



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Warszawa, dnia 31 października 2016 r.

Poz. 9235

Elektronicznie podpisany przez:

Sławomir Parys

Data: 2016-10-31 13:20:15



UCHWAŁA NR 1546/183/16 ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

z dnia 4 października 2016 r.

w sprawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko oraz Podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zawierającego uzasadnienie wyboru przyjętego Planu

Na podstawie art. 41 ust. 1 i ust. 2 pkt 4, w związku z art. 11 ust. 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2016 poz. 486), art. 6a, art. 15 ust. 4 pkt 2, art. 18 pkt 3 i art. 19 ust. 3 i ust. 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r. poz. 383 i 1250), art. 42 pkt 2, art. 43, art. 55 ust. 3 i 4, art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 58 ust. 1 pkt 2 ustawy 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, 831, 961 i 1250), art. 13 pkt 10 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 296) – uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się:

- 1) „Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport”, zwany dalej: „Planem”, w brzmieniu określonym w załączniku nr 1 do uchwały;
- 2) „Prognozę Oddziaływania na Środowisko do Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r w obszarze Przestrzeń i Transport”, zwaną dalej: „Prognozą”, w brzmieniu określonym w załączniku nr 2 do uchwały;
- 3) „Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko”, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego Planu, zwane dalej „Posumowaniem”, w brzmieniu określonym w załączniku nr 3 do uchwały.

§ 2. Komunikat o podjęciu uchwały o przyjęciu Planu, w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 4 do uchwały, podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego.

§ 3. Dokumenty o których mowa w § 1 przekazuje się:

- 1) Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie;
- 2) Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu w Warszawie.

§ 4. Postanawia się podać do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej www.bip.mazovia.pl oraz na stronach internetowych: www.mazovia.pl, www.mbpr.pl, www.funduszedlamazowska.eu, www.dialog.mazovia.pl i www.ngo.pl :

- 1) treść Planu, Prognozy oraz Podsumowania;
- 2) informację o przyjęciu przez Zarząd Województwa Mazowieckiego Planu oraz Posumowania i o możliwościach zapoznania się z ich treścią, za pośrednictwem wymienionych stron internetowych.

§ 5. Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Mazowieckiego.

§ 6. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Marszałek Województwa Mazowieckiego

Adam Struzik



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.



www.mazovia.pl

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

**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

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

Spis treści

■ Wprowadzenie	5
■ Cel opracowania Planu wykonawczego	5
■ Odniesienie do dokumentów strategicznych.....	5
■ Warunkowość ex-ante	7
■ Proces dojścia do Planu wykonawczego	8
■ Część diagnostyczna.....	11
■ 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
■ Analiza SWOT	22
■ 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
■ Część programowa	27
■ Cele działań w systemie transportowym	27
■ Inteligentna specjalizacja	31
■ 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
■ System wdrażania Planu wykonawczego.....	59
■ Potencjał administracyjny	59
■ Analiza doświadczeń i wynikające z niej zmiany systemowe.....	68
■ Harmonogram realizacji Planu wykonawczego	70
■ Instrumenty wdrażania Planu wykonawczego.....	70
■ Źródła finansowania.....	73
■ Gotowość do realizacji projektów – Project pipeline (ogólna charakterystyka).....	74
■ Zarządzanie Planem wykonawczym.....	75
■ Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.....	77
■ Stan środowiska przyrodniczego obszaru województwa mazowieckiego.....	77

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

■ Proгноza oddziaływania na środowisko	83
■ Konsultacje społeczne	84
■ Uwarunkowania procesu konsultacji społecznych	84
■ Spotkanie konsultacyjne	85
■ Uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie	85
■ Uzyskanie opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego w Warszawie...	86
■ Podsumowanie konsultacji	87
■ Wykorzystane materiały	87
■ Spis tabel	88
■ Spis schematów	89
■ Spis załączników	89

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

Wykaz skrótów

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

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

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

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

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.

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.

Odniesienie do dokumentów strategicznych

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

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



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:

- Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020 – Umowa Partnerstwa,
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020,
- 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.:

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

- 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.

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

Cel tematyczny 7
Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej
Priorytety inwestycyjne:
• wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w transeuropejską sieć transportową (TEN-T), • rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu, • 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, • zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

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

Warunek wstępny	Kryteria
7.1. 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.	Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych: - spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, - 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, - określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i FS, - określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.
7.2. 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.	Istnienie w kompleksowym planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei: - spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, - określającej identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i FS, - określającej działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.

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.

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.

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

Tabela 1.4-1 Działania i sposób opracowania Planu wykonawczego

Działanie	Sposób realizacji
Etap wstępny: Działania zmierzające do opracowania Planu wykonawczego	
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 równolegle z aktualizacją SRWM i wnioski ws. projektów były zbierane na etapie konsultacji aktualizacji SRWM) – IV kwartał 2012 r.
Etap I: Opracowanie projektu Planu wykonawczego	
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.

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

Etap II: Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko	
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.
Etap III: Zaopiniowanie i zatwierdzenie projektu Planu wykonawczego	
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.

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

■ Część diagnostyczna¹

Województwo mazowieckie jest największym z 16 województw Polski pod względem zajmowanego obszaru ($35\,558,47\text{ km}^2$)² jak również ludności zamieszkującej jego teren. Według danych statystycznych na dzień 31.12.2013 r.³ województwo mazowieckie zamieszkiwało 5 316 840 osób co stanowiło 13,8% ludności Polski⁴. Średnia gęstość zaludnienia wyniosła $149,5\text{ osób/km}^2$ 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^2) obserwuje się w północno-wschodniej części województwa, w powiatach: łosickim, makowskim, ostrołęckim, przasnyskim, sokołowskim oraz żuromińskim. Najwyższą gęstość zaludnienia występuje w powiatach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy: legionowskim ($284,5\text{ osób/km}^2$), piaseczyńskim ($276,3\text{ osób/km}^2$) oraz pruszkowskim ($642,24\text{ osób/km}^2$). Spośród większych miast w województwie najniższą gęstość zaobserwowano w Płocku ($1\,395\text{ osób/km}^2$), a najwyższą w Warszawie ($3\,333,9\text{ osób/km}^2$).

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, białobrzeski 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)⁵.

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

¹ Dane stan na dzień 31.12.2013 r.

² Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego; Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa, 2014

³ Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego; Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa, 2014

⁴ Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2014; Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015

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

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

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

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 – Żylin – 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 dwupoziomowym⁶, 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 CO₂ 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.

⁶ 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)

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

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.

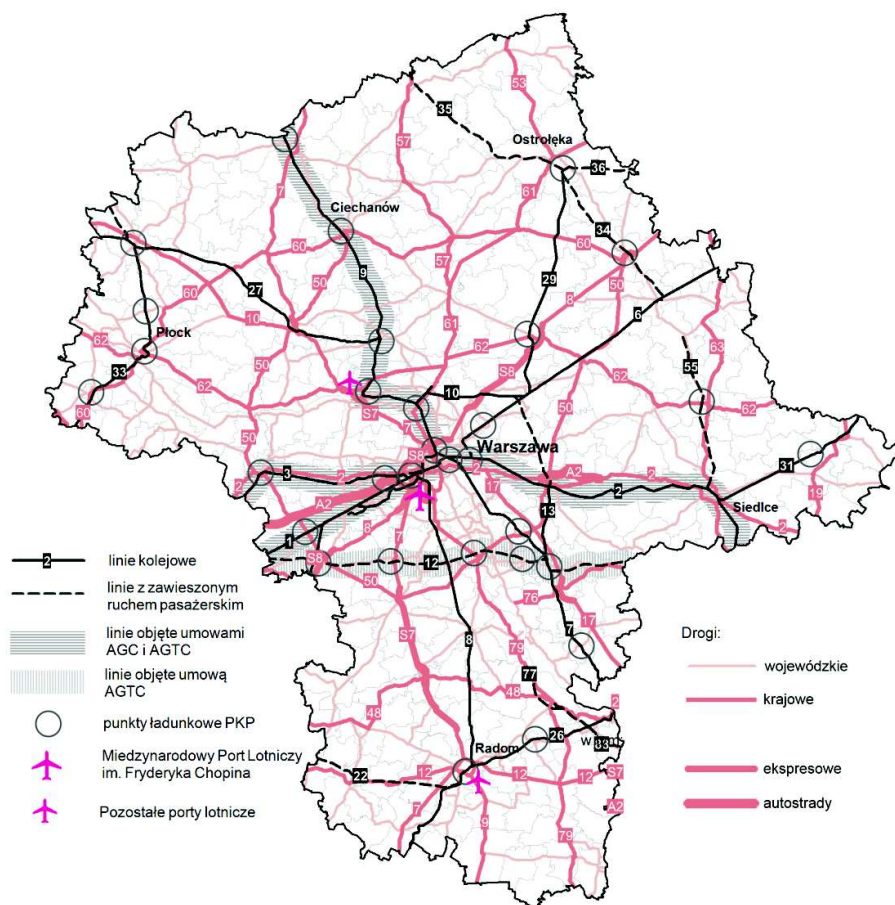
Sieć bazowa i kompleksowa TEN-T nie obejmuje odcinków dróg i linii kolejowych o charakterze regionalnym. Jednakże w ramach poprawy spójności terytorialnej województwa mazowieckiego istotna będzie poprawa powiązań regionalnego systemu transportowego z siecią TEN-T.

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).

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

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/100km² co plasowało Mazowsze na 13 miejscu wśród wszystkich województw w Polsce. Spośród 37 powiatów województwa mazowieckiego

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

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 nr⁷:

- 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 Pilawa – 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 – Pilawa, na linii nr 8 Warszawa Al. Jerozolimskie – Warszawa Okęcie, na linii nr 9 Michałów – Targówek, na linii nr 20 Warszawa Zachodnia Szczęśliwice – Warszawa Gdańska.⁸

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

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

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

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

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 dostosowania 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 wymiany⁹. Dodatkowo, park taborowy spółki nie jest w pełni dostosowany do prowadzenia ruchu na liniach regionalnych i liniach magistralnych o niskim potencjale 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

⁹ Dane ze Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” (15.09.2015 r.)

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

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)¹⁰ 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 km¹¹, natomiast sieć dróg wojewódzkich tworzą odcinki o łącznej długości 2 820,54 km¹².

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 twardej¹³. 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 Mazowska 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 km² 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 klasy¹⁴, 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%).

¹⁰ BIP Miasto stołeczne Warszawa, http://skm.bip.um.warszawa.pl/menu_predmiotowe/Majatek/dokumenty_finansowe/default.htm

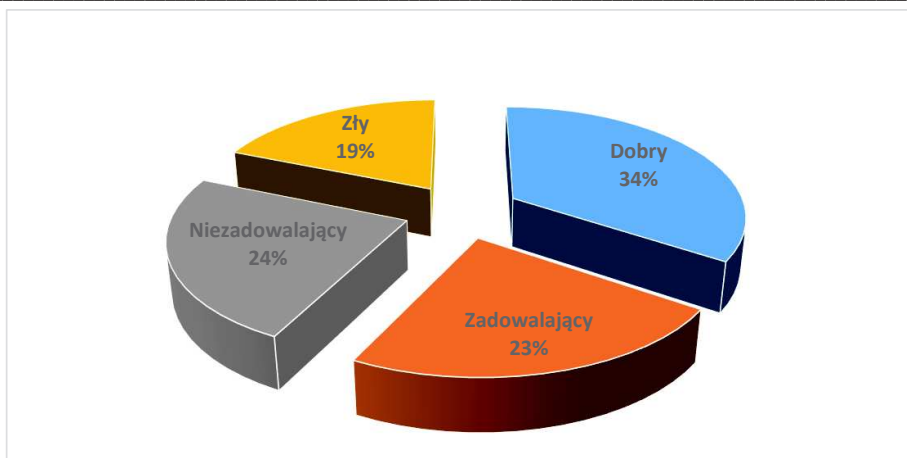
¹¹ Dane z GDDKiA aktualne na dzień 31 grudnia 2013 r.

¹² Dane z Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich aktualne na dzień 31 grudnia 2013 r.

¹³ Urząd Statystyczny w Warszawie, Transport w województwie mazowieckim w 2013 r.

¹⁴ Dane z Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, http://mzdw.pl/files/klasy_drog.pdf

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

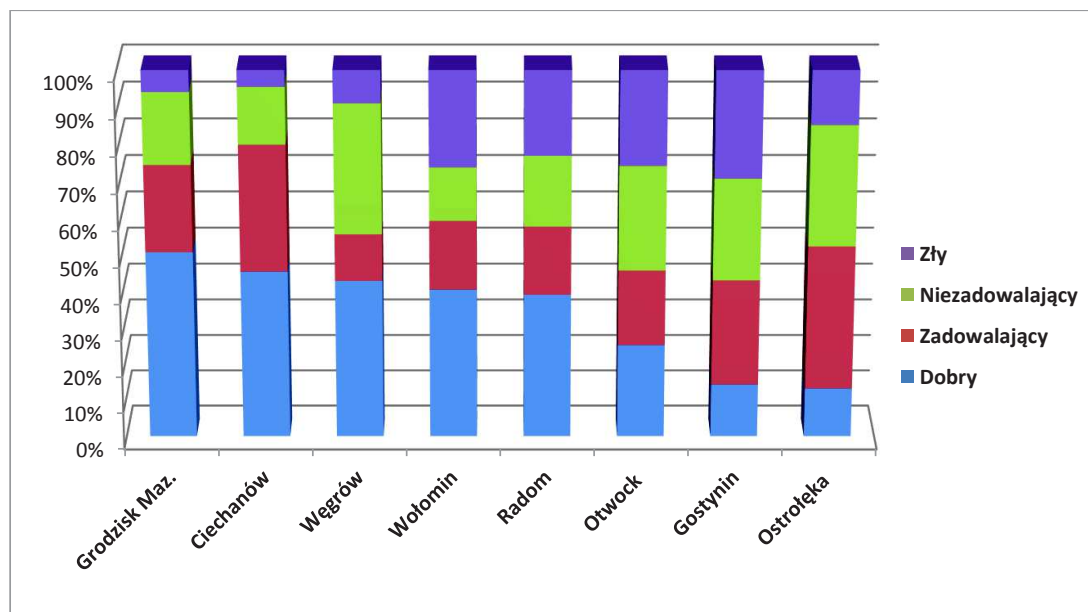


Schemat 2.1-2 Stan dróg wojewódzkich na Mazowszu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: 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, najczęściej 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 rejon drogowy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: http://mzdw.pl/stan_drog/index.html

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

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 km²), najniższy w powiecie nowodworskim (28 km na 100 km²).

