchomiona w 2010 roku i **obecnie** biegnie z Legionowa do dworca Warszawa Zachodnia. Informacje na temat wydłużenia tej linii w kierunku południowym, do Piaseczna pojawiły się **już w 2016 roku**. Wówczas Zarząd Transportu Miejskiego obiecywał, że około 2021 roku skieruje do Piaseczna składy Szybkiej Kolei Miejskiej. W tym celu zdecydowano się na przedłużenie linii S9, która omija jednak stację Warszawa Śródmieście. Decyzję tę tłumaczono przepełnieniem linii średnicowej.

Z kolei pierwsze informacje o uruchomieniu linii do Ożarowa Mazowieckiego pojawiły się **w 2014 roku**. Zarząd Transportu Miejskiego w rozmowie z mediami nie wykluczył uruchomienia linii SKM do tej miejscowości za 3-4 lata, również z pominięciem stacji Warszawa Śródmieście.

))) Nowe linie do Ożarowa i Piaseczna

W **marcu 2019 roku** do opinii publicznej przedostało się więcej szczegółów na temat przyszłych inwestycji. Jak się okazało, uruchomienie pociągów SKM do Piaseczna wymaga remontu układu torowego przy dworcu Warszawa Zachodnia tak, aby był możliwy bezkolizyjny przejazd pociągów z linii radomskiej na linię obwodową. Zgodnie z założeniami urzędników przejazd ten ma być możliwy od 2021 roku.

Stworzenie nowej linii do Ożarowa pociąga za sobą również dodatkowe inwestycje, przede wszystkim na dużej linii obwodowej. Konieczne jest wybudowanie chociażby nowych przystanków na ul. Ulrychów przy Górczewskiej i ul. Jelonki przy Połczyńskiej. Inwestycja na Ożarowie wymaga również przebudowy stacji Warszawa Gołębki (istniejąca linia kolejowa z Ożarowa omija peron na tej stacji) oraz przebudowy samej stacji w Ożarowie. PKP przewidywało, że uruchomienie linii SKM nastąpi po 2025 roku.

W **październiku 2019 roku** SKM przedstawiło plany rozwoju przewoźnika. Wśród nich znalazły się połączenia do Piaseczna i Ożarów Mazowieckiego. Zakończenie inwestycji ma nastąpić w ciągu 6-8 lat.

Urząd Miasta Warszawa, w **odpowiedzi** na wysłaną przez nas prośbę o udzielenie informacji publicznej, poinformował, że aby uruchomić dwa nowe połączenia, potrzebny jest szereg innych inwestycji. Zalicza się do nich po pierwsze zakup dodatkowego taboru. W tym celu w kwietniu 2020 roku spółka SKM podpisała umowę na zakup 21 nowych składów. Pociągi powinny być dostarczone do listopada 2022 roku. Obietnica zakupu dodatkowego taboru SKM również znalazła się w programie Rafała Trzaskowskiego i jest przedmiotem jednej z naszych analiz.

Kolejnymi inwestycjami koniecznymi do uruchomienia dwóch połączeń SKM jest wspomniana wcześniej przebudowa stacji Warszawa Zachodnia oraz Ożarów Mazowiecki i stworzenie układu torowego, który pozwoli na zmianę kierunku jazdy pociągów w tym miejscu. Za tę inwestycję odpowiedzialna jest jednak spółka PKP Polskie Linie Kolejowe

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**działania niepodjęte**”, ponieważ dotychczas miasto nie podjęło realnych kroków na rzecz jej realizacji.

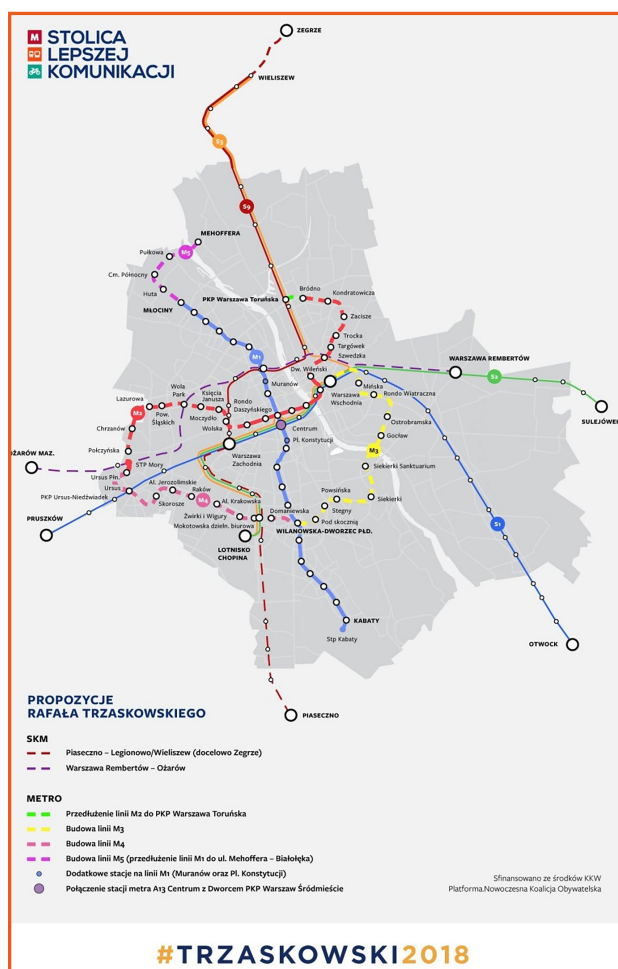


Źródło: https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:SKM_Warszawa_-_wszystkie_linie.svg



Dokończenie budowy II linii metra w trakcie realizacji

Kwestia rozbudowy warszawskiego metra stała się jednym z gorętszych tematów w kampanii wyborczej. **W sierpniu 2018 roku** w odpowiedzi na propozycję **Patryka Jakiego** Rafał Trzaskowski przedstawił swoją wizję modernizacji podziemnej komunikacji miejskiej. Jego plan zakładał utworzenie nowej, trzeciej już linii metra, a także przedłużenie dwóch istniejących. Interesująca nas II linia metra miała zostać pociągnięta na Białąłękę i z drugiej strony na Żerań. Jak podkreślił kandydat Platformy Obywatelskiej, rozbudowa M2 miałyby zakończyć się do 2023 roku.



źródło: **Transport Publiczny**

Blźniacze postulaty zaprezentowane podczas sierpniowego briefingu prasowego znalazły się w **programie wyborczym** Rafała Trzaskowskiego. Czytamy w nim, że:

Do 2023 dokończymy budowę II linii metra z Bemowa (stacja Polczyńska) na Targówek (stacja Bródno), a następnie przedłużymy ją do Ursusa oraz do stacji PKP Warszawa Toruńska.

))) Które stacje metra już oddano?

Umowa ws. przedłużenia M2 na Targówek została zawarta z firmą Astaldi 11 marca 2016 roku, czyli jeszcze za kadencji Hanny-Gronkiewicz-Waltz. Wykonawca zobowiązał się do wykonania inwestycji w ciągu 38 miesięcy. Jak ustalono w umowie, pełen koszt przedsięwzięcia miał przekroczyć 1 mld zł. **Budowa** nowego odcinka ruszyła na przełomie kwietnia i maja 2016 roku. Pierwsze testowe jazdy pociągów odbyły się w **styczniu 2019 roku**, natomiast budowa, zgodnie z postanowieniami umowy, zakończyła się **10 maja** tego samego roku.

Finalnie stacje Szwedzka, Targówek Mieszkalny oraz Trocka oddano do użytku mieszkańców **15 września 2019 roku**. Od tego momentu II linia metra składała się z 10 stacji, a łączna długość jego linii wynosiła 9,7 km.

W trakcie budowy odcinka po prawej stronie Wisły, **29 września 2016 roku** miasto Warszawa podpisało umowę na rozbudowę M2 na Wolę. Za przedłużenie odcinka odpowiedzialność wzięła turecka firma Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş., która dostała 38 miesięcy na realizację inwestycji wartą ponad 1,1 mld zł. Prace budowlane ruszyły jeszcze w listopadzie tego samego roku. **Pierwsze testowe przejazdy** odbyły się po blisko trzech latach w październiku 2019 roku. Następnie pod koniec listopada zakończyły się ostateczne prace budowlane, co nie było jeszcze jednoznaczne z uruchomieniem odcinka o długości 3,4 km. Ostatecznie po uzyskaniu zgody na użytkowanie, a także wydaniu pozytywnych opinii przez odpowiednie podmioty trzy nowe stacje metra, czyli Płocka, Młynów i Księcia Janusza, zaczęły działać od **4 kwietnia 2020 roku**.

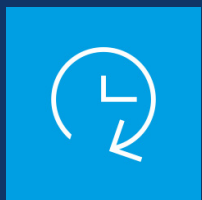
Warto dodać, że w przypadku zarówno budowy odcinka II linii metra, jak i zakupu niezbędnego taboru, dużym wsparciem okazały się **pieniądze unijne**, które przewyższały ok. 3-krotnie wkład własny miasta.

Co z pozostałymi stacjami?

Miasto Warszawa podpisało umowę z konsorcjum firm Astaldi i Gulermak na budowę odcinka II linii metra na Bródno **28 września 2018 roku**. Zgodnie z postanowieniami kontraktu w ciągu 36 miesięcy metro zacznie jeździć po ostatnim fragmencie M2 na prawym brzegu Wisły. Według **najnowszych doniesień** odcinek nie zostanie oddany na czas, ponieważ wykonawca wystąpił o zmianę harmonogramu prac. Opóźnienia w budowie są spowodowane sprawami natury organizacyjnej oraz technicznej. Szyki budowlańcom w dużym stopniu pokrzyżowała też pandemia COVID-19, w wyniku której na pewien czas „stanął świat”. Jak zapowiada **prezydent Trzaskowski**, metro na Bródnie ma powstać do 2023 roku.

15 listopada 2018 roku zawarto umowę dotyczącą budowy odcinka M2 na Bemowo. Za inwestycję odpowiedzialna będzie to samo konsorcjum, co w przypadku odcinka na Bródno. W myśl ustalonych warunków ostatni z odcinków po lewej stronie Wisły ma powstać w ciągu 36 miesięcy (IV kwartał 2021). Rafał Trzaskowski zapowiedział jednak, że budowa ulegnie opóźnieniu. – Roczne opóźnienie, które planujemy, wynika z bardzo trudnej sytuacji spowodowanej dostawami podzespołów i z tego, że epidemia szaleje w całej Europie – **powiedział** we wrześniu 2020 prezydent Warszawy.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ podejmowane są działania w zakresie jej realizacji.



Rozpoczęcie budowy III linii metra

w trakcie realizacji

Powstanie w Warszawie trzech linii metra to **koncepcja**, która po raz pierwszy pojawiła się na przełomie lat 70. i 80. Zgodnie z tamtymi planami linia I miała łączyć Ursynów z Hutą, II linia Tarchomin i Żerań z Jelonkami, a III – Okęcie, Ochotę z Gocławiem i Julianowem.

))) Linie I i II

Do tej pory uruchomiono dwie linie metra. Pierwsza, **oddana** do użytku w kwietniu 1995 roku, **łączy** Kabaty z Młocinami i nie będzie już przedłużana. Druga, **uruchomiona** w marcu 2015 roku, łączy **obecnie** ul. Księcia Janusza i Trocką, jednak będzie rozbudowywana i w **końcowej wersji** ma biec od stacji Karolin do stacji Bródno.

))) Plany III linii z 2006

Jeżeli chodzi o III linię metra, pierwszy **dokument** określający, jak potencjalnie może przebiegać ta linia, został opublikowany w czerwcu 2006 roku. Przygotowano wówczas cztery warianty:

- wariant I-1 łączący Gocław przez Pragę Południe, Śródmieście południowe, Ochotę z Ursusem,
- wariant I-2 łączący Gocław przez Pragę Północ Śródmieście północne, Wolę, Ochotę z Ursusem,
- wariant II-1 łączący Śródmieście północne przez Wolę, Ochotę, Mokotów z Portem Lotniczym im. F. Chopina,
- wariant II-2 łączy Śródmieście północne przez Wolę, Ochotę i fragment Włoch z Mokotowem na stacji „Wilanowska” (na I linii metra).

Nie przeprowadzono jednak dalszych prac nad realizacją tych planów, gdyż skupiono się na budowie centralnego odcinka II linii metra.

))) Dalsze prace nad III linią

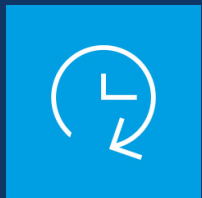
Obietnica rozpoczęcia budowy III linii metra do 2025 roku na Pradze-Południe i Mokotowie pojawiła się w **programie wyborczym** Rafała Trzaskowskiego.

