

Załącznik nr 1 do Uchwały nr 1546/183/16  
Zarządu Województwa Mazowieckiego  
z dnia 4 października 2016 r.

**Plan wykonawczy**  
**do Strategii Rozwoju Województwa**  
**Mazowieckiego do 2030 roku**  
**w obszarze Przestrzeń i Transport**

**Warszawa, październik 2016 r.**

**Plan wykonawczy  
do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

***Opracowany przez:***

Departament Nieruchomości i Infrastruktury  
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie

***Zespół redakcyjny:***

Magdalena Prządka – Głodek – Kierownik Wydziału Transportu Kolejowego  
Andżelika Kłopotowska – Inspektor Wydziału Transportu Drogowego  
Magdalena Lubiecka – Budzanowska – Starszy Specjalista Wydziału Transportu Kolejowego

***Pod kierunkiem:***

Krzysztofa Rodziewicza – Zastępcy Dyrektora Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury

***Przy współpracy:***

dr inż. Andrzeja Brzezińskiego – Politechnika Warszawska, Instytut Dróg i Mostów  
Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie

***Kontakt:***

Departament Nieruchomości i Infrastruktury  
Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie  
ul. Jagiellońska 36, 03-719 Warszawa; tel. +48 22 59 79 801, fax. +48 22 59 79 802  
Mail: [nieruchomosci@mazovia.pl](mailto:nieruchomosci@mazovia.pl)

## Spis treści

1.	Wprowadzenie .....	5
1.1	Cel opracowania Planu wykonawczego .....	5
1.2	Odniesienie do dokumentów strategicznych.....	5
1.3	Warunkowość ex-ante .....	7
1.4	Proces dojścia do Planu wykonawczego .....	8
2.	Część diagnostyczna.....	11
2.1	Diagnoza stanu systemu transportowego .....	12
2.1.1	Transport kolejowy.....	14
2.1.2	Transport drogowy .....	17
2.1.3	Transport lotniczy .....	19
2.1.4	Żegluga śródlądowa.....	19
2.1.5	Pozostałe systemy transportowe .....	20
2.2	Analiza SWOT .....	22
2.3	Wnioski z analizy stanu istniejącego .....	24
2.3.1	Transport kolejowy.....	24
2.3.2	Transport drogowy .....	25
2.3.3	Pozostałe systemy transportowe .....	25
3.	Część programowa.....	27
3.1	Cele działań w systemie transportowym .....	27
3.2	Inteligentna specjalizacja .....	31
3.3	Inwestycje transportowe .....	35
3.3.1	Ogólna charakterystyka projektów .....	36
3.3.2	Strategiczne rezultaty wdrażania .....	45
3.3.3	Skutki realizacji projektów (produkty).....	47
3.3.4	Kryteria wyboru projektów .....	48
3.3.5	Powiązania z innymi projektami.....	52
4.	System wdrażania Planu wykonawczego .....	59
4.1	Potencjał administracyjny.....	59
4.2	Analiza doświadczeń i wynikające z niej zmiany systemowe.....	68
4.3	Harmonogram realizacji Planu wykonawczego .....	70
4.4	Instrumenty wdrażania Planu wykonawczego.....	70
4.5	Źródła finansowania.....	73
4.6	Gotowość do realizacji projektów – Project pipeline (ogólna charakterystyka).....	74
4.7	Zarządzanie Planem wykonawczym.....	75
5.	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.....	77
5.1	Stan środowiska przyrodniczego obszaru województwa mazowieckiego.....	77

5.2	Prognoza oddziaływania na środowisko .....	83
6.	Konsultacje społeczne .....	84
6.1	Uwarunkowania procesu konsultacji społecznych .....	84
6.2	Spotkanie konsultacyjne .....	85
6.3	Uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie .....	85
6.4	Uzyskanie opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego w Warszawie...	86
6.5	Podsumowanie konsultacji .....	87
7.	Wykorzystane materiały .....	87
8.	Spis tabel .....	88
9.	Spis schematów.....	89
10.	Spis załączników .....	89

**Wykaz skrótów**

<b>Skrót</b>	<b>Pełna nazwa/znaczenie</b>
<b>Biała Księga</b>	Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu (Transport 2050)
<b>DI</b>	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
<b>DNI</b>	Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie
<b>EZT</b>	Elektryczne zespoły trakcyjne
<b>EFRR</b>	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
<b>FS</b>	Europejski Fundusz Spójności
<b>IP</b>	Instytucja Pośrednicząca
<b>IW</b>	Instytucja Wdrażająca
<b>IZ</b>	Instytucja Zarządzająca
<b>GDDKiA</b>	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
<b>KM</b>	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
<b>KT</b>	Kontrakt Terytorialny dla Województwa Mazowieckiego
<b>m.st. Warszawa</b>	Miasto stołeczne Warszawa
<b>MPBR</b>	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie
<b>MZDW</b>	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
<b>OMW</b>	Obszar Metropolitalny Warszawy
<b>OSI</b>	Obszary strategicznej interwencji
<b>PKP PLK</b>	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
<b>Plan transportowy</b>	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego
<b>POIiŚ</b>	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
<b>Prognoza</b>	Prognoza oddziaływania na środowisko do Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport
<b>PZPWM</b>	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego
<b>Raport</b>	Raport z konsultacji społecznych projektu Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko
<b>RIT</b>	Regionalne Inwestycje Terytorialne
<b>Rozporządzenie Nr 1303/2013</b>	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006
<b>RPO WM</b>	Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020

**Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

<b>Sejmik</b>	Sejmik Województwa Mazowieckiego
<b>SKM</b>	Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.
<b>SOOŚ</b>	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
<b>SRWM</b>	Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze
<b>SRK</b>	Strategia Rozwoju Kraju 2020
<b>SRT</b>	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
<b>SW</b>	Studium wykonalności inwestycji
<b>UE</b>	Unia Europejska
<b>Umowa Partnerstwa (UP)</b>	Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020 – Umowa Partnerstwa
<b>UMWM</b>	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie
<b>Ustawa o udostępnianiu informacji</b>	Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353)
<b>Ustawa o samorządzie województwa</b>	Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2016 r., poz. 486)
<b>Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</b>	Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r., poz. 383)
<b>WKD</b>	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
<b>Zarząd</b>	Zarząd Województwa Mazowieckiego
<b>ZDM</b>	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie
<b>Zespół</b>	Zespół do spraw dokumentów strategicznych, planistycznych i programowych Województwa Mazowieckiego
<b>ZIT</b>	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
<b>ZIT WOF</b>	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego
<b>ZTM</b>	Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

## 1. Wprowadzenie

Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport (zwany dalej Planem wykonawczym lub Planem) jest dokumentem stanowiącym uszczegółowienie Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze (zwanej dalej Strategią województwa lub SRWM). Określa cele operacyjne w obszarze Transport i Przestrzeń, przy wykorzystaniu środków funduszy Unii Europejskiej.

Podstawą prawną opracowania Planu wykonawczego jest:

- Rozporządzenie Nr 1303/2013,
- Ustawa o samorządzie województwa,
- Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Projekt Planu zgodnie z wymogami wynikającymi z zapisów ustaw:

- podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko – zgodnie z art. 46 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji,
- kierowany jest do konsultacji społecznych – zgodnie z art. 54 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji,
- podlega procedurze oceny na podstawie raportu ewaluacyjnego – zgodnie z art. 15 ust. 6 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Dla zapewnienia zgodności Planu wykonawczego ze Strategią województwa oraz z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (zwany dalej Planem Zagospodarowania lub PZPWM), Plan wykonawczy ma charakter długookresowy, wyznacza działania w perspektywie roku 2030, z wyodrębnieniem dwóch etapów realizacji: do roku 2020 i do roku 2030.

### 1.1 Cel opracowania Planu wykonawczego

Zasadniczym celem Planu wykonawczego jest zapewnienie spójności działań inwestycyjnych w obszarze Przestrzeń i Transport z celami strategicznymi określonymi w Strategii województwa oraz spełnienie wymogów warunkowości ex-ante, określonych w art. 19 oraz załączniku XI do Rozporządzenia Nr 1303/2013.

Plan będzie podstawą podejmowania decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu w województwie mazowieckim. Określa listę kluczowych inwestycji w obszarze Przestrzeń i Transport, które będą mogły uzyskać dofinansowanie z funduszy UE na lata 2014-2020. Przedsięwzięcia ujęte w Planie wykonawczym będą służyć osiągnięciu strategicznych celów rozwojowych województwa.

Plan ma uporządkować i skoordynować działania prowadzące do realizacji celów określonych w Strategii województwa, zwiększyć przejrzystość procesu programowania strategicznego w województwie a tym samym umożliwić efektywniejsze wydatkowanie środków budżetowych wojewódzkich, krajowych i europejskich, przeznaczonych na realizację inwestycji.

Plan określa również zestaw kryteriów wyboru projektów, podstawowe informacje o planowanych inwestycjach, stan gotowości do realizacji projektów (tzw. Project pipeline) oraz zasady monitorowania jego realizacji.

Zapisy Planu są spójne ze Strategią województwa i Planem Zagospodarowania. Dokument stanowi podstawę do podejmowania decyzji dotyczących dofinansowania inwestycji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 oraz środków własnych Samorządu Województwa Mazowieckiego.

### 1.2 Odniesienie do dokumentów strategicznych

Plan wykonawczy jest zgodny z dokumentami strategicznymi wyższego rzędu o randze europejskiej, krajowej oraz dokumentami poziomu regionalnego.



*Schemat 1.2-1 Dokumenty strategiczne w obszarze Przestrzeń i Transport*  
*Źródło: Opracowanie własne*

Strategia województwa oraz Plan Zagospodarowania stanowią punkt odniesienia przy opracowaniu Planu wykonawczego, jednocześnie cele i kierunki działań wskazane w Planie wpisują się w cele europejskie oraz krajowe i są z nimi spójne.

Strategia województwa została przyjęta uchwałą Nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r. w sprawie Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Strategia województwa jest najważniejszym dokumentem samorządu województwa, określającym kierunki polityki rozwoju, prowadzonej w długim okresie programowania, tj. do 2030 roku. Dokument wskazuje główne wyzwania, określa cele rozwojowe regionu oraz precyzuje kierunki działań do realizacji przez samorząd województwa oraz inne podmioty. Stanowi podstawowy punkt odniesienia dla dokumentów programowych i planistycznych tworzonych na poziomie regionalnym oraz lokalnym.

Plan Zagospodarowania jest aktem planowania, określającym zasady organizacji przestrzennej województwa. Określa on podstawowe elementy układu przestrzennego, ich zróżnicowanie i wzajemne relacje, w tym także jeśli chodzi o system transportowy. Formułuje kierunki polityki przestrzennej, które wraz z uwarunkowaniami przestrzennymi uwzględnia się w programach rozwoju i programach operacyjnych województwa. Plan Zagospodarowania w dniu 7 lipca 2014 r. został przyjęty przez Sejmik Województwa Mazowieckiego.

Głównymi dokumentami wdrożeniowymi na terenie województwa mazowieckiego, istotnymi z uwagi na wdrażanie Funduszy Europejskich w latach 2014 – 2020 na poziomie regionalnym, są:

- a. Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020 – Umowa Partnerstwa,
- b. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,
- c. Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020,
- d. Kontrakt Terytorialny dla Województwa Mazowieckiego.

Umowa Partnerstwa zawarta w dniu 21 maja 2014 r. ma formę kontraktu między Polską a Komisją Europejską, w którym przedstawia się strategię wykorzystania Funduszy Europejskich do realizacji celów rozwojowych kraju w latach 2014 – 2020. Dokument ten określa m.in.:



- zakres wsparcia ze środków europejskich w wybranych obszarach tematycznych,
- liczbę i zakres programów,
- sposób podziału wspieranych obszarów tematycznych pomiędzy programy krajowe i regionalne,
- zarys systemu wdrażania,
- sposób uzupełniania się polityki spójności, wspólnej polityki rolnej oraz wspólnej polityki rybackiej.

Celem programów operacyjnych jest uszczegółowienie zasad i praktyczna obsługa wdrażania Funduszy Europejskich.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 to krajowy program wspierający gospodarkę niskoemisyjną, ochronę środowiska, przeciwdziałanie i adaptację do zmian klimatu, transport i bezpieczeństwo energetyczne. W zakresie wsparcia transportu, POIiŚ będzie finansował przede wszystkim inwestycje w korytarze transportowe (sieć bazowa i kompleksowa TEN-T) oraz transport aglomeracyjny.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020 w dniu 12 lutego 2015 r. został przyjęty przez Komisję Europejską. Celem programu jest m.in. poprawa jakości systemu transportowego województwa mazowieckiego poprzez inwestycje w drogi wojewódzkie oraz inwestycje w transport kolejowy.

Kontrakt Terytorialny to dokument, będący wynikiem dwustronnych negocjacji pomiędzy rządem a samorządem terytorialnym na poziomie województwa. Kontrakt Terytorialny dla Województwa Mazowieckiego, zawarty w dniu 25 listopada 2014 r., określa cele i przedsięwzięcia priorytetowe o istotnym znaczeniu dla rozwoju kraju oraz Województwa Mazowieckiego.

### 1.3 Warunkowość ex-ante

W celu wypełnienia wymogów warunkowości ex-ante dla Funduszy Europejskich 2014-2020, w tym warunku dotyczącego sektora transportu na poziomie regionalnym, województwa zostały zobowiązane przez Komisję Europejską do przygotowania planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych.

Plan wykonawczy jest spełnieniem na poziomie regionalnym warunków 7.1 i 7.2 w ramach Celu tematycznego 7 dotyczącego sektora transportu, określonych w art. 19 oraz załączniku XI do Rozporządzenia Nr 1303/2013.

Tabela 1.3-1 Kryteria spełnienia warunków wstępnych wynikających z Rozporządzenia Nr 1303/2013

<b>Cel tematyczny 7</b>
<b>Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej</b>
<b>Priorytety inwestycyjne:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w transeuropejską sieć transportową (TEN-T),</li><li>• rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu,</li><li>• rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku, w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej,</li><li>• zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.</li></ul>

Warunek wstępny	Kryteria
<p><b>7.1.</b> Transport: istnienie kompleksowego planu/planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.</p>	<p>Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,</li> <li>określających wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013, w tym priorytetów w zakresie inwestycji w bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i FS oraz wtórną łączność,</li> <li>określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i FS,</li> <li>określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.</li> </ul>
<p><b>7.2.</b> Kolej: Istnienie w kompleksowym planie/kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), która wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T. Inwestycje obejmują tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.</p>	<p>Istnienie w kompleksowym planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,</li> <li>określającej identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i FS,</li> <li>określającej działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.</li> </ul>

*Źródło: Rozporządzenie Nr 1303/2013.*

Stosownie do art. 19 ust 2 Rozporządzenia Nr 1303/2013, ostateczną datą spełnienia warunku ex-ante w postaci przygotowania Planu jest 31 grudnia 2016 r.

W przypadku warunków określonych na poziomie regionalnym, ich spełnienie warunkuje realizację przez Komisję płatności okresowych na rzecz priorytetów danego programu.

#### **1.4 Proces dojścia do Planu wykonawczego**

Podczas opracowania Planu wykorzystane zostały materiały i wnioski pozyskane podczas prac nad aktualizacją Strategii województwa, Planu Zagospodarowania, Planu transportowego oraz innych dokumentów strategicznych województwa.

Proces opracowania Planu wykonawczego został podzielony na cztery etapy:

Etap wstępny: Działania zmierzające do opracowania Planu wykonawczego.

Etap I: Opracowanie projektu Planu wykonawczego.

Etap II: Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko:

- Podanie do publicznej wiadomości Prognozy oddziaływania na środowisko do projektu Planu wykonawczego w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych,
- Korekta projektu Planu wykonawczego zgodnie z uzgodnieniami i konsultacjami społecznymi.

Etap III: Zaopiniowanie i zatwierdzenie projektu Planu wykonawczego.

*Tabela 1.4-1 Działania i sposób opracowania Planu wykonawczego*

<b>Działanie</b>	<b>Sposób realizacji</b>
<b>Etap wstępny: Działania zmierzające do opracowania Planu wykonawczego</b>	
Powołanie Zespołu	Powołanie Zespołu przez Marszałka Województwa Mazowieckiego, na podstawie Zarządzenia Nr 169/11 z dnia 22 grudnia 2011 r.
Aktualizacja SRWM	Aktualizacja SRWM 20.06.2011 r. – 28.10.2013 r. Uchwalenie przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 28 października 2013 r. aktualizacji SRWM.
Aktualizacja PZPWM	Aktualizacja PZPWM 11.10.2010 r.- 7.07.2014 r. Przyjęcie przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 7 lipca 2014 r. aktualizacji PZPWM.
Negocjacje Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego	Konsultacje KT. Podpisanie KT w dniu 25 listopada 2014 r.
Prace nad projektem Planu wykonawczego	Zgodnie ze SRWM oraz na podstawie uchwały w sprawie powołania Zespołu przystąpienie przez DNI do opracowania PW – III kwartał 2012r. Opracowanie projektu dokumentu zawierającego syntetyczną diagnozę oraz wstępną listę projektów (prace nad PW trwały równoległe z aktualizacją SRWM i wnioski ws. projektów były zbierane na etapie konsultacji aktualizacji SRWM) – IV kwartał 2012 r.
<b>Etap I: Opracowanie projektu Planu wykonawczego</b>	
Decyzja dotycząca organizacji prac nad Planem wykonawczym	Decyzja Zarządu Województwa Mazowieckiego ws. przygotowania Planu wykonawczego spełniającego warunki ex-ante – 9 grudnia 2014 r. Dostosowanie formy, zakresu i metodologii opracowywania dokumentu do aktualnych uwarunkowań formalnych i strategicznych.
Zebranie i analiza materiałów wejściowych oraz określenie zakresu niezbędnych do wykonania prac	Uwzględnienie wymogów i zasad opracowywania Planu, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej – IV kwartał 2014 r. – I kwartał 2015 r.
Uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Planu wykonawczego	Przygotowanie wystąpień do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie – III kwartał 2015 r.
Opracowanie projektu Planu wykonawczego	Uzupełnienie informacji o projektach inwestycyjnych we współpracy z instytucjami odpowiedzialnymi za ich realizację. Ustalenie listy projektów inwestycyjnych uwzględniających konsultacje SRWM, konsultacje z głównymi podmiotami wdrażającymi inwestycje transportowe, negocjacje KT. Opracowanie syntetycznych opisów projektów inwestycyjnych. Opracowanie projektu Planu wykonawczego – I – III kwartał 2015 r.
Przyjęcie projektu Planu wykonawczego	Przedstawienie projektu Planu do zatwierdzenia przez Zarząd Województwa Mazowieckiego – III kwartał 2015 r.

<b>Etap II: Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko</b>	
Opracowanie Prognozy oddziaływania na środowisko	Zlecenie/wybranie podmiotu do opracowania dokumentu. Opracowanie dokumentu – IV kwartał 2015 r. – I kwartał 2016 r.
Konsultacje społeczne	Podanie do publicznej wiadomości projektu Planu wykonawczego wraz z Prognozą strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych. Spotkania konsultacyjne – II kwartał 2016 r.
Analiza wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych	Analiza uwag zgłoszonych w ramach konsultacji. Ewentualne wprowadzenie zmian w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych – II kwartał 2016 r.
Raport z konsultacji społecznych	Sporządzenie sprawozdania z przebiegu i wyników konsultacji społecznych. Podanie do publicznej wiadomości Raportu z konsultacji – II kwartał 2016 r.
Korekta projektu Planu wykonawczego	Uwzględnienie wniosków z konsultacji społecznych – II kwartał 2016 r.
<b>Etap III: Zaopiniowanie i zatwierdzenie projektu Planu wykonawczego</b>	
Zaopiniowanie projektu Planu wykonawczego przez Zespół	Przedstawienie projektu do zaopiniowania przez Zespół. W razie potrzeby uwzględnienie uwag zgłoszonych przez Zespół i ponowne przekazanie projektu do zaopiniowania – III kwartał 2016 r.
Opiniowanie Planu wykonawczego przez właściwe organy	Przekazanie projektu Planu wykonawczego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko do zaopiniowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. W razie potrzeby uwzględnienie uwag właściwych organów – III kwartał 2016 r.
Przyjęcie Planu wykonawczego	Przedstawienie projektu dokumentu do zatwierdzenia przez ZWM. W razie potrzeby wprowadzenie zmian zgłoszonych przez Zarząd i ponowne przekazanie projektu do zaopiniowania. Przyjęcie Planu wykonawczego przez Zarząd – III kwartał 2016 r.
Podanie Planu wykonawczego do publicznej wiadomości	Zatwierdzona wersja dokumentu podana do publicznej wiadomości z uzasadnieniem i podsumowaniem – IV kwartał 2016 r.

*Źródło: Opracowanie własne*

Projekt Planu wykonawczego opiniowany jest przez powołany przez Marszałka Województwa Mazowieckiego Zespół do spraw dokumentów strategicznych, planistycznych i programowych Województwa Mazowieckiego, zgodnie z Zarządzeniem nr 238/16 z dnia 12 lipca 2016 r.

Po uzyskaniu pozytywnej oceny Zespołu, Plan zatwierdzany jest przez Zarząd Województwa Mazowieckiego, w drodze uchwały. Następnie zgodnie z art. 19 Rozporządzenia Nr 1303/2013, Plan przekazywany jest do Komisji Europejskiej.

## 2. Część diagnostyczna<sup>1</sup>

Województwo mazowieckie jest największym z 16 województw Polski pod względem zajmowanego obszaru (35 558,47 km<sup>2</sup>)<sup>2</sup> jak również ludności zamieszkującej jego teren. Według danych statystycznych na dzień 31.12.2013 r.<sup>3</sup> województwo mazowieckie zamieszkiwało 5 316 840 osób co stanowiło 13,8% ludności Polski<sup>4</sup>. Średnia gęstość zaludnienia wyniosła 149,5 osób/km<sup>2</sup> i była większa od wartości średniej dla całego kraju o ponad 1/5. Zaludnienie w obrębie samego województwa jest bardzo mocno zróżnicowane. Najniższą gęstość zaludnienia (poniżej 50 osób/km<sup>2</sup>) obserwuje się w północno-wschodniej części województwa, w powiatach: łosickim, makowskim, ostrołęckim, przasnyskim, sokołowskim oraz żuromińskim. Najwyższa gęstość zaludnienia występuje w powiatach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy: legionowskim (284,5 osób/km<sup>2</sup>), piaseczyńskim (276,3 osób/km<sup>2</sup>) oraz pruszkowskim (642,24 osób/km<sup>2</sup>). Spośród większych miast w województwie najniższą gęstość zaobserwowano w Płocku (1 395 osób/km<sup>2</sup>), a najwyższą w Warszawie (3 333,9 osób/km<sup>2</sup>).

Gęstość zaludnienia jest jednym z najważniejszych wskaźników związanych z wielkością potrzeb przewozowych. W województwie mazowieckim największe potrzeby przewozowe generowane są w obszarach wpływu aglomeracji warszawskiej. W Warszawie, stolicy kraju, zameldowanych jest przeszło 1,7 mln osób, co stanowi ok. 32% ludności województwa. Z kolei najmniejsze potrzeby przewozowe powstają w powiatach odległych, zlokalizowanych na północy (rejon Ostrołęki), wschodzie (rejon Siedlec) i południu województwa (powiaty przysuski, białobrzegi i lipski). Miastami pełniącymi funkcje regionalne są Radom (218,5 tys. mieszkańców) i Płock (122,8 tys.), subregionalne Siedlce (76,3 tys.), Ostrołęka (52,9 tys.) oraz Ciechanów (44,8 tys.). Inne miasta liczące powyżej 50 tys. mieszkańców – Pruszków (59,6 tys.) i Legionowo (54,2 tys.) pełnią funkcje powiatowe i są położone w Obszarze Metropolitalnym Warszawy (OMW)<sup>5</sup>.

Wpływ na wielkość przewozów na terenie województwa ma zapotrzebowanie na przemieszczanie się min. w celach zarobkowych, oświatowych czy kulturalnych. Warszawa jako centralny ośrodek regionu i kraju generuje podróże mieszkańców z ośrodków regionalnych, subregionalnych, powiatowych i gminnych.

W rozwoju województwa, w tym w rozwoju sieci komunikacyjnej, istotne znaczenie ma kształtowanie ładu przestrzennego. Na Mazowszu, podobnie jak w całej Polsce, miasta uległy nadmiernemu rozrostowi terytorialnemu, czego skutkiem są zaburzenia ich wewnętrznej struktury, a tym samym ładu przestrzennego. Do najważniejszych problemów w tym względzie należą:

- chaotyczna zabudowa, zwłaszcza na terenach podmiejskich,
- niekontrolowana suburbanizacja,
- niskie poszanowanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego,
- zawłaszczanie powierzchni cennych przyrodniczo,
- rozlewanie się ekstensywnej zabudowy na tereny pozbawione obsługi efektywnym transportem zbiorowym,
- zawłaszczenie przestrzeni publicznych,
- słabość wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę osiedlową, w tym m.in. drogi osiedlowe.

Z tego względu podstawowe znaczenie dla rozwoju województwa ma polityka związana z ochroną i kształtowaniem przestrzeni publicznej a także zrównoważony rozwój transportu. Spójność przestrzenna jest zadaniem i celem SRWM, determinującym rozwój sieci komunikacyjnej oraz transportu. Przyjmuje się, że transport powinien służyć przemieszczaniu ludzi i towarów zgodnie z zasadami polityki zrównoważonego rozwoju. Równowaga ta powinna być rozpatrywana w następujących aspektach: społecznym, ekologicznym, gospodarczym, przestrzennym i funkcjonalnym. Regionalny system transportowy z odpowiednią infrastrukturą transportową – sieć drogowa dostosowana do sieci

<sup>1</sup> Dane stan na dzień 31.12.2013 r.

<sup>2</sup> Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego; Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa, 2014

<sup>3</sup> Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego; Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa, 2014

<sup>4</sup> Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2014; Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015

<sup>5</sup> Urząd Statystyczny w Warszawie, <http://warszawa.stat.gov.pl/dane-o-województwie/powiaty/>

osadniczej, dobrze rozwinięta sieć połączeń kolejowych, wodnych i lotniczych – to ważny element sukcesu województwa.

## 2.1 Diagnoza stanu systemu transportowego

Usytuowanie województwa mazowieckiego w europejskim systemie transportu zdeterminowane jest położeniem w zasięgu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz sieci Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

**Paneuropejskie korytarze transportowe** to ciągi infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż których przebiegają szlaki transportowe o odpowiednich parametrach technicznych z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi. Paneuropejskie korytarze transportowe łączą drogi kołowe, wodne oraz linie kolejowe. W krajach Europy Środkowowschodniej istnieje 10 paneuropejskich korytarzy transportowych. Województwo mazowieckie położone jest w obszarze czterech korytarzy, są to:

- KI – Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa
- KII – Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżny Nowogród
- KVI – Gdynia/Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylna – Ostrawa – Brześć
- KA – Odessa – Konstanca – Kowel – Warszawa – Płock – Gdynia/Gdańsk – korytarz postulowany do wdrożenia.

**Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T** jest to sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego, na realizacji której opiera się polityka transportowa UE. Sieć TEN-T jest rozwijana w podejściu dwupoziomowym<sup>6</sup>, obejmującym sieć bazową (core network) oraz sieć kompleksową (comprehensive network). Celem polityki w dziedzinie Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T nowych państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym Polski, jest stworzenie infrastruktury niezbędnej do osiągnięcia spójności sieci i tym samym do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE. Ma ona przyczynić się do zapewnienia dostępności i wzmocnienia spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej UE. Z uwagi na występujące znaczne dysproporcje w rozwoju infrastruktury transportowej między krajami członkowskimi Unii, zwłaszcza pomiędzy krajami, które współtworzyły Unię przed 2004 r. a tymi, które przyłączyły się później, rozwój sieci TEN-T i jej połączenia z regionalnym systemem transportowym jest istotny z punktu widzenia perspektyw rozwoju województwa mazowieckiego.

**Bazowa sieć transportowa** ma zostać utworzona do 2030 r. i ma stanowić trzon systemu transportowego w ramach jednolitego rynku. Stworzenie sieci bazowej umożliwi usunięcie wąskich gardeł, modernizację infrastruktury i usprawnienie transgranicznej działalności przewozowej na potrzeby pasażerów i przedsiębiorstw w całej UE. Przyczyni się także do poprawy połączeń między różnymi rodzajami transportu oraz do realizacji unijnych celów związanych ze zmianą klimatu poprzez zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> z sektora transportu. Do sieci bazowej na terenie województwa mazowieckiego należą odcinki:

- linii kolejowej nr 9/E65 Gdynia – Warszawa oraz odcinki drogi nr 7 Gdańsk – Warszawa,
- linii kolejowej oraz nr 1 i 4 Warszawa – Katowice (przez CMK), planowanej linii Kolei Dużych Prędkości Warszawa – Łódź oraz autostrady A2 Warszawa – Łódź,
- linii kolejowej nr 2/E20 Warszawa – Terespol i drogi nr 2 Warszawa – Terespol,
- linii kolejowej nr 6/E75 Warszawa – Białystok oraz drogi nr 8 Warszawa – Zambrów.

Ponadto, przez województwo mazowieckie przebiegają dwa korytarze sieci bazowej stworzone w celu koordynacji projektów na szczeblu ponadnarodowym, będące podstawą do nadawania priorytetu projektom dotyczącym sieci bazowej. Należą do nich korytarze:

- Bałtyk – Adriatyk, Gdańsk – Warszawa – Katowice,
- Morze Północne – Bałtyk, Kowno – Warszawa oraz Terespol – Warszawa – Poznań – Frankfurt n. Odrą – Berlin – Hamburg.

<sup>6</sup> Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348, 20/12/2013 P. 0001 – 0128)

**Sieć kompleksowa** ma zostać utworzona do 2050 r. i ma stanowić podstawowy poziom TEN-T, składając się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych TEN-T, jak również środków wspierających efektywne wykorzystywanie infrastruktury. Powinna zapewnić dostępność i spójność wszystkich regionów w Unii. Do korytarzy sieci kompleksowej na terenie województwa mazowieckiego należą:

- Warszawa – Radom (Kielce) w ciągu drogi krajowej nr 7 i linii kolejowej nr 8,
- Warszawa – Mszczonów – (Wrocław) w ciągu drogi krajowej nr 8,
- Warszawa – (Lublin) w ciągu linii kolejowej nr 7,
- Warszawa – Poznań w ciągu linii kolejowej nr 3,
- (Skierniewice) – Pilawa – (Łuków) w ciągu linii kolejowej nr 12,
- (Lublin) – Radom – (Piotrków Trybunalski) w ciągu drogi krajowej nr 12,
- Płońsk – (Toruń) w ciągu drogi krajowej nr 10,
- (Białystok) – Łosice – (Lublin) w ciągu drogi krajowej nr 19.

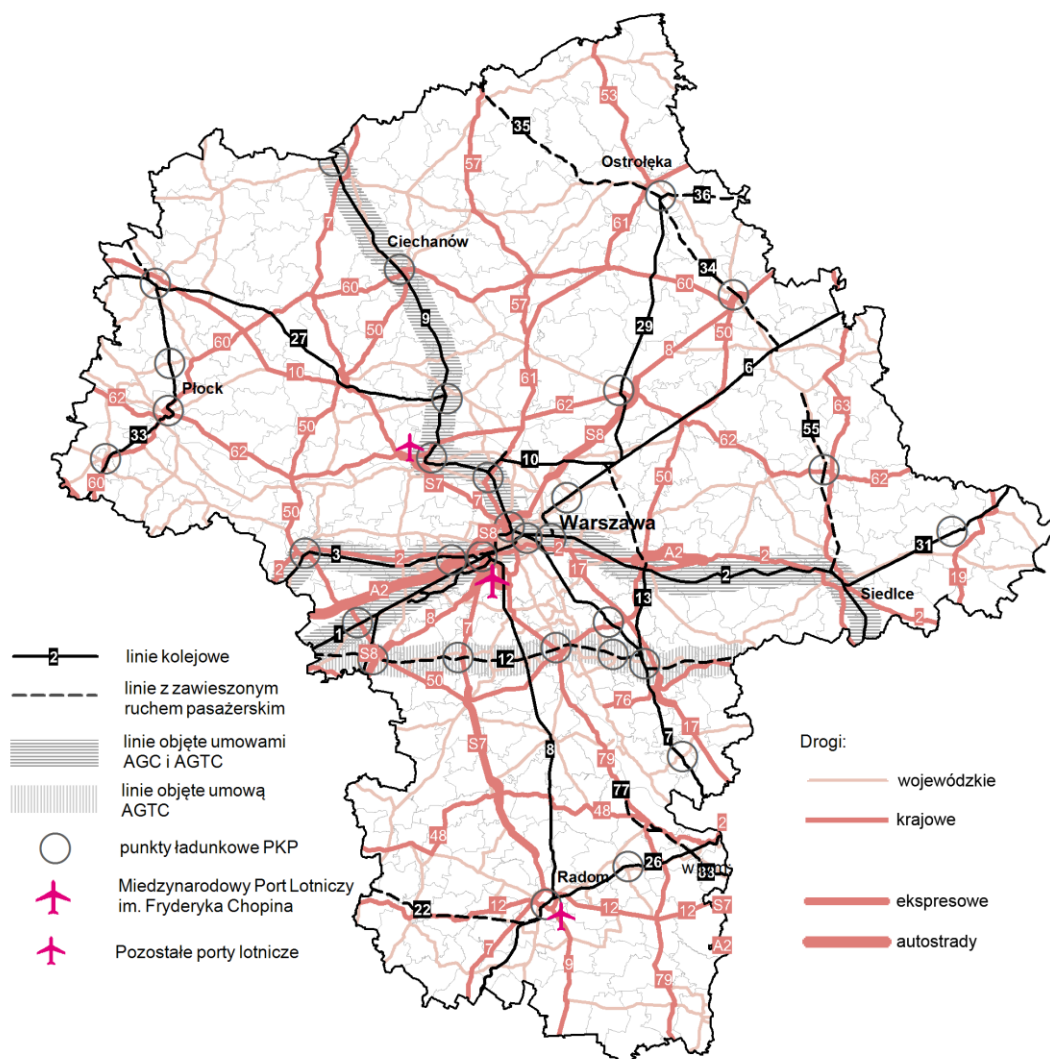
Sieć bazowa i kompleksowa TEN-T nie obejmuje odcinków dróg i linii kolejowych o charakterze regionalnym. Jednakże w ramach poprawy spójności terytorialnej województwa mazowieckiego istotną będzie poprawa powiązań regionalnego systemu transportowego z siecią TEN-T.

Na sieć transportową województwa mazowieckiego składają się: linie kolejowe, drogi (w tym infrastruktura pieszka i rowerowa), lotniska, szlaki wodne oraz pozostałe (w tym: infrastruktura punktowa – węzły/punkty przesiadkowe, systemy typu Parkuj i Jedź oraz Parkuj rower i Jedź).

Szczególnymi elementami systemu transportowego są sieci miejskie (układ drogowy, sieci transportu zbiorowego i rowerowego, infrastruktura dla pieszych) podlegające w ostatnich latach intensywnej modernizacji i rozwojowi oraz integracji z systemami ponadlokalnymi (regionalnymi i krajowymi).



Na schemacie 2.1-1 przedstawiono mapę sieci transportowej w skali województwa mazowieckiego.



Schemat 2.1-1 Mapa sieci transportowej województwa mazowieckiego

Źródło: Opracowanie SRWM

Mazowsze należy do najbardziej zróżnicowanych wewnętrznie województw w kraju. Warszawa wyróżnia się najlepszymi powiązaniami komunikacyjnymi z siecią transportową regionalną i krajową, największą gęstością dróg publicznych i najlepiej rozwiniętym transportem zbiorowym (komunikacja autobusowa, tramwajowa, metro i kolej metropolitalna). Podregiony ciechanowsko-płocki i ostrołęcko-siedlecki charakteryzują się stosunkowo niską dostępnością komunikacyjną, stolice subregionów są lepiej skomunikowane z Warszawą niż wzajemnie między sobą.

Z punktu widzenia regionalnego układu transportowego, które wspierane będą w perspektywie 2014-2020, najistotniejsze będą: transport kolejowy, transport drogowy oraz pozostały.

### 2.1.1 Transport kolejowy

**Infrastruktura kolejowa** ma kluczowe znaczenie dla województwa mazowieckiego. Większość linii kolejowych prowadzących do Warszawy to linie o znaczeniu państwowym podlegające modernizacji ze środków budżetu centralnego. Na terenie województwa eksploatowanych jest 1 704 km linii kolejowych normalnotorowych. Gęstość sieci kolejowej wynosiła 4,8 km/100km<sup>2</sup> co plasowało Mazowsze na 13 miejscu wśród wszystkich województw w Polsce. Spośród 37 powiatów województwa mazowieckiego



przez tereny czterech z nich tj. powiatu żuromińskiego, makowskiego, zwoleńskiego oraz lipskiego nie przebiega żadna linia kolejowa.