Wśród dróg gminnych najwyższą wartość wskaźnika gęstości dróg o nawierzchni twardej zanotowano w Siedlcach (322 km na 100 km²), najniższą zaś w powiecie węgrowskim (18,7 km na 100 km²).

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% obsługiwanych 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)¹⁵.

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 Cywilnego¹⁶ 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 obsługiwanych 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 przewidyują 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 roku¹⁷, 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

¹⁵ Liczba obsługiwanych 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

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

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

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

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 Jeziorem 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 wodnych¹⁸.

Obecnie prowadzone prace regulacyjne na rzekach mają charakter interwencyjny, w szczególności, gdy istnieje zagrożenie powodziowe lub innego typu np. zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku¹⁹.

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 punkty²⁰. Do węzłów o kluczowym znaczeniu, które integrują przewozy znaczenia wojewódzkiego i krajowego, a zarazem integrują transport

¹⁸ Analiza potencjału wielkości transportu wodnego na obszarze Polski, generowanego przez porty śródlądowe jak i morskie, str. 37, http://www.armisa.pl/download/files/public/DRK/Raporty/Analiza_potencjalu_wielkosci_transportu_wodnego_na_obszarze_Polski_INWAPO_2012.pdf

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

²⁰ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego

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

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 miejski²¹

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,

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

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

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



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
• międzynarodowe znaczenie istniejącej infrastruktury drogowo – kolejowej • rozwinięty system transportu zbiorowego w Warszawie • silna pozycja przewoźników samorządowych • rozwój autostrad i dróg ekspresowych w głównych korytarzach transportowych województwa • budowa obwodnic Warszawy • rozwinięta sieć drogowa łącząca Warszawę z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi oraz innymi regionami w kraju • międzynarodowe znaczenie Portu Lotniczego Fryderyka Chopina w Warszawie i Warszawa/Modlin • rozwój Lotnisk Fryderyka Chopina w Warszawie i Warszawa/Modlin • stolica kraju jako główne źródło i cel operacji lotniczych • połączenie kolejowe do Lotniska w Warszawie	• niekontrolowana suburbanizacja • utrata i zatarcie funkcji społeczno-gospodarczych poszczególnych miejscowości • nierównomierny rozwój subregionów • degradacja przestrzeni miejskiej krajobrazu w tym zwłaszcza wiejskiego wokół miast • niski odsetek powierzchni pokrytej MPZP i słabość systemu planowania przestrzennego • niska jakość infrastruktury drogowej i kolejowej (w tym dworców i przystanków) • słaba dostępność dworców, przystanków i stacji dla osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych • braki w taborze przystosowanym do obsługi osób o ograniczonej mobilności, w tym niepełnosprawnych • znaczące zróżnicowanie jakości infrastruktury transportowej w województwie (w tym dworców przystanków i usług)

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

• dogodne połączenia drogowe do Lotnisk Fryderyka Chopina w Warszawie i Warszawa/Modlin • lokalizacja stolicy kraju	• brak odpowiedniej przepustowości infrastruktury kolejowej, szczególnie dla ruchu regionalnego na obszarze Warszawskiego Węzła Kolejowego • niska jakość węzłów przesiadkowych • niewielki stopień integracji systemów transportowych • niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego • zanieczyszczenie powietrza i hałas (w tym ponad dopuszczalne normy) • słaba wewnątrzregionalna dostępność komunikacyjna • niskie standardy komunikacji zbiorowej w ośrodkach regionalnych (częstotliwość, prędkość) • niedostateczny rozwój systemów P&R oraz B&R w małych miastach i w obszarach podmiejskich dużych miast • uboga infrastruktura rowerowa • zbyt duży indywidualny ruch samochodowy skutkujący zatorami na drogach, zwłaszcza w kontekście braków w sieci dróg tranzytowych (rosnąca kongestia) • rosnący udział transportu drogowego w przewozach towarów i osób • ograniczona przepustowość Portu Lotniczego im. Chopina w Warszawie ze względu na ograniczone godziny prowadzenia operacji lotniczych i ograniczoną możliwość rozbudowy • słabo rozwinięty transport wodny śródlądowy i multimodalny • brak warunków do gospodarczego wykorzystania Wisły (brak żeglowności)
Szanse	Zagrożenia
• zmiany świadomości społecznej w zakresie ochrony i kształtowania krajobrazu miast i wsi • powstanie skutecznych regulacji formalno-prawnych zagadnień związanych z rewitalizacją miast • możliwość stworzenia atrakcyjnej przestrzeni miejskiej poprzez efektywne wykorzystanie przestrzeni w pasie drogowym (w tym szerokie chodniki, ścieżki rowerowe i zieleń) • wykorzystanie położenia województwa w ciągach europejskich korytarzy transportowych z węzłem w Warszawie • wzrost udziału transportu publicznego • wykorzystanie potencjału transportu szynowego poprzez modernizację linii kolejowych i wymianę taboru • mniej intensywne wykorzystanie samochodów osobowych • poprawa jakości transportu zbiorowego poprzez ograniczenie zatłoczenia, emisji hałasu i zanieczyszczeń dzięki wzrostowi udziału najmniej uciążliwych rodzajów transportu zbiorowego • możliwość zwiększenia udziału transportu szynowego w przewozach osób i towarów poprzez budowę efektywnych węzłów przesiadkowych	• rozwój zjawiska niekontrolowanej suburbanizacji powodujący zatarcie granic pomiędzy miastem a wsią • komercjalizacja przestrzeni, w tym zanik przestrzeni publicznych • dalsza degradacja przestrzeni miejskiej i krajobrazu wiejskiego • wyludnianie centrów miast • zanik funkcji wiodącej oraz tożsamości ośrodków osadniczych • spadek jakości życia w mieście i okolicach – wyludnienie w subregionach • niski poziom dochodów ludności i znaczny stopień bezrobocia w województwie • degradacja dróg • wzrost natężenia ruchu samochodowego z powodu niskiej jakości połączeń transportem zbiorowym • przejmowanie przez drogi lokalne i regionalne funkcji tranzytowych z powodu projektowania ich pod kątem przelotowego ruchu samochodowego • brak inwestycji w budowę obwodnic miast • konflikty społeczne i ekologiczne lokalizacji inwestycji transportowych

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

i przeładunkowych – szybki wzrost popytu na publiczny drogowy jak i kolejowy przewóz osób • możliwość zwiększenia udziału transportu rowerowego (wypożyczalnie) i pieszego poprzez uwzględnienie tych grup użytkowników przy projektowaniu i przebudowie dróg • wzrost świadomości wpływu infrastruktury na wzrost ekonomiczny • wdrożenie krajowej polityki miejskiej • opracowanie planu transportowego województwa oraz planów pozostałych jednostek samorządu terytorialnego • poprawa efektów ekonomicznych i finansowych przedsiębiorstw transportowych • rozwój lotnisk niskokosztowych w związku z uruchomieniem Lotniska Warszawa/Modlin i Radom-Sadków • przywrócenie i utrzymanie żeglowności dróg wodnych	• degradacja niemodernizowanych linii kolejowych i starzenie się taboru • utrata możliwości zwiększenia przepustowości kolejowej linii średnicowej w Warszawie • nieefektywność działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa dróg • wyczerpanie przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie • brak zapewnienia finansowania inwestycji • brak poprawy transportu śródlądowego

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.



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 miejskiej. 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 przewoźniczych 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,

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

- 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 stanowią 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

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

potrzeb przyszłych użytkowników systemu. Otwarcie kolejnych parkingów „Parkuj i Jedź” w nowych lokalizacjach Województwa Mazowieckiego 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 międzydzielnicowych 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.

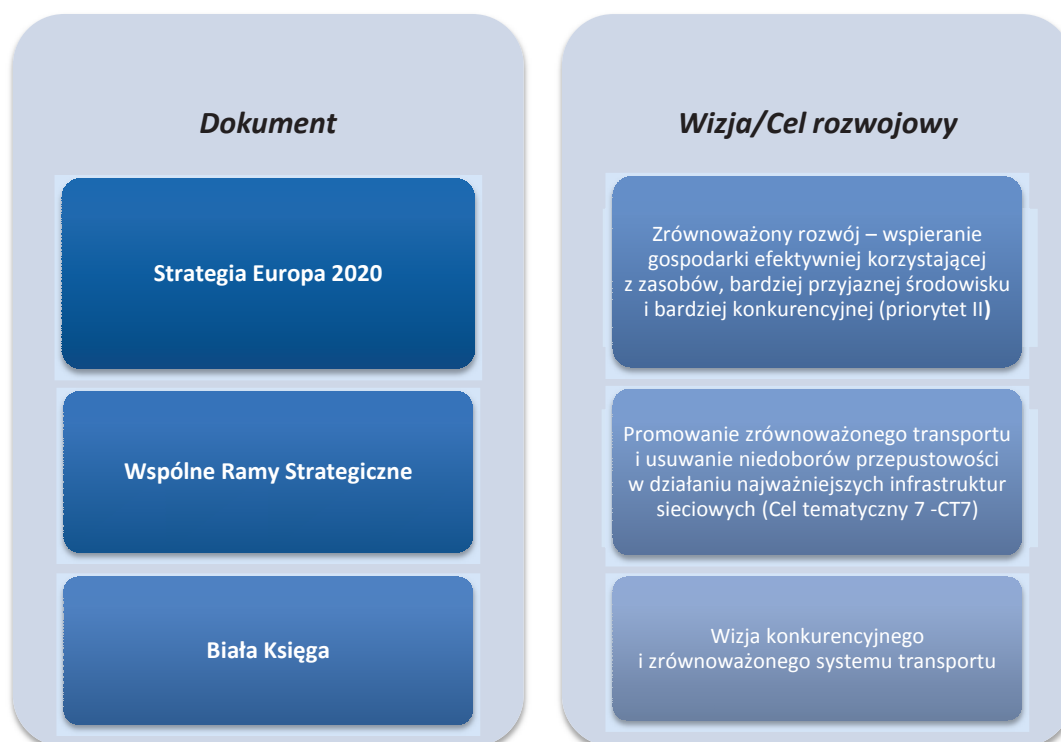
Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku
w obszarze Przestrzeń i Transport

■ Część programowa

■ 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

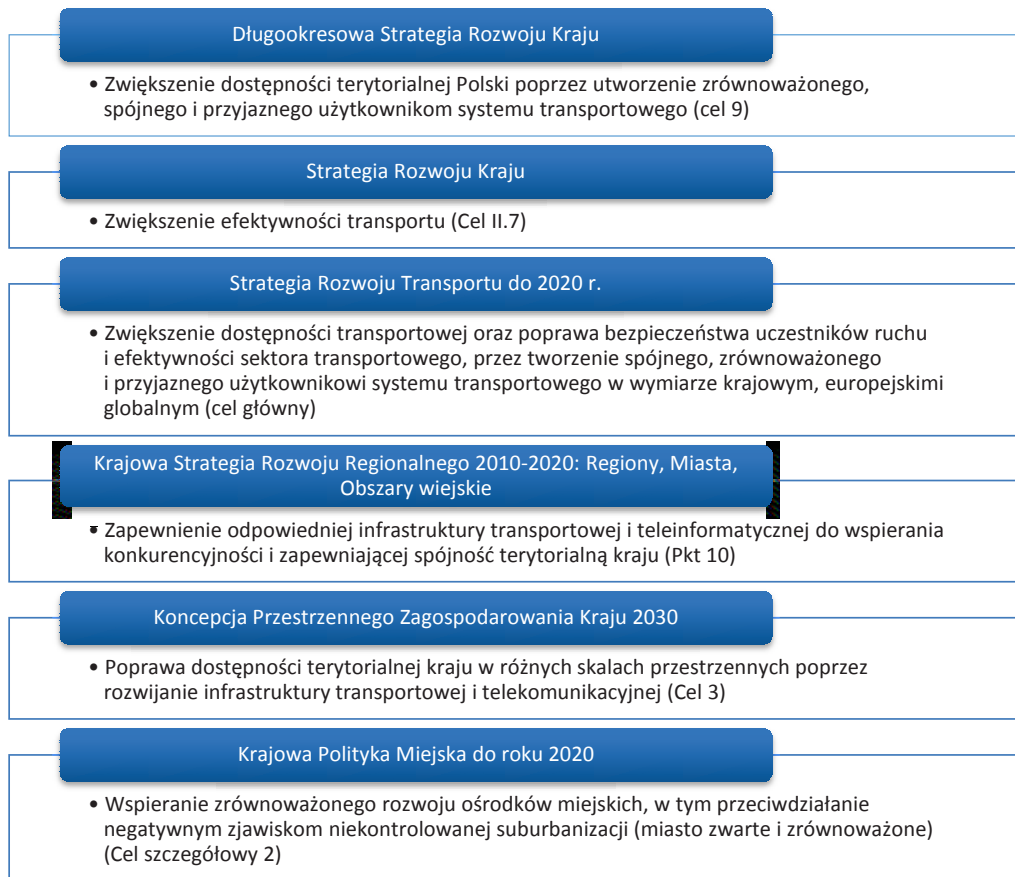


Schemat 3.1-1 Cele działań określone w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej

Źródło: Opracowanie własne

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

Cele działań określone w krajowych dokumentach strategicznych



*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.

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



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

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

15. Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	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
16. Zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowanie ładu przestrzennego	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
17. Udrożnienie systemu tranzytowego	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.

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

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.

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).	Modernizację 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 połączony 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.
Inteligentna specjalizacja w zakresie inwestycji drogowych			
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
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.
Inteligentna specjalizacja w zakresie pozostałych inwestycji			
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
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 metropolitalnym i regionem.		Usprawnienie szynowego transportu publicznego.
Inteligentna specjalizacja w zakresie inwestycji realizowanych na poziomie lokalnym			
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
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.