Kolejne prace nad przebiegiem linii rozpoczęto w **maju 2019 roku**. Urząd miasta ogłosił wówczas przetarg na Wykonanie Studium Technicznego linii. Brano pod uwagę przebieg linii ze stacji Stadion Narodowy do Stacji Gocław ze stacją techniczno-postojową Kozia Górka w trzech wariantach: pierwszy przygotowany zgodnie z wytycznymi zawartymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy; drugi zaproponowany przez Rafała Trzaskowskiego; trzeci zaproponowany przez autorów opracowania.

Raport z opracowania zaprezentowano w czerwcu 2020 roku. Najkorzystniejszy wariant przedstawiony w analizie to: Dworzec Wschodni – wzdłuż ul. Kijowskiej, Mińska – wzdłuż ul. Podskarbińskiej, na północ od skrzyżowania z ciągiem Stanisławowska-Dwernickiego; Rondo Wiatraczna – po północnej stronie ronda Wiatraczna, wzdłuż ul. Grochowskiej; Ostrobramska – wzdłuż ul. Zamienieckiej, przy skrzyżowaniu z Ostrobramską, Gocław – wzdłuż ul. Fieldorfa, na skrzyżowaniu z ul. Bora-Komorowskiego.

Według zapowiedzi prezydenta Trzaskowskiego Spółka Metro Warszawskie powinna być gotowa na rozpienie **przetargu** na budowę III linii metra w grudniu 2020 roku.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ podejmowane są działania w sprawie rozpoczęcia budowy III linii metra.



Tramwaj na Goćław

w trakcie realizacji

Tramwaj na Goćław to jedna z kluczowych inwestycji komunikacyjnych Warszawy. Na tym osiedlu nie ma bowiem żadnej linii tramwajowej (dostępna jest jedynie komunikacja autobusowa), a linia metra w tym rejonie jest nadal we wczesnej fazie planowania. Tymczasem władzom miasta zależy, aby coraz więcej ludzi korzystało z komunikacji miejskiej, co utrudnia brak połączeń pomiędzy poszczególnymi rejonami.

Z tego powodu obietnica budowy tramwaju na Goćław do 2022 roku pojawiła się w **programie wyborczym** Rafała Trzaskowskiego. W rzeczywistości jednak inwestycja planowana jest już od wielu lat i wzbudza duże zainteresowanie mieszkańców stolicy. Pierwsze koncepcje doprowadzenia linii tramwajowej na osiedle opracowywano już w 2009 roku.

))) Podjęte działania

W **2015 roku** mieszkańcy Saskiej Kępy zgłaszali miejskim urzędnikom swoje wątpliwości wobec planowanego przebiegu linii tramwajowej. Trasa miała bowiem przebiegać od al. Waszyngtona, wzdłuż ulic Międzynarodowej i Afrykańskiej, przez ulice Egipską i Bora-Komorowskiego. Tym samym tory tramwajowe miały znaleźć się tuż przy znajdujących się w okolicy ogródkach działkowych i Kanale Wystawowym. Dodatkowo mieszkańcy Saskiej Kępy obawiali się, że tramwaje będą przejeżdżać tuż przed blokami mieszkalnymi.

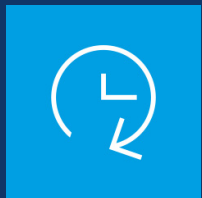
W **2016 roku** opracowano kilka innych potencjalnych tras, które omijałyby tereny zielone, a prowadziły przez tereny bardziej zabudowane. W **2017 roku** do konsultacji społecznych skierowano trzy warianty trasy. **Ostatecznie wybrany wariant** obejmuje trasę wzdłuż Kanału Wystawowego i ul. Bora-Komorowskiego z pętlą przy Trasie Siekierkowskiej i węzłem przesiadkowym nad al. Stanów Zjednoczonych. We wrześniu 2019 roku miasto ogłosiło **pierwszy przetarg** na budowę trasy tramwajowej. Dwa miesiące później portal **Transport Publiczny** poinformował, że ratusz planuje wstrzymać inwestycję, a pieniądze unijne, które miały być przeznaczone na ten cel, postanowiono wydać na zakup autobusów elektrycznych. Pomimo tych doniesień **w styczniu 2020 roku** podpisano umowę z krakowską firmą Progrek na budowę linii tramwajowej w kierunku Goćławia.

))) Kiedy inwestycja zostanie zakończona?

Nie wiadomo jednak, kiedy inwestycja się rozpocznie, ponieważ w **sierpniu 2020 roku** wstrzymano prace nad trasą. Mają się one zacząć najwcześniej w 2021 roku, kiedy będą dostępne fundusze z nowego budżetu UE.

Skierowaliśmy w tej sprawie także pytanie do **Tramwajów Warszawskich**. Z odpowiedzi, którą uzyskaliśmy, wynika, że obecnie trwa realizacja inwestycji. Wykonawca przygotowuje materiały niezbędne do uzyskania stosownych decyzji administracyjnych, w tym m.in. geometrię trasy wraz z niweletą oraz mapy do celów projektowych. Wykonawca prowadzi również prace z zakresu geologii i geotechniki.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ podejmowane są działania w celu budowy infrastruktury umożliwiającej docieranie tramwajów na Goćław.



Nowa trasa na ul. Kasprzaka

w trakcie realizacji

W **programie** Rafała Trzaskowskiego „Warszawa dla Wszystkich”, opracowanego na potrzeby kampanii przed wyborami samorządowymi w 2018 roku, pojawiła się obietnica budowy nowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Marcina Kasprzaka na warszawskiej Woli. Inwestycja ta miała być jednym z opisanych w rozdziale „Metro, tramwaje, autobusy i SKM” (s. 19 programu) elementów rozbudowy i unowocześnienia infrastruktury tramwajowej w stolicy Polski.

))) Podejmowane działania

Realizację projektu planowano już od 2014 roku, kiedy to inwestor, czyli Tramwaje Warszawskie sp. z o.o., rozpoczął prace koncepcyjne dotyczące wariantów przebiegu trasy oraz podjął konsultacje społeczne, które zakończyły się wydaniem w 2015 roku **raportu**. W 2016 roku ukazał się **osobny raport** na temat oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Plan inwestycji zakłada budowę torowiska tramwajowego łączącego istniejącą trasę biegnącą wzdłuż ul. Wolskiej z trasą Skierniewicka – Kasprzaka poprzez ulicę Kasprzaka oraz przebudowę torowiska w ul. Wolskiej na odcinku Redutowa – Elekcyjna, polegającą na przeniesieniu torowiska w pas dzielący jezdnie ul. Wolskiej. Połączenie torów tramwajów biegnących ul. Wolską i ul. Kasprzaka ma nastąpić w wykopie pod skrzyżowaniem tych ulic. W ramach inwestycji mają zostać zbudowane cztery nowe zespoły przystanków tramwajowych, a przystanek Reduta Wolska zostanie przebudowany i będzie się znajdował na poziomie istniejącego przejścia podziemnego.

Wstępny koszt inwestycji oszacowano na 116 908 444 zł brutto, a do jej **celów** zaliczono m.in.:

- poprawę obsługi komunikacyjnej terenów Woli, w tym rejonu Odolan poprzez zwiększenie dostępności tramwajów,
- skrócenie czasu przejazdu tramwajów w relacji Bemowo/Jelonki – Wola/Śródmieście oraz poprawę powiązań ze stacją metra Rondo Daszyńskiego.

31 lipca 2020 roku Urząd Miasta **ogłosił przetarg** na budowę trasy tramwajowej na ul. Kasprzaka. Do zadań wykonawcy będzie należało zbudowanie nowych torów na liczącej 2,3 km trasie między Wolską a Skierniewicką oraz zmodernizowanie istniejących torów o długości ok. 1,2 km przy Wolskiej i Kasprzaka. Jak podaje ratusz, pasażerowie będą mogli korzystać z sześciu nowych przystanków: przy Płockiej, przy przystanku kolejowym Warszawa Wola oraz przy ul. Ordona.

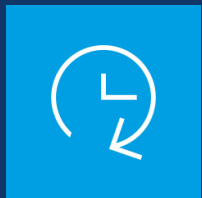


źródło: <http://www.um.warszawa.pl/aktualnosci/tramwaj-na-kasprzaka-rusza-przetarg-na-budow> (dostęp 26.10.2020)

Zakończenie inwestycji zaplanowano na 2023 rok. Czas trwania robót obliczono na 20 miesięcy, nie uwzględniając trzymiesięcznych okresów zimowych od połowy grudnia do połowy marca (w zależności od warunków pogodowych wykonawca będzie mieć jednak możliwość realizacji projektu w tym okresie).

Szacunkowy **koszt** całej inwestycji, której częścią jest też przebudowa infrastruktury Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji, ma wynieść blisko 196 mln zł netto.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ podejmowane są działania mające na celu wybudowanie nowej trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Kasprzaka.



Dokończenie linii tramwajowej na ul. Światowida

w trakcie realizacji

Dokończenie brakującego odcinka linii tramwajowej wzdłuż ul. Światowida, do skrzyżowania z ul. Modlińską to obietnica Rafała Trzaskowskiego, która pojawiła się w ramach programu „**Stolica Lepszej Komunikacji**”.

Linia tramwajowa wzdłuż ul. Światowida do pętli Winnica to element trwających już wiele lat prac nad usprawnieniem komunikacji tramwajowej do osiedla Tarchomin.

))) Pierwsze odcinki linii tramwajowej na ul. Światowida

Studium wykonalności projektu przedstawiono już w 2006 roku. Projekt zakładał m.in. rozbudowę ul. Światowida o drugą jezdnię oraz budowę linii tramwajowej od skrzyżowania z Traktem Nadwiślańskim (zwanym w dokumencie „ul. Planowaną”) do pętli Winnica wraz z siedmioma przystankami tramwajowymi. Cała trasa tramwajowa na Tarchomin miała zaczynać się na pętli Żerań wzdłuż ul. Modlińskiej do Trasy Mostu Północnego (obecnie Mostu Marii Skłodowskiej-Curie). Autorzy raportu zakładali, że inwestycja zakończy się w 2010 roku, a linia tramwajowa zostanie oddana do użytku w 2011 roku.

Pierwszy raport z oddziaływania inwestycji na środowisko wykonano w 2009 roku, a **kolejny** w 2012 roku.

Linia tramwajowa na **Moście Skłodowskiej-Curie** została otwarta w styczniu 2013 roku. **Umowę** na budowę trasy tramwajowej na Tarchomin podpisano w lutym 2014 roku. Inwestycja miała objąć odcinek od Mostu Skłodowskiej-Curie (wówczas Mostu Północnego) do skrzyżowania ulic Światowida i Mehoffera. Ten odcinek trasy tramwajowej **został oddany** do użytku w grudniu 2014 roku. Jednocześnie miasto potwierdziło, że ul. Światowida nie zostanie poszerzona o drugą jezdnię z powodu sprzeciwu mieszkańców.

W październiku 2015 roku Tramwaje Warszawskie ogłosiły **przetarg** na budowę kolejnego odcinka linii tramwajowej na Tarchomin, tym razem wzdłuż ul. Światowida od ul. Mehoffera (pętla Tarchomin Kościelny) do ul. Ordonówny (przystanek Nowodwory). Odcinek miał mieć mierzyć 1,5 km i obejmować cztery przystanki. W **kwietniu 2015 roku** odbyło się otwarcie ofert w przetargu, a ofertę wybrano w **czerwcu** 2015 roku. Odcinek został **oddany** do użytku w lutym 2017 roku.

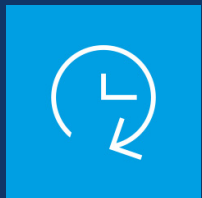
Ostatni odcinek

Przetarg na budowę ostatniego odcinka linii tramwajowej, aż do pętli Winnica ogłoszono w październiku 2018 roku. W ramach tej inwestycji zakładano nie tylko budowę linii tramwajowej, ale i rozbudowę samej ul. Światowida oraz budowę pętli autobusowej. **Zwycięzcę** przetargu ogłoszono w październiku 2019 roku. Według planów pierwsze tramwaje powinny pojechać po nowym odcinku w 2021 roku.

Jeżeli chodzi o aktualny stan robót na budowanym odcinku, Urząd Miasta st. Warszawa, w **odpowiedzi** na wniosek o udostępnienie informacji publicznej poinformował nas, że w ramach inwestycji zrealizowano prace we wszystkich obszarach zawartych w umowie z wykonawcą. Wykonano wszystkie zobowiązania w ramach przebudowy sieci wodociągowej, przebudowywana jest również sieć telekomunikacyjna. Jeżeli chodzi o sieć tramwajową, dokonano m.in. betonowania poszczególnych odcinków torów.

Planowana data zakończenia inwestycji to 28 kwietnia 2021 roku.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ podejmowane są działania dotyczące dokończenia linii tramwajowej na ul. Światowida.