W województwie mazowieckim zlokalizowany jest główny i zarazem największy w Polsce węzeł kolejowy. W węźle Warszawskim krzyżują się linie o znaczeniu międzynarodowym (na kierunkach północ-południe i wschód-zachód), zbiega się 7 linii kolejowych magistralnych i pierwszorzędnych oraz linie obsługiwane przez przewoźnika i zarządcę infrastruktury Spółkę Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., która stanowi niezależny element systemu kolei metropolitalnej. Z uwagi na to Obszar Metropolitalny Warszawy charakteryzuje się największym wskaźnikiem średniej gęstości eksploatowanych normalnotorowych linii kolejowych w województwie.

Przebiegające przez obszar województwa mazowieckiego linie charakteryzują się dobrymi parametrami eksploatacyjnymi, na których dopuszczalna prędkość pociągów pasażerskich (na ponad połowie ich długości na terenie województwa mazowieckiego) jest większa bądź równa 120 km/h. Są to linie kolejowe nr<sup>7</sup>:

- 4 – Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie dla  $V = 160$  km/h,
- 6 – Zielonka – Kuźnica Białostocka dla  $120 \leq V < 160$  km/h,
- 456 – Warszawa Praga – Chotomów dla  $V = 160$  km/h,
- 9 – Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny dla  $V = 160$  km/h,
- 3 – Warszawa Zachodnia – Kunowice dla  $120 \leq V \leq 160$  km/h,
- 2 – Warszawa Centralna – Terespol dla  $120 \leq V \leq 160$  km/h,
- 1 – Warszawa Centralna – Katowice dla  $120 \leq V < 160$  km/h,
- 26 – Łuków – Radom dla  $120 \leq V < 160$  km/h,
- 447 – Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki dla  $120 \leq V < 160$  km/h,
- 7 – Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk – granica państwa (na odcinku Piława – Dęblin dla  $120 \leq V < 160$  km/h).

Najmniejsze średnie prędkości występują na tzw. łącznicach kolejowych. Są to jednak na tyle krótkie odcinki, że nie wpływają w znaczący sposób na zmianę prędkości komunikacyjnej.

Na 6 liniach kolejowych znajdujących się w zarządzie PKP PLK przepustowość wykorzystana jest w ponad 70% (poc/h), na pozostałych rezerwy są znacznie większe. Na niektórych odcinkach sięgają ponad 90%. Maksymalnie przepustowość (poc/h) odcinków wykorzystana jest na linii 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów. Na jednotorowej linii nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka przepustowość wykorzystana jest w 80%, na liniach nr 1 Warszawa Centralna – Katowice, 447 Warszawa Centralna – Grodzisk Mazowiecki, 2 Warszawa Centralna – Terespol oraz nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy przepustowość wykorzystana jest w 70%.

Największe problemy z przepustowością w Warszawskim Węźle Kolejowym występują na linii nr 1 i 2 (średnica dalekobieżna) oraz 448 (średnica podmiejska), po których w godzinach szczytu przewozowego kursuje średnio 15 par pociągów na godzinę. Ponadto, problemy z przepustowością występują na linii nr 2 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki jak również na linii nr 3 Warszawa Włochy – Sochaczew – Łowicz Gł. i związane są bezpośrednio z koniecznością prowadzenia ruchu zarówno pociągów aglomeracyjnych, regionalnych (zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych) jak również pociągów wyższej kategorii z ograniczoną liczbą zatrzymań. Duże obciążenia występują również na odcinkach: linii nr 1 Warszawa Zachodnia – Warszawa Włochy, Józefinów – Pruszków, na linii nr 2 Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna, na linii nr 3 Warszawa Włochy – Warszawa Gołębki – Błonie, na linii nr 6 Wołomin – Tłuszcz, na linii nr 7 Otwock – Piława, na linii nr 8 Warszawa Al. Jerozolimskie – Warszawa Okęcie, na linii nr 9 Michałów – Targówek, na linii nr 20 Warszawa Zachodnia Szczęśliwice – Warszawa Gdańska.<sup>8</sup>

Charakterystyka linii regionalnych znacznie odbiega od linii magistralnych. Parametry linii (linie niezelektryfikowane, jednotorowe) oraz ich stan techniczny (punktowe oraz odcinkowe ograniczenia prędkości), poza głównymi korytarzami kolejowymi, powodują niską konkurencyjność transportu

<sup>7</sup> Mapa linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Maksymalne prędkości rozkładowe na eksploatowanych liniach kolejowych – stan na lipiec 2015 r.

<sup>8</sup> Wstępne Studium Wykonalności dla zadania „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego” Etap III, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Warszawa lipiec 2007

kolejowego. Dotyczy to głównie takich ośrodków regionalnych jak Płock i Ostrołęka. Nie bez znaczenia jest również dalekie od optymalnego położenie niektórych przystanków od centrum miasta. Potrzeba wprowadzenia kolei do centrów miejscowości ma swoje uzasadnienie i powinna być brana pod uwagę w kontekście integracji i zrównoważonego rozwoju transportu. Brakuje również bezpośredniego połączenia Portu Lotniczego Warszawa/Modlin z linią kolejową nr 9, jak i utrzymania lub podwyższenia parametrów linii, które pozwoliłyby na uruchomienie zarówno węzłów przesiadkowych (Zegrze), skomunikowania stref gospodarczych (Chorzele) oraz wzmocnienia połączeń wewnątrzregionalnych (Sokołów Podlaski, Ostrów Mazowiecka, Sierpc, Przysucha) i międzyregionalnych (Ostrołęka – Łomża, Ostrołęka – Szczytno, Kutno – Płock, Radom – Tomaszów Mazowiecki, Skierniewice – Łuków). Brakuje również bezpośredniego połączenia kolejowego Płocka z Warszawą.

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. zarządza trzema liniami kolejowymi: linią 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska, linią 48 Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów oraz niezelektryfikowaną linią 512 Pruszków – Komorów. Linia 48 na całej długości jest jednotorowa, zaś linia 47 jeden tor posiada na odcinku Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki. Dopuszczalna prędkość w zależności od odcinka waha się od 60 do 80 km/h. Na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Podkowa Leśna Główna przepustowość linii 47 wynosi 6 poc/h i w zależności od odcinka wykorzystana jest w szczycie komunikacyjnym w przedziale 67-92% zaś poza szczytem w 50%. Na jednotorowych odcinkach linii przepustowość w szczytach komunikacyjnych wykorzystana jest w 100% (na linii 48 również poza szczytem z uwagi na konieczność dostosowana do organizacji obowiązującej na pozostałych szlakach linii nr 47 – pociąg wjeżdża na odcinek jednotorowy i oczekuje dłuższy czas podczas zmiany kierunku ruchu). Na odcinku Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska w ciągu godziny mogą przejechać maksymalnie 4 pociągi zaś na linii 48 tylko 2. Obecnie trwają prace nad zmianą systemu zasilania linii, co poprawi jej przepustowość, tym niemniej istotnym ograniczeniem przepustowości są odcinki jednotorowe oraz punktowe ograniczenia prędkości, w tym przejazdy kolejowe.

**Tabor kolejowy** ma istotne znaczenie dla rozwoju publicznego transportu, wpływając w szczególności na zwiększenie komfortu jazdy, poprawę bezpieczeństwa podróży, likwidowanie barier w dostępie osób niepełnosprawnych, a także wizerunek systemu.

Z uwagi na charakter Planu wykonawczego do analizy taboru kolejowego użytkowanego na terenie województwa mazowieckiego wybrano regionalnych i aglomeracyjnych przewoźników kolejowych działających na terenie województwa tj. Spółki: „Koleje Mazowieckie – KM”, Warszawska Kolej Dojazdowa oraz Szybka Kolej Miejska w Warszawie.

„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. eksploatują 292 pojazdy, z czego 90 pojazdów są to pojazdy nowe (około 31%). Pojazdy te charakteryzują się nowoczesnością, oferują wysoką jakość i komfort. 106 pojazdów z 292 (około 36%) zostało poddanych gruntownej modernizacji. Dzięki temu oferują podwyższony komfort (część z nich posiada też klimatyzację) i podwyższone parametry eksploatacyjne – prędkość maksymalna i przyspieszenie. Pozostałe pojazdy są pojazdami starego typu, część z nich (39) w najbliższych latach (2016-2017) osiągnie przebieg obligujący do wykonania gruntownej modernizacji. Po roku 2017 Spółka zakłada, że w miejsce pojazdów, które osiągną przebieg wymagający wykonania gruntownych napraw, zostaną zakupione nowe pojazdy. Pomimo prowadzenia przez Spółkę KM znacznych inwestycji taborowych, w dalszym ciągu 96 pojazdów (około 33%) wymaga gruntownych napraw lub wymiany<sup>9</sup>. Dodatkowo, park taborowy spółki nie jest w pełni dostosowany do prowadzenia ruchu na liniach regionalnych i liniach magistralnych o niskim potoku podróżnych.

Przy rosnącym popycie na przewozy regionalne (coroczny wzrost liczby przewożonych pasażerów KM z 40 mln w 2005 do 62 mln w 2014), podaż miejsc nie nadąża za rosnącym popytem. Jednym z efektów jest wysoki stopień wykorzystania pojazdów oraz niski poziom rezerwy taborowej, co powoduje częste perturbacje z utrzymaniem zakładanego zestawienia pociągów i utrudnia proces utrzymania taboru kolejowego. Zakupom nowych pojazdów powinien również towarzyszyć rozwój sieci baz utrzymaniowo-naprawczych w zakresie ich modernizacji i dostosowania do posiadanego parku taborowego. Obecnie Spółka posiada jedną bazę do utrzymania pojazdów spalinowych w Tłuszczu, co powoduje mniejszą efektywność wykorzystania tego typu taboru w rejonie Płocka czy też uniemożliwia jego wykorzystanie

<sup>9</sup> Dane ze Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” (15.09.2015 r.)

w rejonie Radomia. Pozostałe bazy utrzymania pojazdów znajdują się w Warszawie (Grochów, Ochota) oraz w Sochaczewie.

Na park taborowy, którym dysponuje Warszawska Kolej Dojazdowa składa się 21 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych (1 szt. taboru serii EN9, 14 szt. taboru serii EN97 oraz 6 szt. taboru serii EN100). Wydzielone miejsca do przewozu osób niepełnosprawnych, monitoring oraz klimatyzację posiada 43% pojazdów. W trakcie realizacji jest projekt zakupu 6 elektrycznych zespołów trakcyjnych, dzięki któremu po zmianie napięcia linii WKD, połączenia będą realizowane w 100% pojazdami nowymi (pojazdy serii EN94 zostaną całkowicie wycofane z eksploatacji).

Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. w Warszawie obecnie eksploatuje 32 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych następującego typu: 6 szt. – 14WE, 4 szt. – 19WE, 13 szt. – 27WE oraz 9 szt. – 35WE. Wszystkie pojazdy są pojazdami nowymi o pojemności dostosowanej do przewozów aglomeracyjnych. Z uwagi na rosnący popyt na przewozy aglomeracyjne (coroczny wzrost liczby przewożonych pasażerów z 3,6 mln osób w 2006 roku do 25,5 mln osób w 2014)<sup>10</sup> i poprawę stanu infrastruktury kolejowej w aglomeracji warszawskiej, podaż miejsc oferowanych przez SKM w Warszawie będzie wymagała zwiększenia.

### 2.1.2 Transport drogowy

Podstawowy układ drogowy województwa mazowieckiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Charakteryzuje się on promienistą, historycznie ukształtowaną siecią zbiegającą się w Warszawie. Niedostatecznie wykształcone są połączenia obwodowe zarówno w Warszawie jak w jej sąsiedztwie, a także w całym regionie.

Długość dróg krajowych wynosi 2 279,297 km<sup>11</sup>, natomiast sieć dróg wojewódzkich tworzą odcinki o łącznej długości 2 820,54 km<sup>12</sup>.

W 2013 r., według stanu na koniec roku, w województwie mazowieckim długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wyniosła 35 375,2 km, z czego 94,7% stanowiły drogi o nawierzchni twardej ulepszonej. Drogi miejskie stanowiły 19,7%, a drogi zamiejskie 80,3% ogółu dróg publicznych o nawierzchni twardej<sup>13</sup>. Na drogach publicznych województwa znajdowało się 3 107 mostów i wiaduktów, a ich liczba w porównaniu z rokiem 2012 zwiększyła się o 74 obiekty.

**Na sieć dróg krajowych** województwa mazowieckiego składa się 21 dróg, w tym autostrada A2 oraz drogi ekspresowe S2, S7, S8, S17, S79.

Autostrady i drogi ekspresowe w 2013 roku stanowiły łącznie 0,7% długości dróg o twardej nawierzchni w województwie, ich długość wyniosła odpowiednio 66,4 km i 174,7 km. W porównaniu z 2012 r. długość autostrad zwiększyła się o 0,5 km, a dróg ekspresowych o 32 km.

**Sieć dróg wojewódzkich** Mazowsza ma długość ponad 2 820 km, co stanowi 6 % dróg publicznych na terenie województwa. Sieć tę tworzą 124 drogi wojewódzkie, o długości od 91,5 do 120 km.

Na 100 km<sup>2</sup> powierzchni województwa przypadało 99,5 km (w Polsce – 91,2 km) dróg publicznych o twardej nawierzchni. Pod względem gęstości sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni województwo mazowieckie znajdowało się na piątym miejscu w kraju.

Drogi wojewódzkie możemy podzielić na cztery klasy<sup>14</sup>, które świadczą o stanie nawierzchni drogowej: nawierzchnia dobra (Klasa A – 34%), nawierzchnia zadowalająca (Klasa B – 23%), nawierzchnia niezadowalająca (Klasa C – 24%) oraz nawierzchnia zła (Klasa D – 19%).

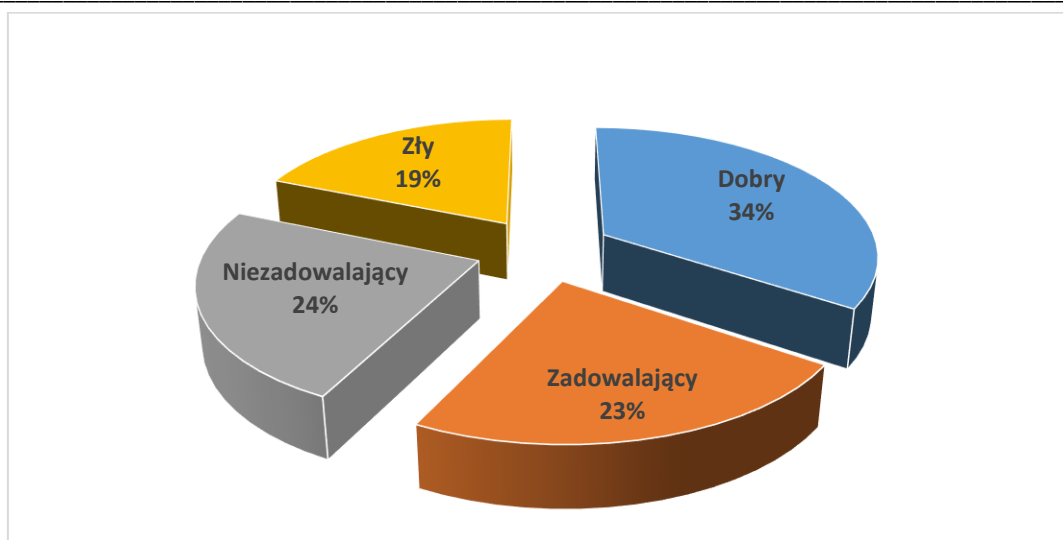
<sup>10</sup> BIP Miasto stołeczne Warszawa, [http://skm.bip.um.warszawa.pl/menu\\_przedmiotowe/Majatek/dokumenty\\_finansowe/default.htm](http://skm.bip.um.warszawa.pl/menu_przedmiotowe/Majatek/dokumenty_finansowe/default.htm)

<sup>11</sup> Dane z GDDKiA aktualne na dzień 31 grudnia 2013 r.

<sup>12</sup> Dane z Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich aktualne na dzień 31 grudnia 2013 r.

<sup>13</sup> Urząd Statystyczny w Warszawie, Transport w województwie mazowieckim w 2013 r.

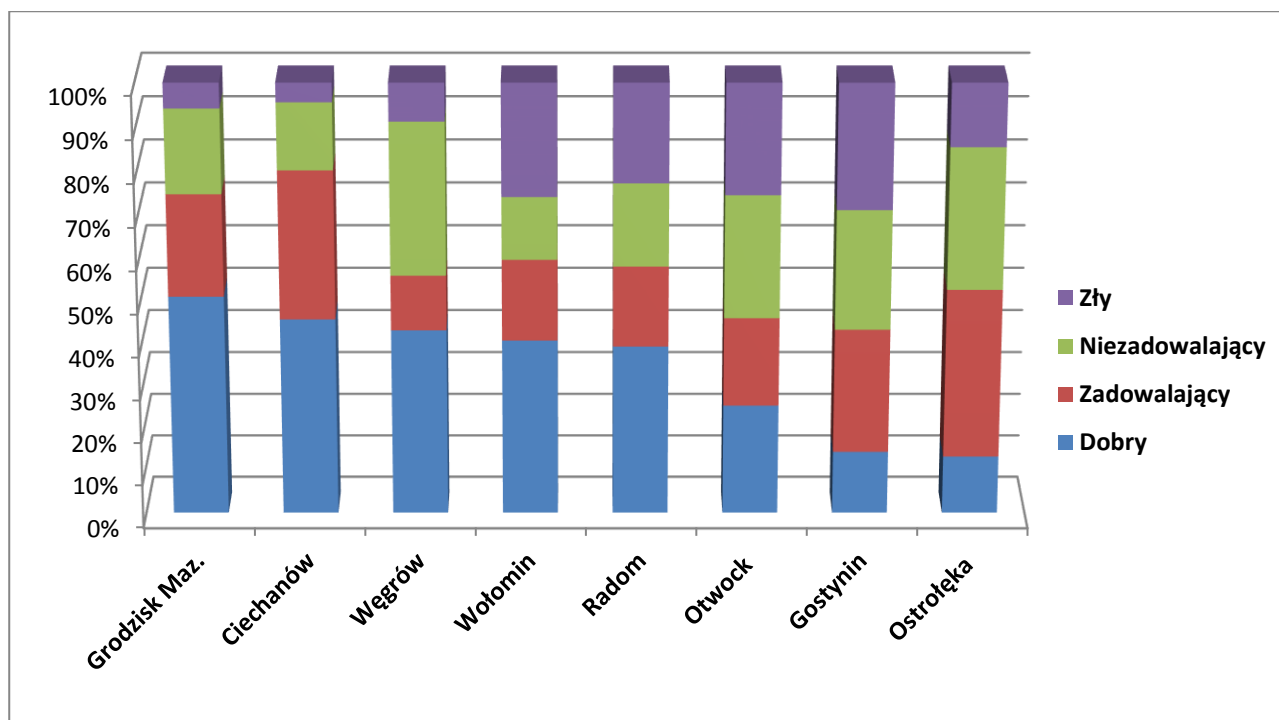
<sup>14</sup> Dane z Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, [http://mzdw.pl/files/klasy\\_drog.pdf](http://mzdw.pl/files/klasy_drog.pdf)



Schemat 2.1-2 Stan dróg wojewódzkich na Mazowszu  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [http://mzdw.pl/stan\\_drog/index.html](http://mzdw.pl/stan_drog/index.html)

Stan dróg wojewódzkich z każdym rokiem ulega stopniowej poprawie, między innymi dzięki nakładom finansowym pochodzącym z UE. Ponad połowa dróg (57%) jest w stanie dobrym i zadowalającym. Jednak blisko połowa (43%) w dalszym ciągu pozostaje w złym lub niezadowalającym stanie.

Biorąc pod uwagę zróżnicowanie stanu dróg w poszczególnych rejonach województwa, najwięcej dróg wojewódzkich w dobrym stanie występuje w rejonie drogowym Grodzisk Mazowiecki (51,9%), Ciechanów (45,65%), Węgrów (43,08%) oraz Wołomin (40,72%). Z kolei najmniejszy odsetek dróg wojewódzkich w dobrym stanie występuje w rejonie drogowym Gostynin (14,5%) oraz Ostrołęka (13,5%). W przypadku dróg wojewódzkich o złym stanie technicznym, największy odsetek występuje w rejonie drogowym Gostynin (29%), Wołomin (26%), Otwock (25,6%), Radom (22,9%). Najmniej dróg wojewódzkich o złym stanie technicznym występuje w rejonie drogowym Ciechanów (4,5%), Grodzisk Mazowiecki (5,9%) oraz Węgrów (8,9%).



Schemat 2.1-2 Stan dróg wojewódzkich na Mazowszu w podziale na rejony drogowe  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [http://mzdw.pl/stan\\_drog/index.html](http://mzdw.pl/stan_drog/index.html)

Poza stanem dróg wojewódzkich istotne jest również zapewnienie przepustowości dróg wojewódzkich dostosowanej do natężenia ruchu szczególnie w sytuacji obsługi ruchu lokalnego oraz tranzytowego np. poprzez budowę obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich.

Zauważyć można duże zróżnicowanie gęstości **dróg powiatowych** województwa mazowieckiego. Najwyższy wskaźnik gęstości dróg powiatowych odnotowano w Ostrołęce (129,2 km na 100 km<sup>2</sup>), najniższy w powiecie nowodworskim (28 km na 100 km<sup>2</sup>).

**Wśród dróg gminnych** najwyższą wartość wskaźnika gęstości dróg o nawierzchni twardej zanotowano w Siedlcach (322 km na 100 km<sup>2</sup>), najniższą zaś w powiecie węgrowskim (18,7 km na 100 km<sup>2</sup>).

### 2.1.3 Transport lotniczy

Mazowsze, ze względu na centralne położenie oraz usytuowanie Warszawy, posiada uprzywilejowaną pozycję w generowaniu ruchu lotniczego, zarówno międzynarodowego jak i regionalnego. Wobec tego blisko połowa ruchu lotniczego kraju z uwzględnieniem lotów regularnych oraz czarterowych (48% operacji lotniczych, 44% obsłużonych pasażerów – dane dla 2013 r.) realizowana jest przez porty lotnicze położone na terenie Mazowsza. Należą do nich Lotnisko Chopina w Warszawie (10,6 mln pasażerów) usytuowane w sieci TEN-T oraz Lotnisko Warszawa/Modlin (1,7 mln pasażerów)<sup>15</sup>.

Poza wyżej wskazanymi, na terenie Mazowsza znajdują się następujące lotniska wpisane do Rejestru Lotnisk Cywilnych: Lotnisko Radom – Sadków, Płock, Piastów k/Radomia, Warszawa – Babice. W województwie mazowieckim znajduje się też ponad 30 lokalizacji lądowisk cywilnych samolotowych i śmigłowcowych (w tym o charakterze sanitarnym) umożliwiających bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych. W skład przedstawionych lotnisk i lądowisk wchodzi także lotniska wojskowe takie jak Mińsk Mazowiecki i Radom Sadków, które funkcjonuje wspólnie z lotniskiem cywilnym.

Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego<sup>16</sup> zakładają stabilny wzrost popytu na lotniczy ruch pasażerski w Polsce z 21,7 mln pasażerów w 2011 r. do 38,2 mln w 2020 r. oraz do 59,1 mln w 2030 r. Nie uwzględniając ewentualnych zaburzeń w prognozowanej wielkości popytu można zakładać, że Lotnisko Chopina w Warszawie będzie miało kluczowe znaczenie w liczbie obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji lotniczych. Aktualnie, po otwarciu nowego terminala w Porcie Lotniczym im. Chopina w Warszawie, przepustowość portu wzrosła do 15 mln pasażerów (przy aktualnej obsłudze ok. 10 mln pasażerów) rocznie. W przypadku wybudowania nowego pasa startowego przepustowość ta wzrosłaby do 25 mln pasażerów rocznie. Lotnisko Warszawa/Modlin według początkowych założeń ma obsługiwać 2-3 mln pasażerów z możliwością obsługi do 5 mln pasażerów rocznie. Natomiast terminal Lotniska Radom-Sadków przystosowany jest do obsługi 1 miliona pasażerów, zaś możliwości krytyczne przewidują liczbę 1,5 miliona osób.

Obecna przepustowość mazowieckich portów lotniczych kształtuje się na poziomie 19 mln pasażerów (maksymalna przepustowość wynikająca z realizacji ww. inwestycji wyniesie około 31,5 mln pasażerów), przy ruchu na poziomie 12,3 mln pasażerów. W przypadku realizacji optymistycznych scenariuszy, przepustowość mazowieckich portów lotniczych może ulec wyczerpaniu po 2020 roku<sup>17</sup>, co może spowodować konieczność podjęcia decyzji o rozbudowie istniejących portów lotniczych bądź otwarciu dodatkowego portu lotniczego.

### 2.1.4 Żegluga śródlądowa

Możliwości transportu wodnego w województwie nie są wykorzystywane. Przez obszar województwa przebiega droga wodna E-40 łącząca docelowo Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Prowadzi z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Narwią i Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się

<sup>15</sup> Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w latach 2012 – 2014, Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych, Warszawa, marzec 2015

<sup>16</sup> Prognoza popytu na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych do 2030 roku – aktualizacja 2012, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, Kwiecień 2012

<sup>17</sup> Program rozwoju infrastruktury lotnictwa cywilnego w województwie mazowieckim, Crowley Infrastructure Development Group Sp. z o.o., PROJEKT – 16 grudnia 2014 r., Warszawa, 2014 r.

z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru. Stanowi ona element europejskiego systemu dróg wodnych wyznaczonych przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ, co stwarza możliwość wykorzystania transportu wodnego na potrzeby rozwoju regionu. Poważną barierę stanowi jednak utrudniona żeglowność. Większość odcinków rzek Wisły, Narwi oraz Bugu wymaga odbudowy infrastruktury oraz prac hydrotechnicznych, które powinny umożliwić wykorzystanie potencjału hydroenergetycznego rzeki, łagodzić skutki suszy i poprawić bezpieczeństwo przeciwpowodziowe przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia równowagi ekologicznej i trwałego rozwoju regionów położonych nad Wisłą.

Do szlaków śródlądowych, które przepływają przez teren województwa zalicza się:

- Rzeka Wisła na odcinku od ujścia Sanny (km 295+200) do m. Korabniki (km 684+000),
- Rzeka Narew od ujścia do Wisły (km 0+000) do (ujścia rzeki Biebrzy) km 248+500 wraz z Jeziołem Zegrzyńskim,
- Rzeka Bug od ujścia do Narwi (km 0+000) do km 587+200,
- Kanał Żerański dł. 17 km.

Przewozy drogami wodnymi są poza głównym nurtem polityki transportowej, zaś zarządzanie i rozwój infrastruktury dróg wodnych jest domeną służb ochrony środowiska. W rezultacie krytyczne dla żeglugi odcinki Wisły poniżej Włocławka oraz między Płockiem a Warszawą, zaklasyfikowane do klasy żeglowności Ib, na ogół nie spełniają tego parametru. A przy projektowaniu terminali logistycznych nie bierze się pod uwagę dróg wodnych<sup>18</sup>.

Obecnie prowadzone prace regulacyjne na rzekach mają charakter interwencyjny, w szczególności, gdy istnieje zagrożenie powodziowe lub innego typu np. zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku<sup>19</sup>.

### 2.1.5 Pozostałe systemy transportowe

**Systemy typu Parkuj i Jedź oraz Parkuj rower i Jedź (P+R oraz B+R)**, stosowane w celu integracji transportu zbiorowego z transportem indywidualnym, stanowią istotny wkład w politykę zrównoważonego rozwoju transportu i odgrywają ważną rolę w polityce transportowej województwa. Powstają w miejscach, które charakteryzują się stosunkowo wysoką zdolnością przewozową transportu publicznego. Na terenie Mazowsza systemy organizowane są zarówno przez Województwo Mazowieckie jak i m.st. Warszawę. Obecnie użytkowanych jest 9 parkingów, powstałych z inicjatywy Województwa Mazowieckiego, którymi administruje Spółka Koleje Mazowieckie, dwa parkingi zlokalizowane w Pruszkowie oraz w Komorowie, którymi zarządza Warszawska Kolej Dojazdowa, a także 13 parkingów administrowanych przez ZTM w Warszawie.

**Infrastruktura punktowa** (węzły/punkty przesiadkowe) jest bardzo istotna podczas planowania i projektowania sieci transportowej. Węzły sieci transportowej stanowią najczęściej źródła kongestii i wąskie gardła przepustowości linii transportowych. Integracja węzłów zwiększa efektywność procesów transportowych w nich realizowanych oraz umożliwia komplementarność transportu. Odpowiednio zaprojektowane i zintegrowane węzły znacząco zwiększają ilość realizowanych przewozów za pośrednictwem alternatywnych do transportu drogowego gałęzi, redukując tym samym znaczną ilość transportu drogowego, który powoduje zatłoczenie obszarów aglomeracyjnych większych miast, degradację infrastruktury drogowej i emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Istotne znaczenie w rozwoju sieci transportowej mają węzły przesiadkowe związane z punktami odpraw pasażerów (dworce i przystanki), zlokalizowane wzdłuż linii kolejowych, lotnisk oraz w miejscach istotnych z punktu widzenia obsługi regionalnych podróży w zbiorowym transporcie. Na terenie województwa mazowieckiego, ze względu na funkcjonalność oraz oczekiwane standardy, sklasyfikowano następujące rodzaje węzłów: kluczowe, ważne, lokalne, punkty przesiadkowe oraz pozostałe punkty<sup>20</sup>. Do węzłów o kluczowym znaczeniu, które integrują przewozy znaczenia wojewódzkiego i krajowego, a zarazem integrują transport

<sup>18</sup> Analiza potencjału wielkości transportu wodnego na obszarze Polski, generowanego przez porty śródlądowe jak i morskie, str. 37, [http://www.armsa.pl/download/files/public/DRK/Raporty/Analiza\\_potencjalu\\_wielkosci\\_transportu\\_wodnego\\_na\\_obszarze\\_Polski\\_INWAPO\\_2012.pdf](http://www.armsa.pl/download/files/public/DRK/Raporty/Analiza_potencjalu_wielkosci_transportu_wodnego_na_obszarze_Polski_INWAPO_2012.pdf)

<sup>19</sup> Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2013

<sup>20</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego

kolejowy oraz autobusowy, transport indywidualny (samochód, rower) oraz miejski transport zbiorowy (autobus, tramwaj, metro), a także w niektórych przypadkach transport lotniczy, należą: Warszawa – Dworzec: Centralny/Śródmieście, Gdański, Wschodni, Zachodni, Warszawa Lotnisko Chopina, Dworzec Modlin/Port Lotniczy Warszawa/Modlin, Dworzec Radom oraz Dworzec Siedlce.

### **Transport miejski<sup>21</sup>**

Ze względu na znaczenie oraz wpływ na całość sieci transportowej województwa, w Planie wykonawczym, transport miejski rozpatrywany będzie dla m.st. Warszawa, jako węzła sieci TEN-T. System miejski Warszawy oparty jest na komunikacji autobusowej, tramwajowej, kolejowej oraz metrze.

#### **Autobusy**

Podstawowym środkiem transportu zbiorowego w Warszawie są autobusy. Średnia długość linii autobusowej dziennej wynosi ok. 14 km, natomiast nocnej ok. 20 km. Tabor autobusowy liczy 1 709 pojazdów. 100% taboru autobusowego to autobusy niskopodłogowe, 68,17% wyposażonych jest w klimatyzację, a 62,79% posiada monitoring wewnętrzny. Wszystkie autobusy wyposażone są w wyświetlacze elektroniczne zewnętrzne i wewnętrzne, natomiast 74,43% posiada zapowiedź głosową. Komunikacja autobusowa została uprzywilejowana poprzez tworzenie wydzielonych pasów ruchu, których długość wynosi 48,073 km.

#### **Tramwaj**

System komunikacji tramwajowej w Warszawie składa się z 26 linii tramwajowych, obsługiwanych przez Spółkę Tramwaje Warszawskie. Średnia długość linii tramwajowej wynosi ok. 14 km. Tramwaje nie obsługują połączeń nocnych. Łączna liczba taboru tramwajowego wynosi 763 wagony, z których 231 to niskopodłogowe składy, a 201 pojazdów posiada system klimatyzacji. Na liniach stałych w dzień powszedni, w okresie szczytu przewozowego, w ruchu znajduje się 412 pociągów (średnio z dwóch szczytów – dane z kwietnia 2014 roku), w niedzielę i święta 240 pociągów.

#### **Kolej**

System kolei aglomeracyjnej realizowany jest na zlecenie m.st. Warszawa przez Spółkę Szybka Kolej Miejska (SKM Sp. z o.o.). Przewozy realizowane są na czterech liniach komunikacyjnych: S1 Pruszków – Otwock, S2 Warszawa Lotnisko Chopina – Sulejówek Miłosna, S3 Warszawa Lotnisko Chopina – Legionowo Piaski/Wieliszew oraz S9 Warszawa Zachodnia – Legionowo/Legionowo Piaski.

#### **Metro**

System metra składa się z dwóch linii:

- pierwszej (o oznaczeniu M1), biegnącej z północy na południe Warszawy o długości 23 kilometrów łączącej Kabaty z Młocinami, na której zlokalizowanych jest 21 stacji oddalonych od siebie średnio o ok. 1,1 km,
- drugiej (o oznaczeniu M2), biegnącej w układzie wschód – zachód o długości 6,1 km łączącej dzielnicę Wola na lewym brzegu Wisły ze Starą Pragą na prawym brzegu rzeki. Na linii M2 zlokalizowanych jest 7 stacji, oddalonych od siebie o średnio ok. 900 metrów.

Na linii M1 liczba składów w ruchu w dni powszednie wynosi 32 pociągi sześciowagonowe (192 wagony) w godzinach szczytu komunikacyjnego, natomiast w okresie międzyszczytowym kursuje 21 pociągów (126 wagonów). W dni świąteczne kursuje 13 składów (78 wagonów). Linia M2 obsługiwana jest 20 pociągami (6 wagonowymi) Siemens Inspiro.

#### **Drogi**

Według stanu na koniec roku 2011 drogi publiczne, zarządzane przez m.st. Warszawę mają długość ok. 2 495 km. Podział sieci drogowej według kategorii przedstawia się następująco:

- drogi krajowe i wojewódzkie, które obsługują głównie powiązania krajowe i regionalne, stanowią łącznie ok. 10% długości sieci publicznej, w tym: 105,9 km dróg krajowych oraz 144,3 km dróg wojewódzkich,

<sup>21</sup> Dane Miasto stołeczne Warszawa, stanu na kwiecień 2014r., <http://www.transport.um.warszawa.pl/transport-publiczny>



- drogi powiatowe, obsługujące głównie powiązania dzielnicowe i międz dzielnicowe stanowią łącznie ok. 557,7 km – 22,4% długości sieci publicznej,
- drogi gminne, służące głównie powiązaniom lokalnym stanowią łącznie 1686,9km – 67,6% długości sieci publicznej.

Na terenie Warszawy znajdują się także drogi ekspresowe zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (droga S8 oraz S2).

### Rower

Rower jest najbardziej przyjaznym dla środowiska środkiem transportu. Warszawa staje się miastem coraz bardziej przyjaznym dla rowerzystów, długość sieci rowerowej mierzy obecnie ok. 412,5 km dróg rowerowych. Gęstość sieci wynosi 0,24 km na 1000 mieszkańców. Utworzony system warszawskiego roweru publicznego Veturilo liczy 197 stacji, 2941 rowerów i posiada 150 tys. zarejestrowanych użytkowników.

Głównymi działaniami zmierzającymi do rozwijania i propagowania roweru jako elementu stanowiącego publiczny transport zbiorowy Warszawy są:

- rozbudowa infrastruktury dróg i parkingów rowerowych, zapewniająca bezpieczne korzystanie z rowerów,
- rozwijanie systemu roweru publicznego (Veturilo) poprzez lokalizację nowych stacji umożliwiających wypożyczenie miejskiego roweru,
- tworzenie parkingów w systemie B+R.

**Ruch pieszy** jest kluczowy przy planowaniu rozwoju miasta, ponieważ pełni ważną rolę w podróżach po mieście – jest częścią podróży transportem zbiorowym i indywidualnym. Jakość ruchu pieszego w Warszawie jest zróżnicowana i w dużej mierze zależy od parametrów technicznych infrastruktury oraz sposobu zagospodarowania terenu wzdłuż ciągów pieszych. Głównym celem rozwoju ruchu pieszego jest zwiększenie roli i jakości transportu pieszego z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup użytkowników w tym osób starszych i niepełnosprawnych.

## 2.2 Analiza SWOT

Analiza SWOT przedstawiona w Planie wykonawczym opracowana została w oparciu o Strategię Rozwoju Województwa Mazowieckiego. Analiza ma na celu rozpoznanie mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń jakie można zidentyfikować w sieci transportowej województwa mazowieckiego.