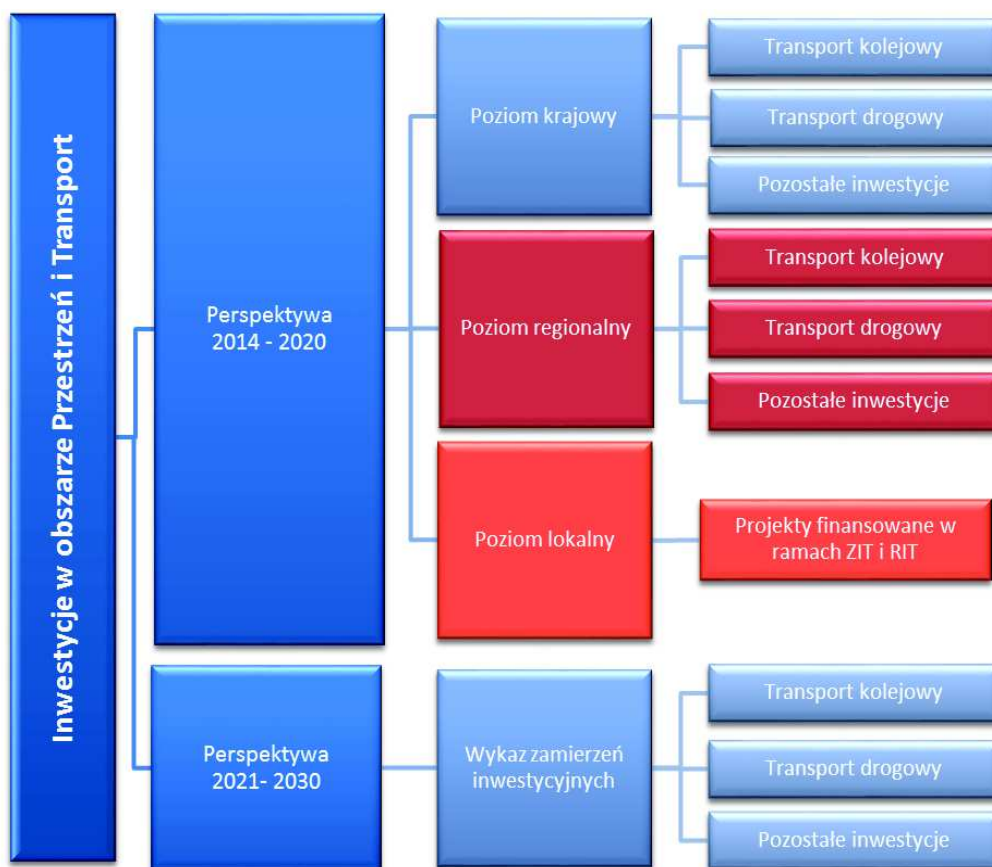
Źródło: Opracowanie własne

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

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 dotyczyć 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,

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

- 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 Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Mazowieckiego oraz Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

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

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

Podział i typy inwestycji do realizacji w ramach Planu wykonawczego
Inwestycje kolejowe
• budowa/modernizacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, • zakup i modernizacja taboru kolejowego, • budowa i modernizacja zapleczy technicznych do obsługi i serwisowania pojazdów szynowych,
Inwestycje drogowe
• budowa i przebudowa dróg,
Pozostałe inwestycje
• budowa metra, • budowa i przebudowa tras tramwajowych, • zakup tramwajów, • zakup autobusów niskoemisyjnych,
Inwestycje realizowane na poziomie lokalnym
• budowa dróg rowerowych, • budowa parkingów P+R oraz B+R, • zakup pojazdów niskoemisyjnych, • budowa węzłów przesiadkowych, • inne działania z zakresu zrównoważonego transportu.

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.

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

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

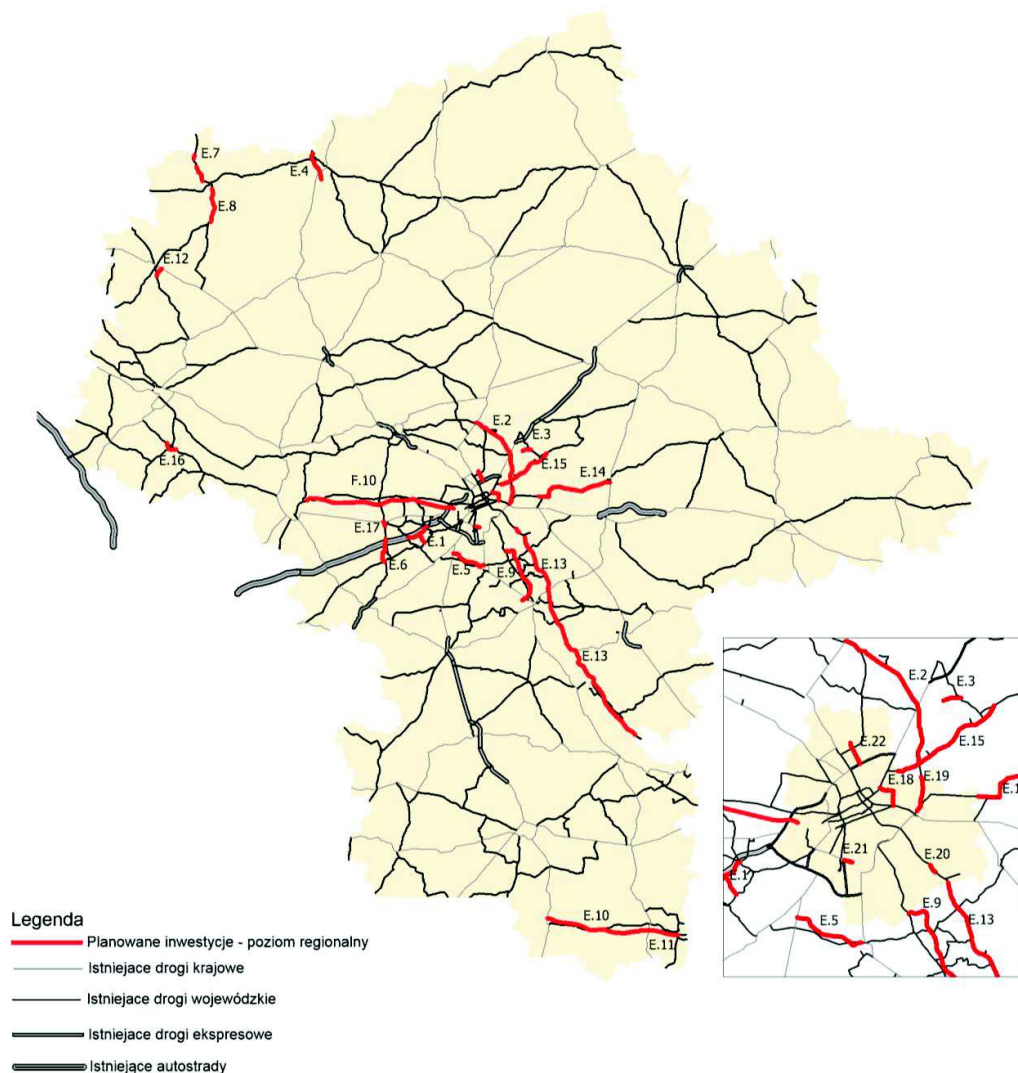
Źródło: Opracowanie własne

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

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.

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

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.

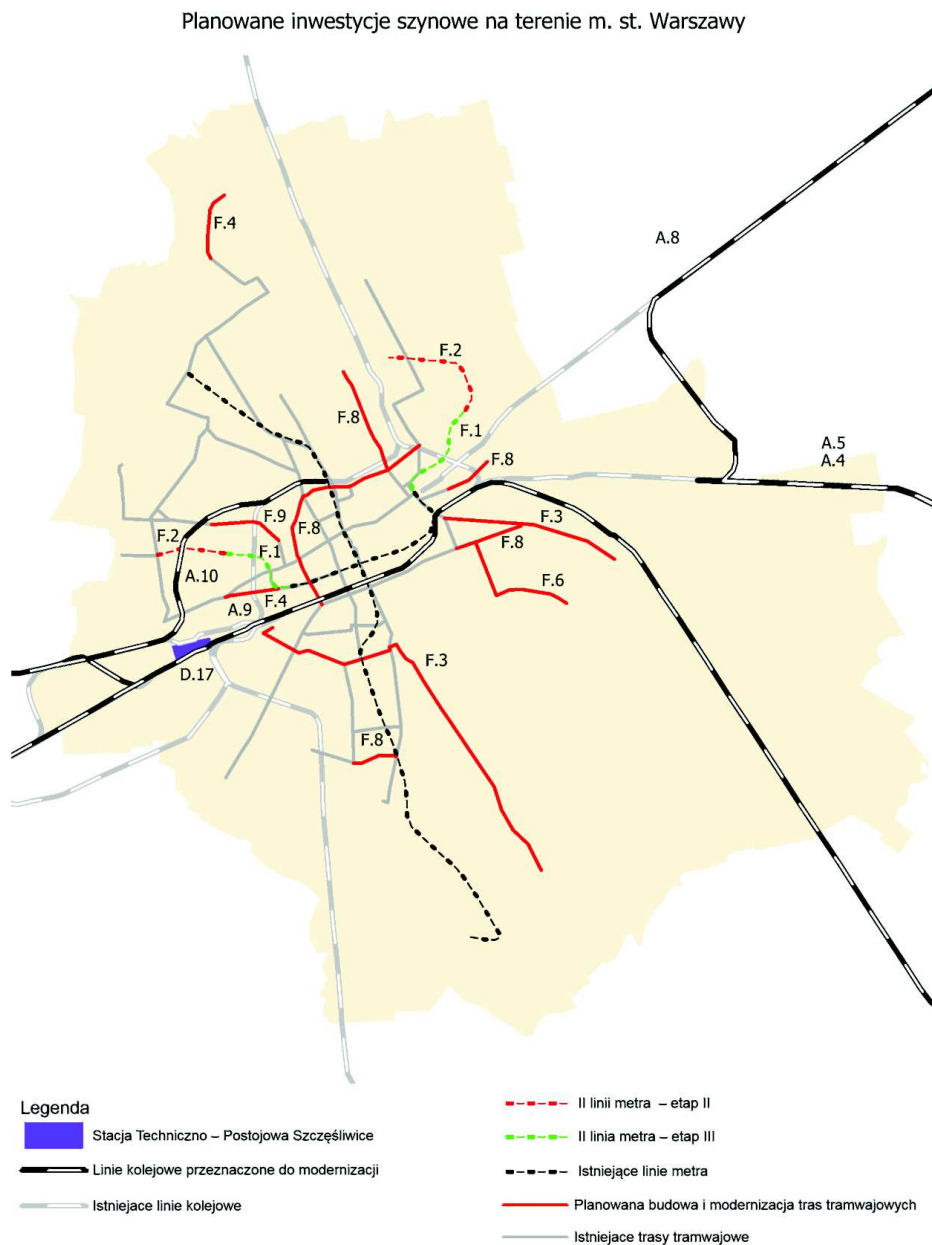
Realizacja inwestycji w tym zakresie przede wszystkim ma na celu ograniczenie ruchu samochodowego w aglomeracjach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych oraz zmniejszenie jego uciążliwości. Interwencja została ukierunkowana na rozwój multimodalnej mobilności miejskiej uważanej za najwłaściwszą formę 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.

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

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



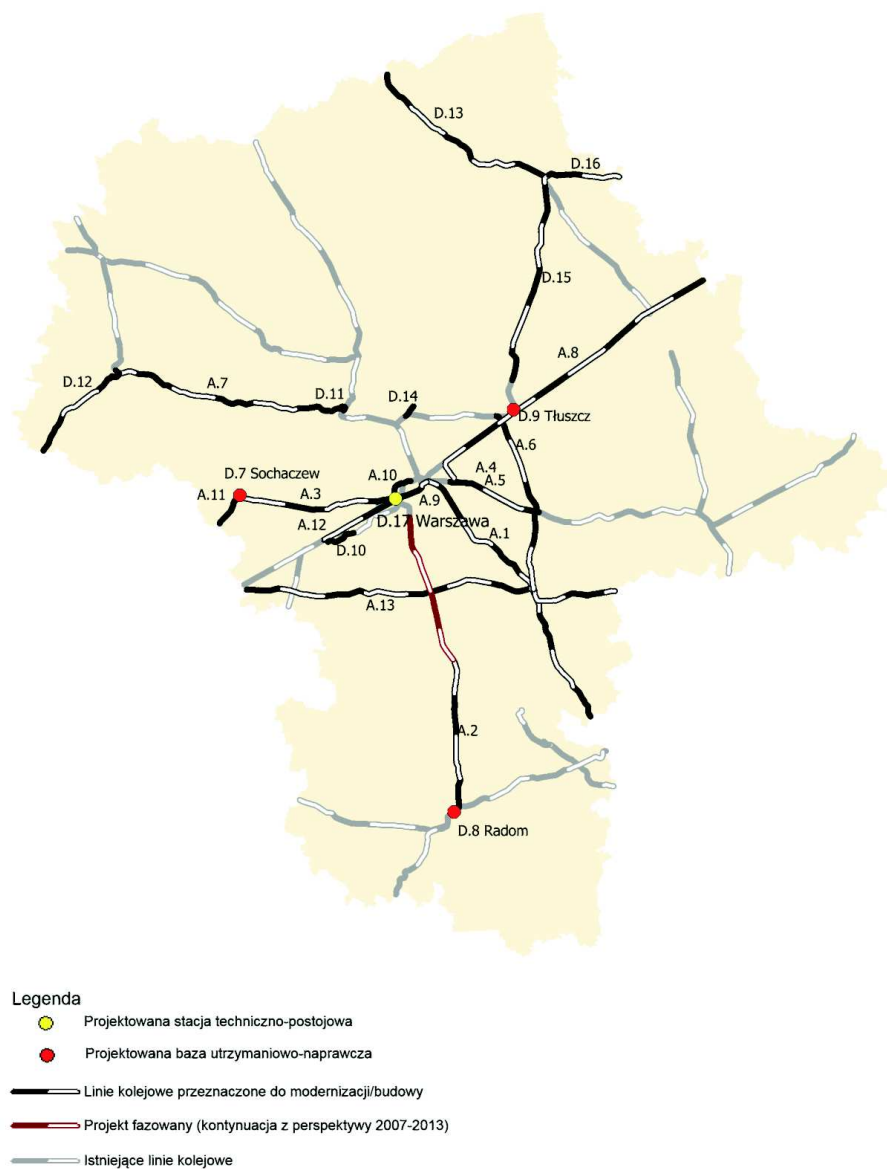
Schemat 3.3-4 Planowane inwestycje szynowe na terenie m.st. Warszawa