Budowa trasy tramwajowej na Wilanów

w trakcie realizacji

Jedną z obietnic Rafała Trzaskowskiego, dotyczących rozwoju i poprawy komunikacji miejskiej w Warszawie, była budowa linii tramwajowej rozpoczynającej się od ul. Kasprzaka i łączącej dzielnice Ochota – Mokotów – Wilanów. Inwestycja podzielona została na **sześć etapów**:

- ul. Kasprzaka – Dworzec Zachodni,
- Dworzec zachodni – ul. Grójecka/ul. Boboli,
- ul. Banacha – ul. Rakowiecka,
- stacja metra Pole Mokotowskie – Stegny/Sielce,
- pętla Stegny – Wilanów Zachodni,
- pętla na Muranowie.

))) Dotychczasowe działania

3 lipca 2019 roku spółka Tramwaje Warszawskie **ogłosiła przetarg** na wykonanie dokumentacji projektowej dla odcinka etapu drugiego. Swoją ofertę **przedstawił** tylko jeden podmiot, jednak zaproponowana przez niego cena wykraczała poza budżet przeznaczony na ten cel. Z tego powodu 23 sierpnia 2019 roku postępowanie zostało **unieważnione**.

4 września 2019 roku **ogłoszono kolejny przetarg**, tym razem na wykonanie projektu dla etapu czwartego oraz piątego. Oferty złożyło pięć podmiotów, z czego tylko jeden zaoferował cenę, która **nie przekraczała** budżetu zaplanowanego na tę inwestycję. Dlatego też 15 listopada 2019 roku Tramwaje Warszawskie **poinformowały** o wyborze na wykonawcę spółki Progreg. Umowa z przedsiębiorstwem została podpisana **9 grudnia**. Na realizację celu Progreg ma 15 miesięcy, co oznacza, że projekt powinien być ukończony w marcu 2021 roku.

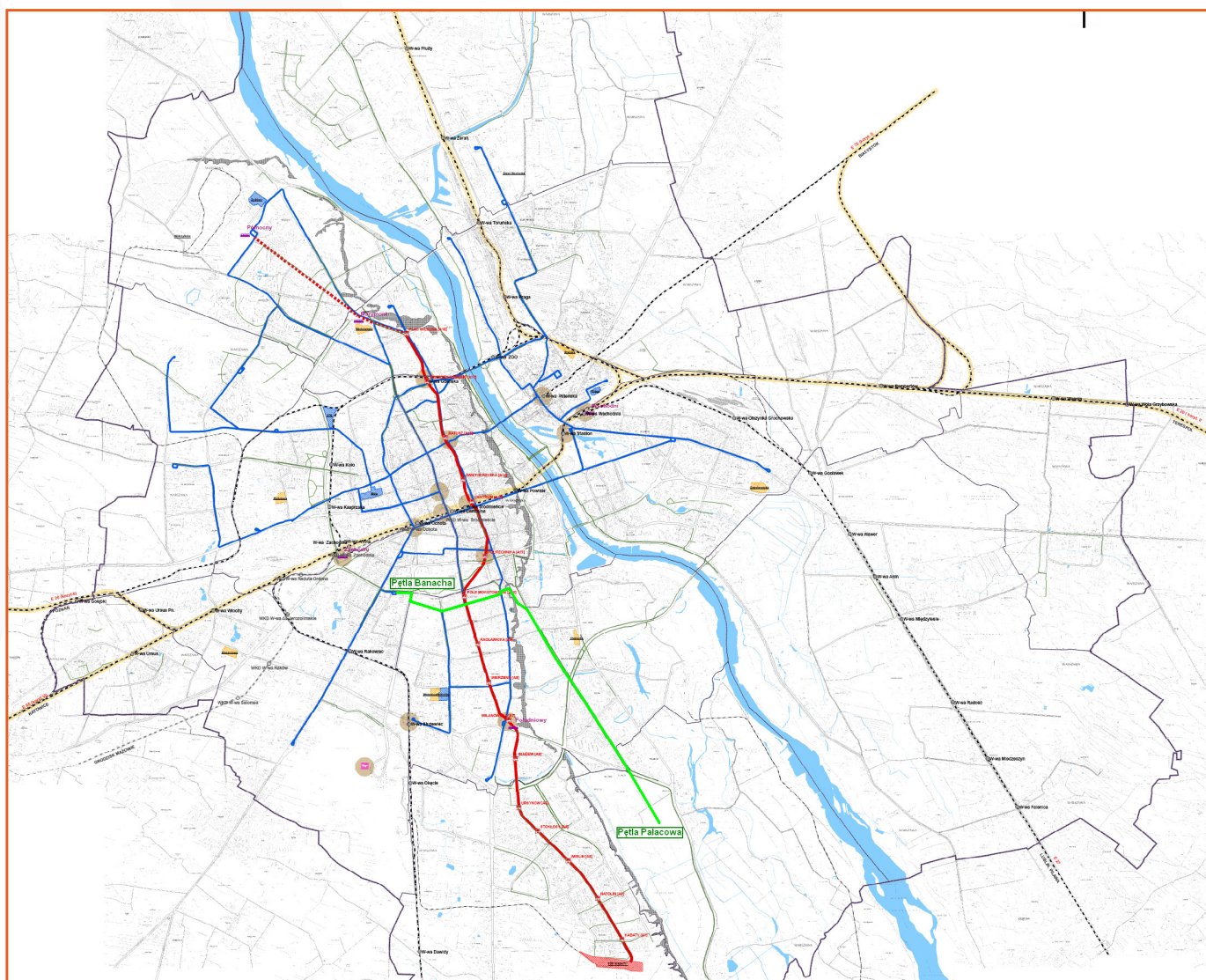
29 września 2019 roku **ponowiono** wcześniej nierozstrzygnięty przetarg na wykonanie dokumentacji niezbędnej do realizacji etapu drugiego. Tym razem procedura **zakończyła się** wyłonieniem wykonawcy. Ponownie został nim krakowski Progreg. 10 stycznia 2020 roku Tramwaje Warszawskie poinformowały o podpisaniu umowy. Termin wykonania prac określono na 18 miesięcy, efektów możemy się zatem spodziewać w lipcu 2022 roku.

Inwestycja przewiduje, że jeden z przystanków tramwajowych będzie mieścić się pod dworcem Warszawa Zachodnia. Na opracowanie tej części przedsiębiorstwo **ma 24 miesiące**. Ponieważ inwestycja obejmuje planowaną przebudowę stacji, zakres prac **został uzgodniony** ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe. 7 lipca 2020 roku oba przedsiębiorstwa **podpisały umowę** na wykonanie budowy stacji tramwajowej oraz przebudowy dworca, a 15 września 2020 roku **zawarta została umowa** na zarządzanie i sprawowanie kontroli nad pracami. Przetargi te zostały ogłoszone jeszcze w 2019 roku ([link 1](#), [link 2](#)).

Wraz z Miejskim Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji ogłoszono przetarg na wykonanie projektu i budowy odnogi trasy tramwajowej na ulicy Gagarina (część etapu czwartego). Współpraca z MPWiK wynika z tego, że prace połączone będą z montażem nowego kolektora ściekowego. Kontrakt na wykonanie robót **został zawarty** w maju 2020 roku, a w sierpniu **podpisano umowę** na nadzór budowy.

Warto zaznaczyć, że budowa trasy tramwajowej do Wilanowa była ujęta w „**Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla m. st. Warszawy**” już w 2001 roku.

Podsumowując, stwierdzamy, że realizacja obietnicy jest **w trakcie**. Zawarte zostały bowiem umowy na zaprojektowanie i uzyskanie niezbędnych zezwoleń na budowę dla części inwestycji.



źródło: http://siskom.waw.pl/kp-tramwaj_wilanow.htm



Bilet seniora dla kobiet powyżej 60. roku życia

działania niepodjęte

W **programie wyborczym** Rafała Trzaskowskiego z 2018 roku w rozdziale „Stolica lepszej komunikacji” na stronie 21 pojawiła się obietnica dostosowania Biletu Seniora do nowego wieku emerytalnego kobiet (60. rok życia).

))) Bilet seniora

Roczny **Bilet Seniora** to bilet długookresowy uprawniający osoby, które ukończyły 65 lat, do korzystania ze wszystkich linii dziennych i linii nocnych w strefie 1 i 2. Cena biletu wynosi 50 zł.

Bilet jest imienny i uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów od momentu skasowania do godziny 23:59 trzysta sześćdziesiątego piątego lub – w roku przestępnym – trzysta sześćdziesiątego szóstego dnia terminu ważności. Aby bilet był ważny, konieczne jest okazanie dokumentu tożsamości potwierdzającego wiek pasażera. Osoby posiadające bilet nie mogą stosować innych ulg dotyczących przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie.

Zgodnie z uchwaloną przez Sejm VIII kadencji **ustawą** z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych oraz niektórych innych ustaw wiek emerytalny dla mężczyzn wynosi 65 lat, a dla kobiet 60 lat. Nowelizacja weszła w życie 1 października 2017 roku, zmieniając tym samym regulacje zawarte w przyjętej przez Sejm VII kadencji **ustawie** z dnia 11 maja 2012 roku, która podwyższyła wiek emerytalny do 67 lat dla mężczyzn i 65 lat dla kobiet.

Oznacza to, że wiek, w którym można uzyskać Bilet Seniora, pokrywa się z aktualnym wiekiem emerytalnym mężczyzn. Kobietom wraz z osiągnięciem wieku emerytalnego w wieku 60 lat przysługuje **zniżka** w wysokości 50 proc., a o Bilet Seniora mogą się ubiegać dopiero po pięciu latach od przejścia na emeryturę.

Osoby, które ukończyły 70. rok życia, mogą korzystać z transportu publicznego w Warszawie bezpłatnie. To samo dotyczy emerytów i rencistów, którzy bezpośrednio przed przejściem na emeryturę lub rentę byli zatrudnieni w Zarządzie Transportu Miejskiego, w Miejskich Zakładach Autobusowych, w Tramwajach Warszawskich, w Metrze Warszawskim oraz Szybkiej Kolei Miejskiej.

Według najbardziej **aktualnych danych** Głównego Urzędu Statystycznego z 2018 roku (stan na 31 grudnia) Bilet Seniora mogłoby potencjalnie uzyskać 70,7 tys. kobiet w wieku od 60 do 64 lat.

))) Odpowiedź ZTM

W czasie prac nad raportem zwróciliśmy się do **Zarządu Transportu Miejskiego** z zapytaniem o to, jak przebiegają prace nad wprowadzeniem biletu seniora dla kobiet powyżej 60. roku życia. ZTM zapewnia, że obietnica jest nadal aktualna, jednak z analiz instytucji wynika, że jej wdrożenie spowoduje obniżenie dochodów ratusza o 17,5 mln zł rocznie. ZTM poinformował nas także, że ze względu na trudną sytuację epidemiczną i dużą utratę dochodów w budżecie Warszawy projekt dotyczący biletów dla seniorów powyżej 60. roku życia nie został przekazany pod obrady Rady m. st. Warszawy.

Z tego względu obietnicę zaliczamy do kategorii „**działania niepodjęte**”.



Zniesienie opłaty za abonament parkingowy na pierwszy samochód dla płacących podatki w Warszawie działania niepodjęte

W **programie wyborczym** Rafała Trzaskowskiego znalazła się zapowiedź zniesienia opłaty za abonament parkingowy na pierwszy samochód w rodzinie dla osób płacących podatki w Warszawie.

))) Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego

Prawną podstawą funkcjonowania **Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego** (SPPN) w Warszawie jest ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz **Uchwała** Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat.

Od 4 stycznia 2021 roku zacznie natomiast obowiązywać **Uchwała** Nr XXXVIII/1204/2020 Rady m.st. Warszawy z 15 października 2020 r. zmieniająca uchwałę z 2008 roku. Zmianie ulegną stawki opłat, godziny funkcjonowania strefy oraz zasady wydawania abonamentów.

Podstawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta. Warszawska strefa liczy obecnie 37 800 miejsc parkingowych i obejmuje centrum miasta – szczegółowy wykaz ulic objętych SPPN można znaleźć w **Uchwale** z 14 maja 2020 r., na mocy której SPPN **powiększono** o nowe tereny Pragi-Północ i Woli z ok. 8 tysiącami miejsc parkingowych.

))) Abonament parkingowy

Opłat za postój w Strefie nie muszą uiszczać posiadacze **abonamentu mieszkańca**, których w październiku 2020 roku było **36 861** (stan na 12 października 2020 roku). Osoby te mogą parkować za darmo w pobliżu swojego domu. Około 17 proc. abonamentów wydano na drugi lub kolejny samochód dla tego samego lokalu.