Tabela 2.2-1 Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• międzynarodowe znaczenie istniejącej infrastruktury drogowej – kolejowej</li> <li>• rozwinięty system transportu zbiorowego w Warszawie</li> <li>• silna pozycja przewoźników samorządowych</li> <li>• rozwój autostrad i dróg ekspresowych w głównych korytarzach transportowych województwa</li> <li>• budowa obwodnic Warszawy</li> <li>• rozwinięta sieć drogowa łącząca Warszawę z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi oraz innymi regionami w kraju</li> <li>• międzynarodowe znaczenie Portu Lotniczego Fryderyka Chopina w Warszawie i Warszawa/Modlin</li> <li>• rozwój Lotnisk Fryderyka Chopina w Warszawie i Warszawa/Modlin</li> <li>• stolica kraju jako główne źródło i cel operacji lotniczych</li> <li>• połączenie kolejowe do Lotniska w Warszawie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niekontrolowana suburbanizacja</li> <li>• utrata i zatarcie funkcji społeczno-gospodarczych poszczególnych miejscowości</li> <li>• nierównomierny rozwój subregionów</li> <li>• degradacja przestrzeni miejskiej krajobrazu w tym zwłaszcza wiejskiego wokół miast</li> <li>• niski odsetek powierzchni pokrytej MPZP i słabość systemu planowania przestrzennego</li> <li>• niska jakość infrastruktury drogowej i kolejowej (w tym dworców i przystanków)</li> <li>• słaba dostępność dworców, przystanków i stacji dla osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych</li> <li>• braki w taborze przystosowanym do obsługi osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych</li> <li>• znaczące zróżnicowanie jakości infrastruktury transportowej w województwie (w tym dworców przystanków i usług)</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• dogodne połączenia drogowe do Lotnisk Fryderyka Chopina w Warszawie i Warszawa/Modlin</li> <li>• lokalizacja stolicy kraju</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak odpowiedniej przepustowości infrastruktury kolejowej, szczególnie dla ruchu regionalnego na obszarze Warszawskiego Węzła Kolejowego</li> <li>• niska jakość węzłów przesiadkowych</li> <li>• niewielki stopień integracji systemów transportowych</li> <li>• niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego</li> <li>• zanieczyszczenie powietrza i hałas (w tym ponad dopuszczalne normy)</li> <li>• słaba wewnątrzregionalna dostępność komunikacyjna</li> <li>• niskie standardy komunikacji zbiorowej w ośrodkach regionalnych (częstotliwość, prędkość)</li> <li>• niedostateczny rozwój systemów P&amp;R oraz B&amp;R w małych miastach i w obszarach podmiejskich dużych miast</li> <li>• uboga infrastruktura rowerowa</li> <li>• zbyt duży indywidualny ruch samochodowy skutkujący zatorami na drogach, zwłaszcza w kontekście braków w sieci dróg tranzytowych (rosnąca kongestia)</li> <li>• rosnący udział transportu drogowego w przewozach towarów i osób</li> <li>• ograniczona przepustowość Portu Lotniczego im. Chopina w Warszawie ze względu na ograniczone godziny prowadzenia operacji lotniczych i ograniczoną możliwość rozbudowy</li> <li>• słabo rozwinięty transport wodny śródlądowy i multimodalny</li> <li>• brak warunków do gospodarczego wykorzystania Wisły (brak żeglowności)</li> </ul>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zmiany świadomości społecznej w zakresie ochrony i kształtowania krajobrazu miast i wsi</li> <li>• powstanie skutecznych regulacji formalno-prawnych zagadnień związanych z rewitalizacją miast</li> <li>• możliwość stworzenia atrakcyjnej przestrzeni miejskiej poprzez efektywne wykorzystanie przestrzeni w pasie drogowym (w tym szerokie chodniki, ścieżki rowerowe i zieleń)</li> <li>• wykorzystanie położenia województwa w ciągach europejskich korytarzy transportowych z węzłem w Warszawie</li> <li>• wzrost udziału transportu publicznego</li> <li>• wykorzystanie potencjału transportu szynowego poprzez modernizację linii kolejowych i wymianę taboru</li> <li>• mniej intensywne wykorzystanie samochodów osobowych</li> <li>• poprawa jakości transportu zbiorowego poprzez ograniczenie zatłoczenia, emisji hałasu i zanieczyszczeń dzięki wzrostowi udziału najmniej uciążliwych rodzajów transportu zbiorowego</li> <li>• możliwość zwiększenia udziału transportu szynowego w przewozach osób i towarów poprzez budowę efektywnych węzłów przesiadkowych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój zjawiska niekontrolowanej suburbanizacji powodujący zatarcie granic pomiędzy miastem a wsią</li> <li>• komercjalizacja przestrzeni, w tym zanik przestrzeni publicznych</li> <li>• dalsza degradacja przestrzeni miejskiej i krajobrazu wiejskiego</li> <li>• wyludnianie centrów miast</li> <li>• zanik funkcji wiodącej oraz tożsamości ośrodków osadniczych</li> <li>• spadek jakości życia w mieście i okolicach – wyludnienie w subregionach</li> <li>• niski poziom dochodów ludności i znaczny stopień bezrobocia w województwie</li> <li>• degradacja dróg</li> <li>• wzrost natężenia ruchu samochodowego z powodu niskiej jakości połączeń transportem zbiorowym</li> <li>• przejmowanie przez drogi lokalne i regionalne funkcji tranzytowych z powodu projektowania ich pod kątem przelotowego ruchu samochodowego</li> <li>• brak inwestycji w budowę obwodnic miast</li> <li>• konflikty społeczne i ekologiczne lokalizacji inwestycji transportowych</li> </ul>

<p>i przetadunkowych – szybki wzrost popytu na publiczny drogowy jak i kolejowy przewóz osób</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• możliwość zwiększenia udziału transportu rowerowego (wypożyczalnie) i pieszego poprzez uwzględnienie tych grup użytkowników przy projektowaniu i przebudowie dróg</li><li>• wzrost świadomości wpływu infrastruktury na wzrost ekonomiczny</li><li>• wdrożenie krajowej polityki miejskiej</li><li>• opracowanie planu transportowego województwa oraz planów pozostałych jednostek samorządu terytorialnego</li><li>• poprawa efektów ekonomicznych i finansowych przedsiębiorstw transportowych</li><li>• rozwój lotnisk niskokosztowych w związku z uruchomieniem Lotniska Warszawa/Modlin i Radom-Sadków</li><li>• przywrócenie i utrzymanie żeglowności dróg wodnych</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• degradacja niemodernizowanych linii kolejowych i starzenie się taboru</li><li>• utrata możliwości zwiększenia przepustowości kolejowej linii średnicowej w Warszawie</li><li>• nieefektywność działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa dróg</li><li>• wyczerpanie przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie</li><li>• brak zapewnienia finansowania inwestycji</li><li>• brak poprawy transportu śródlądowego</li></ul>
--	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z SRWM

Ocena sieci transportowej na terenie województwa mazowieckiego przedstawiona w analizie SWOT w sposób syntetyczny wskazuje na mocne strony transportu na Mazowszu, które odpowiednio wykorzystane przyczynią się do zwiększenia szans i uniknięcia zagrożeń rozwojowych. Prowadzi także do następujących wniosków: położenie województwa wraz ze stolicą Polski w centrum kraju, rozwój sieci drogowej, rozwój lotnisk, dogodne połączenia z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi, stwarzają dogodne warunki dla rozwoju województwa. Dla pełnego wykorzystania tych zalet konieczna jest m.in. rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury transportowej. Infrastruktura ta przyczyni się do rozwoju województwa, a także wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców.

## 2.3 Wnioski z analizy stanu istniejącego

W ostatnich latach na terenie województwa mazowieckiego nastąpiła znaczna poprawa sieci transportowej. Dzięki wsparciu finansowanemu UE udało się zrealizować wiele inwestycji transportowych, które wpłynęły na poprawę jakości oraz bezpieczeństwo całej sieci. Jednak nowoczesna sieć transportowa na Mazowszu dopiero się tworzy i nie stanowi jeszcze spójnej całości. W każdej gałęzi transportu są widoczne niedobory infrastruktury, które ograniczają możliwość sprawnego dojazdu do wielu ośrodków w województwie, zarówno do stolicy, do subregionów, jak i do innych miast/miejscowości. Obecny stan sieci transportowej nie spełnia wymagań stawianych nowoczesnemu systemowi transportowemu. Zarówno stan infrastruktury (drogowej, jak i kolejowej), stan taboru, wymagają nakładów i inwestycji. W tym celu należy w maksymalnym zakresie wykorzystać szansę jaką daje nam możliwość współfinansowania inwestycji w ramach środków finansowych Unii Europejskiej.

W najbliższej perspektywie, główny nacisk będzie położony na rozwój w zakresie transportu kolejowego, drogowego (w tym drogi rowerowe), pozostałego (węzły/punkty przesiadkowe, systemy typu Parkuj i Jedź oraz Parkuj rower i Jedź), jak również sieci miejskie. Z tego też powodu wnioski z analizy stanu istniejącego nie uwzględniają transportu lotniczego oraz żeglugi śródlądowej.

### 2.3.1 Transport kolejowy

Istotny element regionalnego systemu transportowego stanowi infrastruktura kolejowa. Obecna oferta przewoźników, pomimo realizowanych inwestycji nie zaspokaja w pełni potrzeb przewozowych i oczekiwań podróżnych z uwagi na zbyt długi czas przejazdu, częstotliwość kursowania, stan techniczny eksploatowanego taboru, a także nie w pełni satysfakcjonujący stopień bezpieczeństwa.

W najbliższej perspektywie kluczowe znaczenie w rozwoju infrastruktury kolejowej będzie mieć:

- zakup i modernizacja taboru, która wpłynie na zwiększenie komfortu jazdy, poprawę bezpieczeństwa podróży, likwidowanie barier w dostępie osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych,

- budowa nowych połączeń kolejowych, która zapewni połączenie kolejowe do obszarów istotnych z punktu widzenia rozwoju województwa, które obecnie nie posiadają bezpośredniego połączenia z siecią kolejową, a także wpłynie na zwiększenie dostępności w ruchu towarowym do stref przemysłowych i ekonomicznych na terenie Mazowsza oraz zwiększenie mobilności mieszkańców,
- poprawa stanu technicznego linii o znaczeniu regionalnym, która przyczyni się do eliminowania miejscowych ograniczeń prędkości (tzw. wąskich gardeł), poprawy stanu technicznego oraz parametrów użytkowych, co wpłynie na zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu jazdy oraz zwiększenie mobilności mieszkańców,
- budowa zapleczy utrzymaniowo-naprawczych do bieżącej obsługi technicznej pojazdów szynowych, która przyczyni się do zwiększenia jakości i efektywności oferowanych usług oraz umożliwi zapewnienie płynności w realizacji przewozów i optymalizacji wykorzystania parku taborowego.

### 2.3.2 Transport drogowy

Głównym problemem systemu transportowego województwa jest niezadowalający stan dróg (w tym stanowiących uzupełnienie sieci dróg krajowych, w szczególności leżących w sieci TEN-T), niedostateczny poziom bezpieczeństwa, wyczerpanie przepustowości większości odcinków dróg krajowych i niektórych wojewódzkich zwłaszcza na trasach wlotowych do Warszawy. Istotny problem stanowi również coraz większa liczba pojazdów i zwiększające się w związku z tym natężenie ruchu, co ma negatywny wpływ na środowisko, w szczególności w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. Istnieje zatem potrzeba dalszego rozwoju systemu dróg na Mazowszu poprzez budowę nowych oraz modernizację istniejących dróg, przy czym priorytetem powinny być inwestycje mające powiązanie z siecią TEN-T, z drogami krajowymi oraz poprawiające bezpieczeństwo m.in. poprzez budowę obwodnic i wyprowadzanie ruchu drogowego poza miasta. Dodatkowo infrastruktura drogowa – szczególnie przebiegająca przez tereny miejskie – powinna zapewniać atrakcyjną przestrzeń publiczną np. poprzez budowę dróg rowerowych, szerokich i równych chodników, zapewnienie szpalerów drzew itp.

W najbliższej perspektywie kluczowe znaczenie w rozwoju infrastruktury drogowej będzie mieć:

- budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z systemem dróg krajowych lub siecią TEN-T oraz najważniejszych odcinków dróg w poszczególnych subregionach województwa, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach oraz polepszenia parametrów technicznych dróg, zwiększając m.in. ich nośność i przepustowość. Dodatkowo spowodują poprawę dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu, co w efekcie przełoży się na zwiększenie mobilności mieszkańców oraz rozwój społeczny i gospodarczy województwa,
- budowa obwodnic miast, które przyczynią się do wyprowadzenia z nich ruchu tranzytowego, co w konsekwencji doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców miast oraz stanu środowiska naturalnego,
- rozbudowa dróg lokalnych (gminnych i powiatowych), pod warunkiem, że drogi te stanowiąc będą niezbędny i uzupełniający element projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej oraz będą wpisywać się w plany gospodarki niskoemisyjnej.

### 2.3.3 Pozostałe systemy transportowe

#### Systemy typu Parkuj i Jedź oraz Parkuj rower i Jedź

Rozwój systemu parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R) oraz „Parkuj rower i jedź” (B&R) jest korzystny z punktu widzenia integracji transportu, ograniczenia ruchu samochodowego w miastach oraz stanu środowiska naturalnego. Z tego też powodu planuje się wsparcie dalszej budowy i rozbudowy systemów P&R oraz B&R.

W ramach parkingów będących w gestii Województwa Mazowieckiego, nowe parkingi realizowane będą w porozumieniu z samorządami lokalnymi w celu jak najlepszego ich dostosowania do

potrzeb przyszłych użytkowników systemu. Otwarcie kolejnych parkingów „Parkuj i Jedź” w nowych lokalizacjach Województwo Mazowieckie uzależni od możliwości współfinansowania budowy miejsc postojowych przez samorządy lokalne, realizacji w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego oraz w ramach współfinansowania ze środków europejskich.

### **Infrastruktura punktowa**

Węzły przesiadkowe przyjazne pasażerom są kluczowym elementem nowoczesnego systemu transportu publicznego. Mają na celu integrację podsystemów transportu, zmniejszenie ilości pojazdów samochodowych, zmniejszenie zatoru i zatłoczenia na ulicach oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń. W najbliższej perspektywie finansowania zakłada się dalszy rozwój i rozbudowę węzłów przesiadkowych.

### **Transport miejski**

W przypadku obszarów miejskich, do częstych problemów w systemie transportowym należą zatłoczone drogi, hałas, niska jakość przestrzeni publicznej i zanieczyszczenie powietrza. Brak w pełni ukształtowanego układu dróg obwodowych przyczynia się do zbyt dużego ruchu tranzytowego oraz podróży międzypunktowych w korytarzach drogowych prowadzących do centrum miasta. Powoduje to zatłoczenie układu drogowego i zwiększa zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Jest to jeden z podstawowych problemów funkcjonowania systemu transportowego Warszawy.

W celu poprawy miejskich systemów transportowych, istotne znaczenie ma kształtowanie przestrzeni publicznej oraz systemu zrównoważonej mobilności miejskiej. Priorytetowo należy traktować działania na rzecz zachęcania do poruszania się w sposób najmniej uciążliwy dla przestrzeni miejskiej oraz mieszkańców, czyli dążenia do zwiększenia udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacją zbiorową, poprzez stworzenie spójnego i wydajnego systemu transportowego.

W najbliższej perspektywie do najważniejszych działań w zakresie transportu miejskiego należeć będą:

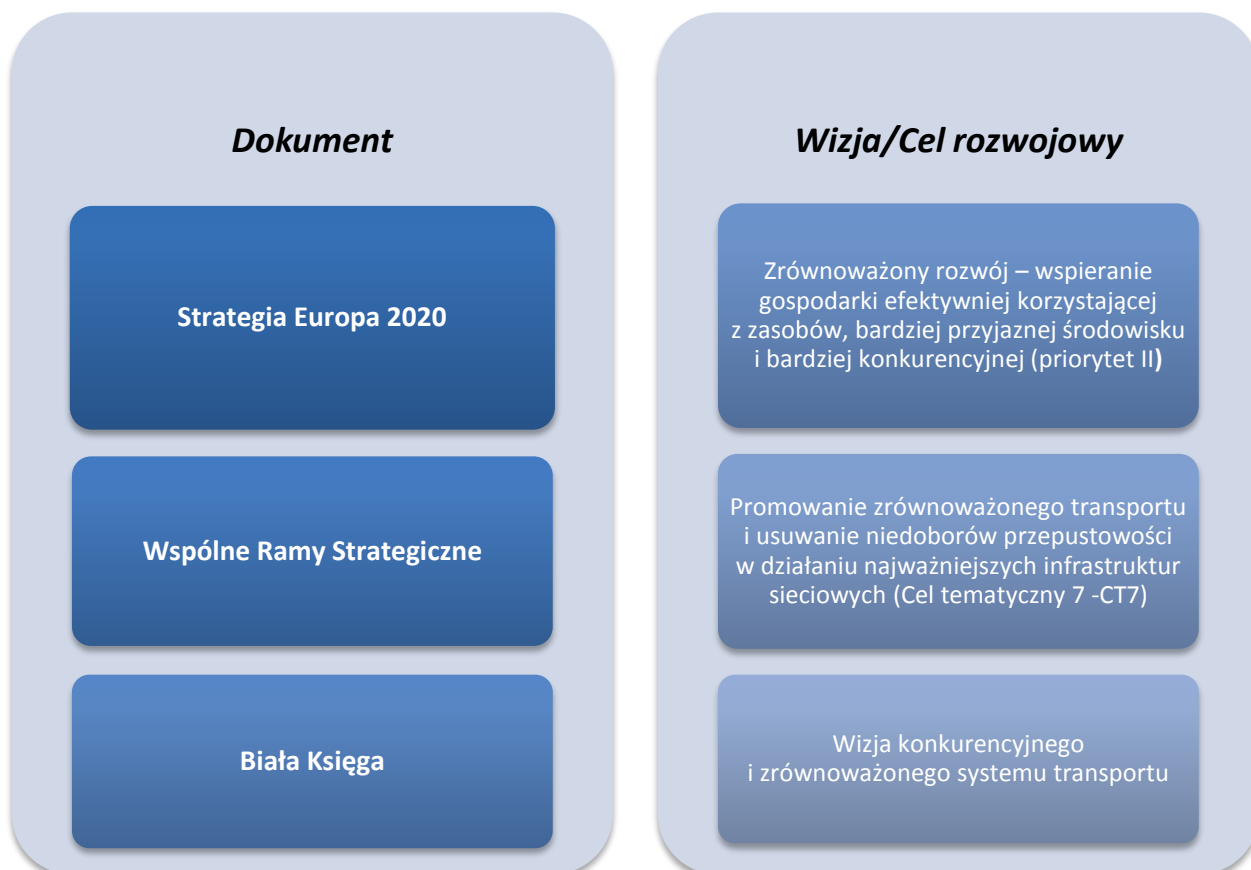
- budowa metra oraz linii tramwajowych, które wpłyną na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, poprawę ładu przestrzennego miast, zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego, bezpieczeństwo oraz poprawę stanu środowiska naturalnego,
- budowa obwodnic, która wpłynie przede wszystkim na zmniejszenie zatłoczenia na drogach wewnętrznych miast oraz bezpieczeństwo, poprzez m.in. wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto,
- budowa i rozbudowa dróg, która wpłynie na zwiększenie przepustowości, usprawnienie ruchu na drogach wylotowych, bezpieczeństwo oraz poprawę systemu zrównoważonej mobilności miejskiej,
- zakup nowoczesnego taboru (metro, tramwaje, autobusy) wraz z odpowiednim zapleczem technicznym, który wpłynie na poprawę jakości usług transportem zbiorowym, zachęcając przy tym do korzystania z przyjaznego dla środowiska środka transportu,
- inwestycje wprowadzające udogodnienia dla podróży multimodalnych (centra przesiadkowe, parkingi „Parkuj i Jedź” oraz „Parkuj rower i Jedź”), które wpłyną na integrację różnych rodzajów transportu, ograniczenie ruchu samochodowego w miastach oraz stan środowiska naturalnego,
- budowa i rozbudowa dróg rowerowych, która wpłynie na ograniczenie ruchu samochodowego w miastach oraz stan środowiska naturalnego,
- zapewnienie atrakcyjnych warunków ruchu pieszego, które wpłyną na efektywne zagospodarowanie miasta, zarówno pod względem przestrzennym, jak i komunikacyjnym.

### 3. Część programowa

#### 3.1 Cele działań w systemie transportowym

Plan wykonawczy ma umożliwić osiągnięcie celów strategicznych w zakresie transportu szczegółowo określonych w Strategii województwa, a tym samym przyczynić się do osiągnięcia celów zawartych w opracowanych dokumentach strategicznych Unii Europejskiej, jak również dokumentach krajowych. Najważniejsze cele w zakresie transportu prezentują schematy: na poziomie Unii Europejskiej nr 3.1-1 oraz na poziomie krajowym nr 3.1-2:

##### *Cele działań określone w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej*



*Schemat 3.1-1 Cele działań określone w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej*

*Źródło: Opracowanie własne*

### **Cele działań określone w krajowych dokumentach strategicznych**

#### Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju

- Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego (cel 9)

#### Strategia Rozwoju Kraju

- Zwiększenie efektywności transportu (Cel II.7)

#### Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r.

- Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskimi globalnym (cel główny)

#### Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie

- Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju (Pkt 10)

#### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

- Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej (Cel 3)

#### Krajowa Polityka Miejska do roku 2020

- Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji (miasto zwarte i zrównoważone) (Cel szczegółowy 2)

*Schemat 3.1-2 Cele działań określone w krajowych dokumentach strategicznych*

*Źródło: Opracowanie własne*

### **Cele działań określone w Strategii województwa**

„Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze” określa politykę rozwoju całego województwa, która ma się przyczynić do poprawy warunków i jakości życia mieszkańców.

SRWM określa wizję Mazowsza, cel główny a także wyznacza cele strategiczne dla sześciu obszarów działań. Plan wykonawczy odnosi się do obszaru Przestrzeń i Transport, dla którego celem strategicznym jest Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. Wizja i cele określone w SRWM przedstawia poniższy schemat.

### Wizja

- Mazowsze to region spójny terytorialnie, konkurencyjny, innowacyjny z wysokim wzrostem gospodarczym i bardzo dobrymi warunkami życia jego mieszkańców

### Cel główny

- Zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim oraz wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie

### Cel strategiczny

- Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego

*Schemat 3.1-3 Wizja i cele określone w SRWM  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z SRWM*

Plan wykonawczy, w oparciu o Strategię województwa, w obszarze Transport i Przestrzeń wskazuje 5 kierunków działań oraz 15 działań, które mają przyczynić się do osiągnięcia celu głównego i strategicznego, a tym samym rozwoju systemu transportu w województwie.

*Tabela 3.1-1 Kierunki działań i działania w obszarze Przestrzeń i Transport określone w SRWM*

PRZESTRZEŃ I TRANSPORT	
Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	
Kierunki działań	Działania
13. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1. Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, m.in. poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług
	13.2. Dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji
	13.3. Integracja systemów transportowych i rozwój transportu kombinowanego towarów
	13.4. Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym
	13.5. Rozwój transportu szynowego wraz z budową nowych linii
	13.6. Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T
14. Spójność wewnątrzregionalna – koncentracja na najbardziej zapóźnionych podregionach	14.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów i powiązań z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi
	14.2. Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich i powiązań z ośrodkami lokalnymi



<b>15. Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców</b>	15.1. Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym
	15.2. Zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w ogóle podróży
	15.3. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. poprzez strefowe uspokojenie ruchu na obszarach zabudowanych
<b>16. Zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowanie ładu przestrzennego</b>	16.1. Tworzenie spójnej, harmonijnej oraz uporządkowanej przestrzennie i urbanistycznie sieci osadniczej
	16.2. Koncentracja i zagęszczenie zabudowy w miastach z minimalizacją presji urbanistycznej na pozostałe obszary
<b>17. Udrożnienie systemu tranzytowego</b>	17.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego (towarowe linie kolejowe, drogi krajowe), omijającej miasta
	17.2. Działania organizacyjno-prawne ograniczające ruch tranzytowy w miastach

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z SRWM*

Określone w SRWM kierunki działań i działania stanowią podstawę realizacji priorytetowych inwestycji służących rozwojowi województwa w obszarze Transport i Przestrzeń. Tworzą katalog inicjatyw rekomendowanych do wsparcia z funduszy publicznych oraz ze strony władz samorządowych.

W świetle założeń określonych w Strategii województwa, w dziedzinie transportu priorytetem będzie stwarzanie warunków zachęcających do korzystania z najmniej uciążliwych dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców środków transportu. W skali międzynarodowej, istotne znaczenie będzie miał rozwój infrastruktury wchodzącej w skład transeuropejskich sieci transportowych TEN-T, w tym Warszawskiego Węzła Transportowego. W dalszej perspektywie rozwojowej tj. po 2020 roku, rozwój transportu lotniczego, towarowego oraz wodnego transportu śródlądowego.

Osiągnięcie ww. założonych celów w perspektywie do 2020 r. możliwe będzie poprzez realizację inwestycji na poziomie regionalnym i lokalnym.

Zadania inwestycyjne na poziomie regionalnym podzielono na trzy priorytetowe obszary tj.: inwestycje kolejowe, drogowe oraz pozostałe.

Rozwój transportu kolejowego będzie miał kluczowe znaczenie w skali regionu. Do najistotniejszych przedsięwzięć będą należeć:

- modernizacja i rozbudowa linii kolejowych mające na celu osiągnięcie spójnej sieci transportowej dla przewozów kolejowych,
- poprawa jakości świadczonych usług, zwiększenie częstotliwości i prędkości na liniach kolejowych poprzez poprawę jakości taboru kolejowego wraz z zapewnieniem odpowiednich zapleczy do jego obsługi,
- modernizacja i rozbudowa infrastruktury punktowej (dworce, przystanki) oraz poprawa standardów jej utrzymania,
- integracja systemów transportowych,
- zwiększenie konkurencyjności i efektywności transportu zbiorowego, m.in. poprzez zwiększenie niezależności od ruchu samochodowego (np. w formie wydzielonych pasów dla komunikacji zbiorowej) i rozwój uprzywilejowania w sygnalizacji świetlnej.



**W zakresie infrastruktury drogowej** do najważniejszych działań będą należeć:

- dostosowanie jakości i układu dróg do potrzeb mieszkańców i regionu, w tym połączenie z systemem dróg krajowych i/lub z siecią TEN-T,
- poprawa parametrów technicznych dróg, podnoszących ich nośność i przepustowość, ale także wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu i skrócenie czasu przejazdu,
- poprawa bezpieczeństwa mieszkańców i ochrona środowiska poprzez realizację projektów drogowych polegających na budowie obwodnic miast i innych terenów zurbanizowanych.

**W zakresie pozostałych inwestycji** do najważniejszych działań będą należeć:

- promowanie i rozwój ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej,
- zwiększenie udziału ekologicznych środków transportu,
- integracja systemów transportowych (w oparciu o węzły transportu zbiorowego, zwłaszcza kolejowego).

Zadania inwestycyjne na poziomie lokalnym realizowane będą zwłaszcza na terenach miejskich, wzmacniając potencjały rozwojowe i wzrost konkurencyjności obszarów, na których będą realizowane. Do najważniejszych działań w tym zakresie będą należeć przedsięwzięcia podobne jak w przypadku pozostałych inwestycji realizowanych na poziomie regionalnym.

### 3.2 Inteligentna specjalizacja

Inteligentna specjalizacja zawarta w Planie wykonawczym ma na celu zidentyfikowanie celów rozwoju dla poszczególnych regionów województwa mazowieckiego w obszarze Przestrzeń i Transport. Specjalizacja określona została dla sześciu obszarów: warszawskiego, płockiego, ciechanowskiego, ostrołęckiego, siedleckiego oraz radomskiego. Specjalizacja wskazuje najważniejsze problemy jakie występują w danym obszarze, działania jakie należy podjąć w celu wyeliminowania problemów a następnie efekty jakie zostaną osiągnięte w przypadku ich realizacji.

Tabela 3.2-1 Inteligentna specjalizacja w zakresie inwestycji określonych w Planie wykonawczym

Rodzaj inwestycji			
Inteligentna specjalizacja w zakresie inwestycji kolejowych			
Główny problem	Jakie problemy rozwiążą wymienione w Planie inwestycje	Jakie efekty synergii wywołają wymienione w Planie inwestycje	Jaka specjalizacja dzięki wymienionym w Planie inwestycjom jest możliwa
Obszar kumulacji znacznej ilości negatywnych czynników, w tym również degradacji środowiska. Duża kongestia szczególnie w wąskich gardłach, które stanowią wloty tras komunikacyjnych do stolicy (Obszar Warszawski).	Modernizacja starego taboru, zakup nowoczesnych pojazdów oraz budowa i modernizacja linii kolejowych usprawni i zwiększy atrakcyjność transportu zbiorowego, co bezpośrednio wpłynie na środowisko, ze względu na rozwój przyjaznej środowisku formy transportu – kolei. Poprzez inwestycje nastąpi znaczna poprawa komfortu podróży, co wpłynie na zwiększenie liczby pasażerów. Inwestycje w zaplecza techniczne dla taboru kolejowego zwiększą nie	Pozytywny wpływ na środowisko połączony z poprawą komunikacji oraz komfortu podróży. Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego. Poprawa komfortu podróży i stworzenie nowych miejsc pracy. Parametry modernizowanego i nowego taboru będą odpowiadały parametrom modernizowanych linii co zapewni efekt synergii tych inwestycji. Kluczowe dla wykorzystania nowego taboru jest	Komunikacja – publiczny transport zbiorowy ma bezpośredni wpływ na rozwój gospodarczy. Poprawa komunikacji wpłynie pozytywnie na jakość życia i pracy mieszkańców Mazowsza. Usprawnienie szynowego transportu publicznego.

**Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

	tylko poziom bezpieczeństwa i komfortu podróżowania ale również przyczynią się do zwiększenia niezawodności systemu oraz stworzenia nowych miejsc pracy.	zapewnienie optymalnego rozkładu jazdy i oferty dla pasażerów co może odbyć się wyłącznie pod warunkiem udrożnienia sieci kolejowej.	
Słaba dostępność transportowa, utrudniająca rozwój gospodarczy (Obszar Płocki).	Budowa kolei zapewniającej szybki transport do stolicy podniesie dostępność transportową i pozwoli na rozwój interakcji gospodarczych. Rozwój parku technologicznego sprzyjać będzie wzrostowi innowacyjności.	Połączenie Płocka z lotniskiem Warszawa/Modlin i otaczającą je strefą gospodarczą sprzyjać będzie rozwojowi technologii w parku technologicznym.	Specjalizacja w przemyśle chemicznym będzie możliwa dzięki inwestycjom pro-innowacyjnym.
Słaba dostępność komunikacyjna wewnątrz regionu, utrudniająca rozwój gospodarczy, nadmierna suburbanizacja (Obszar Ciechanowski, Ostrołęcki, Siedlecki, Radomski).	Modernizacja starego taboru i zakup nowoczesnych pojazdów usprawni i zwiększy atrakcyjność transportu szynowego, a także przyczyni się powstrzymania degradacji ochrony środowiska, ze względu na rozwój przyjaznej środowisku formy transportu – kolei. Rozwój komunikacji zwiększy atrakcyjność obszarów wiejskich, a także może wspomóc zapobieganiu nadmiernej suburbanizacji.	Pozytywny wpływ na środowisko połączone z poprawą komunikacji oraz komfortu podróży. Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego względem drogowego. Rewitalizacja/modernizacja linii regionalnych przy zakupie nowego taboru do ich obsługi przyczyni się do polepszenia dostępności transportowej obszarów regionalnych. Szacowany wzrost znaczenia publicznego transportu zbiorowego poprzez stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej.	Komunikacja – ma bezpośredni wpływ na rozwój gospodarczy. Poprawa komunikacji wpłynie pozytywnie na jakość życia i pracy mieszkańców obszarów wiejskich.
<b>Inteligentna specjalizacja w zakresie inwestycji drogowych</b>			
<b>Główny problem</b>	<b>Jakie problemy rozwiążą wymienione w Planie inwestycje</b>	<b>Jakie efekty synergii wywołają wymienione w Planie inwestycje</b>	<b>Jaka specjalizacja dzięki wymienionym w Planie inwestycjom jest możliwa</b>
Niedostateczny stopień dostępności komunikacyjnej obniżającej atrakcyjność inwestycyjną prowadząca do obniżenia konkurencyjności regionu. Wąskie gardła i brak sprawnych połączeń obwodowych dla ruchu	Poprawa stanu sieci drogowej stworzy możliwość wykorzystania potencjału obszaru poprzez: wzrost zatrudnienia, ożywienie gospodarcze, rozwój terenów inwestycyjnych. Udrożnienie ruchu tranzytowego wpłynie na szybszy przepływ towarów, usprawniając obrót handlowy	Poprawa pozycji regionu na arenie międzynarodowej, wzrost konkurencyjności regionu. Zrównoważony rozwój oparty o endogeniczne czynniki rozwoju. Udrożnienie ruchu na głównych arteriach komunikacyjnych województwa, poprawa	Umocnienie specjalizacji w sektorze usług, poprawa warunków rozwoju specjalizacji w branży wysokich technologii.

**Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

tranzytowego (Obszar Warszawski).	szczególnie uwzględniając obsługę centrów dystrybucyjnych.	bezpieczeństwa na drogach przy możliwym wzroście udziału transportu publicznego i ograniczenia indywidualnych podróży transportem drogowym.	
Niedostateczny stopień dostępności komunikacyjnej obniżającej atrakcyjność inwestycyjną prowadząca do obniżenia konkurencyjności regionu, ponadto ryzyka związane z transportem towarów niebezpiecznych przez obszary gęstej zabudowy (Obszar Płocki).	Poprawa stanu sieci drogowej stworzy możliwość wykorzystania potencjału obszaru poprzez: wzrost zatrudnienia, ożywienie gospodarcze, rozwój terenów inwestycyjnych. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców poprzez ograniczenie potencjalnych katastrof ekologicznych na terenach gęsto zaludnionych. Integracja inwestycji kolejowo-drogowych udrożni system komunikacyjny regionu, którego wąskim gardłem jest miasto Płock.	Poprawa pozycji regionu na arenie międzynarodowej, wzrost konkurencyjności regionu. Zrównoważony rozwój oparty o endogeniczne czynniki rozwoju. Budowa linii kolejowej zapewniającej sprawny transport do Warszawy pozwoli zmniejszyć natężenie ruchu samochodowego na trasach stanowiących obwodnicę Warszawy dla ruchu tranzytowego. Połączenie inwestycji drogowych i kolejowych w regionie zapewni warunki do lepszej wymiany towarów, usług oraz pracowników pomiędzy stolicą a subregionem.	Specjalizacja w przemyśle chemicznym będzie możliwa dzięki inwestycjom pro-innowacyjnym z zakresu przemysłu petrochemicznego.
Niedostateczny stopień dostępności komunikacyjnej obniżającej atrakcyjność inwestycyjną prowadząca do obniżenia konkurencyjności regionu (Obszar Ciechanowski, Ostrołęcki, Siedlecki i Radomski).	Poprawa stanu sieci drogowej stworzy możliwość wykorzystania potencjału obszaru poprzez: wzrost zatrudnienia, ożywienie gospodarcze, rozwój terenów inwestycyjnych.	Poprawa pozycji regionu na arenie międzynarodowej, wzrost konkurencyjności regionu. Zrównoważony rozwój oparty o endogeniczne czynniki rozwoju.	Specjalizacja z zakresu turystyki, umocnienie specjalizacji z zakresu produkcji mięsnej, mlecznej oraz owocowo-warzywnej. Umocnienie specjalizacji w przemyśle energetycznym w Obszarze Ostrołęckim.
<b>Inteligentna specjalizacja w zakresie pozostałych inwestycji</b>			
<b>Główny problem</b>	<b>Jakie problemy rozwiążą wymienione w Planie inwestycje</b>	<b>Jakie efekty synergii wywołają wymienione w Planie inwestycje</b>	<b>Jaka specjalizacja dzięki wymienionym w Planie inwestycjom jest możliwa</b>
Zatłoczenie motoryzacyjne w mieście (Obszar Warszawski).	Rozbudowa sieci metra, budowa tras tramwajowych, zakup taboru wpłyną na wzmacnianie funkcji metropolitalnych Warszawy oraz usprawnią odbywanie podróży w obszarze miasta oraz	Poprawa pozycji regionu na arenie międzynarodowej, wzrost konkurencyjności regionu. Zrównoważony rozwój.	Komunikacja – publiczny transport zbiorowy ma bezpośredni wpływ na rozwój gospodarczy. Poprawa komunikacji wpłynie pozytywnie na jakość życia i pracy mieszkańców Mazowsza.

**Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

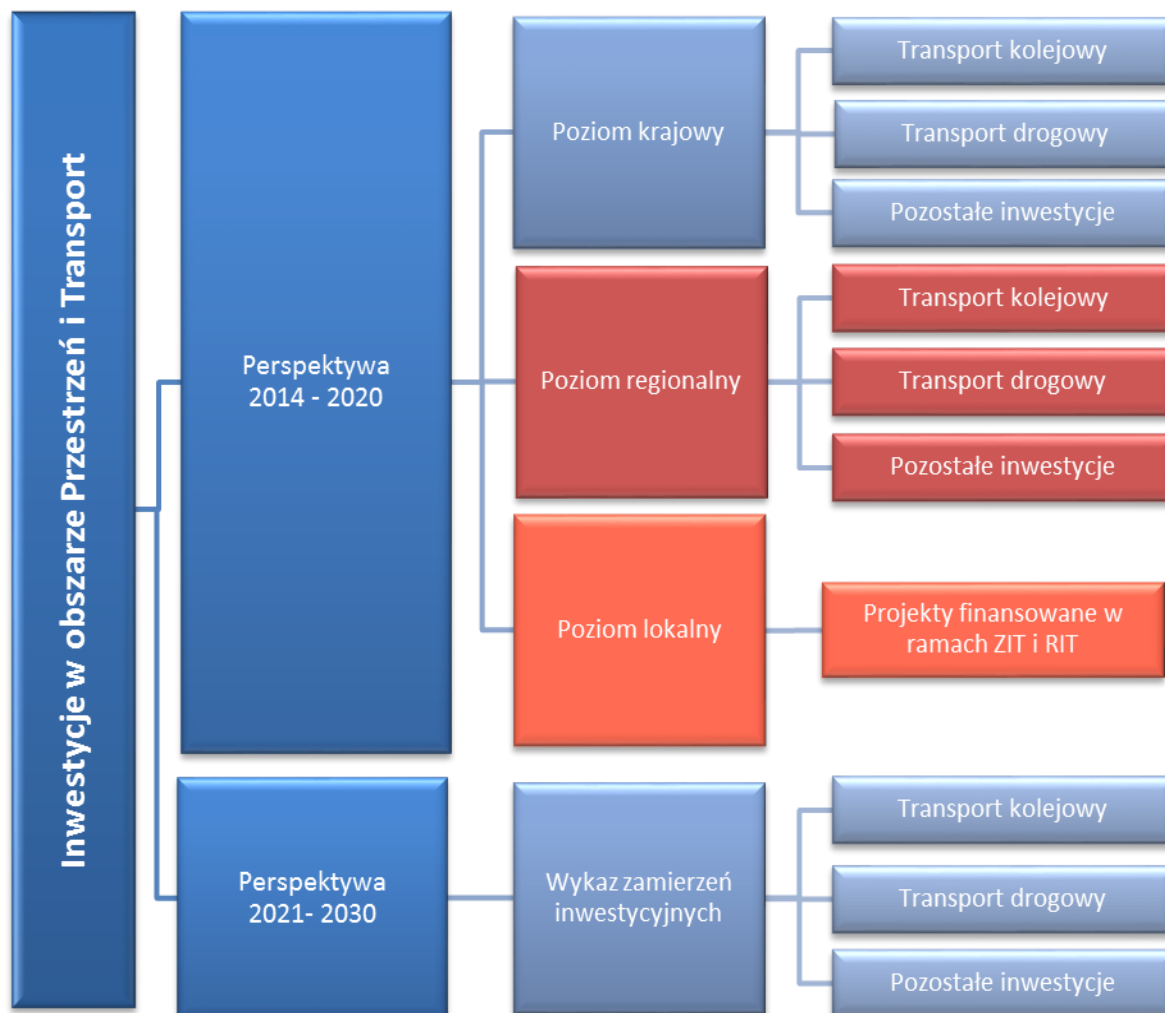
	w powiązaniach stolicy z obszarem metropolitarnym i regionem.		Usprawnienie szynowego transportu publicznego.
<b>Inteligentna specjalizacja w zakresie inwestycji realizowanych na poziomie lokalnym</b>			
<b>Główny problem</b>	<b>Jakie problemy rozwiążą wymienione w Planie inwestycje</b>	<b>Jakie efekty synergii wywołają wymienione w Planie inwestycje</b>	<b>Jaka specjalizacja dzięki wymienionym w Planie inwestycjom jest możliwa</b>
Duże dysproporcje przestrzenne w rozwoju społeczno-gospodarczym (Obszar Warszawski, Płocki, Ciechanowski, Ostrołęcki, Siedlecki i Radomski).	Rozwój m.in. sieci dróg rowerowych, parkingów P+R, węzłów przesiadkowych wpłynie na zwiększenie udziału bardziej przyjaznych dla człowieka i środowiska form transportu.	Poprawa pozycji regionu na arenie międzynarodowej, wzrost konkurencyjności regionu.  Zrównoważony rozwój.  Pozytywny wpływ na środowisko połączony z poprawą komunikacji oraz komfortu podróży.	Rozwój przedsiębiorczości i lepsze wykorzystanie kapitału ludzkiego, rewitalizacja społeczna i infrastrukturalna.

*Źródło: Opracowanie własne*

### 3.3 Inwestycje transportowe

Realizacja inwestycji transportowych w obszarze Przestrzeń i Transport rozpatrywana będzie dla dwóch perspektyw czasowych, do roku 2020 i do roku 2030.

Plan przede wszystkim skupia się na perspektywie 2014-2020, w której szczegółowo określone zostały źródła i zasady finansowania inwestycji. W celu usprawnienia procesu realizacji inwestycji Plan zakłada podział inwestycji zgodny z poniższym schematem:



Schemat 3.3-1 Podział inwestycji objętych Planem wykonawczym

Źródło: Opracowanie własne

**Poziom krajowy** zakłada podział inwestycji na trzy kategorie: kolejowe, drogowe oraz pozostałe. Poziom krajowy odnosi się przede wszystkim do inwestycji realizowanych na głównych ciągach komunikacyjnych wchodzących w skład europejskich korytarzy transportowych (sieć TEN-T). Inwestycje te będą dotyczyły dróg krajowych, w tym także ekspresowych i autostrad, realizowanych przez GDDKiA oraz głównych linii kolejowych, gdzie inwestorem będą spółki grupy PKP. Inwestycje realizowane na tym poziomie wykonywane będą w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz instrumentu łącząc Europę (CEF). Szczegółowa lista projektów na poziomie krajowym zgodna jest z projektami wskazanymi w Dokumencie Implementacyjnym. Lista projektów zawarta została w Załączniku nr 1 do Planu w Tabelach A, B i C.

**Podział inwestycji na poziomie regionalnym** jest zgodny z poziomem krajowym. Inwestycje realizowane na tym poziomie wykonywane będą w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020. Lista projektów na poziomie regionalnym opracowana została w oparciu o:

- Kontrakt Terytorialny dla Województwa Mazowieckiego,

- List intencyjny zawarty pomiędzy Województwem Mazowieckim a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczący planów rozwojowych infrastruktury kolejowej w województwie mazowieckim,
- analizę priorytetów inwestycyjnych Unii Europejskiej,
- analizę potrzeb rozwojowych województwa,
- uwagi zgłaszane podczas konsultacji społecznych dokumentów i programów strategicznych,
- analizę komplementarności i ciągłości zadań inwestycyjnych.

Wykaz projektów na tym poziomie zawarty jest w Załącznikach do Planu w Tabelach D, E i F.

Projekty na poziomie regionalnym zostały szczegółowo przedstawione w Załączniku nr 2 do Planu

– Opis projektów inwestycyjnych, który zawiera następujące informacje:

- dane finansowe (szacowaną wartość, źródło finansowania, maksymalny udział środków UE, wkład własny),
- dane rzeczowe (lokalizację, planowany okres realizacji, wskaźnik produktu oraz jego wartość),
- cele inwestycji,
- opis inwestycji.

**Inwestycje na poziomie lokalnym** realizowane są w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020, w ramach którego wydzielone zostały dwa instrumenty:

- Zintegrowane Inwestycje Terytorialne dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – ZIT WOF – których celem jest m.in.: realizacja zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy obszarów metropolitalnych, w oparciu o współpracę wielu podmiotów, podejmowaną w ramach obszarów funkcjonalnych. Kluczową przesłanką zastosowania ZIT jest przede wszystkim potrzeba realizacji wzajemnie zależnych i komplementarnych projektów,
- Regionalne Inwestycje Terytorialne – służące realizacji celów dotyczących Obszarów Strategicznej Interwencji: ostrołęckiego, siedleckiego, płockiego, ciechanowskiego oraz radomskiego, które zostały określone w SRWM jako problemowe.

Lista projektów w ramach tych instrumentów wyłoniona zostanie w drodze konkursowej. Niniejszy Plan wskazuje ogólne kryteria, które powinny być stosowane przy wyborze projektów do realizacji w celu zapewnienia spójności i komplementarności działań służących realizacji zapisów SRWM.

**W perspektywie 2021-2030** zawarte zostały zamierzenia inwestycyjne stanowiące kontynuację działań inwestycyjnych mających na celu osiągnięcie celów i założeń zawartych w SRWM po 2020 roku.

Lista zamierzeń inwestycyjnych opracowana została m.in. w oparciu o:

- analizę priorytetów inwestycyjnych Unii Europejskiej po 2020 roku m.in. określonych w Białej Księdze,
- analizę potrzeb rozwojowych województwa,
- analizę komplementarności i ciągłości zadań inwestycyjnych uwzględniającej inwestycje już zrealizowane, obecnie realizowane oraz planowane do realizacji w perspektywie 2014-2020,
- uwagi i wnioski zgłaszane na etapie konsultacji społecznych dokumentów programowych i strategicznych m.in. aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego oraz Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego.

### 3.3.1 Ogólna charakterystyka projektów

Wszystkie inwestycje wskazane w Planie wykonawczym mają na celu osiągnięcie założonych celów ujętych w dokumentach strategicznych, dlatego też są komplementarne z inwestycjami określonymi w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Mazowieckiego oraz Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.



Osiągnięcie strategicznego celu określonego w SRWM jakim jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego, w ramach finansowania w perspektywie 2014-2020 w głównej mierze planowane jest poprzez wsparcie finansowe inwestycji w zakresie transportu kolejowego, poprawy i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwoju ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej.

Ogólna charakterystyka projektów nie odnosi się do projektów na poziomie krajowym, zakresem obejmuje projekty realizowane na poziomie regionalnym i lokalnym.

Poniższa tabela przedstawia podział i typy inwestycji planowanych do dofinansowania ze środków unijnych w obszarze Przestrzeń i Transport.

*Tabela 3.3-1 Podział i typy inwestycji realizowanych w perspektywie 2014-2020*

<b>Podział i typy inwestycji do realizacji w ramach Planu wykonawczego</b>
<b>Inwestycje kolejowe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa/modernizacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym,</li> <li>• zakup i modernizacja taboru kolejowego,</li> <li>• budowa i modernizacja zapleczy technicznych do obsługi i serwisowania pojazdów szynowych,</li> </ul>
<b>Inwestycje drogowe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa i przebudowa dróg,</li> </ul>
<b>Pozostałe inwestycje</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa metra,</li> <li>• budowa i przebudowa tras tramwajowych,</li> <li>• zakup tramwajów,</li> <li>• zakup autobusów niskoemisyjnych,</li> </ul>
<b>Inwestycje realizowane na poziomie lokalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa dróg rowerowych,</li> <li>• budowa parkingów P+R oraz B+R,</li> <li>• zakup pojazdów niskoemisyjnych,</li> <li>• budowa węzłów przesiadkowych,</li> <li>• inne działania z zakresu zrównoważonego transportu.</li> </ul>

*Źródło: Opracowanie własne*

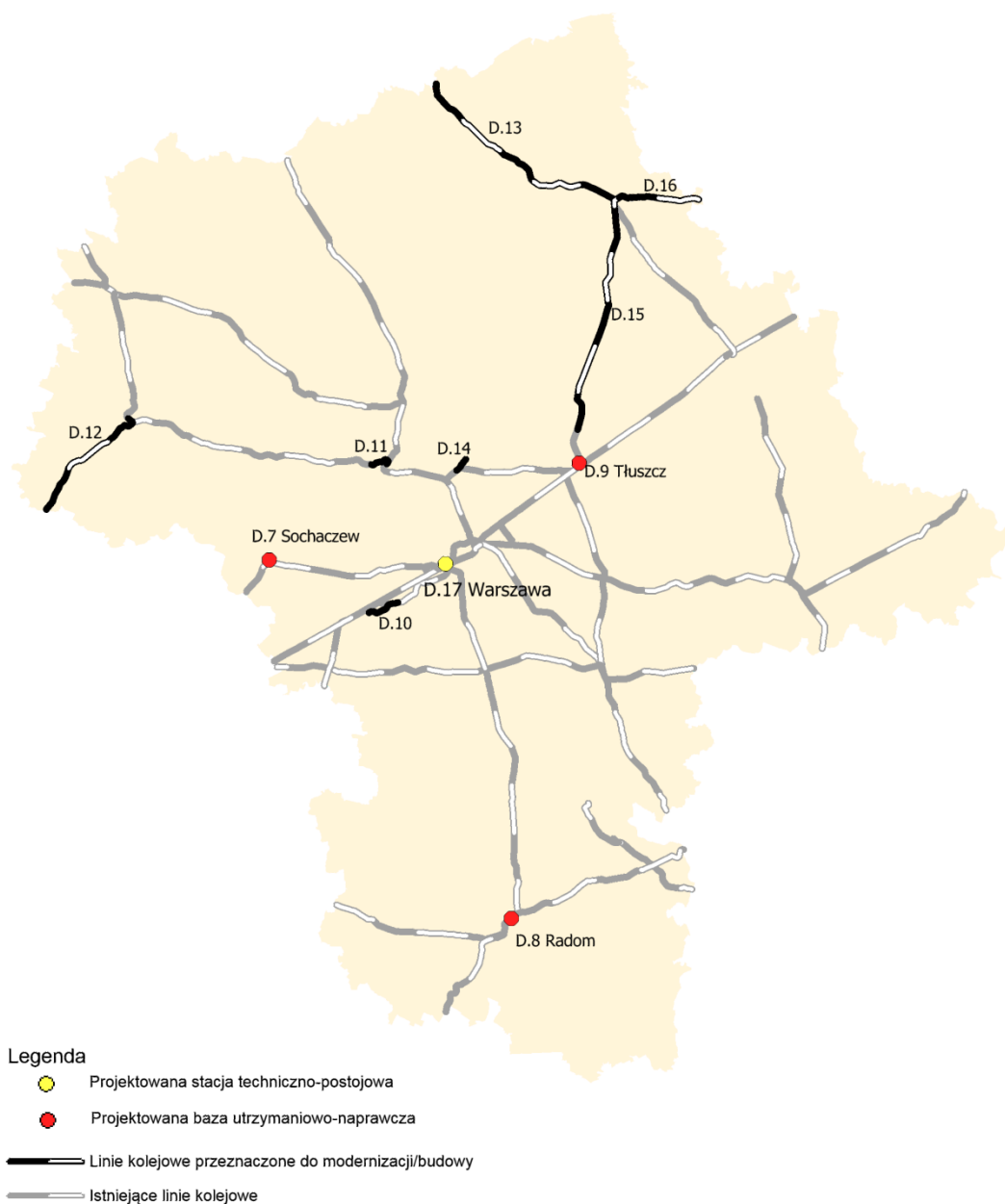
Inwestycje kolejowe mają kluczowe znaczenie dla rozwoju województwa mazowieckiego, a tym samym przyczynią się do poprawy systemu transportu zbiorowego w największych miastach i ich obszarach funkcjonalnych, tworzących silną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego. W tym celu zidentyfikowano trzy typy projektów, które w szczególności dotyczyć będą zakupu taboru kolejowego wraz z budową i modernizacją zapleczy technicznych do obsługi i serwisowania pojazdów szynowych oraz budowy/modernizacji linii kolejowych o znaczeniu regionalnym.

Wsparcie zostanie skierowane na poprawę jakości infrastruktury regionalnych linii kolejowych oraz budowę brakujących odcinków sieci kolejowej, istotnych dla zapewnienia brakujących połączeń dla obszarów istotnych z punktu widzenia rozwoju województwa zidentyfikowanych w SRWM. Realizacja projektów w zakresie budowy/modernizacji linii kolejowych o znaczeniu regionalnym przyczyni się do poprawy ich stanu technicznego oraz parametrów użytkowych, co spowoduje ich lepsze wykorzystanie poprzez możliwość uruchamiania nowych połączeń zarówno przez przewoźników osobowych jak i towarowych oraz zwiększy przepustowość dla ruchu regionalnego. Dodatkowo przyczyni się do poprawy jakości świadczonych usług w publicznym transporcie zbiorowym. Poprzez budowę nowych połączeń kolejowych przede wszystkim zapewnione zostanie połączenie kolejowe do obszarów istotnych z punktu widzenia rozwoju województwa, które obecnie nie posiadają bezpośredniego połączenia z siecią kolejową, a także zwiększenie dostępności w ruchu towarowym do stref przemysłowych i ekonomicznych na terenie Mazowsza.

Dzięki inwestycjom w zakresie nowoczesnego taboru kolejowego możliwe będzie pełne wykorzystanie infrastruktury modernizowanych linii kolejowych oraz świadczenie usług na wysokim poziomie oczekiwanym przez mieszkańców regionu. Ważnym aspektem mającym bezpośredni wpływ na jakość świadczonych usług przewozowych w zakresie regionalnego transportu kolejowego, jest również zapewnienie ciągłości w realizacji tych usług, poprzez wsparcie inwestycji w zakresie budowy zapleczy utrzymaniowo-naprawczych do bieżącej obsługi technicznej pojazdów szynowych. Realizacja tego typu inwestycji przyczyni się do zwiększenia jakości i efektywności oferowanych usług, umożliwi zapewnienie płynności w realizacji przewozów oraz będzie miała pozytywny wpływ na poprawę stanu środowiska naturalnego.

Schemat przedstawia planowane inwestycje kolejowe na poziomie regionalnym.

#### Planowane inwestycje kolejowe na poziomie regionalnym



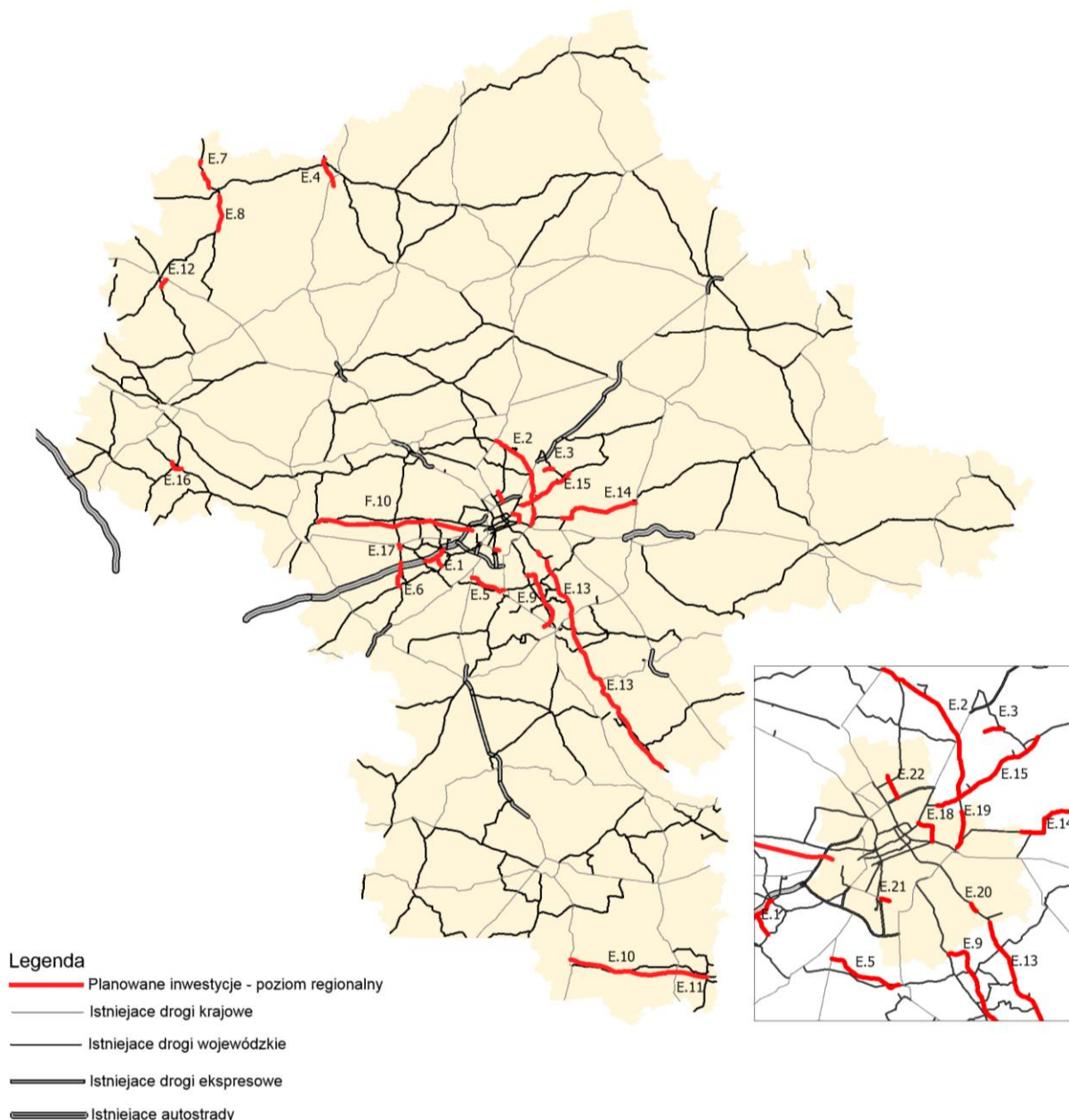
*Schemat 3.3-2 Planowane inwestycje kolejowe na poziomie regionalnym*  
*Źródło: Opracowanie własne*



**Inwestycje drogowe** realizowane będą zasadniczo poprzez budowę i przebudowę dróg regionalnych włączających regionalną sieć transportową do sieci TEN-T. W ograniczonym zakresie wspierane też będą pozostałe drogi zgodnie z Kontraktem Terytorialnym oraz drogi lokalne spełniające warunki zapisane w UP tzn. zapewniające konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

Schemat przedstawia planowane inwestycje drogowe na poziomie regionalnym.

Planowane inwestycje drogowe na poziomie regionalnym



*Schemat 3.3-3 Planowane inwestycje drogowe na poziomie regionalnym*  
*Źródło: Opracowanie własne*

Realizacja inwestycji drogowych wpłynie na poprawę jakości infrastruktury i spójności sieci drogowej z układem dróg krajowych, w szczególności z siecią TEN-T. Projekty przyczynią się do polepszenia parametrów technicznych dróg, zwiększając m. in. ich nośność i przepustowość. Przedsięwzięcia te będą projektowane w sposób kompleksowy, uwzględniając elementy infrastruktury towarzyszącej, przede wszystkim w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu, również niezmotoryzowanych.

Projekty drogowe polegające na budowie obwodnic miast przyczynią się do wyprowadzenia z nich ruchu tranzytowego, co w konsekwencji doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców miast oraz stanu środowiska naturalnego.

Realizacja projektów na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T oraz najważniejszych odcinkach dróg w poszczególnych subregionach województwa spowoduje poprawę dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu, co w efekcie przełoży się na zwiększenie mobilności mieszkańców oraz rozwój społeczny i gospodarczy województwa, a także wzrost jego konkurencyjności zarówno w układzie krajowym jak i międzynarodowym.

**Pozostałe inwestycje oraz inwestycje realizowane na poziomie lokalnym** mają na celu rozwój zrównoważonej mobilności w regionie, jak również poprawę jakości powietrza.

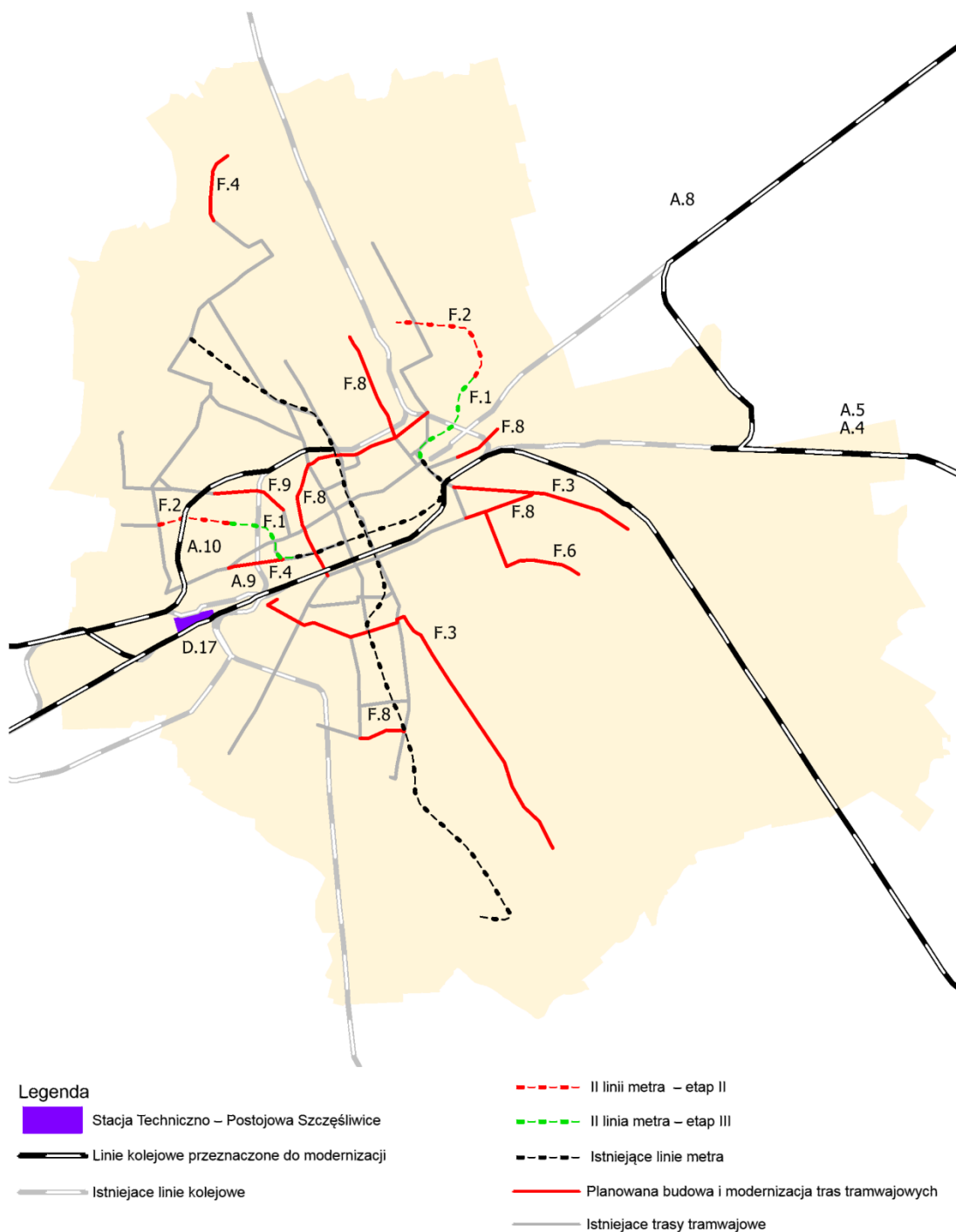
Realizacja inwestycji w tym zakresie przede wszystkim ma na celu ograniczenie ruchu samochodowego w aglomeracjach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych oraz zmniejszenie jego uciążliwości. Interwencja została ukierunkowana na rozwój multimodalnej mobilności miejskiej uważanej za najwłaściwszą formę transportu zrównoważonego. Powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch pozwala zarówno na uzyskanie efektywności ekonomicznej jak również ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Wsparciem zatem objęte zostaną inwestycje poprawiające warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotoryzowanego. Promowane będą rozwiązania prowadzące do zrównoważonej mobilności miejskiej, zapewniające sprawnie funkcjonujący i atrakcyjny dla pasażera transport zbiorowy m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę (metro, linie tramwajowe) i niskoemisyjny tabor (autobusy niskoemisyjne, tramwaje).

Inwestycjom w infrastrukturę czy tabor muszą towarzyszyć również inne działania takie jak udogodnienia dla podróży multimodalnych (centra przesiadkowe i parkingi „Parkuj i Jedź”). Wsparciem objęte będą również kompleksowe inwestycje służące ruchowi pieszemu i rowerowemu np. ścieżki rowerowe.

Realizacja inwestycji będzie również miała kluczowe znaczenie w zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń na rzecz zwiększenia udziału ekologicznych środków transportu.

Schemat przedstawia inwestycje szynowe planowane do realizacji na terenie m.st. Warszawa.

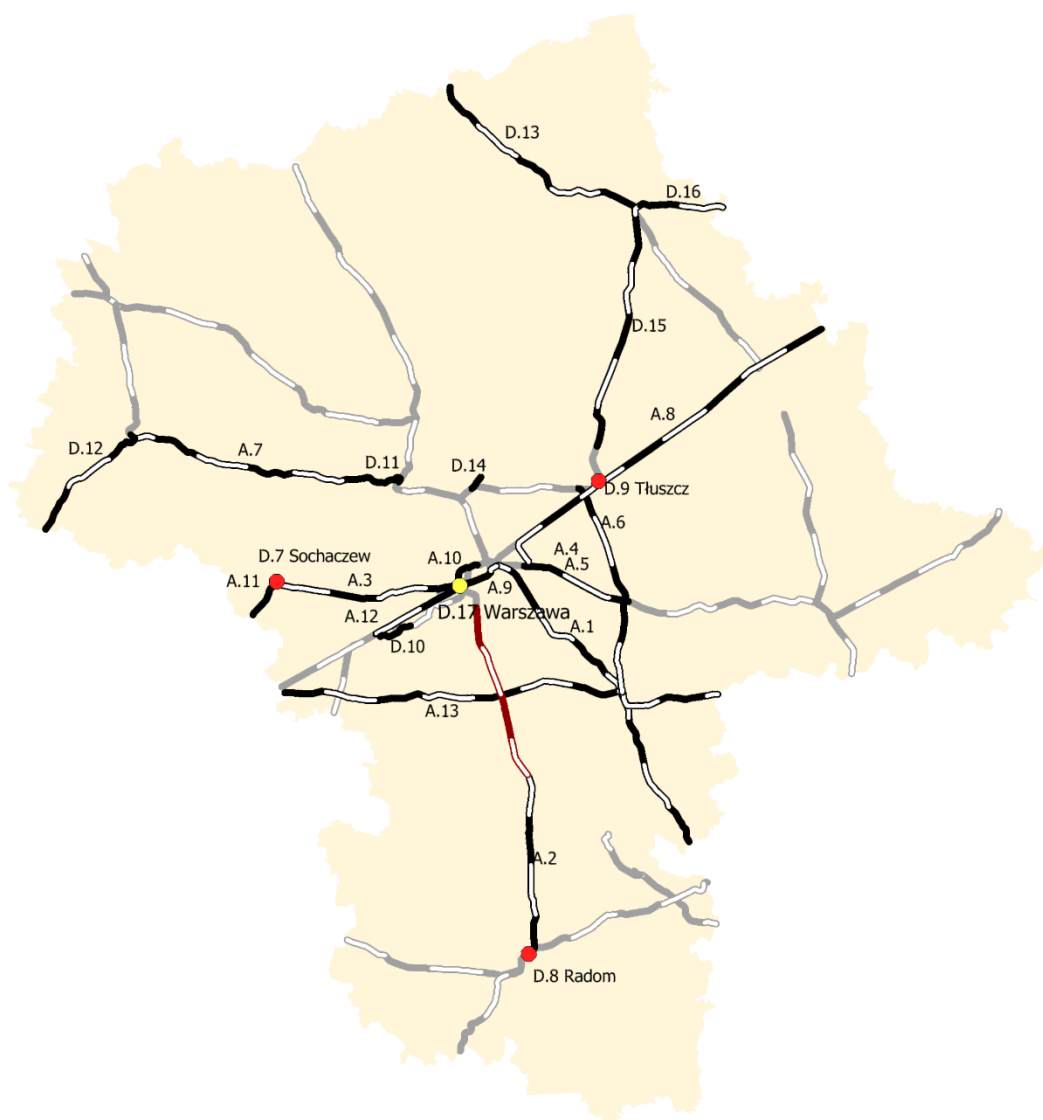
Planowane inwestycje szynowe na terenie m. st. Warszawy








Schemat 3.3-4 Planowane inwestycje szynowe na terenie m.st. Warszawa  
Źródło: Opracowanie własne

Na poniższych schematach przedstawione zostały planowane do realizacji inwestycje na poziomie regionalnym w połączeniu z inwestycjami realizowanymi na poziomie krajowym.

Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim



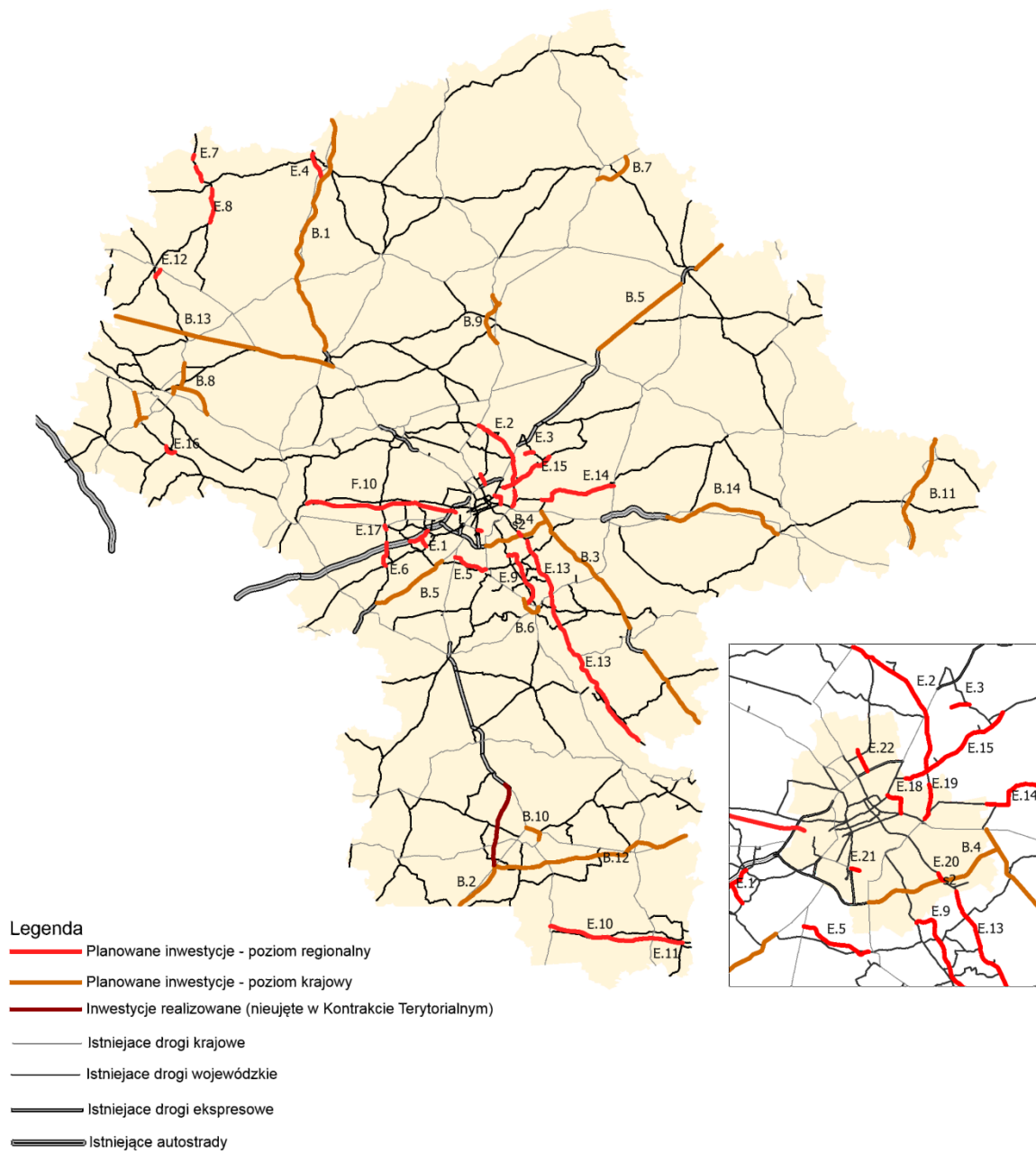
Legenda

-  Projektowana stacja techniczno-postojowa
-  Projektowana baza utrzymaniowo-naprawcza
-  Linie kolejowe przeznaczone do modernizacji/budowy
-  Projekt fazowany (kontynuacja z perspektywy 2007-2013)
-  Istniejące linie kolejowe

Schemat 3.3-5 Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim

Źródło: Opracowanie własne

Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim

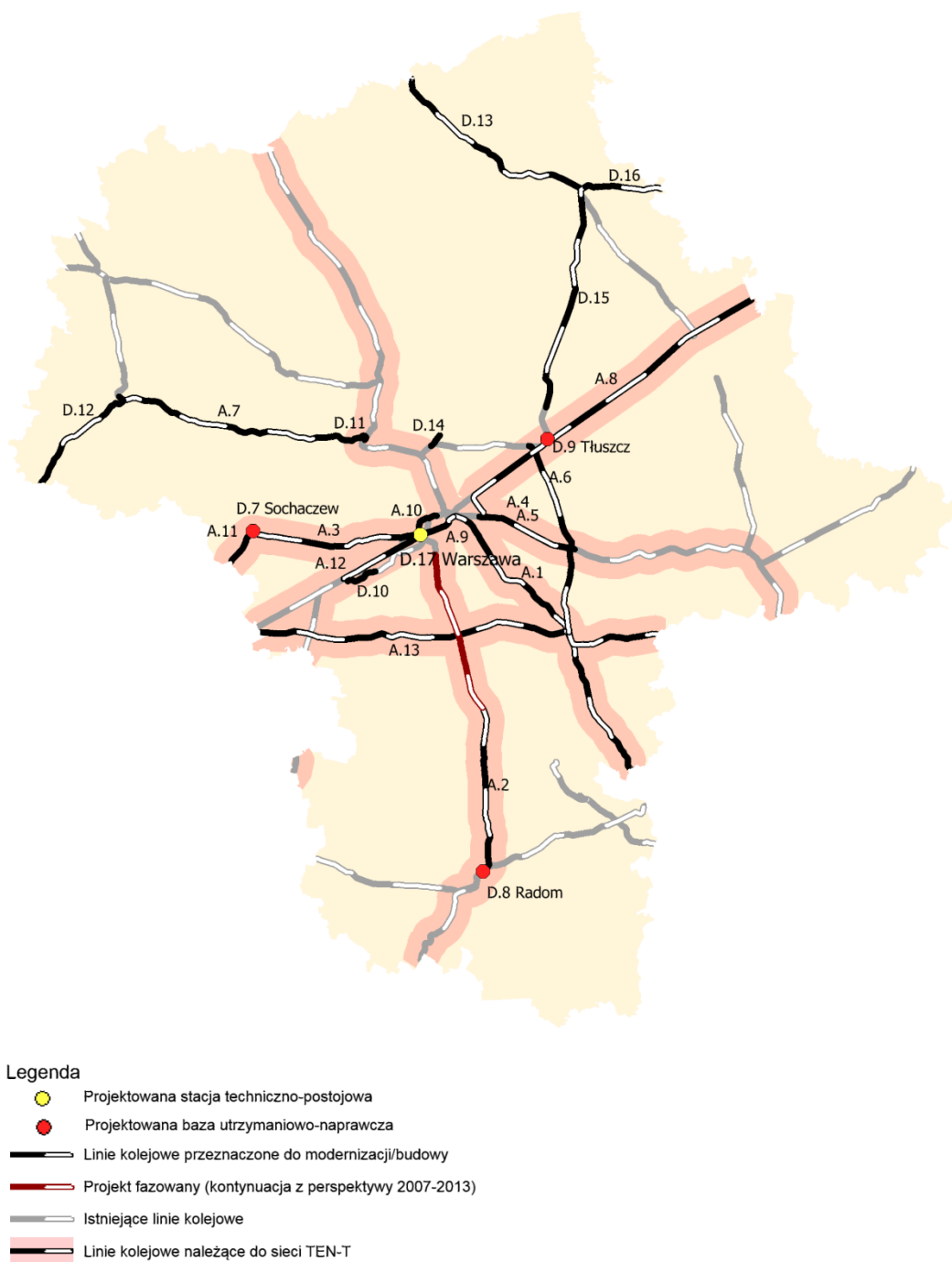


Schemat 3.3-6 Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim

Źródło: Opracowanie własne

Na poniższych schematach zostały przedstawione planowane do realizacji inwestycje na poziomie regionalnym w połączeniu z siecią TEN-T.

Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim w połączeniu z siecią TEN-T



*Schemat 3.3-7 Planowane inwestycje kolejowe w połączeniu z siecią TEN-T*  
*Źródło: Opracowanie własne*







Rezultaty inwestycji na poziomie regionalnym rozpatrywane będą dla trzech kategorii inwestycji: w zakresie kolejowym, drogowym oraz pozostałych inwestycji.

*Tabela 3.3-2 Strategiczne rezultaty wdrażania inwestycji na poziomie regionalnym*

<b>Rodzaj inwestycji</b>
<b>Inwestycje kolejowe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• skrócenie czasu podróży, poprawa stanu technicznego oraz parametrów użytkowych regionalnych linii kolejowych poprzez modernizację infrastruktury,</li> <li>• zwiększenie częstotliwości połączeń kolejowych,</li> <li>• zapewnienie połączeń kolejowych do obszarów istotnych z punktu widzenia rozwoju województwa, które obecnie nie posiadają bezpośredniego połączenia z siecią kolejową, a także zwiększenie dostępności w ruchu towarowym do stref przemysłowych i ekonomicznych na terenie Mazowsza, poprzez budowę nowych linii kolejowych,</li> <li>• poprawa jakości świadczonych usług,</li> <li>• zapewnienie obsługi technicznej pojazdów szynowych,</li> <li>• zmniejszenie emisji zanieczyszczeń poprzez przeniesienie podróży odbywanych samochodami do ekologicznego transportu kolejowego,</li> <li>• poprawa jakości usług kolejowych w miejskich obszarach funkcjonalnych.</li> </ul>
<b>Inwestycje drogowe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• skrócenie czasu przejazdu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach dzięki modernizacji infrastruktury drogowej oraz budowie nowych dróg,</li> <li>• poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu, poprzez realizację projektów dotyczących odcinków leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T,</li> <li>• poprawa parametrów technicznych dróg, zwiększających m. in. ich nośność i przepustowość,</li> <li>• poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprzez budowę obwodnic miast.</li> </ul>
<b>Pozostałe inwestycje</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa jakości powietrza poprzez wspieranie, promowanie i rozwój ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej,</li> <li>• zmniejszenie emisji szkodliwych substancji poprzez działania na rzecz zwiększenia udziału ekologicznych środków transportu,</li> <li>• wzrost liczby przewożonych pasażerów w miastach publicznym transportem zbiorowym,</li> <li>• zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.</li> </ul>

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie POIiŚ oraz RPO WM*

Rezultaty inwestycji na poziomie lokalnym przedstawia poniższa tabela:

*Tabela 3.3-3 Strategiczne rezultaty wdrażania inwestycji na poziomie lokalnym*

<b>Inwestycje na poziomie lokalnym</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa dostępności transportowej obszarów, na których realizowane będą inwestycje,</li> <li>• poprawa jakości świadczonych usług,</li> <li>• poprawa warunków ruchu osób niezmotoryzowanych, zwłaszcza na obszarach miejskich oraz w aglomeracjach,</li> <li>• poprawa jakości powietrza poprzez wspieranie, promowanie i rozwój ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej,</li> <li>• zmniejszenie emisji szkodliwych substancji poprzez działania na rzecz zwiększenia udziału ekologicznych środków transportu w przewozach,</li> <li>• wzrost liczby pasażerów przewożonych w miastach publicznym transportem zbiorowym,</li> <li>• zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.</li> </ul>

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie POIiŚ oraz RPO WM*

### 3.3.3 Skutki realizacji projektów (produkty)

Spodziewane produkty realizacji inwestycji objętych Planem wykonawczym zgodnie z przyjętymi założeniami opisane będą wskaźnikami dotyczącymi inwestycji z rozróżnieniem na poziom regionalny i lokalny.

Tabela 3.3-4 Wskaźniki produktu dla inwestycji na poziomie regionalnym

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość docelowa	Częstotliwość pomiaru
<b>Inwestycje kolejowe</b>				
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	km	193,90	rocznie
2.	Całkowita długość nowych linii kolejowych	km	5	rocznie
3.	Liczba zmodernizowanych pojazdów kolejowych	szt.	39	rocznie
4.	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych	szt.	91	rocznie
5.	Budowa/rozbudowa baz do obsługi taboru kolejowego	szt.	3	rocznie
<b>Inwestycje drogowe</b>				
6.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	151,7	rocznie
7.	Całkowita długość nowych dróg	km	124,30	rocznie
<b>Pozostałe inwestycje</b>				
8.	Całkowita długość zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	km	21,87	rocznie
9.	Całkowita długość nowych linii tramwajowych i linii metra	km	31,96	rocznie
10.	Całkowita długość wybudowanego toru dla autobusu torowego	km	43	rocznie
11.	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	290	rocznie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie POiŚ oraz RPO WM

Z uwagi na konkursowy charakter inwestycji realizowanych na poziomie lokalnym wskaźniki nie będą określać docelowych wartości oraz mogą ulegać modyfikacji.

Tabela 3.3-5 Wskaźniki produktu dla inwestycji na poziomie lokalnym

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	rocznie
2.	Całkowita długość nowych dróg	km	rocznie
3.	Długość wybudowanych lub przebudowanych tras rowerowych	km	rocznie
4.	Liczba parkingów P+R	szt.	rocznie

5.	Liczba parkingów B+R	szt.	rocznie
6.	Liczba zakupionych pojazdów niskoemisyjnych	szt.	rocznie
7.	Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	rocznie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie POliŚ oraz RPO WM

### 3.3.4 Kryteria wyboru projektów

Projekty inwestycyjne objęte Planem wykonawczym, przewidują następujące tryby wyboru projektów:

- pozakonkursowy,
- konkursowy.

**W trybie pozakonkursowym** mogą być wybrane wyłącznie projekty o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, regionu lub obszaru objętego realizacją Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), lub projekty dotyczące realizacji zadań publicznych. Dana inwestycja o charakterze strategicznym, przewidziana do zgłoszenia w trybie pozakonkursowym, powinna być wskazana w dokumencie strategicznym lub innym dokumencie sektorowym.

**W trybie konkursowym** przewiduje się ogłaszanie odrębnych postępowań na wybór inwestycji. Konkursy zasadniczo składać się będą z następujących etapów:

- I. Ogłoszenie o naborze wniosków,
- II. Nabór wniosków o dofinansowanie,
- III. Ocena projektów,
- IV. Ogłoszenie wyników konkursu,
- V. Podpisanie umów o dofinansowanie.

Szczegółowe kryteria wyboru projektów inwestycyjnych w obszarze Przestrzeń i Transport, zostaną określone w:

- Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych POliŚ 2014-2020 – w ramach POliŚ na poziomie krajowym,
- Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020 (uszczegółowienie RPO WM/ SZOOP) – w ramach RPO WM na poziomie regionalnym i lokalnym.

Kryteria określone w Planie wykonawczym odnoszą się do inwestycji realizowanych na poziomie regionalnym. Kryteria te zastosowane zostały do opracowania wstępnej Listy projektów inwestycyjnych stanowiącej Załącznik nr 1 do Planu (Tabela D, E i F).

Niezbędnym kryterium jakie muszą spełniać wszystkie projekty inwestycyjne określone w Planie jest:

- zgodność z planowanymi do osiągnięcia celami określonymi w SRWM oraz dokumentach strategicznych (krajowych i unijnych),
- zgodność z produktami i rezultatami określonymi w Planie,
- zgodność z założeniami zawartymi w programach operacyjnych POliŚ oraz RPO WM.

W trakcie opracowania Listy projektów inwestycyjnych objętych Planem dokonana została również wstępna ocena kryterium gotowości projektu do realizacji. Kryterium rozpatrywane było w celu wyłonienia listy projektów, które uważane są za realistyczne i dojrzałe. Szczegółowa ocena stopnia realizacji inwestycji badana będzie na etapie analizy wniosku o dofinansowanie projektu, przez stosowne instytucje.

Ocena wyboru projektów inwestycyjnych dokonana została przez Zespół do spraw oceny projektów podlegających wpisaniu do projektu Planu Wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r., w obszarze Przestrzeń i Transport, powołany Zarządzeniem Marszałka Województwa Mazowieckiego Nr 116/15 z dnia 12 listopada 2015 r.

*Tabela 3.3-6 Kryteria wyboru projektów inwestycyjnych*

Lp.	Nazwa kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena max.	Waga kryterium
<b>Inwestycje kolejowe – tabor</b>				
1	Zwiększenie komfortu podróży	1 pkt – zakup nowego taboru	1	25%
		0 pkt – modernizacja taboru		
2	Dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych	1 pkt – tabor dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych	1	15%
		0 pkt – tabor niedostosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych		
3	Komplementarność z innymi projektami	2 pkt – projekt komplementarny z więcej niż 2 innymi projektami	2	10%
		1 pkt – projekt komplementarny z 1 lub 2 innymi projektami		
		0 pkt – projekt nie jest komplementarny z innymi projektami		
4	Zasięg projektu	1 pkt – projekt poprawia jakość przewozów na więcej niż jednej linii	1	25%
		0 pkt – projekt poprawia jakość przewozów na jednej linii		
5	Gotowość projektu do realizacji	3 pkt – opracowano studium wykonalności i dokumentację przetargową	3	25%
		2 pkt – opracowano studium wykonalności		
		1 pkt – opracowano wstępne studium wykonalności/projekt koncepcyjny		
		0 pkt – nie przystąpiono do realizacji projektu		
<i>SUMA</i>			<i>8</i>	<i>100%</i>
Lp.	Nazwa kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena max.	Waga kryterium
<b>Inwestycje kolejowe – infrastruktura</b>				
1	Powiązanie z siecią TEN-T	2 pkt – projekt tworzy nowe bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T/w ramach węzła sieci TEN-T	2	20%
		1 pkt – projekt poprawia powiązanie transportowe z siecią TEN-T		
		0 pkt – projekt nie ma powiązania z siecią TEN-T		
2	Poprawa powiązań transportowych	2 pkt – projekt poprawia powiązanie transportowe z województwem ościennym i/lub stolicami subregionów i/lub Warszawą (w tym w ramach warszawskiego węzła TEN-T)	2	15%
		1 pkt – projekt poprawia powiązania z innymi miastami regionu		
		0 pkt – projekt nie poprawia powiązań transportowych z województwem ościennym lub pomiędzy ośrodkami miejskimi		

**Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

3	Integracja z innymi podsystemami transportu	1 pkt – projekt tworzy zintegrowany węzeł przesiadkowy* (nowy lub zmodernizowany)	1	10%
		0 pkt – projekt nie tworzy zintegrowanego węzła przesiadkowego*		
4	Powiązanie z terminalem transportowym	1 pkt – projekt zapewnia dostęp do terminala towarowego, centrum logistycznego lub strefy rozwoju gospodarczego	1	5%
		0 pkt – projekt nie zapewnia dostępu do terminala towarowego, centrum logistycznego lub strefy rozwoju gospodarczego		
5	Komplementarność z innymi projektami	2 pkt – projekt komplementarny z więcej niż 2 innymi projektami	2	10%
		1 pkt – projekt komplementarny z 1 lub 2 innymi projektami		
		0 pkt – projekt nie jest komplementarny		
6	Kontynuacja przedsięwzięcia	1 pkt – projekt stanowi kontynuację wcześniej rozpoczętej inwestycji	1	10%
		0 pkt – projekt nie stanowi kontynuacji wcześniej rozpoczętej inwestycji		
7	Oddziaływanie projektu na obszary Natura 2000	1 pkt – projekt nie wpływa negatywnie na obszary Natura 2000	1	5%
		0 pkt – projekt wpływa negatywnie na obszary Natura 2000		
8	Gotowość projektu do realizacji **	1 pkt – projekt posiada dokumentację przetargową na roboty budowlane (dokumentacja projektowa, kosztorys inwestorski lub program funkcjonalno-użytkowy)	4	25%
		1 pkt – projekt posiada prawo do dysponowania gruntami		
		1 pkt – projekt posiada decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach		
		1 pkt – opracowano studium wykonalności		
		0 pkt – nie przystąpiono do realizacji projektu		
<i>SUMA</i>			<i>14</i>	<i>100%</i>
Lp.	Nazwa kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena max.	Waga kryterium
<b>Inwestycje drogowe</b>				
1	Powiązanie z siecią TEN-T	2 pkt – projekt tworzy nowe bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T/w ramach węzła sieci TEN-T	2	20%
		1 pkt – projekt poprawia powiązanie transportowe z siecią TEN-T		
		0 pkt – projekt nie ma powiązania z siecią TEN-T		
2	Poprawa powiązań transportowych	2 pkt – projekt poprawia powiązania transportowe z województwem ościennym i/lub stolicami subregionów i/lub Warszawą (w tym w ramach warszawskiego węzła TEN-T)	2	15%
		1 pkt – projekt poprawia powiązania z innymi miastami regionu		
		0 pkt – projekt nie poprawia powiązań transportowych z województwem ościennym, lub pomiędzy ośrodkami miejskimi		

**Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

3	Integracja z innymi podsystemami transportu	1 pkt – projekt tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego, tworząc zintegrowany węzeł przesiadkowy*	1	10%
		0 pkt – projekt nie tworzy powiązania z podsystemem transportu zbiorowego		
4	Powiązanie z terminalem transportowym	1 pkt – projekt ułatwia dostęp do terminala towarowego, centrum logistycznego lub strefy rozwoju gospodarczego	1	5%
		0 pkt – projekt nie ułatwia dostępu do terminala towarowego, centrum logistycznego lub strefy rozwoju gospodarczego		
5	Komplementarność z innymi projektami	2 pkt – projekt komplementarny z więcej niż 2 innymi projektami	2	10%
		1 pkt – projekt komplementarny z 1 lub 2 innymi projektami		
		0 pkt – projekt nie jest komplementarny		
6	Kontynuacja przedsięwzięcia	1 pkt – projekt stanowi element większego przedsięwzięcia, kontynuację wcześniej rozpoczętej inwestycji	1	10%
		0 pkt – projekt nie stanowi kontynuacji wcześniej rozpoczętej inwestycji		
7	Oddziaływanie projektu na obszary Natura 2000	1 pkt – projekt nie wpływa negatywnie na obszary Natura 2000	1	5%
		0 pkt – projekt wpływa negatywnie na obszary Natura 2000		
8	Gotowość projektu do realizacji **	1 pkt – projekt posiada dokumentację przetargową na roboty budowlane (dokumentacja projektowa, kosztorys inwestorski lub program funkcjonalno-użytkowy)	4	25%
		1 pkt – projekt posiada prawo do dysponowania gruntami		
		1 pkt – projekt posiada decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach		
		1 pkt – opracowano studium wykonalności		
		0 pkt – nie przystąpiono do realizacji projektu		
<i>SUMA</i>			<i>14</i>	<i>100%</i>
Lp.	Nazwa kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena max.	Waga kryterium
<b>Pozostałe inwestycje</b>				
1	Dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych	1 pkt – dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych	1	15%
		0 pkt – niedostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych		
2	Komplementarność z innymi projektami	2 pkt – projekt komplementarny z więcej niż 2 innymi projektami	2	10%
		1 pkt – projekt komplementarny z 1 lub 2 innymi projektami		
		0 pkt – projekt nie jest komplementarny		
3	Zasięg projektu	3 pkt – projekt dotyczy usprawnienia systemu transportowego w co najmniej 2 powiatach	3	20%
		2 pkt – projekt dotyczy usprawnienia systemu transportowego w 1 powiecie		
		0 pkt – projekt dotyczy usprawnienia systemu transportowego tylko w 1 gminie		

**Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku  
w obszarze Przestrzeń i Transport**

4	Integracja z innymi podsystemami transportu	1 pkt – projekt tworzy zintegrowany węzeł przesiadkowy* (nowy lub zmodernizowany)	1	10%
		0 pkt – projekt nie tworzy zintegrowanego węzła przesiadkowego*		
5	Kontynuacja przedsięwzięcia	1 pkt – projekt stanowi element większego przedsięwzięcia, kontynuację wcześniej rozpoczętej inwestycji	1	10%
		0 pkt – projekt nie stanowi kontynuacji wcześniej rozpoczętej inwestycji		
6	Oddziaływanie projektu na obszary Natura 2000	1 pkt – projekt nie negatywnie wpływa na obszary Natura 2000	1	10%
		0 pkt – projekt wpływa negatywnie na obszary Natura 2000		
7	Gotowość projektu do realizacji **	1 pkt – projekt posiada dokumentację przetargową na zakup/roboty budowlane (W przypadku dostaw i usług – dokument opisujący przedmiot zamówienia oraz szacowanie wartości zamówienia. W przypadku robót budowlanych – dokumentacja projektowa, kosztorys inwestorski lub program funkcjonalno-użytkowy)	4	25%
		1 pkt – projekt posiada prawo do dysponowania gruntami		
		1 pkt – projekt posiada decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach		
		1 pkt – opracowano studium wykonalności		
		0 pkt – nie przystąpiono do realizacji projektu		
<i>SUMA</i>			<i>13</i>	<i>100%</i>

\* zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną

\*\* punkty podlegają sumowaniu

*Źródło: Opracowanie własne*

Kryteria wyboru projektów na poziomie lokalnym określone będą w ramach realizacji RIT i ZIT WOF. Kryteria te będą wpisywały się w założenia SRWM i niniejszego Planu.

### **3.3.5 Powiązania z innymi projektami**

Jednym z celów stawianych przed perspektywą 2014-2020 jest komplementarność inwestycji perspektywy 2014-2020 z inwestycjami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji. Komplementarność stanowi jedną z kluczowych zasad realizacji polityki wspólnotowej i ma służyć osiągnięciu wyznaczonych celów rozwojowych. Polega na uzupełnianiu się projektów i zapobieganiu ich powielaniu. Skutkuje to wzmocnieniem efektów podejmowanych działań i sprzyja bardziej racjonalnemu wydatkowaniu środków.

Konieczność stosowania zasady komplementarności została wpisana w dokumenty strategiczne, programowe i projektowe. Potencjalni beneficjenci, ubiegając się o środki unijne, są zobowiązani wskazać komplementarność proponowanego projektu z innymi projektami we wniosku o dofinansowanie.

Tabela 3.3-7 przedstawia powiązania z innymi projektami realizowanymi przy wsparciu unijnym, w podziale na poszczególnych beneficjentów realizujących projekty inwestycyjne na poziomie regionalnym.



*Tabela 3.3-7 Powiązania z innymi projektami*

<b>Powiązania z innymi projektami</b>	
<b>Inwestycje kolejowe</b>	
<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b>	
1.	<p><u>Projekty zrealizowane na obszarze województwa mazowieckiego:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, (FS), (zakres projektu: odcinek Warszawa Wschodnia – Świercze),</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów, (POLiŚ), (zakres projektu: odcinek Świercze – Mława),</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo, (POLiŚ), (zakres projektu: odcinek Mława – granica województwa mazowieckiego),</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)(POLiŚ).</li> </ul>
2.	<p><u>Projekty realizowane na obszarze województwa mazowieckiego:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego (POLiŚ),</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) (POLiŚ),</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej Nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (Lot A, F) (POLiŚ),</li> <li>• Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) (POLiŚ),</li> <li>• Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol (POLiŚ).</li> </ul>
3.	<p><u>Projekty planowane do realizacji na obszarze województwa mazowieckiego:</u></p> <p>I. Projekty o zasięgu krajowym realizowane w ramach POLiŚ i CEF:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E). Projekt komplementarny z realizowanym projektem POLiŚ pn.: Modernizacja linii kolejowej Nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (Lot A, F),</li> <li>• Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin. Projekt komplementarny z projektem planowanym do realizacji w ramach POLiŚ II pn.: Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia,</li> <li>• Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia. Projekt komplementarny z projektem planowanym do realizacji w ramach CEF pn.: Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska) oraz z planowanym projektem w ramach POLiŚ II pn.: Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, a także z realizowanym projektem POLiŚ pn.: Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice),</li> <li>• Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS łowicz. Projekt komplementarny z projektem planowanym do realizacji w ramach CEF p.n.: Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz,</li> <li>• Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu,</li> <li>• Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów. Projekt komplementarny z realizowanym projektem POLiŚ pn.: Modernizacja linii kolejowej, E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne),</li> <li>• Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska). Projekt komplementarny z projektem planowanym do realizacji w ramach POLiŚ II pn.: Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia,</li> <li>• Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447).</li> </ul>

- II. Projekty o zasięgu regionalnym planowane do realizacji w ramach RPO WM:
- Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin. Projekt komplementarny ze zrealizowanym projektem FS pn.: Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia,
  - Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 Kutno – Płock. Projekt komplementarny z projektem planowanym do realizacji w ramach CEF pn.: Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz,
  - Modernizacja linii nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele,
  - Prace na linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze,
  - Rewitalizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Mostówka – Ostrołęka,
  - Prace na linii nr 36 na odcinku Ostrołęka – Śniadowo.

**Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.**

1. Projekty zrealizowane:

- „Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń regionalnych na linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej w Warszawskim Obszarze Metropolitalnym” obejmujący zakup 14 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi połączeń regionalnych na linii WKD. Projekt realizowany w ramach RPO WM.

2. Projekty realizowane:

- „Rozwój systemu publicznego transportu pasażerskiego w aglomeracji warszawskiej poprzez zwiększenie wydajności, niezawodności i bezpieczeństwa Warszawskiej Kolei Dojazdowej”, realizowany przy wsparciu Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy, obejmujący:
  - Zakup 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi połączeń regionalnych na linii WKD.
  - Budowa Systemu Informacji Pasażerskiej i Monitoringu: wyposażenie wszystkich obiektów peronowych na przystankach w nowoczesne urządzenia służące do przekazywania informacji o aktualnej (bieżącej) sytuacji ruchowej na linii – z wykorzystaniem specjalistycznego oprogramowania komputerowego.
  - Zabudowa urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP) na 8 przejazdach kolejowych linii WKD: zabudowa nowych urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na 8 obiektach zlokalizowanych na szlakach: Komorów – Podkowa Leśna Główna oraz Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska.
  - Modernizacja obiektów małej infrastruktury przystankowej w obrębie linii WKD: instalacja na wszystkich 45 obiektach peronowych stacji i przystanków linii WKD nowych elementów wyposażenia służącego do komfortowej obsługi podróżnych oczekujących na przejazd, tj.: wiat przystankowych, ławek, oświetlenia, wygrodzeń, dróg dojścia dla osób o ograniczonej mobilności – na podstawie kompleksowego projektu architektonicznego wraz z identyfikacją wizualną,
  - Kompleksowa naprawa toru nr 2 na szlaku Warszawa Śródmieście WKD – Komorów: naprawa torowiska na najbardziej obciążonym szlaku linii kolejowej WKD mająca na celu utrzymanie właściwych parametrów infrastruktury służących sprawnemu prowadzeniu przewozów pasażerskich o odpowiednio wysokim komforcie. Przedsięwzięcie stanowi kontynuację zrealizowanej w ciągu 2015 r. kompleksowej naprawy toru nr 1 na ww. szlaku linii WKD.

3. Projekty planowane do realizacji:

- „Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego”. Przedsięwzięcie obejmuje modernizację transportu kolejowego w zachodnim paśmie województwa mazowieckiego poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 na szlaku Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska o długości 7 km. Budowa drugiego toru stanowi kompleksową rozbudowę elementów infrastruktury linii kolejowej nr 47: Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska, obejmującą: tory, sieć trakcyjną, sterowanie ruchem, komponenty obsługi podróżnych oraz urządzenia zabezpieczenia przejazdów kolejowych.

Powiązanie planowanych do realizacji inwestycji z innymi projektami:

- Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia Nr 447); odcinek ujęty w DI (poz. 40) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych o znaczeniu krajowym.
- Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu; przedsięwzięcia realizowane poprzez projekty wynikające ze Strategii ZIT dla miasta wojewódzkiego i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie.

- Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania.
- Obwodnica Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej 579.

#### „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.

##### 1. Projekty zrealizowane:

- Zakup 11 nowych, dwukabinowych lokomotyw elektrycznych przeznaczonych do prowadzenia składów pociągów pasażerskich zmiennokierunkowych, złożonych z wagonów typu push-pull ze świadczeniem usług serwisowych w okresie czterech lat od daty przekazania lokomotywy oraz przeszkoleniem pracowników zamawiającego; współfinansowany ze środków RPO WM.
- Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt); współfinansowana ze środków RPO WM.
- Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej – projekt dotyczy zakupu 16 czteroczłonowych ezt; współfinansowany z POIiŚ.
- Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych.

##### 2. Projekty realizowane:

- Zakup 20 szt. nowych piętrowych środkowych wagonów oraz 2 sztuk nowych wagonów sterowniczych i 2 sztuk nowych lokomotyw do składów pociągów w systemie „push – pull”.
- Zakup taboru kolejowego przewożącego pasażerów do obszaru aglomeracji warszawskiej. Projekt dotyczy zakupu 12 szt. nowych ezt.
- Zakup 10 szt. czteroczłonowych ezt. do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku linii Warszawa Zachodnia – Łuków w korytarzu linii E20.

##### 3. Projekty planowane do realizacji:

- Modernizacja 39 szt. ezt.
- Zakup 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych
- Zakup 10 szt. dwuczłonowych ezt.
- Zakup 55 szt. ezt.
- Zakup i rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej w Sochaczewie.
- Budowa bazy utrzymaniowo – naprawczej w Radomiu.
- Zakup bazy utrzymaniowo – naprawczej w Tłuszczu.

Powiązanie planowanych do realizacji inwestycji z innymi projektami:

- Zakup 10 sztuk dwuczłonowych ezt. jest komplementarny z inwestycją budowy bazy w Radomiu oraz z projektami związanymi z modernizacją infrastruktury kolejowej.
- Zakup 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych jest komplementarny z budową Portu lotniczego Warszawa/Modlin i stacji Warszawa Lotnisko Chopina oraz z projektami związanymi z modernizacją infrastruktury kolejowej.
- Zakup 55 szt. ezt. jest komplementarny z inwestycjami w bazy oraz projektami związanymi z modernizacją infrastruktury kolejowej.
- Inwestycje w bazy w Sochaczewie, Radomiu i Tłuszczu są komplementarne z zakupem taboru w tym:
  - 55 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych,
  - 10 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych
  - oraz modernizacją infrastruktury kolejowej

#### Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.

##### 1. Projekty zrealizowane:

- „Uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina”. Projekt polegał na zakupie 13 sześciowagonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych zapewniających obsługę połączenia kolejowego Lotniska Okęcie z centrum miasta oraz przez Dworzec Warszawa Wschodnia z Sulejówkiem i Legionowem. Pojazdy wyprodukowała firma Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding.
- „Zwiększenie możliwości przewozowych Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. w ruchu aglomeracyjnym Warszawy na istniejących i planowanych liniach” polegał na sfinansowaniu dostawy 4 sztuk pojazdów typu 19WE wyprodukowanych przez NEWAG S.A. oraz 6 sztuk pojazdów typu 35WE wyprodukowanych również przez NEWAG S.A.

**2. Projekty planowane do realizacji:**

- Modernizacja Stacji Techniczno – Postojowej Warszawa Szczęśliwice.
- Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap I.
- Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap II.

Powiązanie planowanych do realizacji inwestycji z innymi projektami:

- Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia,
- Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia Nr 447),
- Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odcinku Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna – odcinki na terenie woj. mazowieckiego,
- Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru,
- Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin,
- Modernizacja linii nr 507 i 509 na odcinku Warszawa Gołębki – Warszawa Gdańska,
- Modernizacja linii nr 20 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska wraz z budową przystanku Powązkowska,
- Budowa nowej stacji w lokalizacji dawnej stacji Warszawa Główna,
- Budowa przystanku Stalowa na linii kolejowej nr 9,
- Modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa Okęcie – Czachówek.

**Inwestycje drogowe**

**Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich**

**1. Projekty zrealizowane/realizowane:**

- w ramach programu przedakcesyjnego PHARE:
  - „Aktywizacja gospodarcza subregionów ostrołęckiego i ostrowskiego” przebudowa odcinków drogi wojewódzkiej nr 627,
  - „Stymulacja rozwoju przedsiębiorczości w turystyce, usługach i produkcji w subregionach Ostrów Mazowiecka i Wyszków” przebudowa odcinków drogi wojewódzkiej nr 694, w ramach programu „Program Sąsiedztwa Polska-Białoruś-Ukraina INTERREG IIIA/TACIS CBC,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 677, przejście przez m.Telaki od km 82+100 do km 83+401,22”,
    - w ramach programu ZPORR:
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 579 relacji Kazuń-Błonie. Etap I – od km 0+000 do km 22+600”,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 580 na odcinku gr. Warszawy – Leszno. Etap I od km 9+500 do km 27+411”,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 580 relacji Warszawa – Leszno. Etap II”,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 630 Nowy Dwór Mazowiecki- Jabłonna od km 0+000 do km 16+648”,
    - w ramach RPO WM 2007-2013:
  - „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885”,
  - „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 relacji Ostrołęka – Małkinia – Kosów Lacki – Sokołów Podlaski, na odcinku o długości ok. 15 km. od m. Treblinka do m. Kosów Lacki”,
  - „Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odc. od km 57 + 722 do km 60 + 778 wraz z budową mostu przez rzekę Bug oraz rozbiórką starego mostu”,
  - „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 631 relacji Nowy Dwór Maz.- Warszawa; Rozbudowa odcinka Zielonka – granica Warszawy do przekroju dwujezdniowego”,
  - „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa – Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362”,
  - „Rozbudowa drogi woj. 724 relacji Warszawa – Góra Kalwaria wraz z przebudową mostu przez rzekę Jeziorkę w m. Konstancin Jeziorna, na odcinku od km 10+750 do km 27+057”,
  - „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 727 na odcinku od km 0+000 do km 10+182,50”,
  - „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 relacji Grójec – Nowe Miasto n/Pilicą – gr. województwa, odcinek od km 0+500 do km 20+809”,

- o „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 728 w Nowym Mieście Nad Pilicą, odcinek od drogi wojewódzkiej nr 707 (ul. Kolejowa) do drogi wojewódzkiej nr 728 (ul. Tomaszowska)”,
- o „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 732 relacji Stary Gózd – Przytyk na całej długości tj. od km 0+000 do km 16+580”.

**2. Projekty planowane do realizacji:**

- Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkwianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2 – projekt powiązany z projektem budową autostrady A2,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631(odc. od DW 634 do DK 61) – projekt powiązany z projektami: Budowa wschodniej obwodnicy Warszawy (S17) oraz Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 631 relacji Nowy Dwór Maz. – Warszawa; Rozbudowa odcinka Zielonka – granica Warszawy do przekroju dwujezdniowego”,
- Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S8 – projekt powiązany z projektem budową obwodnicy Marek w ciągu drogi ekspresowej S8,
- Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7 – projekt powiązany z planowaną budową drogi ekspresowej S7,
- Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie - projekt powiązany z planowaną budową drogi ekspresowej S7,
- Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579 – projekt powiązany z budową autostrady A2,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500 – projekt powiązany z planowaną budową drogi ekspresowej S10,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 55+328 do km 72+755 – projekt powiązany z planowaną budową drogi ekspresowej S10,
- Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 724 na odcinku od granic m.st. Warszawy i m. Konstancina- Jeziorna do nowego przebiegu drogi krajowej nr 79 na terenie gm. Góra Kalwaria – projekt powiązany z budową południowej obwodnicy Warszawy,
- Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 od skrzyżowania z drogą krajową nr 9 w m. Iłża do skrzyżowania z drogą krajową nr 79 w m. Lipsko – projekt stanowi połączenie z planowaną drogą ekspresową S19 na terenie woj. lubelskiego,
- Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 od skrzyżowania z drogą krajową nr 79 wraz ze skrzyżowaniem w m. Lipsko do drogi wojewódzkiej nr 754 – projekt stanowi połączenie z planowaną drogą ekspresową S19 na terenie woj. lubelskiego,
- Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc – projekt powiązany z planowaną drogą ekspresową S10,
- Budowa drogi wojewódzkiej nr 801 po nowym śladzie na odcinku od granic Warszawy do skrzyżowania z DW 721 (odcinek o długości ok. 4 km) oraz rozbudowa drogi na odcinkach o łącznej długości 67,2 km – projekt powiązany z modernizacją drogi krajowej nr 50, odcinek Grójec – Mińsk Mazowiecki,
- Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów – projekt powiązany z projektem rozbudowy DW637 w ramach RPO WM 2007 – 2013,
- Rozbudowa DW 634 (odc. od DW 631 do Wołomina) – projekt powiązany z obwodnicą Marek w ciągu S8. Projekt rozbudowy DW631 w ramach RPO WM 2007 – 2013,
- Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszki, na terenie m. Gąbin – projekt stanowi połączenie z drogami krajowymi nr 50 i nr 60,
- Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu – projekt powiązany z projektem budowy autostrady A2 i planowaną budową obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW579 w ramach RPO WM 2014 – 2020.

**M.st. Warszawa**

**1. Projekty zrealizowane/realizowane:**

- w zakresie infrastruktury drogowej:
  - o Modernizacja Ronda Starzyńskiego (ZPORR 2004-2006),
  - o Budowa Trasy Siekierkowskiej odcinek II B od węzła Bora Komorowskiego do ulicy Płowieckiej (ZPORR 2004-2006),
  - o Modernizacja Alej Jeruzolimskich odcinek Rondo Zesłańców Syberyjskich do wiaduktu nad torami PKP (SPOT 2004-2006),



- o Modernizacja Alej Jerozolimskich odcinek od wiaduktu nad torami PKP do ul. Łopuszańskiej (SPOT 2004-2006),
- o Modernizacja Alej Jerozolimskich – budowa węzła Łopuszańska-Kleszczowa (POIŚ 2007-2013),
- o Budowa Trasy Mostu Północnego od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińską oraz od węzła z ul. Pułkową do węzła przesiadkowego „Młociny” (POIŚ 2007-2013),
- o Budowa skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierkowską (RPO WM 2007-2013),
- o Przebudowa ul. Modlińskiej na odc. od Mostu Grota Roweckiego do mostu nad Kanałem Żerańskim (RPO WM 2007-2013),
- o Budowa ul. Nowolazurowej na odcinku od Al. Jerozolimskich do Trasy AK – Zadanie A od Al. Jerozolimskich do ul. ks. Juliana Chrościckiego (RPO WM 2007-2013).
  - przy wsparciu funduszy UE w zakresie infrastruktury transportu publicznego:
- o Budowa I linii metra od stacji B20 do stacji A23 wraz z budową węzła komunikacyjnego "Młociny" (SPOT 2004-2006),
- o Zintegrowany System Zarządzania Ruchem (ZPORR 2004-2006),
- o Budowa Parkingów strategicznych "Parkuj i Jedź" (Park & Ride) – II etap (RPO WM 2007-2013),
- o II linia metra w Warszawie – prace przygotowawcze, projekt i budowa odcinka centralnego wraz z zakupem taboru (POIŚ 2007-2013).