Źródło: Opracowanie własne

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

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

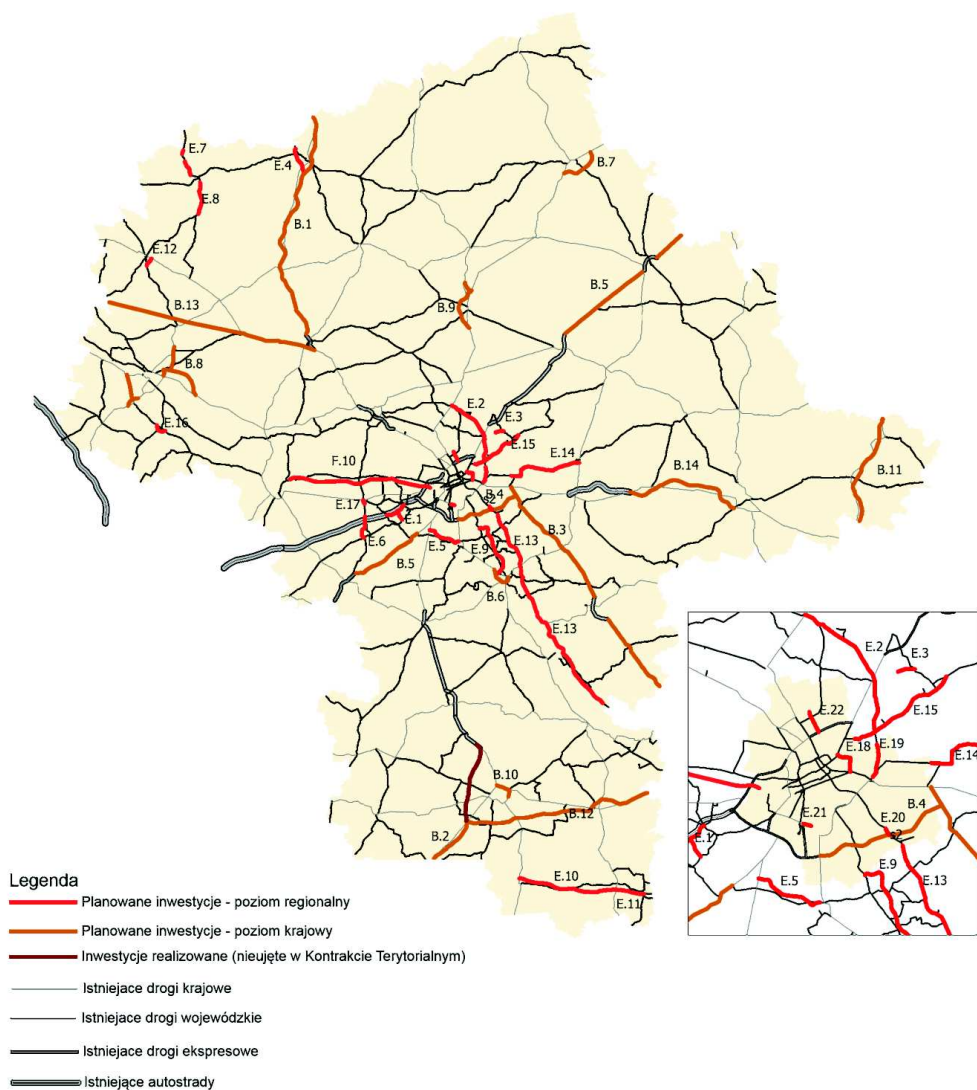
Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim



Schemat 3.3-5 Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim
Źródło: Opracowanie własne

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

Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim



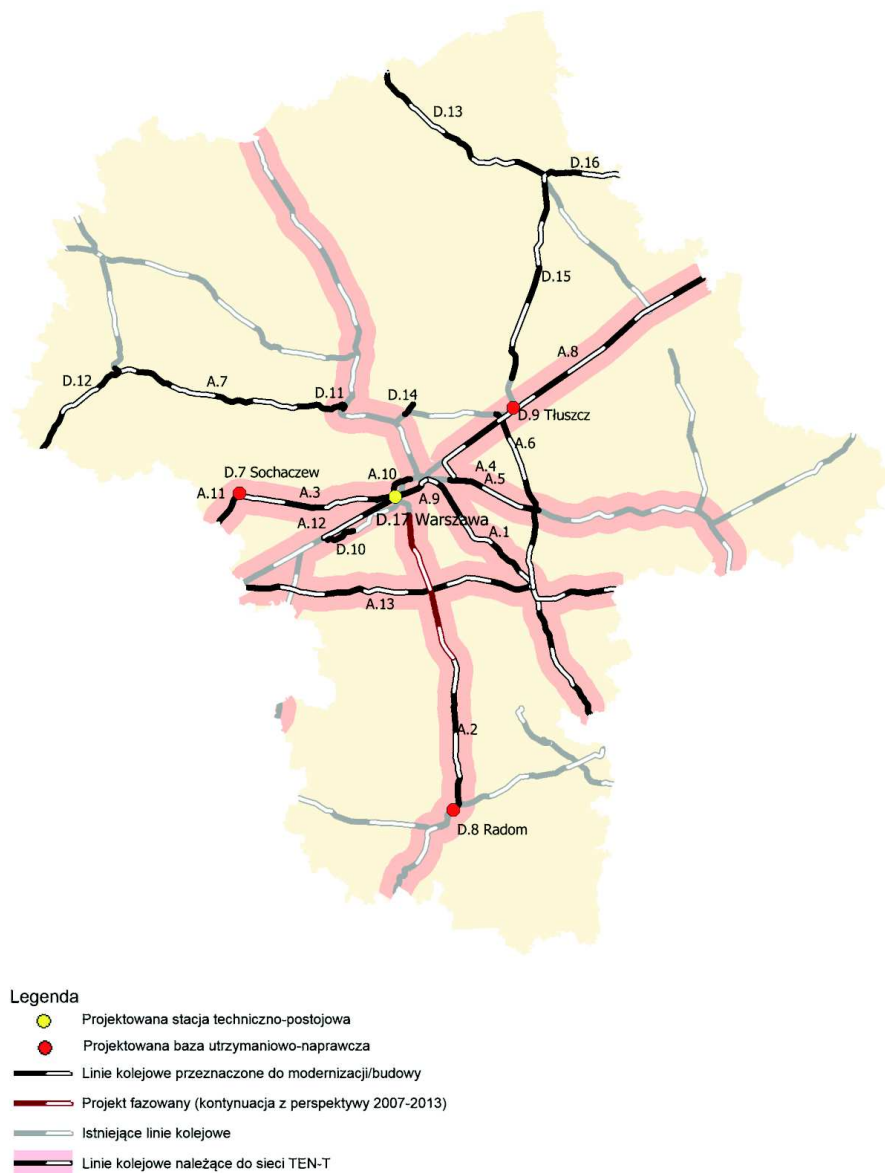
Schemat 3.3-6 Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim

Źródło: Opracowanie własne

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

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

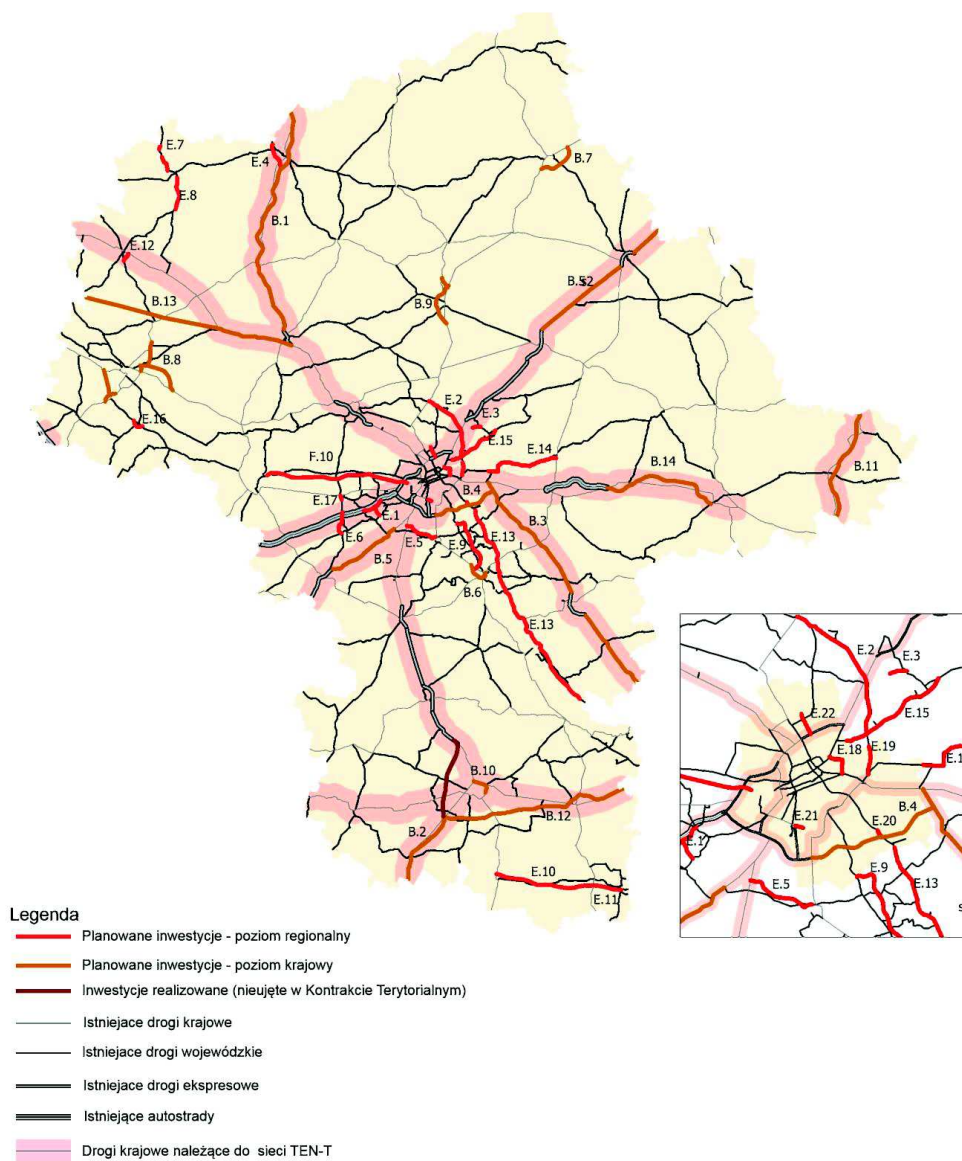
Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim w połączeniu z siecią TEN-T



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

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

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



Schemat 3.3-8 Planowane inwestycje drogowe w połączeniu z siecią TEN-T

Źródło: Opracowanie własne

3.3.2 Strategiczne rezultaty wdrażania

Inwestycje w zakresie regionalnego i lokalnego systemu transportowego na terenie województwa mazowieckiego wpisują się w cel strategiczny województwa w obszarze Przestrzeń i Transport, jakim jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego.

Rezultaty realizowanych inwestycji podobnie jak cele określone w Planie wykonawczym rozpatrywane będą dla inwestycji na poziomie regionalnym i lokalnym. Planowane do osiągnięcia rezultaty są zgodne z celami strategicznymi określonymi w SRWM, jak również programami, w ramach których realizowane będą inwestycje tj.: POIiŚ oraz RPO WM.

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

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

Rodzaj inwestycji
Inwestycje kolejowe
• skrócenie czasu podróży, poprawa stanu technicznego oraz parametrów użytkowych regionalnych linii kolejowych poprzez modernizację infrastruktury, • zwiększenie częstotliwości połączeń kolejowych, • 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, • poprawa jakości świadczonych usług, • zapewnienie obsługi technicznej pojazdów szynowych, • zmniejszenie emisji zanieczyszczeń poprzez przeniesienie podróży odbywanych samochodami do ekologicznego transportu kolejowego, • poprawa jakości usług kolejowych w miejskich obszarach funkcjonalnych.
Inwestycje drogowe
• skrócenie czasu przejazdu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach dzięki modernizacji infrastruktury drogowej oraz budowie nowych dróg, • poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu, poprzez realizację projektów dotyczących odcinków leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, • poprawa parametrów technicznych dróg, zwiększających m. in. ich nośność i przepustowość, • poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprzez budowę obwodnic miast.
Pozostałe inwestycje
• poprawa jakości powietrza poprzez wspieranie, promowanie i rozwój ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej, • zmniejszenie emisji szkodliwych substancji poprzez działania na rzecz zwiększenia udziału ekologicznych środków transportu, • wzrost liczby przewożonych pasażerów w miastach publicznym transportem zbiorowym, • zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie POLiŚ oraz RPO WM

Rezultaty inwestycji na poziomie lokalnym przedstawia poniższa tabela:

Tabela 3.3-3 Strategiczne rezultaty wdrażania inwestycji na poziomie lokalnym

Inwestycje na poziomie lokalnym
• poprawa dostępności transportowej obszarów, na których realizowane będą inwestycje, • poprawa jakości świadczonych usług, • poprawa warunków ruchu osób niezmotoryzowanych, zwłaszcza na obszarach miejskich oraz w aglomeracjach, • poprawa jakości powietrza poprzez wspieranie, promowanie i rozwój ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej, • zmniejszenie emisji szkodliwych substancji poprzez działania na rzecz zwiększenia udziału ekologicznych środków transportu w przewozach, • wzrost liczby pasażerów przewożonych w miastach publicznym transportem zbiorowym, • zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie POLiŚ oraz RPO WM

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

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
Inwestycje kolejowe				
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
Inwestycje drogowe				
6.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	151,7	rocznie
7.	Całkowita długość nowych dróg	km	124,30	rocznie
Pozostałe inwestycje				
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 POIiŚ 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

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

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 POIiŚ 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 POIiŚ 2014-2020 – w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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.

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

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

**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		
SUMA			14	100%
Lp.	Nazwa kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena max.	Waga kryterium
Inwestycje drogowe				
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 powiazania z innymi miastami regionu		
		0 pkt – projekt nie poprawia powiazowań 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		
SUMA			14	100%
Lp.	Nazwa kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena max.	Waga kryterium
Pozostałe inwestycje				
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		
SUMA			13	100%

* 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.