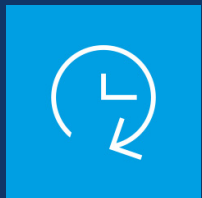
Z **danych** warszawskiego Zarządu Dróg Miejskich wynika, że z SPPN korzysta – oprócz posiadaczy abonamentu mieszkańca – ok. 200 tys. osób parkujących ok. 150 tys. pojazdów.

Przyjęta 15 października 2020 roku **uchwała** ograniczy listę osób mogących korzystać z abonamentu mieszkańca (i tym samym darmowego parkowania w SPPN) do osób rozliczających się z podatku dochodowego od osób fizycznych w Warszawie. **Obecnie** abonament mieszkańca może uzyskać osoba fizyczna, która jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN oraz jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony bądź samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. **Zdaniem Urzędu Miasta** w praktyce prowadzi to często do sytuacji, w których dla prawdziwych mieszkańców Warszawy brakuje miejsc parkingowych. Nowe zasady mają dotyczyć również kart N+ uprawniających osoby niepełnosprawne do parkowania za darmo na terenie strefy.

Od 4 stycznia 2021 roku, czyli od momentu wejścia w życie nowych przepisów, cena abonamentu za drugi i każdy kolejny pojazd dla gospodarstwa domowego wzrośnie do 1200 zł. Obecna stawka abonamentu wynosi 30 zł. Zostanie ona utrzymana dla pierwszego pojazdu w gospodarstwie domowym.

O informacje w sprawie zniesienia opłaty za abonament parkingowy na pierwszy samochód dla płacących podatki w Warszawie poprosiliśmy także Zarząd Dróg Miejskich. Z **odpowiedzi ZDM** wynika, że w instytucji nie były podejmowane działania formalno-prawne zmierzające do zniesienia opłaty za abonament mieszkańca za pierwszy samochód dla płacących podatki w Warszawie oraz że obecnie takie rozwiązanie w ogóle nie jest brane pod uwagę. W związku z tym obietnicę zaliczamy do kategorii „**działania niepodjęte**”.

Ponadto w październiku przyjęto akt prawa miejscowego istotnie zmieniający zasady działania SPPN w Warszawie, który utrzymał jednak obowiązek uiszczania opłaty za pierwszy pojazd w gospodarstwie domowym.

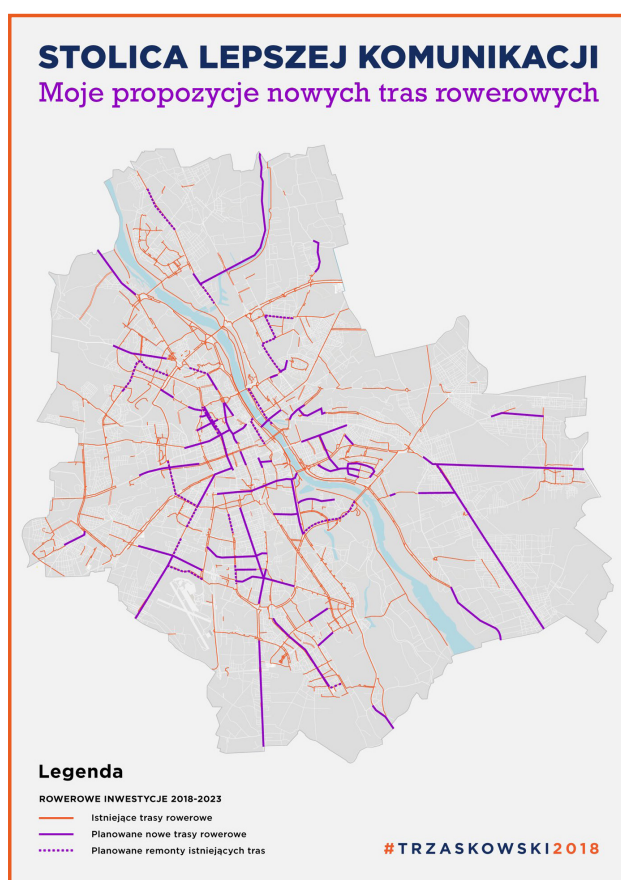


Rozbudowa sieci tras rowerowych do 800 km długości

w trakcie realizacji

Rafał Trzaskowski przedstawił swoją wizję dotyczącą ścieżek rowerowych oraz szeroko rozumianego systemu rowerów publicznych w trakcie **konferencji prasowej** we wrześniu 2018 roku.

„550 kilometrów chcielibyśmy rozbudować do ponad 800 kilometrów. Chcemy stworzyć cały system. Często mamy miejsce, że są fantastyczne ścieżki rowerowe, ale gdzieś się urywają, nie ma kontynuacji, albo jak w alei KEN są bardzo przeciążone” – **zapowiedział** kandydat PO.



Obietnica ta została doprecyzowana w **programie wyborczym**. Wspomniane 800 km tras ma zostać osiągnięte w ciągu 5 lat, a więc do roku 2023. Szczególną uwagę zwrócono na łączenie istniejących już tras, zwłaszcza tych biegnących w centrum miasta.

))) Jak wygląda realizacja obietnicy?

Zgodnie z danymi Urzędu Miasta zawartymi w publikacji „Warszawski raport rowerowy” długość tras rowerowych **na koniec roku 2018** wyniosła 591 km. **Dwanaście miesięcy później** liczba ta wzrosła o ponad 50 km i osiągnęła poziom 644 km.

W **odpowiedzi** na zapytanie w trybie dostępu do informacji publicznej ratusz poinformował nas, że w roku 2020 (stan na październik) do użytku oddano kolejne 20 km tras. Łącznie daje to 665 km infrastruktury rowerowej.

źródło: **Twitter Rafała Trzaskowskiego**

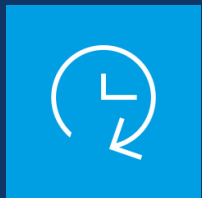
W przekazanej informacji zaznaczano też, że średnio co roku w stolicy powstaje od 50 do 60 km tras. Zakładając, że tempo to będzie utrzymywane, obietnica Rafała Trzaskowskiego powinna zostać zrealizowana.

))) Czy rozbudowa infrastruktury przyczynia się do zwiększonej popularności rowerów wśród warszawiaków?

Równolegle ze zwiększaniem się długości tras rowerowych rośnie również liczba dostępnych rowerów miejskich. W roku 2017 wynosiła ona 5 147, by w następnych dwóch latach wzrosnąć odpowiednio do 5 337 oraz 5 701. Zmiany te pociągnęły za sobą wzrost liczby użytkowników popularnych Veturilo. W roku 2017 z usług publicznych rowerów miejskich skorzystało 610 tys. osób. W roku 2018 było już to 785 tys., a po upływie następnych 12 miesięcy 901 tys.

W statystykach odnotowano też po raz pierwszy od wielu lat spadek liczby wypożyczeń. W ubiegłym roku wyniosła ona 5,95 mln, co było wynikiem słabszym niż w roku 2018 – 6,44 mln (nota bene wynik rekordowy). Natomiast w roku 2017 liczba wypożyczeń wyniosła 5,13 mln.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ od czasu objęcia stanowiska prezydenta stolicy przez Rafała Trzaskowskiego rozbudowano trasy rowerowe w Warszawie, a w kolejnych latach planowana jest budowa kolejnych tras.



Ponad 100 km zielonych korytarzy w trakcie realizacji

Rafał Trzaskowski umieścił w swoim **programie wyborczym** z 2018 roku rozdział zatytułowany „Zieleń dla Warszawy”, w którym znalazło się wiele obietnic związanych z ochroną środowiska. Jedną z nich było utworzenie 100 km zielonych korytarzy, biegnących z Bielan na Ursynów oraz z Rembertowa do Ursusa. Trasy te miałyby pozwolić na przejście całego miasta wzdłuż i wszerz, bez opuszczania parku, skweru lub zadrzewionej ulicy pełnej ławek, chodników, ścieżek rowerowych i biegowych.

Kandydat postulował utworzenie w ciągu najbliższych lat co najmniej 100 takich parków kieszonek połączonych w sieć. Parki miały powstać m.in. na Ochocie, w Ursusie, we Włochach, na Mokotowie, Targówku czy Pradze-Północ.

))) Tereny zieleni w Warszawie

Tereny **zieleni urządzonej**, takie jak parki, zieleńce i skwery, odgrywają bardzo ważną rolę w systemie przyrodniczym miasta. Na terenie Warszawy zlokalizowanych jest 88 parków zajmujących 930,2 ha oraz 242 skwerów i zieleńców o łącznej powierzchni 206,9 ha. W statystyce tej ujęte są wszystkie obiekty, także te, które nie są zarządzane przez warszawski ratusz. Kompetencje Urzędu Miasta w zakresie utrzymania zieleni odnoszą się do 79 parków o powierzchni 761,68 ha oraz 277 skwerów i zieleńców o powierzchni 217,28 ha. Warszawskie parki są bardzo zróżnicowane pod względem sposobu zagospodarowania i wyposażenia, stanu technicznego, charakteru przyrodniczego oraz zajmowanej powierzchni.

W stolicy przeważają obiekty o charakterze spacerowym, przeznaczone do biernego wypoczynku wśród zieleni. Istotnym składnikiem miejskich terenów zieleni, oprócz parków, są skwery i zieleńce. Na podstawie wykonanej w 2011 roku waloryzacji zasobu parków, skwerów i zieleńców Warszawy wiemy, że wiele z tych obiektów wymaga rewitalizacji. Nawierzchnie, elementy wyposażenia oraz zbiorniki wodne są w złym stanie technicznym. Stan zdrowotny ok. 16 proc. drzew oceniono na zły i postulowano posadzenie nowych roślin. Większość obiektów jest nieprzystosowana dla osób niepełnosprawnych. Należy jednak stwierdzić, że standardy ich utrzymania w ciągu ostatnich lat zostały znacząco podniesione

))) Zielone korytarze

Z informacji przekazanych nam przez **Zarząd Zieleni** wynika, że od listopada 2018 roku zostały obsadzone roślinami trwałymi ciągi ulic o łącznej długości ok. 52 km, w tym 11 km jako realizacja zadania pod nazwą „Zielone ulice” (pełen tytuł zadania: Infrastruktura „Zielone ulice” – etap I), w miejscach niewymagających przebudowy pasów drogowych. Do wspomnianych roślin trwałych zaliczają się głównie drzewa, ale w mniejszej części także krzewy oraz byliny.

Wśród dzielnic, których ulice zostały obsadzone roślinami trwałymi, znajdują się: Bielany, Białołęka, Bemowo, Targówek, Wawer, Praga-Północ, Praga-Południe, Wola, Ochota, Ursus, Włochy, Żoliborz oraz Śródmieście. Z zestawieniem zawierającym wyszczególnienie ulic, długości fragmentów z wykonanymi nasadzeniami oraz rodzajem roślinności można zapoznać się **tutaj**.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ od listopada 2018 roku zostały obsadzone roślinami trwałymi ciągi ulic o łącznej długości ok. 52 km.



Park nad Wisłostradą

działania niepodjęte

Program wyborczy Rafała Trzaskowskiego zawierał obietnicę przeniesienia odcinka Wisłostrady na wysokości Placu Zamkowego do tunelu i utworzenie na odzyskanej powierzchni nowego miejskiego parku. Takie rozwiązanie miało służyć dalszemu „zwrotowi Warszawy ku Wiśle” i umożliwieniu mieszkańcom miasta przejście spacerem z placu Bankowego nad brzeg największej rzeki w stolicy.

))) Wisłostrada

Wisłostrada to nieformalna nazwa powstałej w latach 1971-1974 trasy szybkiego ruchu przebiegającej wzdłuż lewego brzegu Wisły. Składają się na nią ulice: Wybrzeże Gdyńskie, Wybrzeże Gdańskie, Wybrzeże Kościuszkowskie, Wioślarska, Solec, Czerniakowska, Pułkowa, Powsińska, Wiertnicza, Przyczółkowa i Łukasza Drewny. Łączna długość trasy wynosi ponad 20 km.

Do ostatnich większych przedsięwzięć zrealizowanych na Wisłostradzie należało wybudowanie liczącego ok. 900 m Tunelu Wisłostrady na Powiślu w latach 2001-2002 (oddany do użytku w 2003 roku był najdłuższym tunelem drogowym w Polsce aż do 2016 roku, kiedy to powstał tunel pod dnem martwej Wisły w Gdańsku) oraz budowa tzw. estakad bielańskich w latach 2007-2008.

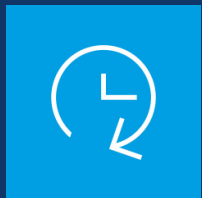
W czasie kampanii na urząd prezydenta Warszawy w 2018 roku Rafał Trzaskowski **mówił w mediach**, że chce, aby tunelem przebiegał odcinek Wisłostrady od ul. Sanguszkki do ogrodów przed Zamkiem Królewskim. Utworzenie nowego parku na odzyskanej przestrzeni miało być połączone z budową parkingu podziemnego pod placem Teatralnym.