Realizacja pozostałych projektów transportowych m.st. Warszawy, współfinansowanych ze środków UE, pozostawała we właściwości jednoosobowych spółek m.st. Warszawy pn. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. oraz Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. i objęła m.in. realizację następujących projektów:

- Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych,
- Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru,
- Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu,
- Uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina,
- Zwiększenie możliwości przewozowych Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. w ruchu aglomeracyjnym Warszawy na istniejących i planowanych liniach.

2. Projekty m.st. Warszawy planowane do realizacji w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020, są komplementarne z w/w projektami realizowanymi ze środków unijnych w ramach perspektyw finansowych 2004-2006 oraz 2007-2013, a także z innymi projektami planowanymi do realizacji w okresie programowania 2014-2020, takimi jak w szczególności:

- Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą (Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.),
- Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru (Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.),
- Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.),
- Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru (Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.),
- Modernizacja Stacji Techniczno-Postojowej Warszawa Szczęśliwice (Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.).

Wszystkie zrealizowane, realizowane i planowane do realizacji projekty stanowią elementy spójnego systemu drogowo-transportowego aglomeracji warszawskiej, rozwijanego przy udziale środków funduszy UE.

### Pozostałe inwestycje

#### M.st. Warszawa

Opis instytucji: zgodny z powyższym opisem

#### Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

1. Projekty zrealizowane/realizowane:

- Rozbudowa trasy tramwajowej Bemowo-Młociny,
- Modernizacja trasy tramwajowej w Alejach Jerozolimskich od pętli Banacha do pętli Gocławek,
- Dostosowanie infrastruktury tramwajowej w Warszawie do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych (zakres projektu objął m.in.: modernizację torowisk tramwajowych w węzle rozjazdowym na skrzyżowaniu al. Niepodległości z ul. Nowowiejska,

budowę linii tramwajowej na Tarchomin, przebudowę skrzyżowania torowego na wyspie centralnej skrzyżowania ul. Chałubińskiego / Al. Jerozolimskie/Al. Jana Pawła II oraz budowę i przebudowę podstacji trakcyjnych),

- Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu (zakres projektu objął m.in.: budowę trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich, modernizację Zakładów Realizacji Przewozów oraz dostawę pojazdu specjalnego do prac przy sieci trakcyjnej oraz tramwajów technicznych),
- Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie (zakres projektu objął 5 szt. niskopodłogowych tramwajów jednokierunkowych, 50 szt. niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych i 30 szt. kompaktowych tramwajów jednokierunkowych),
- Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych,
- Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru (zakres projektu objął m.in. modernizację trasy tramwajowej w ciągu ul. Zgrupowania AK „Kampinos”, modernizację trasy tramwajowej na odcinku Dworzec Wileński – Żerań Wschodni oraz zakup 84 tramwajów niskopodłogowych),
- Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych.

Projekty planowane do realizacji są komplementarne z w/w przedsięwzięciami oraz względem siebie, a także wobec innych projektów z zakresu rozwoju systemu transportu niskoemisyjnego aglomeracji warszawskiej, realizowanego przy współudziale środków UE przez m.st. Warszawę oraz podmioty trzecie.

#### Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.

Spółka uczestniczy w realizacji projektu pn. Electrification of public transport in cities (ELIPTIC) w ramach programu Horizon2020. Planowany projekt pn. Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą jest komplementarny z powyższym projektem, a także z innymi projektami z zakresu transportu niskoemisyjnego, zrealizowanymi przez m.st. Warszawę i jej podmioty, m.in.:

- II linia metra w Warszawie – Prace przygotowawcze, projekt i budowa odcinka centralnego wraz z zakupem taboru,
- Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych,
- Zwiększenie możliwości przewozowych SKM Sp. z o.o. w ruchu aglomeracyjnym Warszawy na istniejących i planowanych liniach,

a także z projektami planowanymi do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 przez te podmioty.

*Źródło: Opracowanie własne*

## 4. System wdrażania Planu wykonawczego

Plan wykonawczy stanowiący uszczegółowienie Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku oraz będący strategicznym planem inwestycyjnym ma na celu usprawnienie procesu przygotowania, wdrażania, monitorowania oraz rozliczania inwestycji transportowych w perspektywie 2014-2020.

Do zasadniczych założeń systemu wdrażania Planu należy:

- zapewnienie zdolności instytucjonalnej beneficjentów oraz poszczególnych instytucji zaangażowanych we wdrażanie projektów inwestycyjnych,
- określenie zasad zarządzania i kontroli,
- monitorowanie Planu,
- sprawozdawczość z realizacji Planu.

### 4.1 Potencjał administracyjny

Inwestycje realizowane w ramach Planu wykonawczego w perspektywie 2014-2020 finansowane będą z dwóch programów:



- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – poziom krajowy<sup>22</sup>,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020 – poziom regionalny i lokalny.

W ramach realizacji procesów inwestycyjnych określonych w Planie Wykonawczym, zaangażowane będą jednostki realizujące zarówno zadania lokalne oraz regionalne jak i zadania inwestycyjne na poziomie krajowym.

W systemie wdrażania programów operacyjnych odpowiedzialność za realizację procesów inwestycyjnych zasadniczo została podzielona na cztery poziomy:

- Poziom I – Instytucje Zarządzające,
- Poziom II – Instytucje Pośredniczące,
- Poziom III – Instytucje Wdrażające,
- Poziom IV – Beneficjenci.

#### **Poziom I – Instytucje Zarządzające**

IZ odpowiedzialna jest za zarządzanie programem i jego wdrażanie, w szczególności za:

- opracowanie treści dokumentów programowych,
- ustanowienie systemu zarządzania i kontroli,
- przygotowanie kryteriów wyboru projektów do dofinansowania,
- przygotowanie systemu oceny i wyboru projektów,
- kontrolę realizacji programu operacyjnego, w tym weryfikację prawidłowości wydatków ponoszonych przez beneficjentów,
- ewaluację programu operacyjnego,
- monitorowanie postępów realizacji programu operacyjnego,
- zapewnienie informacji o programie operacyjnym i jego promocję.

Rolę Instytucji Zarządzających pełnią:

- na poziomie krajowym – minister właściwy ds. rozwoju regionalnego,
- na poziomie regionalnym i lokalnym – Zarząd Województwa Mazowieckiego.

Instytucje odpowiedzialne za zarządzanie, kontrolę i audyt ww. programów przedstawia poniższa tabela.

*Tabela 4.1-1 Instytucje odpowiedzialne za zarządzanie, kontrolę i audyt programów POIiŚ i RPO WM*

<b>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020</b>		
<b>Nazwa instytucji</b>	<b>Nazwa instytucji</b>	<b>Kierownik instytucji</b>
<b>Instytucja Zarządzająca</b>	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego (Departament Programów Infrastrukturalnych oraz Departament Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych)	Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych oraz dyrektor Departamentu Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych, zgodnie z przyjętym podziałem zadań pomiędzy Departamentami)
<b>Instytucja Certyfikująca</b>	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego (Departament Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych)	Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (dyrektor Departamentu)

<sup>22</sup> Część projektów z poziomu krajowego będzie realizowana w ramach instrumentu „Łącząc Europę”

<b>Institucja Audytowa</b>	Ministerstwo Finansów (Departament Ochrony Interesów Finansowych UE)	Minister właściwy ds. finansów publicznych (dyrektor Departamentu)
<b>Institucja Płatnicza</b>	Ministerstwo Finansów (Departament Instytucji Płatniczej)	Minister właściwy ds. finansów publicznych (dyrektor Departamentu)
<b>Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020</b>		
<b>Nazwa instytucji</b>	<b>Nazwa instytucji</b>	<b>Kierownik instytucji</b>
<b>Institucja Zarządzająca</b>	Zarząd Województwa Mazowieckiego	Marszałek Województwa
<b>Institucja Certyfikująca</b>	Zarząd Województwa Mazowieckiego	Marszałek Województwa
<b>Institucja Audytowa</b>	Ministerstwo Finansów (Departament Ochrony Interesów Finansowych UE)	Minister właściwy ds. finansów publicznych
<b>Institucja Płatnicza</b>	Ministerstwo Finansów Departament Instytucji Płatniczej	Minister właściwy ds. finansów publicznych

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie POIiŚ i RPO WM*

#### **Poziom II – Instytucje Pośredniczące**

Zakres obowiązków Instytucji Pośredniczącej określa porozumienie z Instytucją Zarządzającą. Są to zadania związane z wdrażaniem części programu, w której specjalizuje się dana instytucja. Instytucja Pośrednicząca odpowiedzialna jest w szczególności za:

- zarządzanie poszczególnymi priorytetami programu,
- weryfikację wydatków,
- rozliczanie, monitorowanie, kontrolę oraz ewaluację poszczególnych priorytetów,
- prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych.

Instytucją Pośredniczącą odpowiedzialną za realizację POIiŚ w zakresie projektów transportowych jest minister ds. transportu. W ramach RPO WM nie wyodrębniono Instytucji Pośredniczącej.

#### **Poziom III – Instytucje Wdrażające**

Zakres działań Instytucji Wdrażającej określa IP. Do podstawowych zadań IW należy:

- przyjmowanie i rozpatrywanie wniosków o dofinansowanie od beneficjentów,
- dokonywanie wyboru projektów i podpisywanie umów o dofinansowanie z beneficjentami,
- monitorowanie realizacji poszczególnych projektów,
- weryfikacja wykorzystania środków przez beneficjentów,
- prowadzenie działań informacyjnych beneficjentów i wnioskodawców.

Instytucją Wdrażającą odpowiedzialną za realizację POIiŚ w zakresie projektów transportowych jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W ramach RPO WM w zakresie objętym Planem wdrażanie programu należy do Mazowieckiej Jednostki Wdrażania Programów Unijnych. Funkcję lidera ZIT WOF w systemie wdrażania RPO WM pełni m.st. Warszawa.

#### **Poziom IV – Beneficjenci**

W całym procesie inwestycyjnym, poza ww. instytucjami, kluczowe znaczenie odgrywają podmioty realizujące inwestycje tj. beneficjenci. Właściwa organizacja i prawidłowo działające procedury wewnętrzne beneficjentów umożliwiają sprawną, kompleksową i terminową realizację projektów.

Zdolność instytucjonalna beneficjentów na poziomie krajowym została szczegółowo określona w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Na poziomie regionalnym i lokalnym, instytucje odpowiedzialne za realizację projektów inwestycyjnych przedstawia poniższa tabela.

*Tabela 4.1-2 Instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji na poziomie regionalnym i lokalnym*

<b>Podział instytucji odpowiedzialnych za realizację inwestycji na poziomie regionalnym</b>	
<b>Inwestycje kolejowe</b>	
<b>Nazwa instytucji</b>	<b>Realizowane zadania</b>
<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• projekty inwestycyjne w infrastrukturę kolejową</li> </ul>
<p>Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK) jest spółką akcyjną z większościowym udziałem Skarbu Państwa (ok. 62%) oraz pozostałym należącym do spółki Polskie Koleje Państwowe S.A. (ok. 38%).</p> <p>Spółka prowadzi działalność na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując zadania zarządcy narodowej sieci linii kolejowych, w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, nadany statut oraz inne obowiązujące regulacje krajowe i UE.</p> <p>Do podstawowych zadań Spółki należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom pasażerskim i towarowym, zgodnie z zasadą równego ich traktowania,</li> <li>• modernizacja linii kolejowych dostosowująca je do standardów Unii Europejskiej,</li> <li>• opracowywanie rozkładów jazdy pociągów,</li> <li>• prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych,</li> <li>• utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,</li> <li>• współpraca z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej.</li> </ul> <p>PKP PLK S.A. posiada potencjał administracyjny i techniczny do przygotowania i zrealizowania w perspektywie do roku 2020 zadań inwestycyjnych określonych w krajowych, makroregionalnych i regionalnych programach operacyjnych, w tym do przeznaczenia na jego wykonanie przewidywanych środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu lub marszałek województwa, co zobowiązuje Spółkę m.in. do:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizacji infrastrukturalnych inwestycji kolejowych, finansowanych z udziałem środków publicznych poprzez wykonywanie w stosunku do nich funkcji inwestora bezpośredniego, z jednoczesnym nadzorowaniem i rozliczaniem inwestycji, których Wykonawcy wyłaniani będą zgodnie z przepisami prawa,</li> <li>• prowadzenia inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych, technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) oraz przepisów branżowych,</li> <li>• uzyskania efektu ostatecznego, uzasadniającego poniesione nakłady i wydatki rzeczowe oraz wywołane procesem inwestycyjnym ograniczenia użytkowania,</li> <li>• prawidłowego wykorzystania i utrzymania obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji z zachowaniem zasad trwałości projektu.</li> </ul> <p>PKP PLK S.A. posiada odpowiednie zaplecze merytoryczne i techniczne oraz dysponuje kadrą pracowników o specjalistycznym wykształceniu, dzięki czemu Spółka jest w stanie poprowadzić projekt na każdym etapie jego realizacji, łącznie z monitoringiem, bieżącą oceną zagrożeń, raportowaniem i rozliczeniem projektu. Struktura organizacyjna Spółki oraz potencjał kadrowy przystosowane są do realizacji również dużych projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.</p> <p>Szereg działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej zdolności instytucjonalnej tego beneficjenta przewidziano w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).</p>	

<b>Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• projekty inwestycyjne w infrastrukturę kolejową</li></ul>
<p>Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, będącą własnością Konsorcjum Samorządowego, w skład którego wchodzi: Samorząd Województwa Mazowieckiego (posiadający ponad 95% udziałów) oraz samorządy lokalne: Miasto Pruszków, Gmina Grodzisk Mazowiecki, Gmina Brwinów, Gmina Milanówek, Miasto Podkowa Leśna oraz Gmina Michałowice (posiadające blisko 5% udziałów).</p> <p>Spółka prowadzi działalność w oparciu o posiadane licencje i świadectwa zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Posiadane licencje:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Licencja nr WPO/043/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób,</li><li>• Licencja nr WPR/042/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy.</li></ul> <p>Posiadane świadectwa bezpieczeństwa:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Świadectwo nr 193/PK/11 dla przewoźnika kolejowego w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych oraz bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych,</li><li>• Świadectwo nr 194/ZI/11 dla zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego.</li></ul> <p>Przedmiotem podstawowej działalności spółki WKD jest organizowanie przewozów pasażerskich na linii WKD według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na trasie Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska z odgałęzieniem w Podkowie Leśnej do Milanówka oraz zarządzenie infrastrukturą w ramach wydzielonej sieci kolejowej, na której organizowane są przewozy. Długość linii wynosi 35,2 km, a w jej skład wchodzi 4 stacje i 24 przystanki osobowe.</p> <p>WKD posiada odpowiednie zasoby organizacyjno-techniczne niezbędne do prawidłowego zrealizowania planowanych w kolejnej perspektywie przedsięwzięć. WKD posiada potencjał zarówno w zakresie realizacji zakupów inwestycyjnych dotyczących pojazdów kolejowych (zakup 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych w ramach RPO Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013, a także zakup 6 elektrycznych zespołów trakcyjnych ze środków Szwajcarskiego Programu Współpracy) oraz dotyczący modernizacji infrastruktury kolejowej.</p> <p>W zakresie zagwarantowania odpowiedniej realizacji przedsięwzięcia, a następnie zapewnienia jego trwałości spółka posiada świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej dla właściwego utrzymania infrastruktury oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. W ramach dalszego wypełniania obowiązków zarządcy infrastruktury spółka będzie odpowiedzialna za prawidłową eksploatację zmodernizowanych oraz zabudowanych nowych elementów infrastruktury liniowej i punktowej przy udziale współfinansowania ze środków Unii Europejskiej.</p> <p>WKD jako zarządca infrastruktury spełnia wymogi dotyczące zasobów organizacyjno-technicznych niezbędnych dla zapewnienia trwałości projektu. Personel jednostki realizującej posiada odpowiednie wykształcenie oraz doświadczenie niezbędne do realizacji, nabyte w ramach poprzedniego okresu programowania. W celu sprawnego zrealizowania przedsięwzięć oraz monitorowania i kontroli rezultatów w związku z ich wdrażaniem spółka powołuje specjalne zespoły zadaniowe, skierowane do bezpośredniego zarządzania projektami. W skład zespołów wchodzi każdorazowo przedstawiciele określonych komórek organizacyjnych Spółki odpowiedzialnych bezpośrednio za te zagadnienia, które ściśle dotyczą projektu. Zespoły w ramach określonego wewnętrznego zarządzenia regulaminu są odpowiedzialne za przyjęcie do stosowania określonych przez instytucje zarządzające i pośredniczące we wdrażaniu zewnętrznych programów pomocowych ogólnych warunków sprawozdawczości i monitorowania (w zależności od rodzaju programu i potrzeb beneficjenta podzielone na precyzyjne czasookresy, np. kwartalne, lub dowolne obejmujące rzeczowo-finansowy postęp realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego).</p> <p>Gwarancją trwałości zrealizowanych, jak również planowanych do realizacji projektów stanowi Umowa Ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Województwa Mazowieckiego w piętnastu kolejnych okresach obowiązywania rozkładów jazdy, tj. w okresie od 13 grudnia 2009 r. do 31 grudnia 2024 r., zawarta 19 maja 2009 r. pomiędzy Warszawską Koleją Dojazdową a Województwem Mazowieckim. Umowa stanowi również zabezpieczenie finansowe dla zaciąganych zobowiązań na rzecz przedsięwzięć inwestycyjnych. Istotne zakupy inwestycyjne, głównie taborowe określone są w umowie ramowej i są one zatwierdzane przez Zarząd Województwa Mazowieckiego.</p>	

<p><b>„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zakup i modernizacja taboru,</li> <li>• budowa i rozbudowa baz utrzymaniowo- naprawczych</li> </ul>
<p>Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, będącą własnością Samorządu Województwa Mazowieckiego. Spółka rozpoczęła działalność przewozową w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na zlecenie Samorządu Województwa Mazowieckiego od 1 stycznia 2005 r. Od 8 stycznia 2008 r. Samorząd Województwa Mazowieckiego posiada 100% udziałów Spółki. Głównym celem spółki jest prowadzenie pasażerskiego transportu kolejowego o wysokim standardzie w aglomeracji warszawskiej oraz na pozostałym obszarze województwa mazowieckiego, jako elementu zintegrowanego transportu publicznego.</p> <p>Spółka prowadzi działalność w oparciu o posiadane licencje i świadectwa zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Posiadane licencje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Licencja nr WPO/084/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób,</li> <li>• Licencja nr WPR/085/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy,</li> <li>• Licencja nr UPT/086/2004 na udostępnianie pojazdów trakcyjnych.</li> </ul> <p>Spółka posiada Certyfikat Bezpieczeństwa nr PL 1220100020 wydany 21.12.2010 r., na podstawie którego wykonuje przewozy oraz posiada dostęp do infrastruktury kolejowej. Ponadto 29.11.2010 r. Urząd Transportu Kolejowego przyznał Kolejom Mazowieckim Certyfikat Bezpieczeństwa nr PL 1120100023 – akceptujący System Zarządzania Bezpieczeństwem w Spółce.</p> <p>Spółka posiada odpowiednie zasoby do prawidłowej realizacji inwestycji w zakresie transportu kolejowego. KM jako operator przewozów będzie odpowiedzialny za prawidłową eksploatację majątku zmodernizowanego oraz zakupionego przy udziale środków unijnych. Spółka spełnia warunki dotyczące zasobów technicznych i organizacyjnych niezbędnych do zagwarantowania odpowiedniej realizacji przedsięwzięcia, a następnie zapewnienia trwałości projektów inwestycyjnych. Pracownicy KM posiadają odpowiednie wykształcenie oraz doświadczenie zawodowe niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia realizacji całego Projektu oraz zarządzania jego rezultatami. Spółka zapewni odpowiednią informację i promocję projektu.</p> <p>Gwarancją trwałości zrealizowanych, jak również planowanych do realizacji projektów stanowi Umowa Ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Województwa Mazowieckiego w piętnastu kolejnych okresach obowiązywania rozkładów jazdy, tj. w okresie od 13 grudnia 2009 r. do 31 grudnia 2024 r., zawarta 19 maja 2009 r. pomiędzy „Kolejami Mazowieckimi – KM” Sp. z o.o. a Województwem Mazowieckim. Umowa stanowi również zabezpieczenie finansowe dla zaciąganych zobowiązań na rzecz przedsięwzięć inwestycyjnych. Istotne zakupy inwestycyjne, głównie taborowe określone są w umowie ramowej i są one zatwierdzane przez Zarząd Województwa Mazowieckiego.</p>	
<p><b>Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• inwestycje w zakresie kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego</li> <li>• modernizacja stacji techniczno-postojowych</li> </ul>
<p>Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, będącą własnością m.st. Warszawa. SKM została zawiązana aktem notarialnym w dniu 05.02.2004 (Rep. a nr 268/2004). Działalność przewozowa SKM prowadzona jest w ramach systemu komunikacji miejskiej koordynowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy. Spółka świadczy usługi w granicach aglomeracji warszawskiej.</p> <p>SKM prowadzi działalność gospodarczą w zakresie usług transportu kolejowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz posiada ważną licencję nr WPO/109/2005, uprawniającą do wykonywania przewozów kolejowych osób.</p> <p>Spółka posiada odpowiednie zasoby organizacyjno-techniczne niezbędne do prawidłowego zrealizowania planowanych w kolejnej perspektywie przedsięwzięć inwestycyjnych. Realizacją inwestycji jak również utrzymaniem obiektów Spółki zajmuje się Dział Inwestycji i Utrzymania Obiektów posiadający wykwalifikowaną kadrę pracowniczą składającą się ze specjalistów: z branży elektrycznej, ze specjalnością trakcji elektrycznej, budownictwa, ochrony środowiska, oraz z doświadczeniem prawnym.</p> <p>Pozyskiwaniem środków unijnych jak również rozliczaniem projektów z dofinansowaniem unijnym zajmuje się Główny Specjalista w Zespole Planowania, Kontrolingu i Rozliczania Funduszy Unijnych. Do jego zadań należy również monitorowanie i sprawozdawczość związana z projektami unijnymi, w szczególności monitoring</p>	

postępów realizacji projektu i osiągniętych efektów, w tym efektów realizowanych przez projekt w okresie 5 lat po zakończeniu realizacji projektu (w okresie trwałości projektu).

W oparciu o powyższe, można stwierdzić, że Spółka posiada zasoby techniczne i organizacyjne, a przede wszystkim kadrę pracowniczą, która jest w stanie sprostać zadaniom inwestycyjnym współfinansowanym ze środków Unii Europejskiej.

Projekty planowane do dofinansowania środkami Unii Europejskiej badane są przez Spółkę pod każdym aspektem, a przede wszystkim finansowym. Przed ostateczną decyzją związaną z podjęciem prac nad projektem Spółka oszacowuje wysokość wkładu własnego dla projektu oraz podejmuje działania zabezpieczające finansowanie zewnętrzne projektu w postaci kredytów bankowych, leasingów finansowych czy emisji obligacji.

### Inwestycje drogowe

Nazwa instytucji	Realizowane zadania
<b>Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa i modernizacja dróg wojewódzkich</li> </ul>

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie jest wojewódzką samorządową jednostką organizacyjną, nie posiadającą osobowości prawnej, finansowaną z budżetu województwa mazowieckiego. MZDW w Warszawie istnieje od 1999 r. Powstał po reformie administracyjnej kraju, w wyniku której z 49 województw podległych administracji rządowej zostało utworzonych 16 nowych zarządzanych przez władze samorządowe. Samorządom podlegają drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym.

MZDW działa w formie wojewódzkiej jednostki budżetowej na podstawie:

- Uchwały Nr IX/29/99 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z 26 kwietnia 1999 r. w sprawie utworzenia wojewódzkiej samorządowej jednostki organizacyjnej pod nazwą Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie,
- statutu MZDW,
- ogólnie obowiązujących przepisów prawa.

Nadzór nad działalnością Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie sprawuje Zarząd Województwa Mazowieckiego, który zapewnia środki na utrzymanie oraz rozwój wojewódzkiej sieci drogowej będącej w zarządzaniu jednostki.

Plany inwestycyjne wpisywane są do Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF) Województwa Mazowieckiego, które zatwierdzany jest przez Sejmik Województwa Mazowieckiego.

MZDW w Warszawie zajmuje się utrzymaniem dróg wojewódzkich na terenie Województwa Mazowieckiego, a w szczególności: opracowaniem planów rozwoju sieci drogowej, projektów dotyczących modernizacji i rozbudowy dróg, finansowaniem modernizacji i budowy dróg oraz utrzymaniem i ochroną dróg.

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie posiada wieloletnie doświadczenie w realizacji projektów infrastrukturalnych realizowanych przy wsparciu ze środków unijnych.

Dotychczasowe wsparcie z EFRR realizowane było w ramach programów: ZPORR, RPO WM 2007-2013, Programu Sąsiedztwa Polska-Białoruś-Ukraina INTERREG IIIA/TACIS CBC oraz w ramach programu przedakcesyjnego PHARE. Jednostka zajmuje się realizacją projektów, na mocy stosownych zarządzeń i pełnomocnictw przekazanych przez Zarząd Województwa Mazowieckiego. Realizacja projektów, w tym projektów z dofinansowaniem unijnym, prowadzona jest na podstawie regulaminu organizacyjnego MZDW w Warszawie oraz Zarządzeń Dyrektora MZDW w Warszawie.

W ramach swojej struktury Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich posiada wyspecjalizowane komórki zaangażowane w proces inwestycyjny:

- Wydział Zamówień Publicznych – przeprowadzanie postępowań na wyłonienie wykonawców w oparciu o przepisy Prawa zamówień publicznych,
- Wydział Finansowo-Księgowy i Planowania – zabezpieczanie środków na realizację zadań oraz rozliczenia i księgowanie wydatków,
- Wydział Dokumentacji i Przygotowania Inwestycji – przygotowywanie dokumentacji technicznej inwestycji wraz z niezbędnymi pozwoleńiami i decyzjami,
- Wydział Realizacji Inwestycji – realizacja rzeczowa inwestycji, tj. budowa/rozbudowa drogi oraz odbiór techniczny inwestycji, przygotowanie wniosków o dofinansowanie projektów z funduszy europejskich, realizację projektu po uzyskaniu dofinansowania ze środków unijnych,



- Wydział Geodezji i Nieruchomości – nabywanie praw własności do nieruchomości oraz praw do dysponowania nieruchomością na cele realizacji inwestycji.

W ramach tych wydziałów zatrudniona jest wyspecjalizowana kadra do zarządzania projektami, która prowadzić będzie stały nadzór nad realizacją zadań inwestycyjnych.

**M.st. Warszawa**

- inwestycje drogowe realizowane na terenie m.st. Warszawy

M.st. Warszawa jest jednostką samorządu terytorialnego szczebla lokalnego – gminą o statusie miasta na prawach powiatu, wykonującą zadania przewidziane przepisami dotyczącymi samorządu gminnego i powiatowego, a także działania wynikające ze stołecznego charakteru miasta jako zadania zlecone z zakresu administracji rządowej, w szczególności w zakresie zapewniania warunków niezbędnych do funkcjonowania w mieście naczelnych i centralnych organów państwa, obcych przedstawicielstw dyplomatycznych i urzędów konsularnych oraz organizacji międzynarodowych, przyjmowania delegacji zagranicznych a także funkcjonowania urzędów publicznych o charakterze infrastrukturalnym, mających znaczenie dla stołecznych funkcji miasta.

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie m.st. Warszawy jest ustawa z dnia 15 marca 2002 r. o ustroju miasta stołecznego Warszawy (Dz. U. z 2002 r. Nr 41, poz. 361, z późn. zm.). Funkcjonowanie m.st. Warszawy regulują także odpowiednio: ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 1990 r. Nr 16, poz. 95, z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 1998 r. Nr 91, poz. 578, z późn. zm.).

Zgodnie z Zarządzeniem Nr 1629/2011 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 14 października 2011 r. w sprawie prac nad planami inwestycyjnymi m.st. Warszawy, plany inwestycyjne m.st. Warszawy są ujmowane w wieloletniej prognozie finansowej (WPF) m.st. Warszawy oraz budżecie m.st. Warszawy, które podlegają przyjęciu (uchwaleniu) przez Radę m.st. Warszawy. Projekty planów inwestycyjnych opracowuje Biuro Rozwoju Miasta Urzędu m.st. Warszawy przy współpracy z biurami Urzędu m.st. Warszawy, dzielnicami m.st. Warszawy oraz jednostkami organizacyjnymi m.st. Warszawy. Przy opracowywaniu projektów planów inwestycyjnych m.st. Warszawy uwzględniane są prognozowane możliwości finansowe m.st. Warszawy w perspektywie wieloletniej, określane przez Skarbnika m.st. Warszawy.

Zasady przygotowania i realizacji inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych określa właściwe Zarządzenie Prezydenta m.st. Warszawy, ustalające system wdrażania projektów. Koordynacja procesu absorpcji funduszy europejskich przez m.st. Warszawę jest prowadzona, na podstawie regulaminu organizacyjnego Urzędu m.st. Warszawy, przez Biuro Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego Urzędu m.st. Warszawy, które w tym zakresie odpowiada m.in. za:

- przygotowanie wniosków o dofinansowanie projektów z funduszy europejskich,
- realizację zadań beneficjenta funduszy europejskich po uzyskaniu dofinansowania ze środków funduszy europejskich,
- udział w przygotowaniu planów inwestycyjnych m.st. Warszawy, w szczególności w zakresie identyfikacji projektów współfinansowanych lub planowanych do współfinansowania ze środków funduszy europejskich.

M.st. Warszawa jako beneficjent projektów współfinansowanych ze środków unijnych posiada struktury zapewniające ich efektywną realizację oraz utrzymanie wytworzonej infrastruktury w okresie trwałości projektu i po jego zakończeniu. Dla inwestycji z zakresu infrastruktury drogowej jednostką realizującą projekty jest Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID). ZMID jest jednostką organizacyjną i budżetową m.st. Warszawy, która wykonuje zadania miasta obejmujące przygotowanie i realizację procesu inwestycyjnego, pozyskanie gruntów pod budowę dróg, dróg rowerowych, drogowych obiektów inżynierskich oraz innych obiektów infrastruktury drogowej na terenie m.st. Warszawy. ZMID realizuje projekty na podstawie pełnomocnictw szczególnych udzielonych przez Prezydenta m.st. Warszawy.

Jednostką odpowiedzialną za utrzymanie infrastruktury drogowej jest Zarząd Dróg Miejskich (ZDM). ZDM jest jednostką organizacyjną i budżetową m. st. Warszawy, zarządzającą drogami, przy pomocy której Prezydent m. st. Warszawy wykonuje swoje obowiązki jako zarządca dróg publicznych. Zarząd Dróg Miejskich użytkuje mienie przekazane przez Skarb Państwa jednostce samorządu terytorialnego oraz mienie nabyte ze środków m.st. Warszawy. Do zadań Zarządu Dróg Miejskich należy m.in. utrzymanie i remontowanie istniejących ulic. Z chwilą zakończenia i przekazania inwestycji do użytkowania ZDM odpowiada za jej utrzymanie bieżące i remonty. Zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami prawnymi, ZDM zarządza również majątkiem powstałym w wyniku wdrażania poszczególnych projektów drogowych m.st. Warszawy.

M.st. Warszawa posiada wieloletnie doświadczenie w realizacji projektów infrastrukturalnych realizowanych przy wsparciu ze środków unijnych. Dotychczasowe wsparcie UE dla projektów m.st. Warszawy z zakresu



infrastruktury drogowo-transportowej pochodziło ze środków FS oraz EFRR w ramach Programów Operacyjnych perspektyw finansowych UE na lata 2004-2006 oraz 2007-2013.

**Pozostałe inwestycje**

Nazwa instytucji	Realizowane zadania
<b>m.st. Warszawa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa metra</li> </ul>

Opis instytucji: zgodny z powyższym opisem

Nazwa instytucji	Realizowane zadania
<b>Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa, rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych</li> <li>• zakup taboru tramwajowego</li> </ul>

Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. działa jako spółka prawa handlowego od 01.01.2003 roku, kiedy dokonano przekształcenia zakładu budżetowego. Całość udziałów w spółce objęło m.st. Warszawa.

Podstawową działalnością Spółki jest realizacja przewozów pasażerskich. Organizatorem przewozów jest ZTM. Zasady realizacji usług przewozowych tramwajami uregulowane są w „Umowie Wykonawczej o świadczenie usług w lokalnym transporcie zbiorowym tramwajowym w latach 2008-2027” podpisanej z m.st. Warszawa.

Oprócz działalności operacyjnej spółka prowadzi tzw. działalność pozaprzewozową. Dominującą pozycją tej działalności jest produkcja na potrzeby własne spółki oraz udostępnianie powierzchni na ekspozycję reklam, w tym na ścianach zewnętrznych wagonów tramwajowych oraz wewnątrz tramwaju (ramki, tablice, koszyki, oparcia siedzeń, ekrany ciekłokrystaliczne LCD).

Realizacja projektów będzie możliwa dzięki podpisaniu 6 sierpnia 2008 r. umowy wieloletniej zawartej na lata 2008-2027 przez Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. z m.st. Warszawa na świadczenie usług przewozowych. Planuje się także, że realizacja projektów będzie współfinansowana z kredytu EBI.

Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. prowadząc od wielu lat realizację projektów z zakresu przebudowy i remontów infrastruktury technicznej oraz zakupy taboru, dysponują odpowiednim personelem i doświadczeniem w tym zakresie. Spółka posiada również doświadczenie w zakresie realizacji projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE. Dodatkowo Spółka planuje wdrożenie metodyki zarządzania projektami. W ramach swojej struktury Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. posiadają wyspecjalizowane komórki organizacyjne odpowiedzialne za:

- opracowanie koncepcji modernizacji istniejących i budowy przyszłych tras tramwajowych,
- dokumentacje projektowe, w tym opracowanie własnych jak i weryfikację zleconych na zewnątrz,
- wykonanie robot budowlanych,
- zlecanie robót budowlanych wykonawcom zewnętrznym,
- pełnienie nadzoru budowlanego nad robotami budowlanymi,
- obsługę prawną umów z wykonawcami,
- obsługę projektów dofinansowanych ze środków unijnych.

Realizacja projektów jest monitorowana zarówno przez komórki organizacyjne odpowiedzialne za ich realizację jak również przez Dział Eurokoordynacji, który jest odpowiedzialny za realizację projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Dodatkowo w ramach sprawozdawczości Spółka opracowuje sprawozdania m.in. z wykonania planu inwestycyjnego na potrzeby Biura Nadzoru Właścicielskiego Urzędu m.st. Warszawy oraz Rady Nadzorczej.

Nazwa instytucji	Realizowane zadania
<b>Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zakup taboru autobusowego</li> </ul>

Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. powstały z mocy prawa w wyniku przekształcenia z dniem 1.01.2003 r. Miejskich Zakładów Autobusowych – Zakładu budżetowego m.st. Warszawy w Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Powstała w wyniku powyższego Spółka stanowi kontynuację działalności zakładu budżetowego.

Spółka działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych oraz Aktu Założycielskiego Spółki (Akt Notarialny Repertorium a nr 1092/2011 z dnia 7 kwietnia 2011 r. z późn. zm.). Czas trwania Spółki jest nieoznaczony.

Misją Spółki jest realizowanie zadań przewozowych na rzecz m.st. Warszawy oraz obszarów podmiejskich, zgodnie z podpisaną w dniu 2 grudnia 2009 roku Umową Wykonawczą o świadczenie usług przewozowych środkami komunikacji zbiorowej w latach 2010 – 2017.

W ramach swojej struktury Miejskie Zakłady Autobusowe posiadają wyspecjalizowany wydział Infrastruktury i Inwestycji (NN) w wewnętrznym procesie zarządzania, który podlega bezpośrednio Prezesowi Zarządu. Wydział NN realizuje zadania w zakresie utrzymania obiektów i budowli w stanie niepogorszonym, kompleksowego zarządzania projektami i realizacją inwestycji oraz utrzymaniem ciągłości ruchu.

Miejskie Zakłady Autobusowe posiadają kadre, która prowadzić będzie stały nadzór nad realizacją zadań inwestycyjnych. Wydział zatrudnia inspektorów nadzoru oraz osoby zajmujące się przygotowaniem i realizacją inwestycji. Proces realizacji inwestycji jest monitorowany od jego założeń poprzez realizację do utrzymania.

W MZA stosuje się 5 kryteriów realizacji inwestycji: rentowność inwestycji, wartość nakładów inwestycyjnych, ocenę ryzyka związanego z inwestycją, okres zwrotu z inwestycji, zależność pomiędzy inwestycjami.