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

Tabela 3.3-7 Powiązania z innymi projektami

Powiązania z innymi projektami	
Inwestycje kolejowe	
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	
1.	<u>Projekty zrealizowane na obszarze województwa mazowieckiego:</u> • Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, (F5), (zakres projektu: odcinek Warszawa Wschodnia – Świercze), • Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów, (POLiŚ), (zakres projektu: odcinek Świercze – Mława), • Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo, (POLiŚ), (zakres projektu: odcinek Mława – granica województwa mazowieckiego), • Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)(POLiŚ).
2.	<u>Projekty realizowane na obszarze województwa mazowieckiego:</u> • 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), • Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) (POLiŚ), • Modernizacja linii kolejowej Nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (Lot A, F) (POLiŚ), • Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) (POLiŚ), • Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol (POLiŚ).
3.	<u>Projekty planowane do realizacji na obszarze województwa mazowieckiego:</u> I. Projekty o zasięgu krajowym realizowane w ramach POLiŚ i CEF: • 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), • 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, • 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), • 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, • Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu, • 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), • 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, • Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447).

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

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. <u>Projekty zrealizowane:</u> • „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. <u>Projekty realizowane:</u> • „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: - o Zakup 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi połączeń regionalnych na linii WKD. - o 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. - o 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. - o 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, - o 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. <u>Projekty planowane do realizacji:</u> • „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.	

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

• 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. <u>Projekty zrealizowane:</u> • 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 czteroczęściowych ezt; współfinansowany z POIiŚ. • Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych. 2. <u>Projekty realizowane:</u> • 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. czteroczęściowych ezt. do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku linii Warszawa Zachodnia – Łuków w korytarzu linii E20. 3. <u>Projekty planowane do realizacji:</u> • 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. <u>Projekty zrealizowane:</u> • „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.

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

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 Ostrow 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 Kuzuń-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 Jeziorokę 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”,

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

- 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 „Paszkowianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2 – projekt powiązany z projektem budowy 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 budowy 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-Ruszkki, 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 Jerozolimskich odcinek Rondo Zesłańców Syberyjskich do wiaduktu nad torami PKP (SPOT 2004-2006),	

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

- 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 Siekierowską (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. <u>Projekty m.st. Warszawy planowane do realizacji</u> w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020, są komplementarne z w/w projektami zrealizowanymi 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. <u>Projekty zrealizowane/realizowane:</u> • 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 węźle rozjazdowym na skrzyżowaniu al. Niepodległości z ul. Nowowiejska,	

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

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

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.

Potencjał administracyjny

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

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

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – poziom krajowy²²,
- 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

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020		
Nazwa instytucji	Nazwa instytucji	Kierownik instytucji
Instytucja Zarządzająca	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)
Instytucja Certyfikująca	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego (Departament Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych)	Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (dyrektor Departamentu)

²² Część projektów z poziomu krajowego będzie realizowana w ramach instrumentu „Łącząc Europę”

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

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

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

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

Podział instytucji odpowiedzialnych za realizację inwestycji na poziomie regionalnym	
Inwestycje kolejowe	
Nazwa instytucji	Realizowane zadania
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	projekty inwestycyjne w infrastrukturę kolejową
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%). 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. Do podstawowych zadań Spółki należy: - udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom pasażerskim i towarowym, zgodnie z zasadą równego ich traktowania, - modernizacja linii kolejowych dostosowująca je do standardów Unii Europejskiej, - opracowywanie rozkładów jazdy pociągów, - prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych, - utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, - współpraca z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej. 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: - 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, - prowadzenia inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych, technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) oraz przepisów branżowych, - uzyskania efektu ostatecznego, uzasadniającego poniesione nakłady i wydatki rzeczowe oraz wywołane procesem inwestycyjnym ograniczenia użytkowania, - prawidłowego wykorzystania i utrzymania obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji z zachowaniem zasad trwałości projektu. PKP PLK S.A. posiada odpowiednie zaplecze merytoryczne i techniczne oraz dysponuje kadrami 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. Szereg działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej zdolności instytucjonalnej tego beneficjenta przewidziano w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).	

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

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	projekty inwestycyjne w infrastrukturę kolejową
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). Spółka prowadzi działalność w oparciu o posiadane licencje i świadectwa zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Posiadane licencje: - Licencja nr WPO/043/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, - Licencja nr WPR/042/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy. Posiadane świadectwa bezpieczeństwa: - Świadectwo nr 193/PK/11 dla przewoźnika kolejowego w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych oraz bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych, - Świadectwo nr 194/ZI/11 dla zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. 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 zarządzanie 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. 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. 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. 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 zarządzania 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). Gwarancję 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.	

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

„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	• zakup i modernizacja taboru, • budowa i rozbudowa baz utrzymaniowo- naprawczych
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. Spółka prowadzi działalność w oparciu o posiadane licencje i świadectwa zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Posiadane licencje: • Licencja nr WPO/084/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, • Licencja nr WPR/085/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy, • Licencja nr UPT/086/2004 na udostępnianie pojazdów trakcyjnych. 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. 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. Gwarancję 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.	
Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	• inwestycje w zakresie kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego • modernizacja stacji techniczno-postojowych
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. 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. 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. 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	

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

postępów realizacji projektu i osiąganych 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
Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	• budowa i modernizacja dróg wojewódzkich

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 pozwoleniami 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,

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

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, określone 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	

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

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
m.st. Warszawa	• budowa metra
Opis instytucji: zgodny z powyższym opisem	
Nazwa instytucji	Realizowane zadania
Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	• budowa, rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych • zakup taboru tramwajowego
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, • dokumentację projektową, w tym opracowanie własnych jak i weryfikację zleconych na zewnątrz, • wykonanie robót 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
Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.	• zakup taboru autobusowego
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.	

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

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.	
Inwestycje realizowane na poziomie lokalnym	
Nazwa instytucji	Realizowane zadania
Jednostki samorządu terytorialnego	inwestycje zgodne z założeniami finansowanymi w ramach RIT i ZIT

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.

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.

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

- 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, poczynając 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.

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

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.

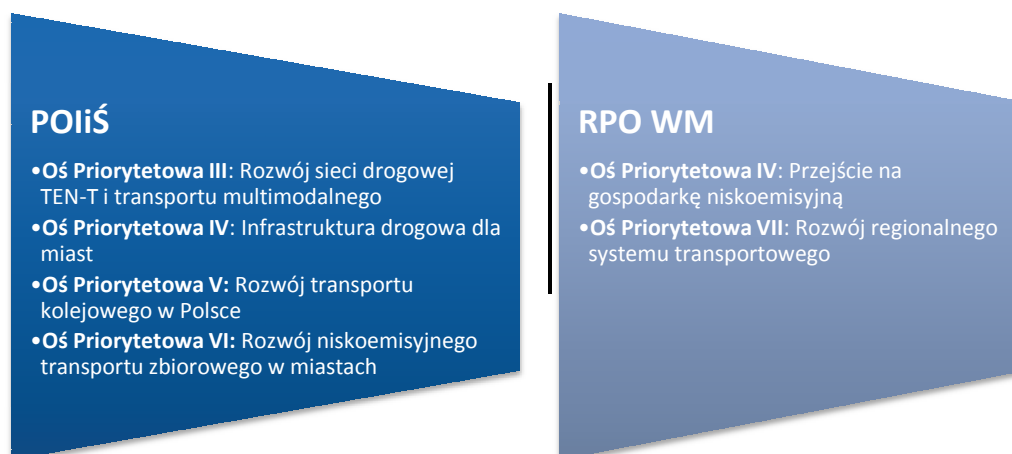
Etap I będzie realizowany w latach 2014-2020 i obejmuje przygotowanie i realizację inwestycji określonych niniejszym Planem, współfinansowanych ze środków FS oraz EFRR. W ramach niniejszego etapu zakłada się okres przygotowania do realizacji inwestycji (2014-2015), związany m.in. z uruchomieniem programów 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 równolegle 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.

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 POLiŚ i RPO WM.

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



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

Osie priorytetowe, w przypadku POLiŚ 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.

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

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

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

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 zmniejszaniu 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.

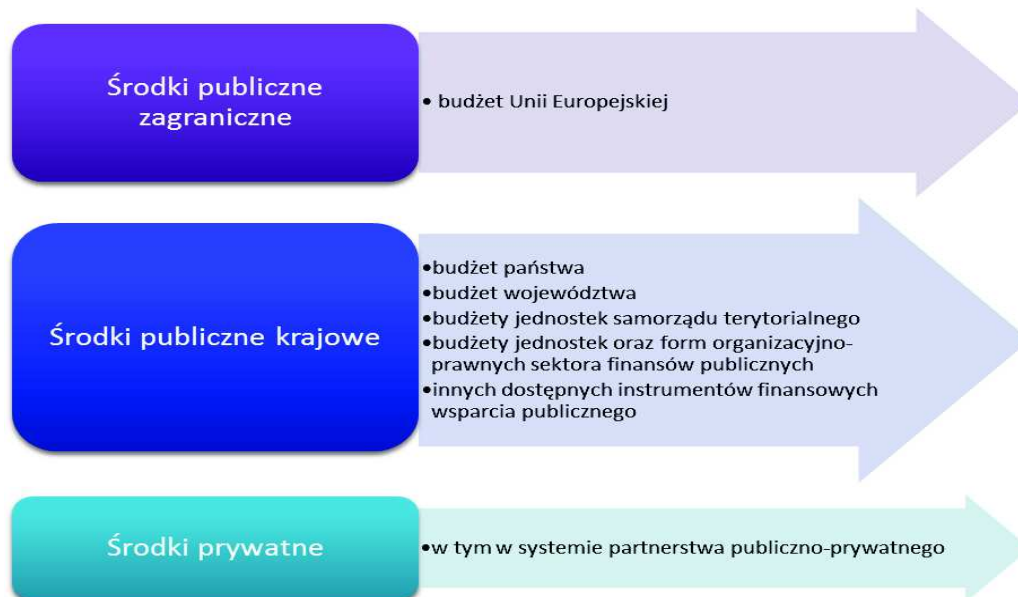
Podstawą realizacji działań w ramach RIT będą plany inwestycyjne dla subregionów objętych OSI problemowymi.

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

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

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

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

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

Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020		
Oś priorytetowa	Cel szczegółowy	Kwota (EUR)
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
Razem		545 316 264

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.



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,

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

- planowaną datę zakończenia robót budowlanych/dostawy.

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.

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

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 przekazują 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.

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

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.

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, nieuregulowanym 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

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

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 (JCWP²³), 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 powierzchniowych²⁴ 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.²⁵ wyniósł 251 076,65 m³/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 naj płytszym 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 oligoceńskiego 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 podziemnych²⁶, w badanych w 2014 r. punktach pomiarowych, wody podziemne województwa mazowieckiego charakteryzowały się dobrym stanem chemicznym. Stopień wykorzystania dostępnych do zagospodarowania zasobów wód podziemnych²⁷, 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

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

²³ 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.

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

²⁵ Dane GUS.

²⁶ Stan Środowiskowy, Państwowa Służba Hydrogeologiczna

²⁷ Stosunek aktualnego poboru wód podziemnych do ich zasobów [%]

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

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 (SO₂), tlenek węgla (CO), benzen (C₆H₆), ołów (Pb), arsen (As), kadm (Cd), nikiel (Ni), ozon (O₃) 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 emitatorów 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 WIOŚ²⁸ w Warszawie wskazują, że:

- 40% mieszkańców Mazowsza jest narażonych na zbyt dużą liczbę dni z przekroczeniem normy pyłu PM₁₀, a 2% na zbyt wysokie stężenie średnioroczne;
- 37% mieszkańców województwa jest narażonych na zbyt wysokie stężenie B(a)P;
- Najniższy poziom stężenia średniorocznego benzo(a)pirenu w roku 2015 odnotowano w Kampinoskim Parku Narodowym (Granica), gdzie również odnotowano przekroczenie normy. Najwyższy poziom stężenia średniorocznego 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 NO₂;
- Normy te są przekraczane na drogach w centrum miasta, po których porusza się wielu pieszych oraz kierowców;
- Podstawową przyczyną przekroczeń pyłów PM₁₀, PM_{2,5} 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.

²⁸ Roczna ocena jakości powietrza za 2015 rok. Raport WIOŚ, Warszawa 2016

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

Klimat akustyczny

Warunki klimatu akustycznego Mazowsza kształtowane są głównie przez emisję hałasu ze źródeł komunikacyjnych pochodzących z transportu drogowego, kolejowego i lotniczego. Inne emitery 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.

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

Gleby

Głównym czynnikiem decydującym o specyfice struktury pokrywy glebowej jest różnorodność i przestrzenna zmienność skał macierzystych²⁹. 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 pułuskim, 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 kopalin 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 pizącej.

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 Kornicy³⁰ 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

²⁹ Geografia gleb; R. Bednarek, Z. Prusinkiewicz, PWN Warszawa 1997, str. 181

³⁰ 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.

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

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%³¹ 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. ha³². 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 Sadowice 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)³³.

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 płacami 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.

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

Projekt korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 w Polsce³⁴ 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 puszczy: Kampinoskiej, Bolimowskiej, Kurpiowskiej, Białej, Kozienickiej, 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 Kozienicka oraz Lasy Warszawskie.

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.

34 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.

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

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.



Konsultacje społeczne



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 Przestrzeń i Transport wraz ze Strategiczną prognozą oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzenia konsultacji społecznych tych dokumentów.

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

Projekt Planu wraz z Prognozą oraz Formularz zgłaszania uwag dostępny był na stronach internetowych: www.funduszedlamazowska.eu, www.dialog.mazovia.pl, www.ngo.pl, www.mazovia.pl, www.bip.mazovia.pl, 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.

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, www.mbpr.pl, www.dialog.mazovia.pl, www.ngo.pl, www.mazovia.pl, www.bip.mazovia.pl.

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.

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

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

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 Świderskie, 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 Łąchy 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 ograniczania 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.



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.

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

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).

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, www.dialog.mazovia.pl, www.ngo.pl, www.mazovia.pl, www.bip.mazovia.pl, 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.

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.

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

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.