))) Odpowiedź Zarządu Zieleni Miejskiej

Z udzielonej nam przez Zarząd Zieleni Miejskiej m.st. Warszawy odpowiedzi na zapytanie o kroki podjęte w celu realizacji obietnicy utworzenia parku nad Wisłostradą wynika, że taka inwestycja nie jest obecnie realizowana. Rada Miasta uchwałą z 13 grudnia 2019 roku w sprawie **Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Stołecznego Warszawy na lata 2020-2050** dokonała zamknięcia inwestycyjnego i przesunęła środki z zadania „Zagospodarowanie nabrzeży Wisły - etap II” na inny cel, nie informując Zarządu Zieleni Miejskiej m.st. Warszawy o powodach podjęcia takiej decyzji.

Zgodnie z udzielonymi nam informacjami **Zarząd Zieleni m.st. Warszawy** od lutego 2018 roku do marca 2019 roku prowadził negocjacje z wyłonioną w ramach konkursu architektonicznego firmą WXCA sp. z o.o. Rozmowy zostały jednak zawieszone „ze względu na złożony zakres inwestycji”. Dalsze losy projektu miały zostać rozstrzygnięte w wyniku „decyzji kierunkowych o zakresie prowadzonych prac”. Jak czytamy w piśmie od Zarządu Zieleni, pod uwagę brano podzielenie inwestycji na etapy. Negocjacje z firmą WXCA sp. z o.o. zostały zakończone w marcu 2020 roku, po podjęciu przez Radę Miasta wspomnianej uchwały.

Obietnicę dotyczącą wybudowania parku nad Wistóstradą zaliczamy do kategorii „**działania niepodjęte**”, ponieważ zrezygnowano z pomysłu realizacji tego typu inwestycji.



Ponad 1% budżetu na zieleni miejską w trakcie realizacji

W **programie wyborczym** Rafała Trzaskowskiego w rozdziale „Zieleni dla Warszawy” pojawiła się obietnica przeznaczania ponad 1 proc. rocznego budżetu miasta na zieleni miejską. Kandydat zadeklarował, że wydatki na ten cel „docelowo” zostaną podwojone w stosunku do wydatków z 2018 roku – nie określił jednak szczegółowo okresu, w którym miałyby to nastąpić. W programie czytamy, że:

W każdym kolejnym roku budżetowym Warszawa będzie zwiększać wydatki na utrzymanie, rekultywację i zakładanie nowej zieleni. Wydatki na zieleni miejską przekroczą 1 procent rocznego budżetu miasta, a docelowo podwoimy je w stosunku do dzisiejszego poziomu.

))) Tereny zieleni w Warszawie

Zgodnie z wyliczeniami przedstawionymi w „**Programie ochrony środowiska dla m.st. Warszawy na lata 2017-2020 z perspektywą do 2023 r.**” tereny zieleni w Warszawie wraz z wodami, gruntami rolnymi i lasami zajmują 22 326 ha (42,2 proc. powierzchni miasta).

Na terenie Warszawy znajduje się 88 parków o łącznej powierzchni 930,2 ha oraz 242 skwerów i zieleńców o łącznej powierzchni 206,9 ha. Ratusz odpowiedzialny jest za utrzymanie zieleni w 79 parkach zajmujących 761,68 ha oraz na 277 skwerach i zieleńcach o powierzchni 217,28 ha.

W Warszawie zieleni przyuliczna zajmuje 1 189,8 ha, a zieleni osiedlowa 1 913,1 ha.

Inne formy terenów zieleni zlokalizowane na terenie Warszawy to:

- lasy (8 103,8309 ha – 16 proc. powierzchni),
- tereny rolne, łąki i pastwiska (14 285 ha – 27,6 proc. powierzchni),
- ogrody dydaktyczne,
- ogrody działkowe (1 360 ha),
- zieleni cmentarna,
- zieleni towarzysząca zabytkowym fortyfikacjom,
- ogrody przydomowe,
- zieleni towarzysząca różnym obiektom użyteczności publicznej.

W 2014 roku powierzchnia terenów zieleni miejskiej ogólnodostępnej i osiedlowej (parki, zieleńce, zieleni uliczna, tereny zieleni osiedlowej, cmentarze) na terenie stolicy wynosiła 4 612,1 ha.

Od lipca 2017 roku zielenią parkową i przyuliczną w Warszawie zajmuje się **Zarząd Zieleni m.st. Warszawy** (wcześniej funkcję tę pełnił **Zakład Oczyszczania Miasta**). Wykonuje on **zadania** m.in. w zakresie utrzymania:

- parków, zieleni, skwerów, bulwarów oraz innych nieruchomości przeznaczonych na tereny zieleni, którymi gospodaruje prezydent Warszawy, powierzonych w zarządzanie i administrowanie ZZW,
- zieleni w pasach drogowych dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, których zarządcą jest prezydent Warszawy.

Wydatki na zielenie miejską

Biuro Ochrony Środowiska do wydatków na tereny zielone zalicza m.in.: utrzymanie i konserwację zieleni, utrzymanie i konserwację zieleni przyulicznej, utrzymanie parków, utrzymanie lasów i przygotowywanie opracowań związanych z zielenią. Z udostępnionych nam przez Biuro **danych** wynika, że w 2018 roku wydatki na tereny zielone w Warszawie wynosiły 1,04 proc.

W 2019 roku ich wysokość spadła do 1,01 proc. budżetu. Jak czytamy w nadesłanym nam piśmie, w uchwalonym 13 grudnia 2019 roku budżecie na 2020 rok, według stanu na 1 stycznia 2020 roku, wydatki na zadania z zakresu zieleni stanowiły 1,05 proc. wszystkich wydatków budżetowych Warszawy.

Po wprowadzonych na sesji Rady Miasta z 24 września 2020 roku zmianach do budżetu na 2020 rok udział wydatków na zielenie miejską we wszystkich wydatkach budżetowych Warszawy zmniejszył się do 1 proc.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ w latach 2018-2020 w budżecie Warszawy na zielenie miejską przeznaczono ponad 1 proc. budżetu. Rafał Trzaskowski zapowiedział jednak, że taki stan rzeczy będzie się utrzymywał co roku. Aby obietnicę można było uznać za zrealizowaną, wydatki musiałyby przekroczyć 1 proc. także w kolejnych latach trwającej obecnie prezydentury.



Program wymiany pieców

częściowo zrealizowana

Smog zalicza się do najpoważniejszych problemów Warszawy. Jedną z obietnic Rafała Trzaskowskiego, dotyczącą walki z zanieczyszczonym powietrzem, była wymiana pieców węglowych, czyli tzw. kopciuchów. W swoim **programie** obecny prezydent Warszawy zobowiązał się, że:

Miasto zapłaci za wymianę pieców węglowych na inne rodzaje ogrzewania (np. gazowe). Dofinansujemy 100 procent kosztów – nie tylko wymianę pieca, ale także przygotowanie projektu i budowę przyłącza do sieci gazowej. Wymianę pieców połączymy z dotowaniem termomodernizacji budynków – najmniej kosztuje ta energia, której nie trzeba zużyć. Opracujemy warszawski standard energetyczny budynków wraz ze specjalnymi kryteriami dla budynków zabytkowych. Będziemy promować i dotować instalację odnawialnych źródeł energii (panele słoneczne, pompy ciepła itp.).

))) Wymiana pieców

Jak udało nam się dowiedzieć od **Urzędu m. st. Warszawy**, w latach 2018-2020 w stolicy wymieniono 1 932 pieców węglowych.

Rok	Liczba „kopciuchów” wymienionych w zasobie prywatnym	Liczba „kopciuchów” wymienionych w zasobie komunalnym	Razem
2018	416	449	865
2019	398	543	941
2020	81 ¹	45 ²	126
Razem	895	1 037	1 932

Mieszkańców stolicy od 2017 roku mogą się starać o dofinansowanie ze środków budżetu Warszawy na realizację inwestycji polegających na modernizacji kotłowni. Zgodnie z **obecnie obowiązującą uchwałą** nr XIX/487/2019 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z 26 września 2019 roku w sprawie zasad udzielania dotacji celowej na finansowanie lub dofinansowanie inwestycji na terenie miasta stołecznego Warszawy służących ochronie środowiska i gospodarce wodnej wspomniane dotacje wynoszą:

- w przypadku wniosków złożonych w latach 2019-2020 – do 100 proc. kwoty,
- w przypadku wniosków złożonych w roku 2021 – do 90 proc. kwoty,
- w przypadku wniosków złożonych w roku 2022 – do 70 proc. kwoty.

Szczegółowe zasady oraz limity dofinansowań na poszczególne rodzaje źródeł ciepła określone zostały w § 3 uchwały. Jak widać, dotacja nie obejmuje 100 proc. kosztów wymiany pieca.

W latach 2017-2019 mieszkańcy Warszawy mogli uzyskać dofinansowanie na likwidację dotychczas wykorzystywanego źródła ciepła (niezależnie od jego rodzaju) i wykonanie indywidualnego węzła cieplnego z jednoczesnym podłączeniem obiektu do miejskiej sieci ciepłowniczej. Od 2019 roku dotacje udzielane są również na likwidację kotłów na olej opałowy. Aktualnie w ramach miejskich dotacji kotły lub paleniska na paliwo stałe albo olej opałowy można wymienić na:

- powietrzną pompę ciepła,
- gruntową pompę ciepła,
- indywidualny węzeł cieplny,
- źródło ciepła opalone paliwem gazowym,
- źródło ciepła zasilane energią elektryczną.

W latach 2018-2020 na dotacje związane z modernizacją kotłowni przez prywatne osoby miasto przeznaczyło środki w łącznej wysokości 10 367 172,40 zł.

Natomiast na likwidację źródeł ciepła opalanych paliwem stałym w zasobie komunalnym w latach 2018-2020 z budżetu stolicy przeznaczono 14 836 688,57 zł.

W 2018 roku dofinansowania na wymianę „kopciuchów” pochodziły z opłat za korzystanie ze środowiska i administracyjnych kar pieniężnych, natomiast od 2019 roku na ten cel przeznaczane są środki budżetu m. st. Warszawy z programu „Walka ze smogiem”.

Ramy czasowe programu zostały wyznaczone na lata 2019-2022. Z kolei na realizację zadań mających na celu ograniczenie niskiej emisji oraz poprawę jakości powietrza zabezpieczono kwotę w łącznej wysokości 300 mln zł.

W zasobie prywatnym w miejskim systemie ewidencji źródeł ogrzewania (SEZO) jest obecnie 6 083 sztuk źródeł ciepła na paliwo stałe. W zasobach komunalnych znajdują się 984 „kopciuchy”, stanowiące główne źródło ogrzewania w lokalach należących do miasta. Likwidacja wszystkich zanieczyszczających powietrze pieców w budynkach komunalnych została przewidziana do końca 2022 roku.

Obietnicę uznajemy za **częściowo zrealizowaną**, ponieważ obecnie obowiązujący program dotacji wymiany „kopciuchów” nie przewiduje stuprocentowego dofinansowania kosztów wymiany.



Powołanie Pełnomocniczki ds. Kobiet

zrealizowana

Na początku lutego 2018 roku Rafał Trzaskowski zorganizował przed jednym ze stołecznych żłobków **konferencję prasową**. Ówczesny kandydat na urząd prezydenta Warszawy uchylił rąbka tajemnicy, jakie sprawy będą dla niego najistotniejsze, gdy będzie miał możliwość rządzić stolicą. Szczególną uwagę Trzaskowski zwrócił na kwestię praw kobiet oraz równouprawnienia obu płci. Wśród wymienionych postulatów znalazły się m.in. równe płace w ratuszu dla osób zajmujących te same stanowiska, kontynuacja programów in vitro czy pomoc dla kobiet będących ofiarami przemocy.

Podczas spotkania z mediami Rafał Trzaskowski zapowiedział także utworzenie urzędu Pełnomocniczki ds. Kobiet, której zadaniem będzie czuwanie nad realizacją przedstawionych postulatów. Obietnica dotycząca powołania stanowiska znalazła się również w specjalnym **spocie wyborczym** „Warszawa dla kobiet”, a także ogłoszonym w październiku 2018 roku **programie wyborczym**.