<b>Inwestycje realizowane na poziomie lokalnym</b>	
<b>Nazwa instytucji</b>	<b>Realizowane zadania</b>
<b>Jednostki samorządu terytorialnego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>inwestycje zgodne z założeniami finansowanymi w ramach RIT i ZIT</li> </ul>

*Źródło: Opracowanie własne*

M.st. Warszawa pełni rolę koordynatora realizacji inwestycji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – ZIT WOF. Szczegółowe ramy instytucjonalno-wdrożeniowe ZIT WOF określać będzie Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020.

Zdolność instytucjonalną w ramach RIT określać będą plany inwestycyjne dla subregionów objętych OSI problemowymi. Jako liderzy OSI zostaną wskazane miasta regionalne i subregionalne.

## **4.2 Analiza doświadczeń i wynikające z niej zmiany systemowe**

Analiza doświadczeń i wynikające z niej zmiany systemowe dokonane zostały na podstawie problemów zidentyfikowanych jako systemowe podczas wdrażania Perspektywy Finansowej 2007-2013.

W trakcie wdrażania projektów z obszaru transportu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007 – 2013 nie wystąpiły poważne problemy systemowe, które wymagałyby zastosowania specjalnych środków zaradczych.

Niemniej jednak, zostały zidentyfikowane ryzyka zewnętrzne wdrażania RPO dotyczące głównie zarządzania indywidualnymi projektami kluczowymi, realizowanymi w trybie pozakonkursowym. Najważniejsze projekty transportowe były realizowane właśnie w tym trybie. Główne ryzyko związane z wdrażaniem projektów kluczowych stanowiły kwestie związane z przeprowadzeniem procedury zamówień publicznych oraz zarządzaniem projektami, finansowaniem inwestycji i rozliczaniem poszczególnych etapów wdrażania, a na koniec rozliczaniem całego projektu.

Zidentyfikowane czynniki ryzyka mogły prowadzić do opóźnień w projekcie (np. opóźnienia w przetargach, opóźnienia w płatnościach, opóźnienia w realizacji poszczególnych zadań). Mogły również wystąpić poważne problemy z realizacją projektu, na przykład w wyniku utraty płynności finansowej beneficjenta, problemów z uznaniem kwalifikowalności podatku VAT lub problemów z uznaniem kwalifikowalności innych znacznych wartościowo wydatków.

W celu ograniczenia możliwości wystąpienia i zminimalizowania skutków ewentualnych problemów, Instytucja Zarządzająca RPO WM 2007-2013 podjęła decyzję o konieczności szczególnego monitorowania projektów kluczowych oraz stosowania następujących procedur:

- Wyznaczenie dla każdego projektu kluczowego tzw. „opiekuna projektu” w IP.
- Możliwość wprowadzania zmian do harmonogramu przygotowania projektu wyłącznie, gdy były one uzasadnione i wynikały z konieczności dokonania znaczącej modyfikacji założeń lub zakresu rzeczowego projektu.

- Umożliwienie wsparcia formalno-merytorycznego polegającego na możliwości opiniowania w IP wniosków projektów kluczowych przed ich formalnym złożeniem.
- Monitorowanie zagrożeń dotyczących realizacji projektów kluczowych – comiesięcznie na posiedzeniu Zarządu Województwa Mazowieckiego omawiany był stan przygotowania projektów kluczowych i występujące problemy.
- Aktualizowanie harmonogramu projektów kluczowych – przygotowywanie raz na kwartał harmonogramu zawierającego planowane daty zawarcia pre-umów oraz terminy złożenia wniosków o dofinansowanie. Harmonogram był przedstawiany kwartalnie Zarządowi Województwa Mazowieckiego, Komitetowi Monitorującemu RPO WM oraz Komisji Europejskiej.
- Przeprowadzanie kontroli dużych projektów - kontrole były przeprowadzane przez min. 2 kontrolerów IP przy udziale min. 2 kontrolerów IŻ, co najmniej raz w każdym roku realizacji projektu.
- Korzystanie z dostępnych możliwości wsparcia doradczego np. Inicjatywa JASPERS, project pipeline, a także wsparcia IP. Pozwalało to na wczesną identyfikację potencjalnych problemów, ich analizę i w efekcie odpowiednie dopracowanie projektów.
- Analizowanie spraw problematycznych, np. w zakresie pomocy publicznej, począwszy od momentu ich zidentyfikowania. Rozwiązując problem organizowane były indywidualne spotkania i konsultacje, wystosowywane zapytania do urzędów, zlecane ekspertyzy prawne itp.

Zdobyte w latach 2007-2013 doświadczenia i wypracowane dobre praktyki, będą bazą do stosowania mechanizmów obniżających ryzyka występowania problemów w realizacji projektów pozakonkursowych, w tym z zakresu transportu, w perspektywie finansowej 2014 – 2020.

W tym celu IZ RPO WM zatwierdziła dokument pn. *Zasady tworzenia i modyfikacji wykazu projektów pozakonkursowych EFRR RPO WM 2014-2020 (WPP EFRR)*, który obejmuje narzędzia wsparcia w procesie przygotowywania projektów na etapie:

- identyfikacji fiszek, czyli zgłoszenia propozycji tych projektów m.in. poprzez:
  - ✓ przeprowadzenie weryfikacji, w celu potwierdzenie możliwości uzyskania dofinansowania;
  - ✓ prowadzenie dialogu z podmiotami zgłaszającymi projekty mającego na celu takie określenie zakresu projektu, który w największym stopniu przyczyni się do realizacji celów programu;
- przygotowania projektów poprzez:
  - ✓ uruchomienie monitoringu i wsparcia przygotowania projektu;
  - ✓ wsparcie za pośrednictwem przydzielonego opiekuna projektu w IP;
  - ✓ wspólnie z beneficjentem planowanie terminów przygotowania dokumentacji projektowej;
  - ✓ okresowe raportowanie stanu zaawansowania prac nad projektem;
  - ✓ sprawne reagowanie Zarządu Województwa Mazowieckiego i podejmowanie działań w celu rozwiązywania pojawiających się problemów;
  - ✓ opiniowanie wniosków o dofinansowanie przed złożeniem do IP;
- oceny projektów i wyboru do dofinansowania poprzez:
  - ✓ dopuszczalne modyfikacje prowadzące do tego, że projekt będzie spełniał większą liczbę kryteriów lub będzie je spełniał w większym stopniu;
  - ✓ dopuszczenie w uzasadnionych przypadkach oraz ze względu na specyfikę danego projektu charakteru umowy warunkowej lub przedłożenie dodatkowych, niezbędnych załączników;
- realizacji projektu poprzez:
  - ✓ określenie warunków i trybu dokonywania zmian w projektach.

Na wszystkich etapach planuje się korzystanie z dostępnych możliwości wsparcia doradczego np. Inicjatywa JASPERS, a także wsparcia merytorycznego ze strony IP i IZ. Pozwoli to również na wczesną identyfikację potencjalnych problemów, ich analizę i w efekcie odpowiednie dopracowanie projektów.

### 4.3 Harmonogram realizacji Planu wykonawczego

Realizacja zadań w ramach niniejszego Planu została podzielona na dwa podstawowe etapy z uwagi na ramy perspektywy finansowej 2014-2020 szczegółowo określające źródła i zasady finansowania inwestycji transportowych oraz okres po 2020, który będzie podlegał szczegółowemu programowaniu w kolejnych latach.

Etap I będzie realizowany w latach 2014-2020 i obejmuje przygotowanie i realizację inwestycji określonych niniejszym Planem, współfinansowanych ze środków FS oraz EFRR. W ramach niniejszego etapu zakłada się okres przygotowania do realizacji inwestycji (2014-2015), związany m.in. z uruchomieniem programów operacyjnych i środków na współfinansowanie inwestycji oraz okres realizacji inwestycji (2016-2023), który ograniczony jest ostateczną datą kwalifikowalności wydatków w ramach FS i EFRR.

Etap II będzie realizowany w latach 2021 – 2030 i będzie stanowił kontynuację działań inwestycyjnych spełniających cele rozwojowe SRWM. Z uwagi na dłuższy horyzont czasowy oraz brak określonych źródeł finansowania, niniejszy Plan kierunkowo określa zakres inwestycji, które ze względu na złożoność procesu przygotowawczego, ograniczenia finansowe lub ogólne założenia poszczególnych zadań, znalazły się na liście zamierzeń inwestycyjnych do realizacji w ramach Etapu II. Okres przygotowawczy w ramach Etapu II będzie realizowany równoległe z Etapem I (2018-2020+), co będzie wiązało się z wyborem zadań inwestycyjnych oraz ich właściwym przygotowaniem, co zapewni ciągłość procesu inwestycyjnego pomiędzy Etapem I i II (*Project pipeline*). Okres realizacji inwestycji w ramach Etapu II planowany jest na lata 2021 – 2030, przy czym będzie uzależniony od przygotowania i wdrożenia właściwych programów zapewniających środki oraz zasady ich przyznawania na inwestycje określone Planem.

### 4.4 Instrumenty wdrażania Planu wykonawczego

Podstawowymi instrumentami wdrażania Planu wykonawczego są programy operacyjne. Inwestycje realizowane w ramach Planu w perspektywie 2014-2020 finansowane będą z programu POIiŚ i RPO WM.

Podział programów POIiŚ i RPO WM na osie priorytetowe przedstawia schemat nr 4.4-1.



Schemat 4.4-1 Podział programów POIiŚ i RPO WM na osie priorytetowe  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie POIiŚ i RPO WM

Osie priorytetowe, w przypadku POIiŚ podzielone są na priorytety inwestycyjne i działania, natomiast w przypadku RPO WM na priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe. Tabela nr 4.4-1 przedstawia podział programów operacyjnych w zakresie objętym Planem na osie, priorytety inwestycyjne i działania/cele szczegółowe.

Tabela 4.4-1 Podział POIiŚ i RPO WM na osie, priorytety inwestycyjne i działania/cele szczegółowe

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020		
Oś priorytetowa	Priorytet inwestycyjny	Działanie
III: Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego	7.I. Wspieranie Multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportu poprzez inwestycje w TEN-T	3.1. Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T
	7.II. Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej	3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych
IV: Infrastruktura drogowa dla miast	7.A. Wspieranie Multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportu poprzez inwestycje w TEN-T	4.1 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego
	7.B. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	4.2 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego
V: Rozwój transportu kolejowego w Polsce	7.I. Wspieranie Multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportu poprzez inwestycje w TEN-T	5.1 Rozwój kolejowej sieci TEN-T
	7.III. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu	5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T
VI: Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach	4.V. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach
Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020		
Oś priorytetowa	Priorytet inwestycyjny	Cel szczegółowy
IV: Przejście na gospodarkę niskoemisyjną	4.e. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	4.3. Lepsza jakość powietrza

VII: Rozwój regionalnego systemu transportowego	7.b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	7.1. Poprawa spójności regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T oraz zwiększenie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej
	7.d. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu	7.2. Zwiększenie udziału transportu szynowego w przewozie osób oraz poprawa jakości świadczonych usług w regionalnym transporcie kolejowym

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie POIiŚ i RPO WM*

### **Zintegrowane Inwestycje Terytorialne oraz Regionalne Inwestycje Terytorialne**

Osiągnięcie założonych w Planie celów oraz wskaźników, a tym samym poprawa spójności terytorialnej obszaru objętego Planem, poza ww. osiami priorytetowymi i działaniami/celami szczegółowymi, wsparta jest przez wydzielenie w ramach RPO WM Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla m.st. Warszawy i jej obszaru funkcjonalnego (ZIT WOF) oraz Regionalnych Inwestycji Terytorialnych (RIT).

**Wsparcie w ramach ZIT WOF** ma na celu wzmocnienie potencjałów rozwojowych i wzrost konkurencyjności obszaru, na którym realizowane będą inwestycje. Funkcjonowanie ZIT WOF na Mazowszu opiera się na współpracy gmin położonych w WOF, w skład którego wchodzi 40 jednostek samorządu terytorialnego, w tym: jedno miasto na prawach powiatu (m.st. Warszawa), 14 gmin miejskich, 12 miejsko-wiejskich oraz 13 wiejskich.

Podstawą realizacji działań w ramach ZIT WOF będzie Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020, która określać będzie zasady wyboru projektów dla ZIT, stanowiące podstawę do opracowania szczegółowych kryteriów wyboru projektów ustanawianych przez Instytucję Zarządzającą RPO WM.

Na podstawie pisemnego porozumienia zawartego pomiędzy władzami miejskimi i Instytucją Zarządzającą RPO WM określany będzie zakres zadań w związku z realizacją ZIT, m.in. wybór projektów do dofinansowania przez władze miejskie.

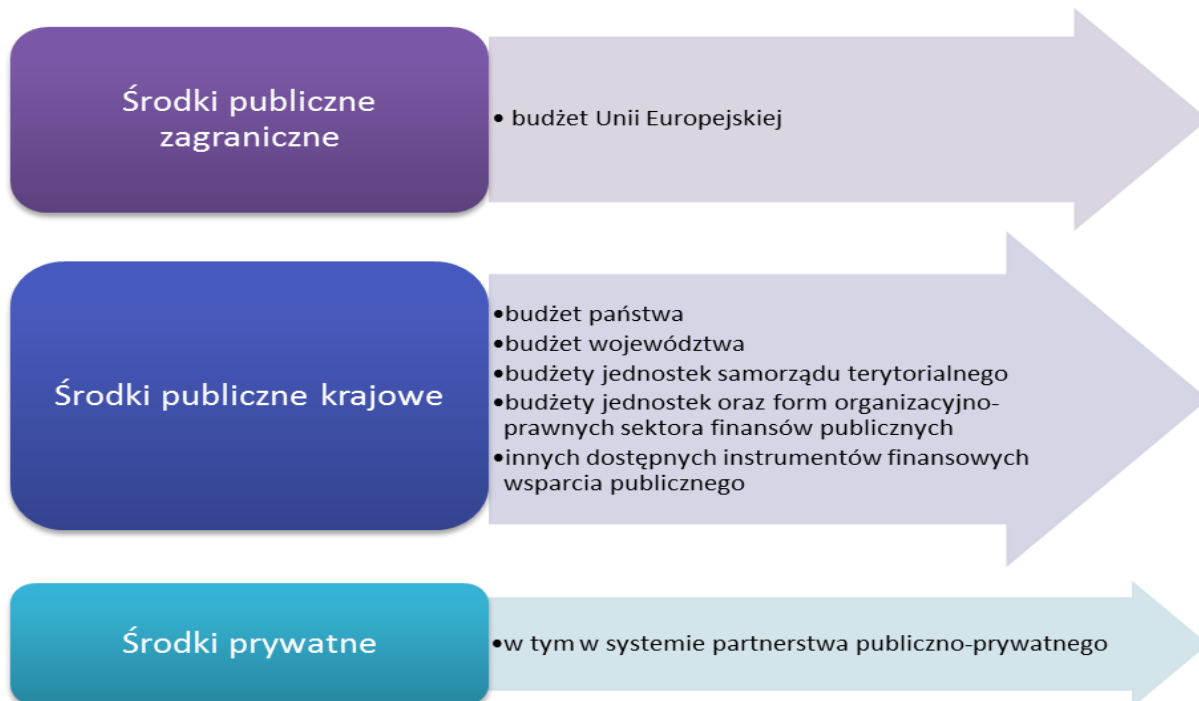
**Wsparcie w ramach RIT** pozwoli na zwiększenie szans rozwojowych obszarów, na którym realizowane będą inwestycje m.in. poprzez zwiększenie ich dostępności komunikacyjnej lub dostępu na nich do usług. RIT dedykowane jest pięciu subregionom: ciechanowskiemu, płockiemu, ostrołęckiemu, siedleckiemu i radomskiemu.

Podstawą realizacji działań w ramach RIT będą plany inwestycyjne dla subregionów objętych OSI problemowymi.

## 4.5 Źródła finansowania

Projekty inwestycyjne na poziomie krajowym będą objęte finansowaniem z FS natomiast na poziomie regionalnym i lokalnym dofinansowane będą z EFRR.

Realizacja celów określonych w Planie wykonawczym finansowana będzie ze źródeł przedstawionych na schemacie nr 4.5-1:



Schemat 4.5-1 Źródła finansowania projektów inwestycyjnych  
Źródło: Opracowanie własne

W ramach POIiŚ łączna kwota środków finansowych z Unii Europejskiej dla całego obszaru kraju na realizację zadań inwestycyjnych w zakresie osi priorytetowych III-VI wynosi 19 811 566 714 Euro. łączna wartość inwestycji uwzględniająca wkład własny wynosi 23 312 415 859 Euro.

Z uwagi na tryb wyboru projektów w ramach POIiŚ (konkursowy, pozakonkursowy) podział alokacji na poszczególne województwa nie został wyszczególniony. W ramach inwestycji transportowych możliwe jest dofinansowanie do 85% środków kwalifikowanych przeznaczonych na realizację inwestycji. Podział środków na poszczególne osie priorytetowe i działania przedstawia poniższa tabela.

Tabela 4.5-1 Podział środków POIiŚ

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020		
Oś priorytetowa	Działanie	Kwota (EUR)
III: Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego	3.1	8 150 115 200
	3.2	1 382 261 680
IV: Infrastruktura drogowa dla miast	4.1	1 188 122 472
	4.2	1 782 183 707
V: Rozwój transportu kolejowego w Polsce	5.1.	3 569 307 480
	5.2	1 440 392 520



VI: Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach	6.1	2 299 183 655
<b>Razem</b>		<b>19 811 566 714</b>

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie POIiŚ*

W ramach RPO WM łączna kwota środków finansowych z Unii Europejskiej w zakresie objętym Planem wykonawczym wynosi 545 316 264 Euro, w tym 96 905 583 Euro na działania w ramach ZIT WOF (Działanie 4.3). Łączna wartość inwestycji uwzględniająca wkład własny wynosi 689 145 330 Euro. Kwota środków na realizację RIT ustalona będzie przez Instytucję Zarządzającą RPO WM w późniejszym terminie. W ramach inwestycji objętych Planem możliwe jest dofinansowanie do 80% środków kwalifikowanych przeznaczonych na realizację inwestycji. Podział środków na poszczególne osie priorytetowe i cele szczegółowe przedstawia poniższa tabela.

*Tabela 4.5-2 Podział środków RPO WM*

<b>Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020</b>		
<b>Oś priorytetowa</b>	<b>Cel szczegółowy</b>	<b>Kwota (EUR)</b>
IV: Przejście na gospodarkę niskoemisyjną	4.3.	178 030 372
VII: Rozwój regionalnego systemu transportowego	7.1.	232 285 892
	7.2.	135 000 000
<b>Razem</b>		<b>545 316 264</b>

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie RPO WM*

Wkład własny na realizację projektów krajowych, finansowanych z budżetu państwa będzie szczegółowo określany w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 oraz Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. Na poziomie regionalnym, w przypadku projektów drogowych realizowanych przez MZDW wkład własny będzie uwzględniony w Wieloletniej Prognozie Finansowej dla Województwa Mazowieckiego. Natomiast w przypadku pozostałych projektów z poziomu regionalnego wkład własny będzie określony m.in. w budżetach jednostek samorządu terytorialnego oraz budżetach/planach finansowych form organizacyjno-prawnych sektora finansów publicznych jak również w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r.

#### **4.6 Gotowość do realizacji projektów – Project pipeline (ogólna charakterystyka)**

Gotowość do realizacji projektów – *Project pipeline* określa stopień przygotowania inwestycji oraz zdolność podmiotów realizujących do terminowego zakończenia inwestycji określonych w Planie. Gotowość do realizacji projektów wskazuje harmonogram realizacji prac przygotowawczych pozwalających na monitorowanie przygotowania procesu inwestycyjnego. Zapewnienie gotowych do realizacji projektów stanowi istotny warunek realizacji założeń Planu.

Gotowość do realizacji projektów – *Project pipeline* obejmuje inwestycje wskazane w Planie, realizowane na poziomie regionalnym. *Project pipeline* ma na celu usprawnić proces przygotowania, wdrożenia, monitorowania oraz rozliczenia inwestycji.

Gotowość do realizacji projektów – *Project pipeline* przedstawiona została w Załączniku nr 3 do Planu, który zawiera:

- datę opracowania/uaktualnienia studium wykonalności lub planowaną datę opracowania/uaktualnienia studium wykonalności,
- datę uzyskania decyzji środowiskowej/planowaną datę uzyskania decyzji środowiskowej,
- planowaną datę ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane/dostawę,

- planowaną datę zakończenia robót budowlanych/dostawy.

## 4.7 Zarządzanie Planem wykonawczym

### Zarządzanie

Samorząd województwa jest podmiotem odpowiedzialnym za realizację Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku Innowacyjne Mazowsze. W celu monitorowania realizacji SRWM, Zarządzeniem nr 238/16 z dnia 12 lipca 2016 r. Marszałek Województwa Mazowieckiego powołał Zespół do spraw Aktualizacji i Monitorowania Realizacji Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego i Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

Zespół realizuje zadania m.in. związane z:

- aktualizacją Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego;
- monitorowaniem realizacji Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego;
- aktualizacją Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego;
- monitorowaniem realizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego;
- przygotowaniem dokumentów strategicznych, planistycznych i programowych innych niż wymienione w wyżej;
- monitorowaniem dokumentów strategicznych, planistycznych i programowych innych niż wymienione wyżej.

Do zadań Zespołu należy również opiniowanie założeń i projektów ww. dokumentów oraz ich aktualizacja.

W ramach Zespołu utworzono grupy robocze odpowiedzialne za szczegółowe wypracowanie, wdrażanie i monitorowanie działań objętych sektorowymi planami wykonawczymi. W skład grupy roboczej w obszarze Przestrzeń i Transport wchodzi następujące jednostki:

- Departament Nieruchomości i Infrastruktury – prowadzący,
- Departament Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich,
- Mazowieckie Biuro Geodezji i Urzędzeń Rolnych,
- Departament Nadzoru Właścicielskiego i Inwestycji,
- Departament Geodezji i Kartografii,
- Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie,
- „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.,
- Mazowiecka Spółka Taborowa Sp. z o.o.,
- Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.,
- Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o.,
- Mazowiecka Jednostka Wdrażania Programów Unijnych.

Zgodnie z decyzją Zarządu Województwa Mazowieckiego, instytucjami odpowiedzialnymi za przygotowanie Planu wykonawczego są Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego w Warszawie oraz Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie. Za przygotowanie i przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko odpowiada MBPR. W kwestiach związanych z finansowaniem projektów ze środków Unii Europejskiej oraz wymaganiami Komisji Europejskiej DNI wspomagany jest przez Departament Rozwoju Regionalnego i Funduszy Europejskich Urzędu Marszałkowskiego w Warszawie.

### Monitorowanie

Plan podlega okresowemu monitorowaniu, służącemu ocenie stopnia realizacji określonych w dokumencie celów.

Monitorowanie postępu w realizacji projektów inwestycyjnych, w szczególności postępu rzeczowego i postępu finansowego, jak również ustalonych w Planie wartości wskaźników polega na prowadzeniu okresowej sprawozdawczości.

Podmiotem odpowiedzialnym za monitorowanie realizacji wdrażania Planu wykonawczego na poziomie regionalnym jest Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego w Warszawie przy udziale Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie.

Monitorowanie realizacji inwestycji, w tym pomiar wskaźników określonych w pkt. 4.3.3 Planu wykonawczego będzie odbywać się corocznie, na podstawie informacji przekazanych przez instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji. Instytucje te, w terminie do dnia 31 marca każdego roku następnego po roku objętym oceną, przygotowują i przekażą do DNI informacje dotyczące każdej z realizowanych przez siebie inwestycji.

Przekazywane informacje obejmować będą:

- ocenę stopnia realizacji celów określonych w Planie,
- ocenę stopnia realizacji inwestycji wskazanych w Planie,
- ocenę stopnia realizacji założonych/osiągniętych wskaźników,
- ocenę stopnia postępu rzeczowego i postępu finansowego inwestycji,
- identyfikację problemów związanych z realizacją inwestycji.

Raporty z monitoringu poddawane są pod dyskusję Zarządu Województwa Mazowieckiego oraz Zespołu.

### **Aktualizacja**

Mając na uwadze, iż Plan wykonawczy ma charakter długookresowy, wyznacza działania w perspektywie roku 2030, przewiduje się możliwość wprowadzania modyfikacji przyjętych założeń oraz aktualizację Listy projektów inwestycyjnych.

Plan wykonawczy w zależności od uzasadnionych potrzeb poddawany jest aktualizacji. Decyzję w tej sprawie podejmuje Zarząd Województwa Mazowieckiego.

Przesłanką do podjęcia decyzji o aktualizacji Planu są przede wszystkim:

- informacje nt. realizacji inwestycji przekazywane przez instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji,
- istotne zmiany mające wpływ na realizację inwestycji objętych Planem, w odniesieniu do dokumentów strategicznych znaczenia europejskiego, krajowego i regionalnego,
- stwierdzenie przez Zarząd Województwa Mazowieckiego zasadności zmiany inwestycji określonych w Planie,
- opóźnienia w realizacji inwestycji,
- inne przesłanki mające wpływ na program inwestycyjny województwa.

Aktualizacja może dotyczyć m.in. następujących kwestii:

- aktualizacji listy projektów inwestycyjnych,
- aktualizacji opisu projektów inwestycyjnych,
- aktualizacji gotowości do realizacji projektów – *Project pipeline*,
- korekty wskaźników monitorowania realizacji projektów inwestycyjnych określonych w Planie,
- dostosowania opisu do ewentualnych zmian organizacyjnych w jednostkach odpowiedzialnych za realizację Planu i inwestycji,
- korekty pomyłek pisarskich i błędów edycyjnych.

Weryfikację inwestycji objętych Planem wykonawczym przeprowadza:

- Poziom krajowy – minister właściwy ds. rozwoju regionalnego w uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. transportu,
- Poziom regionalny – Zarząd Województwa Mazowieckiego,
- Poziom lokalny – m.st. Warszawa w ramach ZIT WOF oraz miasta subregionalne OSI w ramach RIT.

## 5. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Projekt Planu wykonawczego zgodnie z art. 46 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Jednym z głównych elementów ww. oceny jest opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko.

Przed przystąpieniem do opracowania Prognozy, dokonano uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości z właściwymi Organami, tj. z: Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, Głównym Inspektorem Sanitarnym.

Następnie przygotowany projekt Prognozy wraz z projektem Planu wykonawczego zostały poddane konsultacjom społecznym.

Wynikiem przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest opracowanie dokumentu pn. „Prognoza oddziaływania na środowisko do Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport”.

Prognoza swoim zakresem obejmuje:

- Informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- Stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji Planu,
- Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji Planu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody,
- Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu,
- Przewidywane znaczące oddziaływanie na środowisko,
- Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących powstać w wyniku realizacji ustaleń Planu wykonawczego,
- Rozwiązania alternatywne,
- Informacje o przewidywanych metodach analizy skutków realizacji projektu Planu wykonawczego oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Stosownie do przepisów ustawy o udostępnianiu informacji, projekt Planu wraz z Prognozą zostały skierowane do zaopiniowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.

### 5.1 Stan środowiska przyrodniczego obszaru województwa mazowieckiego

Stan środowiska przyrodniczego obszaru województwa mazowieckiego, opisany z uwzględnieniem charakteru Planu wykonawczego, obejmuje: zasoby przyrodnicze i jakość komponentów środowiska, które podlegają presji różnych systemów transportowych oraz walory przyrodniczo-krajobrazowe, których integralność może być zagrożona w wyniku realizacji planowanych inwestycji.

#### Zasoby i jakość wód

Województwo mazowieckie położone jest w dorzeczu Wisły, w Regionie Wodnym Środkowej Wisły. Wody powierzchniowe zajmują 1,15% jego powierzchni. Dorzecze Wisły rozwinięte jest asymetrycznie, z przewagą dopływów prawostronnych. Wisła stanowiąca oś hydrograficzną regionu płynie przez Mazowsze na długości 320 km szerokim, nieregulowanym korytem (jedynie w rejonie stolicy występuje sztuczne przewężenie tzw. gorset warszawski). Na całym odcinku jest rzeką tranzytową. Największym prawostronnym dopływem Wisły jest Narew, która odwadnia całą północno-wschodnią

część Mazowsza, przyjmując wody m.in. Bugu, Wkry, Orzyca i Omulwi. Z lewostronnych dopływów Wisły, największą powierzchnię zlewni posiada Radomka, Pilica i Bzura.

Sieć rzeczna regionu tworzy koncentryczny układ z centrum w środkowej części Niecki Warszawskiej. Jest to jednocześnie rejon o najwyższych wskaźnikach urbanizacji oraz zagęszczeniu sieci drogowej i kolejowej, na którym planowane są inwestycje w ramach Planu wykonawczego.

Zasoby wód płynących uzupełniają jeziora zlokalizowane głównie w północno-zachodniej części Mazowsza oraz zbiorniki retencyjne mające duże znaczenie hydrograficzne, gospodarcze i rekreacyjne, w tym: Zbiornik Włocławski – na Wiśle, Jezioro Zegrzyńskie – na Narwi oraz Zbiornik Domaniów na Radomce.

W województwie mazowieckim, spośród 561 jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP<sup>23</sup>), wydzielonych w procesie wdrażania postanowień Ramowej Dyrektywy Wodnej, 82,5% stanowią naturalne JCWP, a 17,5% silnie zmienione i sztuczne. Prowadzona w latach 2010-2014 w województwie mazowieckim ocena jakości wód powierzchniowych<sup>24</sup> wykazała, że ponad 90% badanych jednolitych części wód rzecznych oceniana jest jako złej jakości. Do najbardziej zanieczyszczonych należały wody: Utraty, Bugu oraz Wisły. Spośród sześciu przebadanych JCWP jeziornych, tylko jezioro Białe k/ Gostynina było w stanie dobrym. Pomimo tak niekorzystnej klasyfikacji, obserwuje się systematyczną poprawę jakości wód powierzchniowych oraz malejącą liczbę wskaźników przekraczających dopuszczalne normy dobrej jakości i dyskwalifikujących wody. Poprawa sytuacji w tym zakresie jest głównie efektem realizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych.

Wody podziemne występujące na terenie województwa mazowieckiego związane są z utworami geologicznymi (czwartorzędowymi, trzeciorzędowymi, kredowymi i jurajskimi). Stan zasobów eksploatacyjnych wód podziemnych na koniec 2014 r.<sup>25</sup> wyniósł 251 076,65 m<sup>3</sup>/h, co stanowi ok. 12,5% zasobów Polski. Główny poziom wodonośny stanowi czwartorzędowe piętro wodonośne, które występuje przede wszystkim w piaszczysto-żwirowych strukturach o zasięgach regionalnych w postaci przewarstwień wśród utworów morenowych oraz w wodonośnych strukturach dolin kopalnych. Poziom czwartorzędowy charakteryzuje się najszybszą odnawialnością, największymi zasobami (ok. 79% zasobów eksploatacyjnych województwa) i najpłytszym występowaniem, przy czym niedostateczna izolacja od powierzchni lub jej brak powoduje, że ujmowane wody są wrażliwe na zanieczyszczenia powierzchniowe.

Najstarsze piętra wodonośne ujmowane są głównie w południowej części województwa, natomiast głównym użytkownikiem oligoceniowego poziomu wodonośnego (trzeciorzędowego), wyróżniającego się dobrą i trwałą jakością, jest aglomeracja warszawska. Na stan ilościowy wód wpływ ma pobór wód, który powoduje zmiany warunków hydrogeologicznych, przejawiające się lokalnym obniżeniem zwierciadła wód podziemnych w użytkowym poziomie wodonośnym.

Wg oceny stanu chemicznego wód podziemnych<sup>26</sup>, w badanych w 2014 r. punktach pomiarowych, wody podziemne województwa mazowieckiego charakteryzowały się dobrym stanem chemicznym. Stopień wykorzystania dostępnych do zagospodarowania zasobów wód podziemnych<sup>27</sup>, badany w obszarach bilansowych, na przeważającej części obszaru województwa jest bardzo niski lub niski. W 2014 r. na Mazowszu nie stwierdzono nadmiernego wykorzystania zasobów wód podziemnych możliwych do zagospodarowania.

### **Jakość powietrza**

Emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz ich migracją uwarunkowana jest jakość poszczególnych komponentów środowiska. Na jakość powietrza znaczący wpływ ma komunikacja (źródła liniowe), co dotyczy zwłaszcza terenów zurbanizowanych.

<sup>23</sup> Zgodnie z ustawą Prawo wodne i Ramową Dyrektywą Wodną, JCWP są podstawową jednostką gospodarki wodnej i obejmują zarówno zbiorniki wód stojących, jak i cieki z fragmentem zlewni.

<sup>24</sup> Ocena WIOŚ, źródło <http://www.wios.warszawa.pl/pl/monitoring-srodowiska/monitoring-wod/monitoring-rzek/1095,Monitoring-rzek-w-latach-2010-2014.html>

<sup>25</sup> Dane GUS.

<sup>26</sup> Stan Środowiskowy, Państwowa Służba Hydrogeologiczna

<sup>27</sup> Stosunek aktualnego poboru wód podziemnych do ich zasobów [%]

W ramach państwowego monitoringu środowiska jakość powietrza oceniana jest w zakresie kryterium ochrony zdrowia i kryterium ochrony roślin. Zgodnie z wynikami rocznej oceny jakości powietrza za 2015 r. określono strefy, w których doszło do przekroczenia standardów imisyjnych i dla których istnieje obowiązek sporządzenia programu ochrony powietrza (kryterium ochrona zdrowia): miasto Płock, miasto Radom, aglomeracja warszawska oraz strefa mazowiecka, obejmująca pozostały obszar województwa. Problemem jest ponadnormatywne zapylenie, wysokie stężenia benzo(a)pirenu oraz ozonu, a w Warszawie dwutlenku azotu (zanieczyszczenie komunikacyjne). Dla pozostałych zanieczyszczeń: dwutlenek siarki (SO<sub>2</sub>), tlenek węgla (CO), benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), ołów (Pb), arsen (As), kadm (Cd), nikiel (Ni), ozon (O<sub>3</sub>) standardy imisyjne na terenie obszaru województwa były dotrzymane.

Stan czystości powietrza w województwie mazowieckim jest w znacznym stopniu determinowany antropogeniczną emisją substancji z obszaru Mazowsza oraz zależy od napływu zanieczyszczeń z innych części Polski, zwłaszcza zachodniej i południowej.

Według danych GUS w 2014 roku województwo mazowieckie zajmowało trzecie miejsce w kraju pod względem emisji substancji gazowych oraz pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych. Obok dużych emitorów punktowych, indywidualnych systemów grzewczych na obszarach zurbanizowanych, wśród istotnych źródeł zanieczyszczeń jest komunikacja samochodowa, zwłaszcza na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z drogami o dużym natężeniu ruchu. Emisje zanieczyszczeń nie rozkładają się równomiernie i notowane są znaczące zróżnicowania dotyczące dynamiki zmian w poszczególnych obszarach województwa. W ostatnich pięciu latach emisja systematycznie maleje zarówno w skali kraju (3,3%), jak i regionu (3,7%). Na Mazowszu najwyższe spadki odnotowano w stołecznym m. Warszawa (14,2%), a na pozostałym obszarze wartości emisji zmieniały się nieznacznie. Pomimo systematycznie realizowanych działań naprawczych (zawartych w programach ochrony powietrza) zmierzających do poprawy jakości powietrza, nadal istotnymi problemami w regionie są: ponadnormatywne stężenia pyłu zawieszonego, dwutlenku azotu oraz benzo(a)pirenu (szczególnie w sezonie zimowym), zbyt wysokie stężenia ozonu troposferycznego (w sezonie letnim) oraz notowane przekroczenia norm jakości w zakresie dwutlenku azotu (w Warszawie). Zdecydowanie wyższe stężenia zanieczyszczeń notowane są na obszarach zurbanizowanych. Wynika to z dużej koncentracji źródeł emisji, a także intensywnego ruchu samochodowego oraz małej jego płynności.

Wyniki badań, analiz i oszacowań WIOŚ<sup>28</sup> w Warszawie wskazują, że:

- 40% mieszkańców Mazowsza jest narażonych na zbyt dużą liczbę dni z przekroczeniem normy pyłu PM<sub>10</sub>, a 2% na zbyt wysokie stężenie średnioroczne;
- 37% mieszkańców województwa jest narażonych na zbyt wysokie stężenie B(a)P;
- Najniższy poziom stężenia średnioroczного benzo(a)pirenu w roku 2015 odnotowano w Kampinoskim Parku Narodowym (Granica), gdzie również odnotowano przekroczenie normy. Najwyższy poziom stężenia średnioroczного miał miejsce w Otwocku (5-krotne przekroczenie normy i nieznaczny spadek w stosunku do 2014 roku);
- 12% mieszkańców Warszawy zamieszkuje obszary z przekroczeniem normy dla NO<sub>2</sub>;
- Normy te są przekraczane na drogach w centrum miasta, po których porusza się wielu pieszych oraz kierowców;
- Podstawową przyczyną przekroczeń pyłów PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> i benzo(a)pirenu jest emisja powierzchniowa (emisja niska związana z ogrzewaniem mieszkań).