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

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

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



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



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

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

SPIS TREŚCI

PERSPEKTYWA 2014-2020	2
POZIOM KRAJOWY	2
Tabela A – TRANSPORT KOLEJOWY	2
Tabela B – TRANSPORT DROGOWY	4
Tabela C – POZOSTAŁE INWESTYCJE	6
POZIOM REGIONALNY	7
Tabela D – TRANSPORT KOLEJOWY	7
Tabela E – TRANSPORT DROGOWY	10
Tabela F – POZOSTAŁE INWESTYCJE.....	13
PERSPEKTYWA 2021-2030	15
WYKAZ ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH	15
Tabela G – TRANSPORT KOLEJOWY	15
Tabela H – TRANSPORT DROGOWY	16
Tabela I – POZOSTAŁE INWESTYCJE	19

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM KRAJOWY

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM KRAJOWY

TABELA A – TRANSPORT KOLEJOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>
A.1	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	3 500,00	POIiŚ
A.2	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	832,00	POIiŚ
A.3	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa- Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	100,00	POIiŚ
A.4	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa- Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	100,00	POIiŚ
A.5	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa- Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa-Rembertów – Sulejówek Miłosna – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	700,00	POIiŚ
A.6	Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 odc. Krusze-Tłuszcz-Piława- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	150,00	POIiŚ

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM KRAJOWY

TABELA A – TRANSPORT KOLEJOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>
A.7	Budowa linii kolejowej w relacji Modlin- Płock	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	1 800,00	POIiŚ
A.8	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	3 000,00	CEF
A.9	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa-Wschodnia – Warszawa Zachodnia	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	1 000,00	CEF
A.10	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/ Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska) odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	500,00	CEF
A.11	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa-Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew-Swarzędz- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	2 600,00	CEF
A.12	Prace na linii kolejowej Warszawa-Włochy-Grodzisk Mazowiecki (linia Nr 447)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	350,00	CEF
A.13	Prace na linii C-E 20 odc. Skierniewice-Piława- Łuków – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	500,00	CEF

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM KRAJOWY

TABELA B – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>
B.1	S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki: Gdańsk –Elbląg, Olsztynek – Miłomłyn, Nidzica – Płońsk- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	14 350,90	POIiŚ
B.2	S-7 Warszawa –Rabka odcinki: Radom – Skarżysko Kamienna, Chęciny – granica województwa, Igołomska –Christo Botewa, Lubień –Rabka – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	13 347,70 ¹	POIiŚ
B.3	S-17 Warszawa-Lublin, odcinek: Zakręt – Kurów – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	4 979,04	POIiŚ
B.4	S-2 Puławska – Lubelska	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	10 206,80 ¹	POIiŚ
B.5	S-8 odcinki Radziejowice –Paszków, Wyszaków – Zambrów, Wiśniewo – Jeżewo – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	4 861,50 ¹	POIiŚ
B.6	Obwodnica Góry Kalwarii w ciągu DK 50 i 79	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	435,10	POIiŚ
B.7	Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Ostrołęki)	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	400,00	POIiŚ
B.8	Budowa obwodnicy Płocka w układzie dróg krajowych	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	664,00	POIiŚ

¹ podana kwota stanowi całkowity koszt inwestycji określony w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM KRAJOWY

TABELA B – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>
B.9	Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Pułtusza)	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	215,00	POIiŚ
B.10	Przebudowa drogi krajowej nr 9 - odcinek: Al. Wojska Polskiego i ul. Żółkiewskiego w Radomiu	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	160,00	POIiŚ
B.11	S-19 Białystok- Lublin	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	9 604,90	POIiŚ
B.12	S-12 Radom – Lublin	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	2 426,40	POIiŚ
B.13	S-10 Toruń – Bydgoszcz, Płońsk -Toruń	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	6 689,80 ¹	POIiŚ
B.14	A-2 Mińsk Mazowiecki – Siedlce	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	10 206,80 ¹	POIiŚ/inne

¹ podana kwota stanowi całkowity koszt inwestycji określony w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM KRAJOWY

TABELA C – POZOSTAŁE INWESTYCJE

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>
C.1				
C.2				
C.3				
C.4				
C.5				

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Beneficjent	Szacunkowa kwota [mln zł]	Źródło finansowania	Liczba punktów (wg. kryteriów wyboru)
INWESTYCJE TABOROWE					
D.1	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Modernizacja taboru kolejowego: 39 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	251,80	RPO WM	1,35
D.2	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	128,30	POIiŚ/ RPO WM	0,85
D.3	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 10 szt. nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	214,88	RPO WM	0,85
D.4	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 55 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	1 884,40	POIiŚ	0,85

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Beneficjent	Szacunkowa kwota [mln zł]	Źródło finansowania	Liczba punktów (wg. kryteriów wyboru)
D.5	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap I	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	196,80	POIiŚ	0,85
D.6	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap II	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	295,20	POIiŚ	0,85
INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE					
D.7	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup i rozbudowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Sochaczewie	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	290,50	POIiŚ/ RPO WM	0,40
D.8	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Budowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	45,51	RPO WM	0,40
D.9	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup bazy utrzymaniowo – naprawczej w Tłuszczu	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	16,60	RPO WM	0,15
D.10	Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	85,49	POIiŚ/ RPO WM	1,00

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>	<i>Liczba punktów (wg. kryteriów wyboru)</i>
D.11	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	147,60	POLiŚ/ RPO WM	1,50
D.12	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno-Płock	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	124,00	RPO WM	0,90
D.13	Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	165,30	RPO WM	0,70
D.14	Prace na linii kolejowej nr 28 na odcinku Wieliszew-Zegrze	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	20,50	POLiŚ/ RPO WM	0,80
D.15	Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka-Ostrołęka	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	182,00	RPO WM	0,85
D.16	Prace na linii kolejowej nr 36 odcinek Ostrołęka-Śniadowo	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	59,40	RPO WM	1,20
D.17	Modernizacja Stacji Techniczno – Postojowej Warszawa Szczęśliwice	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	61,50	POLiŚ	1,15

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>	<i>Liczba punktów (wg. kryteriów wyboru)</i>
E.1	Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkowianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	150,00	RPO WM	1,15
E.2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61)	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	160,00	RPO WM	1,10
E.3	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S-8	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	30,00	RPO WM	1,20
E.4	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	110,00	RPO WM	1,15
E.5	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	150,00	RPO WM	0,65
E.6	Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	160,00	RPO WM	1,35
E.7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	130,00	RPO WM	0,65
E.8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 55+328 do km 72+755	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	140,00	RPO WM	0,65
E.9	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	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	800,00	RPO WM	0,90

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>	<i>Liczba punktów (wg. kryteriów wyboru)</i>
E.10	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	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	245,00	RPO WM	1,15
E.11	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	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	105,00	RPO WM	1,40
E.12	Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	50,00	RPO WM	0,65
E.13	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	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	355,00	RPO WM	0,60
E.14	Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	170,00	RPO WM	1,50
E.15	Rozbudowa DW 634 (odc. od DW 631 do Wołomina)	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	220,00	RPO WM	0,75
E.16	Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszkę, na terenie m. Gąbin	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	50,00	RPO WM	0,60
E.17	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	110,00	RPO WM	0,90
E.18	Budowa obwodnicy Śródmieścia etap I: odcinek od ul. Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej	Miasto Stołeczne Warszawa	985,00	POIIŚ	0,75

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>	<i>Liczba punktów (wg. kryteriów wyboru)</i>
E.19	Modernizacja ciągu ulic Marsa – Żołnierska, odc. Węzeł Marsa – granica miasta – etap II	Miasto Stołeczne Warszawa	370,00	POIiŚ	1,85
E.20	Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2	Miasto Stołeczne Warszawa	82,00	POIiŚ	1,10
E.21	Przebudowa ul. Marynarskiej na odcinku ul. Taśmowa – ul. Rzymowskiego	Miasto Stołeczne Warszawa	84,00	POIiŚ	1,95
E.22	Przebudowa ciągu ulic: Marywilska – Czołowa – Polnych Kwiatów na odc. Trasa Toruńska – ul. Mehoffera – etap I	Miasto Stołeczne Warszawa	131,00	POIiŚ	0,75

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA F – POZOSTAŁE INWESTYCJE

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>	<i>Liczba punktów (wg. kryteriów wyboru)</i>
F.1	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II	Miasto Stołeczne Warszawa	4 016,29	POIiŚ	2,05
F.2	Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III	Miasto Stołeczne Warszawa	3 845,60	POIiŚ	1,05
F.3	Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	1 197,00	POIiŚ	0,95
F.4	Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	234,00	POIiŚ	1,80
F.5	Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.	369,00	POIiŚ	0,95
F.6	Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	260,00	POIiŚ	0,95
F.7	Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	369,00	POIiŚ	0,95
F.8	Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	256,00	POIiŚ	1,05
F.9	Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.	127,00	POIiŚ	1,05

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA F – POZOSTAŁE INWESTYCJE

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Beneficjent</i>	<i>Szacunkowa kwota [mln zł]</i>	<i>Źródło finansowania</i>	<i>Liczba punktów (wg. kryteriów wyboru)</i>
F.10	Obsługa komunikacyjna pasma zachodniego województwa mazowieckiego w korytarzu: m.st. Warszawa dzielnica Bemowo – Stare Babice – Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos – Sochaczew	Jednostki Samorządu Terytorialnego /Samorząd Województwa /Spółki kapitałowe	343,00	POIiŚ/ RPO WM	1,30

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2021-2030

PERSPEKTYWA 2021-2030

WYKAZ ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH

TABELA G – TRANSPORT KOLEJOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa Inwestycji</i>	<i>Lokalizacja (miejscowość/subregion)</i>	<i>Beneficjent</i>
G.1	Budowa kolejowego układu obwodowego miasta Płocka	Płock	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
G.2	Prace na linii kolejowej Płock-Sierpc	Płock-Sierpc	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
G.3	Prace na linii kolejowej Nasielsk-Sierpc	Sierpc-Nasielsk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
G.4	Modernizacja linii kolejowej Radom – Kielce	Radom-Kielce	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
G.5	Prace na linii kolejowej Nr 55, odcinek Siedlce- Sokołów Podlaski	Siedlce-Sokołów Podlaski	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
G.6	Modernizacja Stacji Techniczno – Postojowej Warszawa – Szczęśliwice – II etap	Miasto Stołeczne Warszawa	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
G.7	Rozbudowa linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej	Grodzisk Mazowiecki, powiat grodziski	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2021-2030

Tabela H – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa Inwestycji</i>	<i>Lokalizacja (miejscowość/subregion)</i>	<i>Beneficjent</i>
H.1	Regionalny węzeł transportu publicznego „Dworzec Centrum w Radomiu”	Radom	Jednostki samorządu terytorialnego
H.2	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 632 – północny fragment regionalnego pierścienia Warszawy	Legionowo – Łomianki	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
H.3	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 na odcinu od mostu na Bugu do m. Kosów Lacki tj od km 60+778 do km 76+350	północno – wschodnia część województwa mazowieckiego Małkinia- Kosów Lacki	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
H.4	„Most Świdzki” – DW 721 odcinek z przeprawą przez rzekę Wisłę	południowo – wschodnia część zewnętrznej strefy aglomeracji stołecznej	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
H.5	Poprawa dostępności infrastrukturalnej zakładów przetwórstwa mięsnego polegającą na modernizacji drogi wojewódzkiej nr 647	Myszyniec – Łyse	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
H.6	Modernizacja drogi Góra Kalwaria – Warka (DW nr 731)	Góra Kalwaria – Warka	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
H.7	Rozbudowa infrastruktury drogowej związanej z możliwością modernizacji i rozbudowy elektrowni w Mławie	Mława	Jednostki samorządu terytorialnego/ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
H.8	Rozwój infrastruktury drogowej pod kątem rozwoju zakładów papierniczych STORA-ENSO w Ostrołęce	Ostrołęka	Jednostki samorządu terytorialnego/ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
H.9	Rozbudowa infrastruktury drogowej umożliwiająca rozwój zakładów LG w Mławie	Mława	Jednostki samorządu terytorialnego/ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2021-2030

Tabela H – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa Inwestycji</i>	<i>Lokalizacja (miejscowość/subregion)</i>	<i>Beneficjent</i>
H.10	Budowa infrastruktury drogowej w rejonach atrakcyjnych turystycznie	Zalew Zegrzyński, Zalew Domaniów, Jeziora Płockie, Zalew w Myszyńcu, Zalew w Nowym Mieście, zbiornik wodny Rudna pod Mławą, Pojezierze Gostyńskie	Jednostki samorządu terytorialnego
H.11	Modernizacja infrastruktury drogowej w celu stworzenia warunków rozwoju przedsiębiorczości na terenie Wyszogrodu i gmin ościennych w celu stworzenia jakości dróg stymulującej rozwój mazowieckiego obszaru rekreacji i wypoczynku	teren Wyszogrodu i gmin ościennych	Jednostki samorządu terytorialnego
H.12	Przebudowa/rozbudowa infrastruktury drogowej umożliwiająca realizację projektów budowy term gostyńskich	obszar Płocki	Jednostki samorządu terytorialnego
H.13	Budowa ul. Krasińskiego w tym: etap I – od Placu Wilsona do ul. Jagiellońskiej wraz z przeprawą mostową, torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
H.14	Budowa ul. Krasińskiego w tym: etap II – od ul. Jagiellońskiej do ul. Matki Teresy z Kalkuty wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
H.15	Budowa Obwodnicy Śródmieścia, etap II: odcinek od ul. Radzywińskiej do węzła Żaba	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa
H.16	Budowa Trasy Mostu Północnego w tym: zadanie 2 – od węzła przesiadkowego „Młociny” do węzła z Trasą NS (planowana droga S7)	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa
H.17	Budowa Trasy Mostu Północnego w tym: zadanie 3 – od węzła z ul. Modlińską do węzła z ul. Płochocińską wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
H.18	Budowa Trasy Mostu Północnego w tym: zadanie 4 – od węzła z ul. Płochocińską do węzła z Trasą Olszynki Grochowskiej wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2021-2030

Tabela H – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa Inwestycji</i>	<i>Lokalizacja (miejscowość/subregion)</i>	<i>Beneficjent</i>
H.19	Budowa Trasy Olszynki Grochowskiej: od węzła z Trasą Mostu Północnego do węzła z Trasą Toruńską (istniejąca droga S8) wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
H.20	Przebudowa ul. Modlińskiej: od pętli Żerań FSO do ul. Aluzyjnej wraz z budową torowiska tramwajowego i zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o..
H.21	Budowa ul. Wał Miedzeszyński: od węzła z POW (S2) do pld. granicy miasta	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa
H.22	Przebudowa ul. Św. Wincentego wraz z budową torowiska tramwajowego i zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2021-2030

Tabela I – POZOSTAŁE INWESTYCJE

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa Inwestycji</i>	<i>Lokalizacja (miejscowość/subregion)</i>	<i>Beneficjent</i>
1.1	Modernizacja sygnalizacji świetlnej na drogach wojewódzkich województwa mazowieckiego	Subregiony: Ciechanowski, płocki, ostrołęcki warszawski (powiat Wołomin)	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
1.2	Parkuj i Jedź – przygotowanie kompletnej dokumentacji projektowej oraz budowa parkingów	Województwo Mazowieckie	Jednostki Samorządu Terytorialnego /Samorząd Województwa/Koleje Mazowieckie KM
1.3	Stworzenie systemu atrakcyjnej i spójnej liniowej infrastruktury rowerowej bike&ride przy dworcach kolejowych oraz wypożyczalnią rowerów/systemami roweru publicznego	centrum regionalne, subregionalne i gminne	Agencja Rozwoju Mazowsza
1.4	Rozbudowa MPL Warszawa/Modlin poprzez inwestycje związane z uruchomieniem terminala CARGO. Rozbudowę terminala pasażerskiego, budowę parkingów wielopoziomowego	Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek, powiat nowodworski	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin
1.5	Rozbudowa infrastruktury lotniczej MPL Warszawa/Modlin w tym: zwiększenie liczby płyt postojowych dla statków powietrznych, budowa stanowiska do odladania samolotów bliżej progu stacji drogi startowej, rozbudowa dróg kołowania	Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek, powiat nowodworski	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin
1.6	Rozwój infrastruktury lądowisk na terenie mazowsza o charakterze specjalnym	Województwo Mazowieckie	-----
1.7	Dokończenie budowy II linii metra: odcinek pomiędzy stacją "Powstańców Śląskich" i STP Mory wraz z zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Metro Warszawskie Sp. z o.o.
1.8	Budowa III linii metra: odc. Stadion Narodowy – Gocław wraz z zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa/ Metro Warszawskie Sp. z o.o.