))) Wcielenie pomysłu w życie

W czerwcu 2019 roku odbyła się inauguracja programu „Warszawa dla kobiet”, którego główną ideą jest promocja i ochrona praw kobiet. W ramach inicjatywy powołano dwie nowe instytucje. Pierwszą z nich jest **Rada Kobiet** pełniąca funkcję ekspercką, konsultacyjną, doradczą i inicjatywną przy prezydencie Warszawy. W ratuszu utworzono także stanowisko Pełnomocniczki ds. Kobiet, na którą w drodze konkursu została wybrana Katarzyna Wilkońska-Zuromska. Jak czytamy na stronie Urzędu Miasta st. Warszawy:

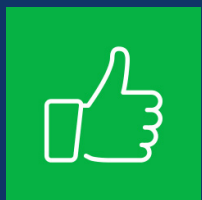
Do jej zadań należeć będzie opracowanie we współpracy z jednostkami organizacyjnymi Urzędu m.st. Warszawy strategii realizacji programu na rzecz kobiet oraz inicjowanie, koordynowanie, monitoring i ewaluacja działań podejmowanych w Warszawie w zakresie równości i respektowania praw kobiet, ze szczególnym wyróżnieniem działań dotyczących podnoszenia standardów usług medycznych, promocji zatrudnienia i aktywizacji zawodowej, ochrony kobiet przed przemocą oraz równouprawnienia kobiet we wszystkich dziedzinach życia

Z założenia funkcjonowanie wspomnianych organów ma wzajemnie się uzupełniać. Do głównych zadań Rady należy współpraca z Pełnomocniczką w szerokim spektrum działań na rzecz praw kobiet, które opisano na **stronie** Urzędu Miasta st. Warszawy.

))) Stan obecny

Aktualnie **urząd Pełnomocniczki ds. kobiet** wciąż sprawuje Katarzyna Wilkońska-Zuomska. Z jej inicjatywy w ostatnim czasie zainaugurowano projekt „**Mama – Warszawianka**” wspierający kobiety na rynku pracy. Ponadto pełnomocniczka reprezentuje miasto na zewnątrz w wydarzeniach poświęconych prawom kobiet, a także angażuje się w działania na rzecz dostępu do antykoncepcji w warszawskich szpitalach oraz promuje projekt Rafała Trzaskowskiego ws. bezpłatnych miejsc w warszawskich żłobkach.

Obietnicę uznajemy za **zrealizowaną**, ponieważ powołano Pełnomocniczkę ds. Kobiet.



Polepszenie dostępu do lekarzy specjalistów dla kobiet

zrealizowana

W czasie kampanii Rafała Trzaskowskiego w 2018 roku padło wiele obietnic dotyczących zdrowia. W jego programie czytamy:

Zdrowie jest najważniejsze. Miasto od lat konsekwentnie inwestuje w podnoszenie standardów usług medycznych, komfort i jakość obsługi pacjentów. Żyjemy dłużej, nasze oczekiwania względem służby zdrowia zwiększają się. Obowiązkiem Warszawy jest zagwarantować mieszkańcom lepszy dostęp do ośrodków zdrowia i szpitali.

Jedną z obietnic dotyczących zdrowia jest polepszenie dostępu do lekarzy specjalistów dla kobiet. W programie postulat ten został przedstawiony w następujący sposób:

Zapewnimy dostępność wszystkich usług ginekologicznych, zapewniając dyżury ginekologa bez klauzuli sumienia.

))) Dostęp do ginekologa bez klauzuli sumienia

Jak czytamy na stronie **Urzędu Miasta Warszawy**, wszystkie podległe ratuszowi szpitale ginekologiczno-położnicze oraz szpitale, które posiadają oddziały o takim profilu, deklarują, że zapewniają pacjentom dostęp do lekarzy bez klauzuli sumienia.

W stolicy znajduje się sześć szpitali o profilu ginekologiczno-położniczym lub posiadających oddziały ginekologiczno-położnicze, dla których miasto jest podmiotem tworzącym. Pacjentki mają prawo do pełnego zakresu świadczeń zdrowotnych gwarantowanych prawem w następujących jednostkach:

- Centrum Medyczne Żelazna (św. Zofia),
- Szpital Specjalistyczny im. Krysi Niżyńskiej „Zakurzonej” („Inflancka”),
- Szpital Specjalistyczny im. Świętej Rodziny („Madalińskiego”),
- Szpital Bielański,
- Szpital Praski,
- Szpital Solec.

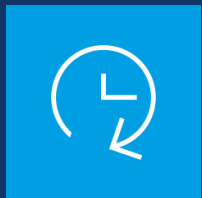
Dwie ostatnie placówki zapewniają możliwość skorzystania z porady antykoncepcyjnej poza godzinami pracy przychodni szpitalnych. Celem tego działania jest uzupełnienie oferty przychodni ginekologicznych, w których obowiązują zapisy. Mieszkanki Warszawy bez konieczności wcześniejszej rejestracji mogą zgłaszać się do Izby Przyjęć Ginekologiczno-Położniczej w Szpitalu Praskim, a w Szpitalu Solec – do Izby Przyjęć Ginekologiczno-Położniczej, zlokalizowanej na Szpitalnym Oddziale Ratunkowym. Izby działają w dni powszednie w godz.15.00-7.00 (dnia następnego), a w soboty, niedziele i święta – całą dobę. Porady są bezpłatne, a czas oczekiwania na przyjęcie przez lekarza nie przekracza dwóch godzin.

Na stronach internetowych **Szpitala Praskiego** i **Szpitala Solec** znajduje się informacja o możliwości skorzystania doraźnie z porady antykoncepcyjnej w sytuacjach awaryjnych. Pracownicy obu placówek zostali przeszkoleni w sposobie informowania pacjentek o tej możliwości.

Od sierpnia 2019 roku w obu placówkach funkcjonują **gabinety ginekologiczne** przystosowane do przyjmowania pacjentek z niepełnosprawnościami. Ułatwieniem jest nie tylko sprzęt, ale przede wszystkim forma zapisów i przebieg samej wizyty lekarskiej.

Funkcjonowanie gabinetów w obu szpitalach sfinansowane zostało w 2019 roku z budżetu m.st. Warszawy. Wsparcie dla jednostek wyniosło 1,1 mln zł. W budżecie na 2020 rok przewidziano takie same środki dla obu placówek.

Obietnicę uznajemy za **zrealizowaną**, ponieważ zgodnie z informacjami na stronie warszawskiego ratusza wszystkie podległe miastu szpitale ginekologiczno-położnicze oraz szpitale, które posiadają oddziały o takim profilu, zapewniają pacjentkom dostęp do lekarzy bez klauzuli sumienia.



Zagwarantowanie miejsc w żłobkach w trakcie realizacji

W **programie** Rafała Trzaskowskiego znalazły się m.in. obietnice skierowane w stronę kobiet, w tym dotyczące wsparcia w sprawowaniu opieki nad dziećmi. Kandydat zapewniał, że wprowadzi gwarantowane miejsca w żłobkach dla wszystkich dzieci, począwszy od roku 2019. W sytuacji, gdy liczba miejsc w żłobkach publicznych byłaby niewystarczająca, miasto miałoby pokryć koszt opieki w żłobku prywatnym.

))) Rok 2019

Urząd Miasta podaje, że w dniu objęcia prezydentury przez Rafała Trzaskowskiego liczba zapewnianych przez miasto miejsc w żłobkach **wyniosła** ok. 7,8 tys., w tym prawie 7,4 tys. w żłobkach publicznych. We wrześniu 2019 roku **poinformowano** o wprowadzeniu ok. 1,3 tys. dodatkowych miejsc w żłobkach prywatnych. Razem miasto zapewniało więc opiekę ok. 1,7 tys. dzieciom. Równocześnie w żłobkach publicznych pojawiło się ok. 450 nowych miejsc. Ratusz szacował, że do końca roku 2019 liczba miejsc w żłobkach prywatnych zwiększy się do 5,5 tys., a w publicznych – do 8,2 tys.

Zgodnie z **informacjami** udzielonymi nam przez Urząd Miasta w 2019 roku miasto finansowało łącznie 4 652 miejsca w placówkach niepublicznych.

))) Rok 2020

29 lipca 2020 roku miasto poinformowało, że dysponuje już liczbą 14,5 tys. miejsc w placówkach miejskich oraz prywatnych, wykupionych poprzez konkursy. Udział tych drugich wyniósł 6,1 tys. Jak poinformował nas **Urząd Miasta**, od 22 listopada 2018 roku utworzono 1 040 nowych miejsc w sześciu nowo wybudowanych oraz jednym zmodernizowanym żłobku publicznym.

Rekrutacja na rok 2020/2021 przebiegała w dwóch etapach. Po pierwszym w żłobkach **pozostało** ponad 2 tys. wolnych miejsc, a po drugim (w międzyczasie liczba wolnych miejsc uległa **zwiększeniu**) – ponad 1 100. Warto mieć na uwadze, że aktualna sytuacja epidemiczna przypuszczalnie skłania pewną część rodziców do pozostawienia dzieci w domu. Jednocześnie z tych samych powodów do żłobków miejskich **nie są przyjmowane** dzieci poniżej pierwszego roku życia.

Zespół Żłobków m.st. Warszawy **informował**, że 13 listopada 2020 roku w trzech żłobkach na Mokotowie i siedmiu na Ursynowie były jeszcze wolne miejsca i można było ubiegać się o przyjęcie do nich dziecka. Dokładne dane dotyczące poszczególnych placówek dostępne są na **portalu rejestracyjnym**.

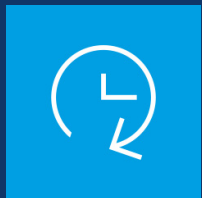
Obecnie stołeczny ratusz dofinansowuje 5 981 miejsc w 188 placówkach niepublicznych.

Bon żłobkowy

W czerwcu 2017 roku Rada Miasta wprowadziła tzw. **bon żłobkowy**, który polega na pokryciu kosztów uczęszczania do żłobka prywatnego dla dzieci od 1. do 3. roku życia. Warunki, które muszą być spełnione, aby otrzymać bon, to m.in. zamieszkanie, wykonywanie pracy i rozliczanie PIT przez rodziców lub opiekunów dziecka w Warszawie. Ponadto istnieje minimalny próg dochodowy. **Aktualnie** wynosi on 3 488 zł na członka rodziny. Wysokość bonu to nie więcej niż 400 zł miesięcznie.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ podejmowane są działania na rzecz zapewnienia bezpłatnych miejsc w żłobkach dla wszystkich dzieci w Warszawie. Należy jednak brać pod uwagę fakt, że ze względu na trwającą pandemię koronawirusa obecnie mniej rodziców jest skłonnych do wysyłania swoich dzieci do żłobków, co utrudnia wiarygodne oszacowanie skali zapotrzebowania na tego typu usługi.

Od listopada 2018 roku udostępniono w ramach przeprowadzonych przez warszawski ratusz inwestycji 1 040 nowych miejsc w sześciu nowo wybudowanych i jednym zmodernizowanym żłobku publicznym.



Warszawskie Tanie Mieszkania na Wynajem

w trakcie realizacji

Program Rafała Trzaskowskiego zawiera szereg obietnic mieszkaniowych ujętych w rozdziale „Warszawa, w której lepiej się mieszka”. W jednym z fragmentów dokumentu czytamy:

Warszawa ma wciąż za mało przystępnych cenowo mieszkań. Nawet osoby średnio zarabiające stoją przed dylematem: wynajmować za bardzo wysokie stawki czy wiązać się na kilkadziesiąt lat kredytami? Osoby o niższych zarobkach są w jeszcze gorszej sytuacji, nie mówiąc już o osobach ubogich.

W odpowiedzi na ten problem ze strony kandydata PO pojawiła się m.in. obietnica budowy tanich mieszkań na wynajem. Począwszy od 2020 roku, w każdym kolejnym roku ma ich powstać 1,5 tys. Miejskie mieszkania mają mieć niski czynsz – zgodnie z programem o około połowę w porównaniu do mieszkań dostępnych na rynku. Program „Warszawskich Tanich Mieszkań na Wynajem” zaadresowany jest do wszystkich warszawiaków, którzy nie są właścicielami innego lokalu. Do 2030 roku Warszawa ma mieć zasób 100 tys. miejskich mieszkań.

))) Tanie mieszkania na wynajem

W Warszawie **powstaje** aktualnie 478 mieszkań na wynajem. W planach jest budowa ok. 650, a w następnych latach przewidywane jest przygotowanie inwestycji na ok. 500 mieszkań. Daje to łączną liczbę ok. 1 630 mieszkań.

Nowe mieszkania są efektem realizacji „Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem m.st. Warszawy”, obejmującego nowe inwestycje mieszkaniowe oraz dalszą poprawę stanu technicznego istniejącego zasobu. Dzięki temu do 2030 roku, zgodnie z obietnicą Rafała Trzaskowskiego, w Warszawie ma być 100 tys. mieszkań, które posłużą do realizacji potrzeb mieszkaniowych warszawiaków.

Obecnie **w realizacji** są inwestycje mieszkaniowego budownictwa społecznego, w ramach których powstanie 478 mieszkań w dzielnicach: Targówek (przy ul. Odrowąża), Praga-Południe (Targowa/Skaryszewska), Praga-Północ (Łomżyńska) i Wawer (Bambusowa).