Zmniejszenie uciążliwości komunikacyjnych dla środowiska przyrodniczego i ludzi (poprzez m.in. usprawnienie transportu), a w konsekwencji poprawa jakości powietrza w miastach jest jednym z celów ujętych w Planie wykonawczym inwestycji. Wśród działań priorytetowych znalazły się przedsięwzięcia mające na celu ograniczanie emisji ze źródeł liniowych (głównie trasy komunikacyjne), które obejmują: budowę nowych ciągów komunikacyjnych, utrzymanie i remonty nawierzchni ulic, budowę linii tramwajowych i kolejowych, wdrożenie systemów sterowania ruchem, wymianę taboru, rozbudowę sieci ścieżek rowerowych, tworzenie parkingów.

<sup>28</sup> Roczna ocena jakości powietrza za 2015 rok. Raport WIOŚ, Warszawa 2016

## Klimat akustyczny

Warunki klimatu akustycznego Mazowsza kształtowane są głównie przez emisję hałasu ze źródeł komunikacyjnych pochodzących z transportu drogowego, kolejowego i lotniczego. Inne emitory mają zasięg lokalny, często ograniczony do terenu zajmowanego przez dane przedsiębiorstwo lub zakład przemysłowy. Największe zagrożenie hałasem występuje w centrach dużych miast (w Warszawie, Radomiu, Płocku, Siedlcach, Ostrołęce i Ciechanowie), przy drogach, na których odbywa się ruch tranzytowy oraz wokół lotnisk. Hałas jest czynnikiem stresogennym, dlatego w istotny sposób determinuje jakość środowiska życia ludzi. Przy długotrwałej ekspozycji może mieć poważne konsekwencje dla zdrowia ludzi oraz zwierząt.

Oceny stanu akustycznego środowiska dokonuje się na podstawie badań poziomu hałasu oraz czasu ekspozycji. W ramach monitoringu (2014 r.) Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska wykonał badania hałasu komunikacyjnego w 15 punktach pomiarowych zlokalizowanych w większych miastach województwa oraz przy głównych drogach. Szczególnie uciążliwy dla mieszkańców dużych oraz małych miast i miejscowości, które są położone w sąsiedztwie szlaków transportowych jest hałas komunikacyjny. Jego zasięg oddziaływania, w porównaniu do innych rodzajów hałasu, obejmuje znaczącą część ludności oraz terenów województwa. Według szacunkowych danych około 36% ludności zagrożonej jest hałasem powyżej 60 dB, a w porze nocnej przy poziomie 50 dB odsetek ten jest jeszcze większy i wynosi około 38%. Zagrożenie hałasem zwiększa niedostateczny stan infrastruktury drogowej, niska jakość nawierzchni, powszechny brak obwodnic oraz ruch tranzytowy prowadzony przez miasta i obszary zabudowy mieszkaniowej.

Opracowane w ostatnich latach mapy akustyczne dla miast (Warszawy, Radomia, Płocka) oraz wzdłuż odcinków dróg krajowych (nr 2, 8, 60, 61, 17, 79, 7, ekspresowej S7) mają charakter map strategicznych, służących do określenia skali zagrożeń hałasem komunikacyjnym na poziomie krajowym i regionalnym. Jednocześnie stanowią merytoryczną podstawę opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem, których celem jest zapewnienie jak najlepszego stanu akustycznego środowiska poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej lub na poziomie wartości dopuszczalnych. Na obszarach, na których normy nie są dotrzymane podejmowane są działania zmierzające do zmniejszenia hałasu do poziomu dopuszczalnego (np. budowa ekranów akustycznych, zieleń izolacyjna).

Presja hałasu związana jest z rozwojem szlaków komunikacyjnych oraz przyrostem liczby eksploatowanych pojazdów. Wg danych GUS w 2014 r. w województwie mazowieckim w stosunku do 2010 r. nastąpił wzrost liczby pojazdów o ponad 15%, a w samej Warszawie zarejestrowanych było około 1,2 mln samochodów. Na tym obszarze ponad 70% mieszkańców narażonych jest na ponadnormatywny hałas. Mimo, że w stolicy występują wszystkie rodzaje hałasu, dominuje hałas komunikacyjny: drogowy, szynowy i lotniczy, których zasięgi na pewnych obszarach pokrywają się (np. okolice Okęcia, Bemowo, Śródmieście czy Praga).

Zrealizowane dotychczas inwestycje drogowe, obejmujące budowę i modernizację dróg, budowę obwodnic miejskich oraz wybudowanie ekranów akustycznych, wpłynęły na zmniejszenie presji hałasu komunikacyjnego. W wyniku prowadzonych modernizacji linii systematycznie zmniejsza się także presja hałasu kolejowego.



## Gleby

Głównym czynnikiem decydującym o specyfice struktury pokrywy glebowej jest różnorodność i przestrzenna zmienność skał macierzystych<sup>29</sup>. W województwie mazowieckim występuje typowa dla obszarów nizinnych mozaika gleb powstałych na podłożu polodowcowym. Są to głównie gleby brunatnoziemne (brunatne i płowe) oraz bielicoziemne (rdzawe, bielcowe i bielice). Zgodnie z lokalnymi uwarunkowaniami wykształciły się gleby śródstrefowe o charakterze hydrogenicznym (bagienne i pobagienne), semihydrogenicznym (m.in. czarne ziemie i gleby zabagnione) oraz napływowym, związanym z dolinami rzek (mady). Ich przestrzenne rozmieszczenie ma charakter głównie wyspowy bądź sieciowo-liniowy związany z dolinami rzek i kotlinami.

Ingerencja w warstwę glebową inwestycji liniowych przecinających przestrzeń regionu polega na jej mechanicznym usunięciu oraz zmianie właściwości w bezpośrednim sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych (w trakcie budowy i eksploatacji). Ponieważ gleby nie są głównym czynnikiem lokalizacyjnym determinującym przebieg i położenie inwestycji infrastrukturalnych istnieje realne zagrożenie dla lokalnego pogorszenia jakości najbardziej wartościowych rolniczo gleb na Mazowszu, głównie czarnych ziem i gleb brunatnych. Znaczne powierzchnie gleb o bardzo dobrej przydatności dla rolnictwa (wysokich klas bonitacyjnych) występują m.in. w powiatach plockim, płońskim oraz pułtuskim, gdzie planowane są inwestycje drogowe.

## Surowce mineralne

Zasobność województwa mazowieckiego w surowce mineralne zależy w dużej mierze od jego budowy geologicznej oraz zachodzących procesów geomorfologicznych. Zgodnie z „Bilansem zasobów złóż kopalni w Polsce według stanu na 31 grudnia 2014 roku”, na terenie Mazowsza zidentyfikowano 3 rodzaje surowców z grupy energetycznych i 15 rodzajów surowców z grupy skalnych (inne).

W kontekście realizacji niniejszego Planu wykonawczego największe znaczenie mają piaski i żwiry wykorzystywane m.in. w budownictwie i drogownictwie. Obecnie obejmują one 1 241 złóż, z których wydobycie sięga 8,3% wydobycia w Polsce. Pod względem zasobów geologiczno-bilansowych wyróżniają się również piaski kwarcowe do produkcji cegły wapienno-piaskowej oraz surowce ilaste ceramiki budowlanej. Innymi surowcami o istotnym znaczeniu są: kamienie łamane i bloczne, surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego, gliny ceramiczne kamionkowe oraz złoża kredy jeziornej i pisażącej.

Najmniej liczną grupę stanowią złoża surowców pochodzenia energetycznego – węgiel brunatny, gaz ziemny i ropa naftowa. Eksploatowany jest jedynie gaz ziemny ze złoża Stężycza, zlokalizowanego na granicy z województwem lubelskim.

Wśród złóż o znaczeniu strategicznym dla rozwoju kraju znajdują się złoża glin ceramicznych kamionkowych i ogniotrwałych zlokalizowane na południu regionu w okolicach Przysuchy. Krajowe znaczenie mają złoża kredy z rejonu Kornicy<sup>30</sup> oraz złoża surowców ilastych do produkcji kruszywa lekkiego (Budy Mszczonowskie) w powiecie żyrardowskim.

Występujące w regionie złoża położone są często na obszarach chronionych, cennych pod względem przyrodniczym i krajobrazowym, co w znacznym stopniu ogranicza ich eksploatację.

## Walory przyrodniczo-krajobrazowe

Położone w centralnej części kraju, w większości w obrębie Nizin Środkowopolskich, województwo mazowieckie odznacza się wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi zarówno w krajowym, jak i europejskim układzie przestrzennym. Krajobraz regionu cechuje występowanie różnych form i typów krajobrazu, w głównej mierze nizinnych. Najbardziej charakterystyczne elementy ukształtowania terenu to doliny rzeczne, m.in.: Wisły, Narwi, Bugu i Pilicy, równiny (płaskie, faliste), wzgórza morenowe i formy wydymowe (między innymi na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego i Równinie Kurpiowskiej). Udział przestrzeni wolnej od zainwestowania, formy gospodarowania i sposób

<sup>29</sup> Geografia gleb; R.Bednarek, Z.Prusinkiewicz, PWN Warszawa 1997, str. 181

<sup>30</sup> Prof. dr hab. inż. Roman Ney, dr inż. Krzysztof Galos. Bilans polskich surowców mineralnych (energetycznych, metalicznych, chemicznych i skalnych). Kierunki polityki przestrzennej w zakresie wykorzystania złóż. Problemy ochrony złóż i terenów eksploatacyjnych. Rekomendacje dla KPZK.

zagospodarowania terenu decydują o walorach obszaru. Istotnym elementem kształtującym krajobraz regionu są również zwarte kompleksy leśne, tereny rolno-leśne i łąkowe.

W obrębie wyżej wymienionych struktur przestrzennych zostały wyznaczone obszary prawnie chronione. Zajmują one ok. 29,7%<sup>31</sup> powierzchni województwa. Część z nich podlega presji komunikacji, w tym oddziaływaniu inwestycji planowanych do realizacji w ramach Planu wykonawczego. System obszarów prawnie chronionych w województwie mazowieckim tworzą:

- **Kampinoski Park Narodowy** – położony w Kotlinie Warszawskiej zajmuje powierzchnię ok. 38,5 tys. ha, a wraz z otuliną ponad 76,2 tys. ha<sup>32</sup>. Ze względu na wysokie walory przyrodnicze wpisany został na światową listę rezerwatów biosfery UNESCO jako Rezerwat Biosfery „Puszcza Kampinowska”;
- **rezerваты przyrody** – o łącznej powierzchni ponad 18,0 tys. ha, co stanowi ok. 0,5% powierzchni województwa. Są to obszary zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze, a także siedliska roślin, zwierząt i grzybów oraz twory i składniki przyrody nieożywionej, wyróżniające się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi lub walorami krajobrazowymi. Przeważają rezerваты leśne i faunistyczne. Największym jest Las Kabacki im. Stefana Starzyńskiego, którego powierzchnia przekracza 900 ha, natomiast najmniejszym jest rezerwat Sadkowice o powierzchni 0,9 ha. Spośród 189 mazowieckich rezerwatów przyrody 20 posiada ustanowione plany ochrony;
- **parki krajobrazowe** o łącznej powierzchni w granicach administracyjnych Mazowsza ok. 173,3 tys. ha (4,9% pow. województwa). Mazowiecki Zespół Parków Krajobrazowych tworzy pięć parków, które w całości znajdują się w granicach administracyjnych województwa: Kozienicki, Mazowiecki, Brudzeński, Nadbużański oraz Chojnowski Park Krajobrazowy Częściowo w granicach województwa położone są cztery parki: Gostynińsko-Włocławski, Górznieńsko- Lidzbarski, Bolimowski oraz Park Krajobrazowy Podlaski Przełom Bugu;
- **obszary chronionego krajobrazu** obejmują tereny odznaczające się krajobrazem o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspakajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem oraz pełniące funkcję korytarzy ekologicznych. 30 obszarów chronionego krajobrazu zlokalizowanych na Mazowszu zajmuje powierzchnię ok. 835,1 tys. ha, co stanowi około 23,5% jego powierzchni;
- **obszary Natura 2000** tworzą europejską sieć ekologiczną mającą na celu zachowanie bogatego dziedzictwa naturalnego Europy dotyczącego cennych siedlisk przyrodniczych oraz gatunków (zgodnie z unijną Dyrektywą Ptasią i Dyrektywą Siedliskową). Na Mazowszu wyróżnia się:
  - 1 obszar ochrony ptaków i siedlisk przyrodniczych (Puszcza Kampinowska PLC140001),
  - 16 obszarów specjalnej ochrony ptaków,
  - 59 specjalnych obszarów ochrony siedlisk (posiadających status obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty)<sup>33</sup>.

Uzupełnieniem ww. obszarów chronionych w woj. mazowieckim są: stanowiska dokumentacyjne (6 o łącznej powierzchni 0,5 tys. ha), użytki ekologiczne (882 o powierzchni 1,8 tys. ha), zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (35 o powierzchni 5,3 tys. ha) oraz liczne pomniki przyrody (4 256 szt.).

Warunkiem prawidłowego funkcjonowania systemów przyrodniczych jest ich spójność i zachowanie łączności (ciągłości) siedlisk. Istotne są działania polegające na przeciwdziałaniu pogłębianiu się izolacji cennych fragmentów przyrody, mające na celu utrzymanie dotychczas istniejących połączeń przyrodniczych (między zachowanymi płatami naturalnego środowiska oraz łączenie izolowanych fragmentów).

31 Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

32 Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

33 Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska – <http://warszawa.rdos.gov.pl/formy-ochrony-przyrody> – stan na dzień 28.01.2016 r.

Projekt korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 w Polsce<sup>34</sup> oprócz obszarów prawnie chronionych obejmuje obszary cenne przyrodniczo, w tym kompleksy leśne, doliny rzek, zbiorniki wodne, obszary bagienne, łąki i nieużytki. Zaprojektowana sieć ekologiczna obejmuje 7 korytarzy głównych (o znaczeniu międzynarodowym) oraz sieć korytarzy uzupełniających (o znaczeniu krajowym), których zadaniem jest utrzymanie łączności ekologicznej w skali Europy i kraju.

W granicach województwa mazowieckiego zostały wyznaczone cztery główne korytarze, stanowiące szlaki migracyjne zwierząt, które zapewniają jednocześnie łączność siedlisk i populacji w skali kontynentalnej. Należą do nich:

Korytarz Północno-Centralny przebiegający w kierunku równoleżnikowym, m.in. przez Puszcę Kampinoską. Korytarz łączy Puszcę Białowieską z Parkiem Narodowym Ujście Warty. Na obszarze Mazowsza obejmuje dolinę Bugu oraz Puszcę Białą.

Korytarz Południowo-Centralny przebiegający przez południową część województwa, łączący Roztocze z Borami Dolnośląskimi,

Korytarz Północny obejmuje niewielkie fragmenty w północnej części województwa.

Korytarz Wschodni, który rozpoczyna się na Polesiu Lubelskim i w Parku Krajobrazowym Podlaski przełom Bugu dołącza do korytarza Północno-Centralnego w województwie mazowieckim.

W strukturze korytarzy ekologicznych istotną rolę pełnią lasy, których największe skupiska występują w północno-wschodniej i południowej części regionu. W kompleksach będących głównie pod zarządem PGL LP wyznaczone zostały lasy ochronne, w których strukturze dominują lasy wodochronne (ok. 38,0%) oraz podmiejskie (ok. 25%).

Lasy w granicach administracyjnych województwa zajmują obszar 833,9 tys. ha, co stanowi ok. 23,1% powierzchni regionu. Największą lesistością cechuje się północna, centralna oraz południowa część województwa. Wśród największych zwartych kompleksów leśnych znajdują się pozostałości dawnych puszc: Kampinoskiej, Bolimowskiej, Kurpiowskiej, Białej, Kozienskiej, Mariańskiej oraz Lasy Warszawskie i Lasy Gostynińsko-Włocławskie.

Istotnym elementem leśnej polityki ekologicznej jest tworzenie leśnych kompleksów promocyjnych. Są modelowym miejscem prowadzenia trwale zrównoważonej gospodarki leśnej, ochrony środowiska przyrodniczego i edukacji leśnej społeczeństwa. Na terenie województwa znajdują się trzy takie kompleksy: Lasy Gostynińsko-Włocławskie, Puszcza Kozienska oraz Lasy Warszawskie.

## 5.2 Prognoza oddziaływania na środowisko

Zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został uzgodniony z:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie – pismo znak: WOOŚ-I.411.320.2015.JD z dnia 24 sierpnia 2015 roku;
- Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie – pismo znak: ZNS.9022.1.00175.2015.DB z dnia 8 września 2015 roku.

W obu uzgodnieniach wskazana została konieczność sporządzenia Prognozy w pełnym zakresie – zgodnie z art. 51 ww. ustawy, który dotyczy merytorycznej zawartości prognozy oddziaływania na środowisko i precyzuje, jakie informacje, analizy i oceny powinny być zawarte w tym dokumencie. Wskazano również konieczność przedstawienia wpływu realizacji postanowień dokumentu na wszystkie formy ochrony przyrody, w szczególności na integralność obszarów Natura 2000, zachowanie powiązań sieci obszarów i obiektów chronionych, na utrzymanie pełnionych przez obszary chronionego krajobrazu funkcji korytarzy ekologicznych oraz na chronione gatunki zwierząt roślin i grzybów.

<sup>34</sup> Jędrzejewski W. i in., Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską sieć Natura 2000 w Polsce, Zakład Badania Ssaków PAN (obecnie Instytut Biologii Ssaków PAN), Białowieża 2005, – opracowanie wykonane dla Ministerstwa Środowiska w ramach realizacji programu Phare PL0105.02.

Celem sporządzonej do Planu wykonawczego, Prognozy oddziaływania na środowisko jest:

- zidentyfikowanie potencjalnych zagrożeń dla środowiska i ludzi związanych z realizacją zapisów projektu Planu wykonawczego;
- określenie znaczących negatywnych oddziaływań na obszary i obiekty chronione;
- wskazanie możliwości i sposobów ograniczenia potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko związanych z realizacją postanowień dokumentu.

Analiza istniejącego stanu środowiska oraz zachodzących w ostatnim okresie zmian w środowisku przyrodniczym, pozwoliła na identyfikację skutków środowiskowych w przypadku braku realizacji Planu wykonawczego. Konsekwencje odstąpienia od realizacji zapisów dokumentu będą zróżnicowane w zależności od rodzaju planowanych inwestycji oraz zakresu zamierzonych ingerencji w przestrzeń przyrodniczą i kulturową (w tym w krajobraz). W przypadku odstąpienia od realizacji projektowanego dokumentu, przy wzrastającej liczbie pojazdów i zwiększającej się mobilności mieszkańców – może nastąpić pogorszenie jakości wszystkich komponentów środowiska (szczególnie w sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych). Dotyczy to zwłaszcza klimatu akustycznego oraz zanieczyszczenia powietrza w rejonie aglomeracji warszawskiej i dużych miast.

Ocena potencjalnego oddziaływania na środowisko została przeprowadzona w odniesieniu do poszczególnych typów inwestycji w zakresie inwestycji drogowych, kolejowych i pozostałych. Analiza wykazała, że najbardziej niekorzystane oddziaływanie na wybrane komponenty środowiska będzie związane z budową autostrady i dróg ekspresowych. Inwestycje mające na celu integrację transportu w obszarze miast oraz polegające na zakupie taboru oceniono jako najbardziej korzystne.

W Prognozie przedstawiono propozycje rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą. Do działań mających na celu minimalizację negatywnego oddziaływania na obszary cenne przyrodniczo należy budowa: estakad, przejść i przepustów dla zwierząt umożliwiających im migrację i swobodne przemieszczanie się, czy też stosowanie ogrodzeń ochronnych i ekranów akustycznych. Podjęcie tych działań prowadzi do zmniejszenia kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, a tym samym zachowania ich naturalnych siedlisk tak, aby spełniały one swoje funkcje przyrodnicze. Obszary te niejednokrotnie są korytarzami ekologicznymi, które ułatwiają przemieszczanie się organizmów, zapewniają przepływ genów pomiędzy płacami siedlisk oraz zwiększają bioróżnorodność.

Wskazane w Prognozie rozwiązania alternatywne do rozwiązań proponowanych w Planie wykonawczym, odnoszą się do stopnia realizacji planowanych inwestycji (i wynikających z tego konsekwencji). Najbardziej niekorzystnym rozwiązaniem będzie tzw. wariant zerowy. Bez realizacji kluczowych przedsięwzięć nie będzie możliwe stworzenie spójnego, zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego w regionie. Najbardziej korzystną dla zrównoważonego rozwoju jest wersja całościowej realizacji rozpatrywanego dokumentu (z uwzględnieniem czynników finansowych, przyrodniczych i społecznych), jednakże i ta wersja nie rozwiązuje całkowicie problemów transportowych regionu, szczególnie w obszarze aglomeracji warszawskiej.

## 6. Konsultacje społeczne

### 6.1 Uwarunkowania procesu konsultacji społecznych

Projekt Planu wraz z Prognozą zgodnie z art. 54 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji skierowany został do konsultacji społecznych.

Konsultacje zostały przeprowadzone w dniach od 18 kwietnia 2016 r. do dnia 23 maja 2016 r.

Przebieg procesu konsultacji społecznych projektu Planu oraz Prognozy został określony w uchwale nr 549/141/16 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 12 kwietnia 2016 r. w sprawie projektu Planu Wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeni i Transport wraz ze Strategiczną prognozą oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzenia konsultacji społecznych tych dokumentów.

Projekt Planu wraz z Prognozą oraz Formularz zgłaszania uwag dostępny był na stronach internetowych: [www.funduszedlamazowska.eu](http://www.funduszedlamazowska.eu), [www.dialog.mazovia.pl](http://www.dialog.mazovia.pl), [www.ngo.pl](http://www.ngo.pl), [www.mazovia.pl](http://www.mazovia.pl), [www.bip.mazovia.pl](http://www.bip.mazovia.pl), [www.mbpr.pl](http://www.mbpr.pl).

Uwagi i wnioski do przedmiotowych opracowań wnoszone były za pomocą Formularza zgłaszania uwag:

- pisemnie na adres Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie, ul. Jagiellońska 36, 03-719 Warszawa;
- ustnie do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres poczty elektronicznej: [nieruchomosci@mazovia.pl](mailto:nieruchomosci@mazovia.pl).

Warunkiem udziału w konsultacjach było prawidłowe wypełnienie formularza wraz z podaniem imienia i nazwiska osoby zgłaszającej lub nazwy organizacji z podaniem imienia i nazwiska osoby zgłaszającej udział w konsultacjach.

Projekt Planu wraz z Prognozą oraz Formularz zgłaszania uwag wyłożony był do publicznego wglądu w budynku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie, przy ul. Jagiellońskiej 36, 03-719 Warszawa oraz w siedzibach delegatur Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Dokument dostępny był w godzinach od 8:00 do 15:00, od poniedziałku do piątku (oprócz dni wolnych od pracy Urzędu).

Ogłoszenie informacji o konsultacjach społecznych projektu Planu wykonawczego wraz z Prognozą zamieszczone zostało w prasie o zasięgu ogólnopolskim tj. Gazecie Prawnej nr 74 (4221) z dnia 18 kwietnia 2016 r. oraz na stronach internetowych: [www.funduszedlamazowska.eu](http://www.funduszedlamazowska.eu), [www.mbpr.pl](http://www.mbpr.pl), [www.dialog.mazovia.pl](http://www.dialog.mazovia.pl), [www.ngo.pl](http://www.ngo.pl), [www.mazovia.pl](http://www.mazovia.pl), [www.bip.mazovia.pl](http://www.bip.mazovia.pl).

## **6.2 Spotkanie konsultacyjne**

W ramach procesu konsultacji społecznych projektu Planu wykonawczego wraz z Prognozą w dniu 18 maja 2016 r. w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego odbyło się spotkanie konsultacyjne, na którym przedstawiono ww. dokumenty.

W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego oraz przedstawiciele m.in. Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz zainteresowane instytucje i mieszkańcy województwa mazowieckiego.

Celem spotkania było przybliżenie dokumentów oraz rozwiązań w nich zawartych, które za sobą niosą, a także pozyskanie głosów dotyczących Planu wraz z Prognozą. Uczestnicy spotkania zgłosili uwagi dotyczące m.in. dróg wojewódzkich, źródła finansowania inwestycji.

## **6.3 Uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie**

Stosownie do przepisów art. 54 ust. 1 i art. 57 ust.1 pkt. 2 ustawy o udostępnianiu informacji, projekt Planu wraz z Prognozą został skierowany do zaopiniowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. W piśmie z dnia 10 czerwca 2016 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyraził opinię w sprawie przedmiotowych dokumentów akcentując najważniejsze aspekty zawarte w dokumentach.

W Prognozie:

Ocena wpływu na różne komponenty środowiska została przeprowadzona w odniesieniu do poszczególnych typów inwestycji z uwzględnieniem ich zakresu i ingerencji w środowisko przyrodnicze. Analiza dotyczy zarówno etapu budowy, jak i fazy eksploatacji inwestycji, uwzględnia rodzaj inwestycji oraz wielkość wpływu – również w kontekście aktualnych presji wynikających z istniejącego zagospodarowania terenu i stanu technicznego szlaków komunikacyjnych.

Ze względu na strategiczny charakter dokumentu w Prognozie dokonano syntezy wniosków wynikających ze sporządzanych raportów o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko i ogólnej oceny komponentów pod względem ich wrażliwości na wpływ planowanych inwestycji, a następnie zidentyfikowano potrzeby w zakresie niezbędnych rozwiązań służących ochronie środowiska. Wskazano

również, że oddziaływanie każdej inwestycji transportowej powinno być rozpatrywane w odrębnej procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Za kluczowe uznano pierwsze etapy procesu inwestycyjnego, gdzie dochodzi do wyboru lokalizacji inwestycji (dotyczy nowych przebiegów tras) stanowiących najtrudniejszy element procesu inwestycyjnego.

Stwierdza się, że najbardziej narażonymi na negatywne oddziaływania ze względu na kolizje będą rezerваты przyrody ławice Kiełpińskie, Jezioro Kiełpińskie oraz Wyspy Świdzkie, gdyż przez ich granice planuje się budowę przepraw mostowych. Poza tym prognozuje się negatywny wpływ prac związanych z budową obwodnicy Płocka na rezerwat Jastrząbek i budową drogi ekspresowej S-17 po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 17 na walory przyrodniczo-krajobrazowe rezerwatu Świder (w granicach tego rezerwatu prowadzone będą również prace na liniach kolejowych nr 13 i nr 7). Nie wykluczono także negatywnego wpływu na stan rezerwatu Łachy Brzeskie w związku z planowaną modernizacją linii kolejowej nr 12.

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko w największym stopniu będzie dotyczyło terenów związanych z budową nowych dróg – autostrady A2 na odcinku Warszawa-Siedlce oraz dróg ekspresowych. W przypadku transportu kolejowego największe zmiany w środowisku związane będą z budową linii Modlin-Płock i Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa/Modlin-stacja Modlin.

Szczegółowo analizowano kolizje inwestycji z obszarami chronionymi oraz zapisy ustanowionych dla obszarów Natura 2000 planów zadań ochronnych pod kątem zidentyfikowanych zagrożeń związanych z rozwojem komunikacji, a w przypadku ich braków z zagrożeniami zawartymi w SDF-ach obszarów.

W znaczący sposób zaakcentowane zostało niebezpieczeństwo oddziaływania barierowego poszczególnych inwestycji (w szczególności autostrady i dróg ekspresowych, które są wygradzane). Dostrzeżono potrzebę jego ograniczenia poprzez wykorzystanie odpowiednich środków, pozwalających na chociażby częściowe zachowanie łączności ekologicznej w obszarze przecinanych korytarzy i siedlisk. Wskazano na konieczność wprowadzania działań minimalizujących, polegających na budowie odpowiednich przejść dla zwierząt oraz działań mających na celu tworzenie alternatywnych tras wędrówek zwierząt, odtwarzanie siedlisk, czy zwiększanie lesistości.

Stwierdzono, że infrastruktura komunikacyjna ma decydujące znaczenie w procesie zagospodarowania przestrzeni, organizuje ją i decyduje o kierunkach rozwoju danego obszaru, jego dostępności komunikacyjnej oraz o ładzie przestrzennym. Realizacja ustaleń Planu wykonawczego prowadzi m.in. do zwiększenia roli transportu zbiorowego ograniczającego per saldo emisję do atmosfery. Dzięki temu usprawniony będzie ruch samochodowy (mniej tzw. korków), a transport szynowy stanie się znaczącym w przewozie osób i towarów.

## **6.4 Uzyskanie opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego w Warszawie**

Stosownie do przepisów art. 54 ust. 1 i art. 58 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko projekt Planu wraz z Prognozą został skierowany do zaopiniowania do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie. W piśmie z dnia 6 czerwca 2016 roku Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie pozytywnie zaopiniował projekt Planu wraz z Prognozą, biorąc pod uwagę, że Plan:

- będzie podstawą podejmowania decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu w województwie mazowieckim i przedsięwzięcia w nim ujęte będą służyć osiągnięciu strategicznych celów rozwojowych województwa,
- określa zestaw kryteriów wyboru projektów, podstawowe informacje o planowanych inwestycjach, stan gotowości do realizacji projektów (tzw. Projectpipeline) oraz zasady monitorowania jego realizacji,
- wskazuje 5 kierunków działań oraz 15 działań, które mają przyczynić się do osiągnięcia celu głównego i strategicznego, a tym samym rozwoju systemu transportu w województwie mazowieckim.



W świetle założeń określonych w Strategii w dziedzinie transportu, priorytetem będzie stwarzanie warunków zachęcających do korzystania z najmniej uciążliwych dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców środków transportu. W skali międzynarodowej, istotne znaczenie będzie miał rozwój infrastruktury wchodzącej w skład transeuropejskich sieci transportowych TEN-T, w tym Warszawskiego Węzła Transportowego. W dalszej perspektywie rozwojowej tj. po 2020 r. – rozwój transportu lotniczego, towarowego oraz wodnego transportu śródlądowego.

W opinii pokreślono, że wpływ realizacji ustaleń Planu na zdrowie ludzi związany będzie ze zwiększeniem dostępności do dóbr i usług (w tym medycznych), poprawą bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz poprawą jakości powietrza i klimatu akustycznego na terenach zabudowanych (w wyniku upłynięcia ruchu).

## 6.5 Podsumowanie konsultacji

W trakcie trwania konsultacji społecznych projektu Planu wraz z Prognozą do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie wpłynęło ogółem 35 uwag, zgłoszonych przez 11 podmiotów. Zgłoszone uwagi dotyczyły m.in. wprowadzenia na listę projektów inwestycyjnych nowych inwestycji drogowych i kolejowych, budowy ścieżek rowerowych, budowy ekranów akustycznych, zmiany źródeł finansowania inwestycji. Raport uwzględnia również opinie właściwych organów odpowiedzialnych za kwestie środowiskowe.

Stosownie do art. 6 ust. 4 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, informację z przebiegu konsultacji społecznych sporządzono w terminie 30 dni od dnia zakończenia konsultacji.

W związku z ww. przepisami w dniu 20 czerwca 2016 r. Zarząd Województwa Mazowieckiego podjął uchwałę nr 970/160/16 w sprawie przyjęcia Raportu z konsultacji społecznych projektu Planu Wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

Ww. Raport został podany do publicznej wiadomości na stronach internetowych: [www.funduszedlamazowska.eu](http://www.funduszedlamazowska.eu), [www.dialog.mazovia.pl](http://www.dialog.mazovia.pl), [www.ngo.pl](http://www.ngo.pl), [www.mazovia.pl](http://www.mazovia.pl), [www.bip.mazovia.pl](http://www.bip.mazovia.pl), [www.mbpr.pl](http://www.mbpr.pl).

Wszystkie zgłoszone w trakcie trwania konsultacji uwagi zostały rozpatrzone i zakwalifikowane do jednej z następujących kategorii: uwzględniono, częściowo uwzględniono, nie uwzględniono.

W załącznikach do Raportu zestawiono wszystkie uwagi wraz z podjętym rozstrzygnięciem oraz uzasadnieniem.

W oparciu o zgłoszone i zaakceptowane w trakcie w konsultacji uwagi, projekty ww. dokumentów zostały zaktualizowane.

## 7. Wykorzystane materiały

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013 z późn. zm.)
2. Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze, Wydawca: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa 2013, ISBN 978-83-932286-8-3
3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, Wykonawca: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krakowie, listopad 2013 r.



4. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, 7 lipca 2014 r.
5. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, 16 grudnia 2014 r.
6. Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020, Warszawa, 12 lutego 2015 r.
7. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu (Transport 2050), Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2011, ISBN 978-92-79-18271-6
8. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, październik 2014 r.
9. Kontrakt Terytorialny dla Województwa Mazowieckiego, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2014 r.
10. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności Strategia Rozwoju Kraju 2020, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa, 11 stycznia 2013 r.
11. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013 r.
12. Strategia Rozwoju Kraju 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, wrzesień 2012 r.
13. Prognoza popytu na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych do 2030 roku – aktualizacja 2012, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, kwiecień 2012
14. Program rozwoju infrastruktury lotnictwa cywilnego w województwie mazowieckim, Crowley Infrastructure Development Group Sp. z o.o., Projekt – 16 grudnia 2014 r., Warszawa, 2014 r.
15. Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014-2020, Umowa Partnerstwa, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, 21 maja 2014 r.
16. Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego; Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa, 2014 r.
17. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2014; Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015 r.
18. Strona internetowa Urząd Statystyczny w Warszawie, stan na kwiecień 2014 r.
19. Wstępne Studium Wykonalności dla zadania „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego” Etap III, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Warszawa lipiec 2007 r.
20. Strona internetowa Spółki „Koleje Mazowieckie – KM”; stan na wrzesień 2015 r.
21. Strona internetowa miasto stołeczne Warszawa; stan na wrzesień 2015 r.
22. Strona internetowa GDDKiA, aktualna na dzień 31 grudnia 2013 r.
23. Strona internetowa Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich aktualne na dzień 31 grudnia 2013 r.

## 8. Spis tabel

Tabela 1.3-1 Kryteria spełnienia warunków wstępnych wynikających z Rozporządzenia Nr 1303/2013....	7
Tabela 1.4-1 Działania i sposób opracowania Planu wykonawczego .....	9
Tabela 2.2-1 Analiza SWOT.....	22
Tabela 3.1-1 Kierunki działań i działania w obszarze Przestrzeń i Transport określone w SRWM.....	29
Tabela 3.2-1 Inteligentna specjalizacja w zakresie inwestycji określonych w Planie wykonawczym .....	31

---

Tabela 3.3-1 Podział i typy inwestycji realizowanych w perspektywie 2014-2020 .....	37
Tabela 3.3-2 Strategiczne rezultaty wdrażania inwestycji na poziomie regionalnym.....	46
Tabela 3.3-3 Strategiczne rezultaty wdrażania inwestycji na poziomie lokalnym .....	46
Tabela 3.3-4 Wskaźniki produktu dla inwestycji na poziomie regionalnym .....	47
Tabela 3.3-5 Wskaźniki produktu dla inwestycji na poziomie lokalnym .....	47
Tabela 3.3-6 Kryteria wyboru projektów inwestycyjnych .....	49
Tabela 3.3-7 Powiązania z innymi projektami .....	53
Tabela 4.1-1 Instytucje odpowiedzialne za zarządzanie, kontrolę i audyt programów POIiŚ i RPO WM ..	60
Tabela 4.1-2 Instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji na poziomie regionalnym i lokalnym ....	62
Tabela 4.4-1 Podział POIiŚ i RPO WM na osie, priorytety inwestycyjne i działania/cele szczegółowe .....	71
Tabela 4.5-1 Podział środków POIiŚ .....	73
Tabela 4.5-2 Podział środków RPO WM .....	74

## 9. Spis schematów

Schemat 1.2–1 Dokumenty strategiczne w obszarze Przestrzeń i Transport .....	6
Schemat 2.1-1 Mapa sieci transportowej województwa mazowieckiego .....	14
Schemat 2.1-2 Stan dróg wojewódzkich na Mazowszu.....	18
Schemat 3.1-1 Cele działań określone w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej .....	27
Schemat 3.1-2 Cele działań określone w krajowych dokumentach strategicznych .....	28
Schemat 3.1-3 Wizja i cele określone w SRWM .....	29
Schemat 3.3-1 Podział inwestycji objętych Planem wykonawczym.....	35
Schemat 3.3-2 Planowane inwestycje kolejowe na poziomie regionalnym .....	38
Schemat 3.3-3 Planowane inwestycje drogowe na poziomie regionalnym.....	39
Schemat 3.3-4 Planowane inwestycje szynowe na terenie m.st. Warszawa .....	41
Schemat 3.3-5 Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim .....	42
Schemat 3.3-6 Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim .....	43
Schemat 3.3-7 Planowane inwestycje kolejowe w połączeniu z siecią TEN-T .....	44
Schemat 3.3-8 Planowane inwestycje drogowe w połączeniu z siecią TEN-T.....	45
Schemat 4.4-1 Podział programów POIiŚ i RPO WM na osie priorytetowe .....	70
Schemat 4.5-1 Źródła finansowania projektów inwestycyjnych .....	73

## 10. Spis załączników

Załącznik 1: Lista projektów inwestycyjnych

Załącznik 2: Opis projektów (fiszki)

Załącznik 3: Gotowość do realizacji projektów – Project pipeline

Załącznik 4: Rankingowa Lista Projektów Inwestycyjnych