ZAŁĄCZNIK NR 1- LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2021-2030

Tabela I – POZOSTAŁE INWESTYCJE

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa Inwestycji</i>	<i>Lokalizacja (miejscowość/subregion)</i>	<i>Beneficjent</i>
I.9	Budowa trasy tramwajowej obsługującej rejon Łuku Siekierkowskiego wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	Miasto Stołeczne Warszawa	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
I.10	Zakup autobusów niskoemisyjnych wraz z dostosowaniem zajezdni do ich obsługi	Miasto Stołeczne Warszawa	Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.
I.11	Zakup taboru tramwajowego	Miasto Stołeczne Warszawa	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.
I.12	Zakup taboru metra	Miasto Stołeczne Warszawa	Metro Warszawskie Sp. z o.o.
I.13	Zintegrowany System Zarządzania Ruchem	Miasto Stołeczne Warszawa	Miasto Stołeczne Warszawa

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

SPIS TREŚCI

PERSPEKTYWA 2014-2020	1
TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY	1
TABELA E – TRANSPORT DROGOWY	52
TABELA F – POZOSTAŁE INWESTYCJE	96

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.1			
Nazwa inwestycji	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Modernizacja taboru kolejowego: 39 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych			
Beneficjent	"Koleje Mazowieckie- KM" Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	251,80	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	województwo mazowieckie	2016-2017	liczba zmodernizowanych pojazdów kolejowych	39

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług
	Projekt będzie działaniem komplementarnym do modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie województwa. Celem projektu jest podniesienie jakości świadczenia usług przewozu pasażerskiego, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska, zwiększenie konkurencyjności publicznego kolejowego transportu osób w stosunku do transportu drogowego, zwłaszcza indywidualnego transportu samochodowego, zapewnienie dogodnych warunków dojazdu do miejsc pracy i powrotu do miejsc zamieszkania, miejsc nauki oraz szkoleń, wzmocnienie funkcji metropolitalnych Warszawy przy jednoczesnym zwiększeniu jej powiązań z otoczeniem regionalnym i zapewnienie większej spójności regionu przez efektywne, sprawne i charakteryzujące się wysoką jakością połączenia kolejowe stolicy z innymi częściami województwa, zwiększenie atrakcyjności turystycznej Mazowsza i Warszawy, zwiększenie udziału w przewozie osób alternatywnych rodzajów transportu (przewóz rowerów), redukcja "korków" ulicznych w wyniku zastępowania transportu samochodowego transportem kolejowym, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza oraz redukcja hałasu. Wkład projektu w osiągnięcie celów planów strategicznych: Strategia Rozwoju Kraju do 2020 r. - aktywne społeczeństwo, - konkurencyjna gospodarka, - sprawne państwo. Projekt powiązany jest z realizacją celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu poprzez wymianę taboru kolejowego, przyczyniającą się do poprawy jakości połączeń transportowych ośrodków miejskich położonych na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii oraz do zmniejszenia peryferyjności i dostępności terytorialnej. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) Projekt przyczynia się do realizacji założeń strategii polegających na podejmowaniu działań, mających na celu wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	bezpieczeństwa. Ponadto Projekt przyczyni się do poprawy zdolności przewozowej transportu kolejowego i promocji przewozów aglomeracyjnych. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej (2006/702/WE) Projekt wpisuje się w realizację celu 1.1.1 Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej, ponieważ poprawia stan infrastruktury transportowej w rejonie województwa mazowieckiego oraz warszawskiego obszaru metropolitalnego i tym samym Polski. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 Projekt przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia oraz do utrzymania obecnego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem projektu jest modernizacja 39 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych. Po modernizacji tabor będzie posiadał wyższe parametry techniczne, jak również będzie spełniał obowiązujące wymogi w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego. Zmodernizowane pojazdy zostaną przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. Projekt jest komplementarny dla projektów związanych z modernizacją trakcji kolejowych. Realizacja projektu przyczyni się do: - Skrócenia czasu podróży na relacjach obsługiwanych przez zmodernizowany tabor; - Zwiększenia konkurencyjności publicznego transportu kolejowego osób w stosunku do transportu samochodowego; - Zmniejszenia awaryjności zmodernizowanych pojazdów; - Usprawnienia transportu publicznego w Aglomeracji Warszawskiej i Regionie; - Zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego; - Poprawy bezpieczeństwa przewozów; - Poprawy dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego; - Poprawy komfortu podróżowania; - Zmniejszenia negatywnych oddziaływań transportu na środowisko. W wyniku realizacji Projektu zostaną osiągnięte następujące niemierzalne cele społeczno-gospodarcze: • poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego, • poprawa komfortu podróżowania, • poprawa jakości życia mieszkańców miast objętych połączeniami realizowanymi za pomocą zmodernizowanego taboru,

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej miast objętych połączeniami realizowanymi za pomocą zmodernizowanego taboru,
- długofalowy impuls sprzyjający wzrostowi gospodarczemu.

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

- obecni i przyszli pasażerowie,
- mieszkańcy największych miast położonych wzdłuż trasy, po której będzie kursował tabor,
- osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych, po których będzie kursował tabor (zmniejszenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.2			
Nazwa inwestycji	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych			
Beneficjent	"Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	128,30	POIiŚ 2014-2020/ RPO WM 2014-2020	85/80	15/20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	województwo mazowieckie	II kw. 2017 r. – IV. kw. 2017 r.	liczba zakupionych pojazdów kolejowych	6
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług
	Projekt będzie działaniem komplementarnym do modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie województwa oraz do inwestycji w zaplecza techniczne „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. Pozwoli to wykorzystać parametry linii oraz wypełnić postulaty stawiane przez			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Komisję Europejską wskazujące na konieczność osiągania efektów synergii, poprzez zakup taboru spełniającego wymagania niezbędne do poruszania się po zmodernizowanych szlakach. Wkład projektu w osiągnięcie celów planów strategicznych: Strategia Rozwoju Kraju do 2020 r. - aktywne społeczeństwo, - konkurencyjna gospodarka, - sprawne państwo. Projekt powiązany jest z realizacją celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu poprzez wymianę taboru kolejowego, przyczyniając się do poprawy jakości połączeń transportowych ośrodków miejskich położonych na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii oraz do zmniejszenia peryferyjności i dostępności terytorialnej. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) Projekt przyczynia się do realizacji założeń strategii polegających na podejmowaniu działań, mających na celu wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa. Ponadto Projekt przyczyni się do poprawy zdolności przewozowej transportu kolejowego i promocji przewozów aglomeracyjnych. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej (2006/702/WE) Projekt wpisuje się w realizację celu 1.1.1 Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej, ponieważ poprawia stan infrastruktury transportowej w rejonie województwa mazowieckiego oraz warszawskiego obszaru metropolitalnego i tym samym Polski. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 Projekt przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia oraz do utrzymania obecnego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem projektu jest zakup 6 sztuk nowych pięcioczołowych lub o równoważnej pojemności elektrycznych zespołów trakcyjnych (5 sztuk z uwzględnieniem prawa opcji na 1 sztukę). Zakupiony tabor będzie oferował wyższy komfort podróży oraz będzie przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych. Nowe pojazdy będą spełniały wymagania TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności dla kolei), a ich parametry techniczne umożliwią jazdę z prędkością do 160 km/h. Przewidywane rezultaty <u>Realizacja projektu przyczyni się do:</u> • Skrócenia czasu podróży na relacjach obsługiwanych przez zakupiony tabor; • Usprawnienia transportu publicznego w Aglomeracji Warszawskiej i Regionie; • Zwiększenia liczby przewożonych pasażerów w godzinach szczytu; • Zwiększenia stopnia wykorzystania transportu kolejowego; • Zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego; • Poprawy bezpieczeństwa przewozów pasażerskich; • Poprawy dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego; • Poprawy komfortu podróżowania; • Zmniejszenia negatywnych oddziaływań transportu na środowisko.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

W wyniku realizacji Projektu zostaną osiągnięte następujące niemierzalne cele społeczno-gospodarcze:

- poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego,
- poprawa komfortu podróżowania,
- poprawa jakości życia mieszkańców miast objętych połączeniami realizowanymi za pomocą nowego taboru,
- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej miast objętych połączeniami realizowanymi za pomocą nowego taboru,
- długofalowy impuls sprzyjający wzrostowi gospodarczemu.

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

- obecni i przyszli pasażerowie,
- mieszkańcy największych miast położonych wzdłuż trasy, po której będzie kursował tabor,
- osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych, po których będzie kursował tabor (zmniejszenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D nr inwestycji D.3			
Nazwa inwestycji	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 10 szt. nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych			
Beneficjent	"Koleje Mazowieckie - KM" Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	214,88	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	województwo mazowieckie	2017-2018	liczba zakupionych pojazdów kolejowych	10
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt będzie działaniem komplementarnym do modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie województwa oraz do inwestycji w zaplecza techniczne „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. Pozwoli to wykorzystać parametry linii oraz wypełnić postulaty stawiane przez Komisję Europejską wskazujące na konieczność osiągania efektów synergii, poprzez zakup taboru spełniającego wymagania niezbędne do poruszania się po zmodernizowanych szlakach. Wkład projektu w osiągnięcie celów planów strategicznych: Strategia Rozwoju Kraju do 2020 r. - aktywne społeczeństwo, - konkurencyjna gospodarka, - sprawne państwo. Projekt powiązany jest z realizacją celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu poprzez wymianę taboru kolejowego, przyczyniając się do poprawy jakości połączeń transportowych ośrodków miejskich położonych na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii oraz do zmniejszenia peryferyjności i dostępności terytorialnej. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) Projekt przyczynia się do realizacji założeń strategii polegających na podejmowaniu działań, mających na celu wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa. Ponadto Projekt przyczyni się do poprawy zdolności przewozowej transportu kolejowego i promocji przewozów aglomeracyjnych. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej (2006/702/WE) Projekt wpisuje się w realizację celu 1.1.1 Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej, ponieważ poprawia stan infrastruktury transportowej w rejonie województwa mazowieckiego oraz warszawskiego obszaru metropolitalnego i tym samym Polski. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 Projekt przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia oraz do utrzymania obecnego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem Projektu jest zakup taboru kolejowego - 10 sztuk nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych – do realizacji pasażerskich przewozów kolejowych na obszarze Województwa Mazowieckiego. Zakupione nowe dwuczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne będą spełniały wymogi określone w dokumentacji przetargowej, w tym m.in. powinny: - zapewnić osiągnięcie prędkości maksymalnej ≥ 130 km/h - zapewnić pojemność ≥ 230 miejsc siedzących i stojących, - posiadać klimatyzację przedziałów pasażerskich i nowoczesne drzwi odskokowo-przesuwne,

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	- być wyposażone w nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, monitoring, interkom itp., - być dostosowane do obsługi niepełnosprawnych. Bezpośrednie efekty realizacji projektu to: - Usprawnienie transportu publicznego w Aglomeracji Warszawskiej i Regionie; - Skrócenie czasu przejazdu na wybranych relacjach; - Zwiększenia liczby pasażerów przewożonych w godzinach szczytu; - Wzrost konkurencyjności publicznego transportu kolejowego w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego; - Podniesienie komfortu podróżowania; - Wzrost jakości świadczonych usług publicznego transportu kolejowego, co przełoży się na zwiększenie konkurencyjności gałęziowej transportu kolejowego. Projekt powiązany jest z budową bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu.
	W wyniku realizacji Projektu zostaną osiągnięte następujące niemierzalne cele społeczno-gospodarcze: • poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego, • poprawa komfortu podróżowania, • poprawa jakości życia mieszkańców miast objętych połączeniami realizowanymi za pomocą nowego taboru, • wzrost atrakcyjności inwestycyjnej miast objętych połączeniami realizowanymi za pomocą nowego taboru, • długofalowy impuls sprzyjający wzrostowi gospodarczemu. Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji: - obecni i przyszli pasażerowie, - mieszkańcy największych miast położonych wzdłuż trasy, po której będzie kursował tabor, - osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych, po których będzie kursował tabor (zmniejszenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.4			
Nazwa inwestycji	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 55 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych			
Beneficjent	"Koleje Mazowieckie- KM" Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	1 884,40	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	województwo mazowieckie	2018-2021	liczba zakupionych pojazdów kolejowych	55
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt będzie działaniem komplementarnym do modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie województwa oraz do inwestycji w zaplecza techniczne „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. Pozwoli to wykorzystać parametry linii oraz wypełnić postulaty stawiane przez Komisję Europejską wskazujące na konieczność osiągania efektów synergii, poprzez zakup taboru spełniającego wymagania niezbędne do poruszania się po zmodernizowanych szlakach. Wkład projektu w osiągnięcie celów planów strategicznych: Strategia Rozwoju Kraju do 2020 r. - aktywne społeczeństwo, - konkurencyjna gospodarka, - sprawne państwo. Projekt powiązany jest z realizacją celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu poprzez wymianę taboru kolejowego, przyczyniającą się do poprawy jakości połączeń transportowych ośrodków miejskich położonych na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii oraz do zmniejszenia peryferyjności i dostępności terytorialnej. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) Projekt przyczynia się do realizacji założeń strategii polegających na podejmowaniu działań, mających na celu wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa. Ponadto Projekt przyczyni się do poprawy zdolności przewozowej transportu kolejowego i promocji przewozów aglomeracyjnych. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej (2006/702/WE) Projekt wpisuje się w realizację celu 1.1.1 Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej, ponieważ poprawia stan infrastruktury transportowej w rejonie województwa mazowieckiego oraz warszawskiego obszaru metropolitalnego i tym samym Polski. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 Projekt przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia oraz do utrzymania obecnego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem projektu jest zakup 55 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych. Zakupiony tabor będzie oferował wyższy komfort podróży oraz będzie przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych. Nowe pojazdy będą spełniały wymagania TSI (Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności dla kolei), a ich parametry techniczne umożliwią jazdę z prędkością do 160 km/h.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Realizacja projektu przyczyni się do:

- skrócenia czasu podróży na relacjach obsługiwanych przez zakupiony tabor;
- usprawnienia transportu publicznego w Aglomeracji Warszawskiej i Regionie;
- zwiększenia liczby przewożonych pasażerów w godzinach szczytu;
- zwiększenia stopnia wykorzystania transportu kolejowego;
- zwiększenia liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego;
- poprawy bezpieczeństwa przewozów pasażerskich;
- poprawy dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego;
- poprawy komfortu podróżowania;
- zmniejszenia negatywnych oddziaływań transportu na środowisko.