W 2019 roku 228 nowych mieszkań oddanych przez Warszawę zyskało swoich lokatorów, w tym 96 lokali, które powstały w ramach komunalnego budownictwa mieszkaniowego w Ursusie i Wesołej. Stolica wydała na ten cel 26,2 mln zł. Warszawskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego oddało w 2019 roku do użytkowania łącznie 132 mieszkania (Mała, Łomżyńska, Stalowa i Korzona), na które miasto przeznaczyło środki w wysokości 31,2 mln zł.

W tym samym roku ratusz przeznaczył na remonty i modernizacje mieszkaniowego zasobu ponad 225 mln zł. Dzięki temu wyremontowano m.in. blisko 1,9 tys. pustostanów, zwiększając liczbę dostępnych mieszkań komunalnych. Zakończono też kompleksową modernizację sześciu budynków ze 118 lokalami mieszkalnymi. Podniesiono także standard zamieszkania w 1 280 lokalach miasta poprzez doposażenie ich w instalacje centralnego ogrzewania.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ w Warszawie powstały już pierwsze tanie mieszkania na wynajem, a planowana jest budowa kolejnych.



Program dopłat do mieszkań komunalnych

działania niepodjęte

Kolejną obietnicą Rafała Trzaskowskiego związaną z mieszkalnictwem były dopłaty dla rodzin czekających dłużej niż pół roku na mieszkania komunalne. W **programie** czytamy:

Każdej osobie lub rodzinie, która czeka na mieszkanie komunalne dłużej niż sześć miesięcy, miasto powinno dopłacić do wynajmu mieszkania na rynku, do czasu uzyskania przez nią kluczy do mieszkania miejskiego. To oznacza, że miasto zobowiązuje się rozwiązać problem mieszkaniowy każdego warszawiaka w ciągu pół roku.

))) Dostosowanie prawa miejscowego

Z informacji udzielonych nam przez **Urząd Miasta**, wynika, że w ramach działań w zakresie poprawy wykorzystania i racjonalizacji gospodarowania mieszkaniowym zasobem stolicy, zaplanowano prace nad wprowadzeniem rozwiązania, które umożliwiłoby udzielenie dofinansowania przez gminę na wynajem mieszkania na rynku. Działania te są zgodne z założeniami zawartymi w załączniku nr 1 do uchwały nr LIX/1535/2017 z dnia 14 grudnia 2017 roku w sprawie „Wieloletniego Programu Gospodarowania Mieszkaniowym Zasobem miasta stołecznego Warszawy” na lata 2018-2022.

W 2019 roku nastąpiły jednak istotne zmiany przepisów regulujących kwestie mieszkaniowe, wprowadzono m.in. nowelizację ustawy o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego. Wpłynęło to na kształt dotychczasowych rozwiązań związanych z mieszkalnictwem. W celu dostosowania prawa miejscowego do zmian w prawie Rada Miasta Stołecznego Warszawy 5 grudnia 2019 roku wprowadziła **odpowiednie uchwały**. Obecnie trwa proces wdrażania przyjętych dotychczas rozwiązań.

Na proces wprowadzania w życie dopłat do mieszkań komunalnych wpływa także stan epidemii oraz szereg planowanych zmian ustawowych, m.in. ustawa o zmianie niektórych ustaw wspierających rozwój mieszkalnictwa czy ustawa o zmianie ustawy o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego oraz niektórych innych ustaw (tzw. ustawa o SAN, czyli o społecznych agencjach najmu). Wszystkie zmiany w przepisach – zarówno te już wprowadzone, jak i te planowane – znacząco wpływają na gospodarkę zasobem mieszkaniowym Warszawy oraz na możliwości realizowania polityki miasta w tym zakresie.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**działania niepodjęte**”, ponieważ dotychczas nie poczyniono żadnych konkretnych kroków na rzecz jej realizacji. Trwa jedynie dostosowywanie prawa miejscowego do zmian w ustawie o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy oraz zmian Kodeksu cywilnego.



Rafał Trzaskowski ✓ @trzaskowski_ · 22 de jan de 2020

#SpełniamyObietnice i oddajemy kolejne mieszkania komunalne! Dziś miałem okazję wręczyć klucze do nowych M pierwszym lokatorom budynku przy ul. Zagłoby w Ursusie :) Wśród nich rodzinie uczestniczącej w Programie Społecznej Agencji Najmu @Habitat_org. #WarszawaDlaWszystkich



Warszawa



3



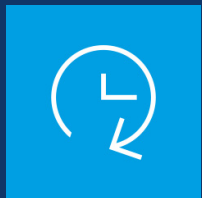
14



68



źródło: **Twitter Rafała Trzaskowskiego**



100 zł na zajęcia pozalekcyjne w trakcie realizacji

Obietnica w sprawie 100 zł na zajęcia pozalekcyjne dla uczniów warszawskich szkół została przedstawiona przez Rafała Trzaskowskiego w czerwcu 2018 roku podczas konferencji prasowej dla mediów.

„Będziemy dopłacać każdemu dziecku w Warszawie 100 zł miesięcznie do zajęć dodatkowych. Dzięki temu we współpracy z rodzicami i nauczycielami będzie można organizować dodatkowe zajęcia lekcyjne: zajęcia językowe, zajęcia sportowe czy zajęcia plastyczne, tak żeby nasze dzieci w Warszawie mogły jak najlepiej z tego korzystać” – mówił.

Obietnica została doprecyzowana w **programie wyborczym** kandydata ubiegającego się o fotel prezydenta Warszawy. Jak wynika z dokumentu, co do zasady dodatkowe zajęcia miałyby odbywać się w tych samych placówkach, do których na co dzień uczęszczają uczniowie. Za ich prowadzenie odpowiedzialni byłiby nauczyciele z danej szkoły (co wiązałoby się z dodatkowym wynagrodzeniem) bądź też lektorzy i instruktorzy zewnętrzni.

))) Pilotażowy program

26 lutego 2019 roku podczas prezentacji programu „Warszawa dla uczniów” miasto przedstawiło **pilotażowy program** zajęć dodatkowych dla każdego ucznia. Projekt ten był **realizowany** od marca do czerwca 2019 roku w 18 szkołach z czterech dzielnic (Wesoła – 2 placówki, Praga Południe – 6 placówek, Ursynów – 4 placówki, Wola – 6 placówek).

W ramach programu zrealizowano działania na kwotę powyżej 2 mln złotych. Z zaplanowanych w ramach pilotażu 429 działań z sukcesem zrealizowano 421 przedsięwzięć, w które aktywnie zaangażowało się 6 746 uczniów.

Kontynuacja projektu w 2020 została zawieszona, ponieważ koszty reformy i podwyżek dla nauczycieli zostały przez MEN w dużej części przerzucone na barki samorządów terytorialnych.

Obietnicę uznajemy za będącą w trakcie realizacji, ponieważ wprowadzono już w życie pilotażowy program finansowania zajęć pozalekcyjnych.



źródło: **Facebook Rafała Trzaskowskiego**



100 zł na zajęcia pozaszkolne

zrealizowana

Edukacja dzieci i młodzieży stała się kluczowym elementem w kampanii wyborczej Rafała Trzaskowskiego. Obietnicą wielokrotnie powtarzaną przez niego w trakcie wyścigu po fotel prezydenta Warszawy było przekazanie każdemu uczniowi 100 zł na zajęcia pozalekcyjne, takie jak język angielski czy dodatkowy WF. W **programie wyborczym** kandydata PO znajdziemy zbliżoną obietnicę dotyczącą przekazania 100 zł, tym razem jednak przeznaczonych na aktywności odbywające się poza szkołą, m.in. wyjścia do kina, teatru czy muzeum.

„Miasto dofinansuje szkołom wyjścia do teatrów, kin, galerii – co najmniej raz na semestr dla każdej klasy. Na ten konkretny cel przeznaczymy 100 złotych na każdego ucznia rocznie” – czytamy.

))) Jakie działania podjęto w kierunku realizacji obietnicy?

26 listopada 2018 roku, już po zwycięstwie w wyborach, świeżo upieczony prezydent wyróżnił 12 obszarów, które będą priorytetem w jego działalności. Wśród tych punktów znalazła się edukacja i deklaracja przekazania 100 zł na zajęcia dodatkowe. Nie doprecyzowano jednak, do której z kampanijnych obietnic odnosi się to sformułowanie.

Pod koniec lutego 2019 roku szef warszawskiego ratusza ogłosił utworzenie inicjatywy „**Warszawa dla uczniów**”. Podczas specjalnej konferencji prasowej Urząd Miasta poinformował o planie uruchomienia dwóch inicjatyw: 100 zł na wyjścia uczniów do placówek edukacyjno-kulturowych oraz pilotażowy program zajęć dodatkowych dla każdego ucznia.

Z punktu widzenia realizacji obietnicy interesuje nas pierwsze wymienione przedsięwzięcie. Jak mówił **Rafał Trzaskowski** w promocyjnym spocie:

Młodzież powinna rozwijać zainteresowania i pasje także poza szkołą, uczestnicząc w wydarzeniach kulturalnych i sportowych. Dlatego już w marcu dyrektorzy szkół otrzymają od miasta w sumie 15 mln zł na zakup biletów do teatrów, kin, na koncerty czy wystawy.

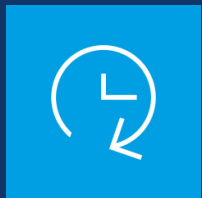
))) Czy program został zrealizowany?

Jak wynika z informacji zamieszczonych na stronie Urzędu Miasta Warszawy, program został zrealizowany. Jego ostateczna nazwa to „**Klasa w Warszawie. Warszawa z klasą**”.

O kontynuacji przedsięwzięcia zapewnił nas także ratusz, do którego zwróciliśmy się w trybie dostępu do **informacji publicznej**: „Środki na realizację programu zostały przekazane do dzielnic w marcu 2020 r. Pandemia utrudniła realizację działań w ramach projektu. Od września szkoły ponownie zaczęły korzystać ze środków dedykowanych programowi »Klasa w Warszawie«” – czytamy w odpowiedzi urzędu.

Według informacji zamieszczonych na stronie **warszawadlawnysztych.pl** w roku 2019 program objął 162 tys. dzieci uczęszczających do warszawskich szkół. Szacuje się, że w **roku 2020** środki przeznaczone na program zostaną zwiększone do kwoty 20 mln zł.

Obietnicę uznajemy za **zrealizowaną**, ponieważ program został wdrożony w życie i w 2019 roku objął 162 tys. dzieci uczęszczających do warszawskich szkół.



Zakup ponad 200 tramwajów niskopodłogowych w trakcie realizacji

Rafał Trzaskowski złożył przed wyborami samorządowymi szereg obietnic dotyczących transportu. Celem zmian w komunikacji ma być zapewnienie szybkiego i wygodnego dojazdu do pracy, domu, szkoły, na zakupy czy miejsca odpoczynku. W programie przyszłego prezydenta Warszawy padło stwierdzenie, że przed paraliżem komunikacyjnym stolicę uchronić może tylko sprawny system komunikacji publicznej, z którego warszawiacy będą chcieli korzystać. Kandydat postulował też, żeby za pięć lat 65 proc. wszystkich podróży w granicach miasta odbywało się transportem publicznym. Jedną z kluczowych obietnic dotyczących transportu był zakup ponad 200 tramwajów niskopodłogowych.

))) Zakup tramwajów

Z informacji uzyskanych przez nas od **Urzędu m. st. Warszawy** wynika, że w latach 2018-2020 stolica nie kupiła żadnego tramwaju niskopodłogowego. Obecnie Tramwaje Warszawskie realizują jednak kontrakt na zakup 123 tego typu pojazdów za kwotę 889 392 056,00 zł netto. Dodatkowo przewidziana jest możliwość skorzystania z prawa opcji – zakupu dodatkowo do 90 tramwajów za kwotę do 615 130 335 zł netto. Dostawy 123 tramwajów niskopodłogowych będą realizowane w latach 2021-2023.

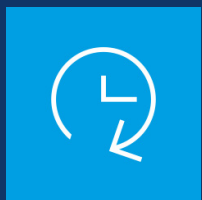
Do Warszawy **trafia** trzy rodzaje pojazdów szynowych, o różnej długości, w wersji jednokierunkowej i dwukierunkowej. Będą to najdłuższe tramwaje w stolicy. Ich długość sięgnie 32,5 m, czyli aż 2,5 m więcej, niż mierzyły dotychczas najchętniej używane w Warszawie tramwaje niskopodłogowe. Dzięki temu w każdym tramwaju będzie mogło podróżować nawet 240 osób.

Wagony będą klimatyzowane, wyposażone w monitoring wewnętrzny i zewnętrzny z dostępem on-line oraz w system informacji pasażerskiej. Pojazdy będą przyjazne środowisku – spełnią wysokie wymagania dotyczące emitowanych dźwięków, a oszczędność prądu zapewnią zasobniki energii.

Nowe tramwaje to specjalna konstrukcja dopasowana do warunków panujących w Warszawie, posiadająca całkowicie płaską podłogę i skrętne wózki. W odróżnieniu od obecnie używanych tramwajów, dzięki nowej technologii w nowych wagonach przedni i ostatni wózek będzie miał możliwość skrętu. Pozwoli to ograniczyć zużycie szyn, a także zapewni cichszą jazdę na łukach.

Dzięki nowemu zakupowi warszawiacy będą mogli częściej podróżować niskopodłogowymi wagonami, przyjaznymi dla pasażerów z niepełnosprawnościami oraz opiekunów z dziećmi w wózkach. Według **informacji Urzędu Miasta** po warszawskich torach jeździ aktualnie prawie 530 tramwajów i składów tramwajowych. 311 wagonów, czyli 59 proc. floty tramwajowej, to wagony niskopodłogowe. Po zrealizowaniu całości kontraktu na 213 wagonów ok. 80 proc. wszystkich tramwajów w stolicy będzie miało niską podłogę.

Obietnicę zakupu ponad 200 tramwajów niskopodłogowych zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ realizowany jest kontrakt na pozyskanie 123 takich tramwajów, a w ramach opcji możliwy jest zakup kolejnych 90, co łącznie daje 213 pojazdów.



Zwiększenie floty autobusowej o ponad 300 pojazdów w trakcie realizacji

W programie Rafała Trzaskowskiego znalazła się obietnica powiększenia komunikacji miejskiej o ponad 300 autobusów i przejścia przez miasto wyłącznie na pojazdy gazowe i elektryczne. Należy zaznaczyć, że – zgodnie z informacją przekazaną przez **Zarząd Transportu Miejskiego** w Warszawie – ZTM nie posiada własnych autobusów. Przewozy wykonywane są przez operatorów, z którymi ZTM podpisało umowę na świadczenie takich usług. Tę funkcję pełni przede wszystkim spółka Miejskie Zakłady Autobusowe, której jedynym właścicielem jest Miasto Stołeczne Warszawa. To ona posiada największą liczbę użytkowanych przez mieszkańców stolicy autobusów.

))) Liczba autobusów dwa lata temu i teraz

Informator statystyczny ZTM sprzed objęcia prezydentury przez Rafała Trzaskowskiego wskazuje, że operatorzy wykonujący przewozy miejskie we wrześniu 2018 roku dysponowali 1 809 autobusami, z czego 1 123 stanowiły pojazdy przewidziane do przewozu ponad 110 osób, 557 mogło pomieścić od 80 do 110 pasażerów, a pozostałe 1 123 – od 50 do 80.

Najnowszy dostępny informator statystyczny ZTM (sierpień 2020) podaje, że tabor autobusowy wykorzystywany na liniach miejskich w stolicy liczy aktualnie 1 860 jednostek. Przez dwa lata flota zwiększyła się o 35 autobusów małych i 17 dużych. Liczba autobusów średnich zmniejszyła się o jedną sztukę. Oznacza to, że od czasu, gdy Rafał Trzaskowski został prezydentem Warszawy, liczba autobusów, jaką dysponują operatorzy, zwiększyła się o 51 sztuk. Średni wiek autobusu wynosi nieco ponad siedem lat, jednak największą grupę (38,2 proc.) stanowią pojazdy nowe, w maksymalnie czwartym roku eksploatacji. Aktualna liczba użytkowanych autobusów bezemisyjnych to 92.

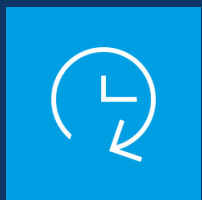
))) Dostawy i kasacje w ostatnich latach

Informator zawiera także dane dotyczące liczby autobusów dostarczonych i wyłączonych z użytku. W roku 2016 do Warszawy trafiło 205 nowych pojazdów, a 80 wycofano. W następnym roku 154 autobusy zostały dostarczone, a ubyło 149. Z kolei w 2018 roku stolica pozyskała 134 nowe pojazdy, a pozbyła się 139. W roku ubiegłym do Warszawy dostarczono 156 autobusów, a jedynie 11 wyłączono z użytku.

Aktualne dostawy i nowe umowy

Miejskie Zakłady Autobusowe poinformowały kolejno **5 sierpnia** i **8 września 2020 roku** o podpisaniu dwóch umów na dostarczenie nowych autobusów napędzanych gazem ziemnym. Pierwszy kontrakt obejmuje zakup 70 pojazdów napędzanych gazem CNG od przedsiębiorstwa Solaris. Drugi przewiduje natomiast dostawę 90 przegubowych autobusów na gaz LNG od Autosanu. 7 listopada Urząd Miasta podał, że **dostarczono** 70 pojazdów ze 130 wcześniej zamówionych. W grudniu **MZA** otrzymały pozostałe autobusy elektryczne wykonane przez Solaris.

Jak widać, stolica podejmuje działania mające na celu zwiększenie użytkowanego taboru autobusowego. Dotychczas liczba pojazdów poszerzyła się o 51, jednak dostawa autobusów elektrycznych zmierza ku końcowi, a podpisane zostały dwie umowy na dostawę kolejnych 160 sztuk autobusów napędzanych gazem. Oznacza to, że obietnica jest **w trakcie realizacji**.



Zakup 30 nowych pociągów do metra w trakcie realizacji

Jednym z punktów **programu** Rafała Trzaskowskiego, dotyczących poprawy komunikacji miejskiej w stolicy, była obietnica zakupu 30 nowych pociągów dla warszawskiego metra. Miałyby to służyć wycofaniu z użycia rosyjskiego taboru.

))) Przetarg z 2017

17 maja 2017 roku Metro Warszawskie **ogłosiło** przetarg na zakup 37 nowych składów metra, z opcją dokupienia kolejnych ośmiu. Zgodnie ze **Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia** (SIWZ) złożone oferty miały być oceniane według czterech kryteriów: ceny (waga 50 proc.), zużycia energii elektrycznej przez pociąg (waga 24 proc.), częstotliwości dokonywania koniecznych przeglądów (waga 22 proc.) oraz zastosowanych proekologicznych rozwiązań (waga 4 proc.).

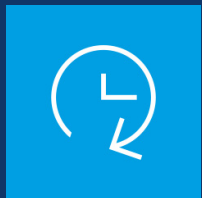
W **przetargu** udział wzięło pięć podmiotów. 20 czerwca 2018 roku **wyłoniono** najkorzystniejszą ofertę, przedstawioną przez konsorcjum Skoda Transportation i Skoda Vagonka. Cztery podmioty starające się o realizację zamówienia (łącznie z konsorcjum Skody) złożyły jednak odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej (KIO). Przedstawione zarzuty koncentrowały się głównie na zbyt małej liczbie uzyskanych punktów lub na nieodrzuconiu ofert pozostałych wykonawców. Zaproponowane parametry miałyby być bowiem niemożliwe do uzyskania. 11 grudnia 2018 roku ogłoszono wyrok i oddalono wszystkie cztery odwołania w całości. Następnie sprawa trafiła do Sądu Okręgowego w Warszawie, który **podtrzymał** wcześniejsze orzeczenie.

))) Umowa z konsorcjum Skody

Strona internetowa Metra Warszawskiego **informuje**, że wobec braku dalszych przeszkód 30 stycznia 2020 roku podpisana została umowa z konsorcjum Skody. Jej wartość **wyniosła** 1,076 mld zł netto. Ewentualne dostarczenie jeszcze ośmiu składów kosztowałoby miasto kolejne 231 mln zł netto. Koszt jednego pociągu wynosi natomiast nieco ponad 28 mln zł netto. Wykonanie projektu **dofinansowane** jest częściowo ze środków Unii Europejskiej, a nie więcej niż 50 proc. wartości kontraktu **zostanie pokryte** z kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Pierwsze składy mają być dostarczone po 20 miesiącach od daty podpisania umowy, a następne na przestrzeni kolejnych 33 miesięcy. Zakupiony tabor ma m.in. **służyć zamianie** najstarszych pociągów rosyjskiej produkcji kursujących na trasie I linii metra.

Jako że podpisana została umowa na dostawę składów, należy stwierdzić, że realizacja obietnicy jest w trakcie. Istotne jest jednak to, że przetarg na dostawę został ogłoszony jeszcze w maju 2017 roku, a w czerwcu 2018 roku wyłoniono najkorzystniejszą z ofert. Wprawdzie fakty te nie gwarantują, że umowa zostanie podpisana (np. ze względu na odwołania do KIO) i zrealizowana (wykonawca może się z niej nie wywiązać), jednak bez wątpienia niebagatelna część realizacji obietnicy została dokonana jeszcze przed jej złożeniem.

Obietnicę zaliczamy do kategorii „**w trakcie realizacji**”, ponieważ 30 stycznia 2020 roku Metro Warszawskie podpisało umowę z konsorcjum Skody na dostawę 37 nowych składów metra. Opcjonalnie umowa może być rozszerzona jeszcze o osiem składów.



Zakup co najmniej 20 nowych składów SKM w trakcie realizacji

Kolejną sprawdzoną przez nas obietnicą Rafała Trzaskowskiego, zawartą w jego **programie**, jest zakup przynajmniej 20 nowych składów dla warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej.

))) Przetarg z 2019 i umowa z Newagiem

26 grudnia 2019 **ogłoszony został przetarg** na dostawę 21 zespołów trakcyjnych wraz z dokonywaniem koniecznych przeglądów przez siedem lat. Zgodnie ze **Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia** (SIWZ) 15 składów ma być dłuższych (85-95 m), a 6 krótszych (70-75 m).

Ponadto pierwsze dwa pojazdy miałyby być dostarczone w ciągu 23 miesięcy od daty podpisania kontraktu, a ostatnie mają znaleźć się w stolicy nie później niż 30 listopada 2022 roku. Kryteria przyjęte do oceny złożonych ofert to cena dostarczenia pojazdów (waga 80 proc.) oraz cena ich utrzymania (waga 20 proc.).

Do treści zamówienia dwie firmy wniosły odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej, jednak część uwag została już uwzględniona przez SKM, a reszta została przez Izbę oddalona ([link 1](#), [link 2](#)).

27 lutego 2020 roku Kancelaria Prawna Pieróg & Partnerzy, działająca jako pełnomocnik warszawskiej SKM, opublikowała **informację** o wyborze najkorzystniejszej oferty. Okazało się, że jedynym przedsiębiorstwem, które się zgłosiło, była Spółka Newag z Nowego Sącza. Zaproponowana cena realizacji całego zamówienia to niecałe 668 mln zł brutto.

Jak czytamy na **stronie internetowej SKM**, 7 kwietnia została podpisana umowa pomiędzy koleją a Newagiem. Dofinansowanie zamówienia ze środków unijnych wyniesie 202 mln zł.

))) Wcześniejsze starania o dostawę pociągów

Warto zaznaczyć, że 24 października 2017 roku SKM **ogłosiło przetarg** na dostawę trzynastu składów pociągów z opcją rozszerzenia umowy o kolejnych osiem. Dodatkowo dostawca miał zapewnić 15-letnie utrzymanie i serwis maszyn. Najkorzystniejszą ofertę, z ceną brutto w wysokości niecałych 382 mln zł, **przedstawiła spółka Pesa z Bydgoszczy**. Niecałe dwa punkty mniej otrzymała propozycja spółki Newag. Kryterium oceny ofert były: cena (waga 78 proc.), okres gwarancji na dostarczone pociągi (15 proc.), czas dostarczenia trzech pierwszych składów (2 proc.) oraz masa pojazdu (5 proc.).

Jak **informuje** strona internetowa SKM, umowa podpisana z Pesą zakładała dostawę w pierwszej kolejności 13 składów (z tego 10 do końca 2019 roku), a następnie – w razie wyrażenia takiej woli przez SKM – jeszcze ośmiu do końca 2023 roku. Realizacja zamówienia nie doszła jednak do skutku. 17 października 2019 roku SKM wydało **oświadczenie o odstąpieniu od umowy** ze względu na nadmierne opóźnienia w jej realizacji. Od terminu, w którym powinien być dostarczony pierwszy skład, minęło 87 dni. SKM umotywoowało swoją decyzję ryzykiem utracenia dofinansowania unijnego w razie zmiany warunków umowy.

Podsumowując, obietnica jest **w trakcie realizacji**, ponieważ 7 kwietnia została podpisana umowa na dostawę nowego taboru dla warszawskiej SKM. Należy zwrócić uwagę, że starania o kontrakt rozpoczęły się jeszcze w 2017 roku, a zatem przed wyborem Rafała Trzaskowskiego na prezydenta Warszawy.



A Ty jak oceniasz prezydenturę Rafała Trzaskowskiego?
Daj nam znać!
#31obietnic

 **DEMAGOG**