W wyniku realizacji Projektu zostaną osiągnięte następujące niemierzalne cele społeczno-gospodarcze:

- poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego,
- poprawa komfortu podróżowania,
- poprawa jakości życia mieszkańców miast objętych połączeniami realizowanymi za pomocą nowego taboru,
- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej miast objętych połączeniami realizowanymi za pomocą nowego taboru,
- długofalowy impuls sprzyjający wzrostowi gospodarczemu

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

- obecni i przyszli pasażerowie,
- mieszkańcy największych miast położonych wzdłuż trasy, po której będzie kursował tabor,
- osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych, po których będzie kursował tabor (zmniejszenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.5			
Nazwa inwestycji	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitarnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego - etap I			
Beneficjent	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	196,80	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawski Obszar Funkcjonalny	I połowa 2018 r.	liczba zakupionych pojazdów kolejowych	8
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu 15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług 15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

				transporcie publicznym
	Celem zakupu 8 pojazdów czteroczęłonowych jest przede wszystkim wzmocnienie posiadanych pojazdów sześcioczęłonowych obsługujących dotychczasowe linie. Uruchomienie w godzinach szczytu pojazdów dziesięcioczęłonowych na obszarze aglomeracji warszawskiej przyczyni się do poprawy funkcjonowania transportu w obszarze metropolii, zmniejszenia zatłoczenia komunikacyjnego w mieście oraz dostępności i mobilności miejskiej. Projekt został zgłoszony do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego i przeznaczony jest do dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020 w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7. III. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu, Działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T. Projekt będzie realizował cel Wzmacnianie funkcji metropolitalnych Warszawy; Zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru przez rozbudowę Warszawskiego Węzła Kolejowego, rozwój zbiorowego, zrównoważonego transportu multimodalnego zapisany w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego. Projekt wpisuje się w Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie Celu 3: Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne.			
OPIS INWESTYCJI	Przedsięwzięcie będzie polegało na zakupie 8 pojazdów czteroczęłonowych. Dzięki inwestycjom uzupełniającym braki w zakresie nowoczesnego taboru kolejowego możliwe będzie pełne wykorzystanie infrastruktury linii kolejowych na terenie aglomeracji warszawskiej oraz świadczenie usług na wysokim poziomie oczekiwanym przez mieszkańców regionu. Pojazdy będą wyposażone w możliwość rekuperacji energii podczas hamowania (ok. 25% energii zużywanej). Tak jak wszystkie dotychczasowe jednostki trakcyjne SKM, pojazdy będą wyposażone w liczniki energii prądu stałego. Rozliczenie zużycia i odzysku energii elektrycznej odbywa się na podstawie wskazań liczników. Pojazdy zostaną wyposażone w innowacyjny system do optymalizacji sposobu jazdy pod względem zużycia energii, sprzężony z Europejskim Systemem Sterowania Pociągami (ETCS).			
	Realizacja tego projektu wpłynie przede wszystkim na zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego w aglomeracji warszawskiej. Skorzystają na tym pasażerowie stale korzystający z transportu publicznego oraz osoby, które przesiadają się na ten środek transportu z transportu indywidualnego. Projekt powiązany z projektami: 1. Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, 2. Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia Nr 447), 3. Warszawa Rembertów – Mińsk Maz., etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odcinku Warszawa Rembertów – Sulejówkę Miłosna – odcinki na terenie woj. Mazowieckiego, 4. Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. 5. Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.6			
Nazwa inwestycji	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego - etap II			
Beneficjent	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	295,20	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawski Obszar Funkcjonalny	I połowa 2020 roku	Liczba zakupionych pojazdów kolejowych	12
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu 15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług 15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

				transporcie publicznym
	Celem zakupu kolejnych 12 pojazdów czteroczołowych jest wzmocnienie posiadanych pojazdów sześcioczołowych obsługujących dotychczasowe linie oraz obsługa nowych linii, które będą dostępne w miarę postępującej modernizacji infrastruktury kolejowej Warszawskiego Węzła Kolejowego. Uruchomienie pojazdów dziesięcioczołowych lub ośmioczołowych przyczyni się do poprawy funkcjonowania transportu w obszarze metropolii, zmniejszenia zatłoczenia komunikacyjnego w mieście oraz dostępności i mobilności miejskiej. Projekt został zgłoszony do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego i przeznaczony jest do dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020 w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7. III. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu, Działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T. Projekt będzie realizował cel Wzmacnianie funkcji metropolitalnych Warszawy; Zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru przez rozbudowę Warszawskiego Węzła Kolejowego, rozwój zbiorowego, zrównoważonego transportu multimodalnego zapisany w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego. Projekt wpisuje się w Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie Celu 3: Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne.			
OPIS INWESTYCJI	Przedsięwzięcie będzie polegało na zakupie 12 pojazdów czteroczołowych. Dzięki inwestycjom uzupełniającym braki w zakresie nowoczesnego taboru kolejowego możliwe będzie pełne wykorzystanie infrastruktury modernizowanych linii kolejowych na terenie aglomeracji warszawskiej oraz świadczenie usług na wysokim poziomie oczekiwanym przez mieszkańców regionu. Nowe pojazdy pozwolą na obsługiwanie nowych odcinków na liniach SKM. Zastąpią przewozy pasażerskie dotychczas nieistniejące lub wykonywane przez innych przewoźników, wykorzystujących inne środki transportu, przede wszystkim autobusy na olej opałowy. Pojazdy będą wyposażone w możliwość rekuperacji energii podczas hamowania (ok. 25% energii zużywanej). Tak jak wszystkie dotychczasowe jednostki trakcyjne SKM, pojazdy będą wyposażone w liczniki energii prądu stałego. Rozliczenie zużycia i odzysku energii elektrycznej odbywa się na podstawie wskazań liczników. Pojazdy zostaną wyposażone w innowacyjny system do optymalizacji sposobu jazdy pod względem zużycia energii, sprzężony z Europejskim Systemem Sterowania Pociągami (ETCS).			
	Realizacja tego projektu wpłynie przede wszystkim na zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego w aglomeracji warszawskiej. Skorzystają na tym pasażerowie korzystający dotychczas z innych środków transportu, w tym transportu indywidualnego. Uruchomienie nowych połączeń kolejowych stworzy naturalny popyt mieszkańców na skorzystanie z tego środka transportu. Projekt powiązany z projektami: 1. Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, 2. Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia Nr 447), 3. Warszawa Rembertów – Mińsk Maz., etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odcinku Warszawa Rembertów – Sulejówkę Miłosna			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	– odcinki na terenie woj. Mazowieckiego, 4. Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. 5. Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.7			
Nazwa inwestycji	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup i rozbudowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie			
Beneficjent	"Koleje Mazowieckie- KM" Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	290,50	POIiŚ 2014-2020/ RPO WM 2014-2020	85/80	15/20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	województwo mazowieckie	2014-2020	Budowa/rozbudowa baz do obsługi taboru	1
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt będzie działaniem komplementarnym do modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie województwa oraz do inwestycji w zaplecza techniczne „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. Wkład projektu w osiągnięcie celów planów strategicznych: Strategia Rozwoju Kraju do 2020 r. - aktywne społeczeństwo, - konkurencyjna gospodarka, - sprawne państwo Projekt przyczynia się do realizacji celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu poprzez wymianę taboru kolejowego, przyczyniającą się do poprawy jakości połączeń transportowych ośrodków miejskich położonych na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii oraz do zmniejszenia peryferyjności i dostępności terytorialnej. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) Projekt przyczynia się do realizacji założeń strategii polegających na podejmowaniu działań, mających na celu wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa. Ponadto Projekt przyczyni się do poprawy zdolności przewozowej transportu kolejowego i promocji przewozów aglomeracyjnych. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej (2006/702/WE) Projekt wpisuje się w realizację celu 1.1.1 Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej, ponieważ poprawia stan infrastruktury transportowej w rejonie województwa mazowieckiego oraz warszawskiego obszaru metropolitalnego i tym samym Polski. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 Projekt przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia oraz do utrzymania obecnego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem projektu jest zakup i rozbudowa bazy przeglądowo – naprawczej w Sochaczewie, w tym budowa nowej hali przeglądowo naprawczej do wykonywania napraw w poziomie utrzymania P4. Baza przeglądowo-naprawcza będzie obsługiwała tabor wykonujący przewozy regionalne, a także przewozy realizowane w obrębie Aglomeracji Warszawskiej.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Bezpośrednie efekty realizacji projektu to: - Zwiększenie zatrudnienia w odniesieniu do baz; - Możliwość sprawnej, bezpiecznej i ekonomicznej obsługi posiadanego taboru, w tym taboru zakupionego lub zmodernizowanego przy współfinansowaniu ze środków unijnych; - Zapewnienie rzeczywistej trwałości funkcjonowania taboru, a przede wszystkim wyższej jakości przejazdów i poziomu bezpieczeństwa; - Poprawa jakości świadczonych usług w ramach transportu publicznego oraz efektywności funkcjonowania transportu publicznego; - Obniżenie kosztów przyszłej działalności. W wyniku realizacji Projektu zostaną osiągnięte następujące niemierzalne cele społeczno-gospodarcze: • poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego, • poprawa komfortu podróżowania, Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji: - obecni i przyszli pasażerowie.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.8			
Nazwa inwestycji	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Radomiu			
Beneficjent	"Koleje Mazowieckie- KM" Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	45,51	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	województwo mazowieckie	2015-2019	Budowa/rozbudowa baz do obsługi taboru	1
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt będzie działaniem komplementarnym do modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie województwa oraz do inwestycji w zaplecza techniczne „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. Wkład projektu w osiągnięcie celów planów strategicznych: Strategia Rozwoju Kraju do 2020 r. - aktywne społeczeństwo, - konkurencyjna gospodarka, - sprawne państwo Projekt przyczynia się do realizacji celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu poprzez wymianę taboru kolejowego, przyczyniającą się do poprawy jakości połączeń transportowych ośrodków miejskich położonych na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii oraz do zmniejszenia peryferyjności i dostępności terytorialnej. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) Projekt przyczynia się do realizacji założeń strategii polegających na podejmowaniu działań, mających na celu wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa. Ponadto Projekt przyczyni się do poprawy zdolności przewozowej transportu kolejowego i promocji przewozów aglomeracyjnych. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej (2006/702/WE) Projekt wpisuje się w realizację celu 1.1.1 Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej, ponieważ poprawia stan infrastruktury transportowej w rejonie województwa mazowieckiego oraz warszawskiego obszaru metropolitalnego i tym samym Polski. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 Projekt przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia oraz do utrzymania obecnego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem projektu jest budowa bazy utrzymaniowo – naprawczej w Radomiu. Baza utrzymaniowo-naprawcza będzie obsługiwała tabor wykonujący przewozy regionalne. W zakresie planowanej budowy bazy utrzymaniowo-naprawczej taboru, infrastruktura ma na celu umożliwić wykonywanie przeglądów w poziomie utrzymania P1-P2 elektrycznych zespołów trakcyjnych obsługujących połączenia z miastem Radom. Baza będzie przystosowana do obsługi dwu-, trzy- i czteroczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. W ramach budowy bazy utrzymaniowo-naprawczej planuje się m.in.: - budowę hali utrzymania taboru, - budowę stanowiska do odladzania pojazdów, - budowę innych obiektów (magazyn, pomieszczenia warsztatowe, garaż itp.) oraz wyposażenie bazy w niezbędne maszyny i urządzenia, a także dostosowanie niezbędnych sieci trakcyjnej, instalacji oraz układu torowego do nowej infrastruktury.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Bezpośrednie efekty realizacji projektu to: - Zwiększenie zatrudnienia w odniesieniu do baz; - Możliwość sprawnej, bezpiecznej i ekonomicznej obsługi posiadanego taboru, w tym taboru zakupionego lub zmodernizowanego przy współfinansowaniu ze środków unijnych; - Zapewnienie rzeczywistej trwałości funkcjonowania taboru, a przede wszystkim wyższej jakości przejazdów i poziomu bezpieczeństwa; - Poprawa jakości świadczonych usług w ramach transportu publicznego oraz efektywności funkcjonowania transportu publicznego; - Obniżenie kosztów przyszłej działalności. W wyniku realizacji Projektu zostaną osiągnięte następujące niemierzalne cele społeczno-gospodarcze: • poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego, • poprawa komfortu podróżowania. Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji: - obecni i przyszli pasażerowie

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.9			
Nazwa inwestycji	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru Zakup bazy utrzymaniowo-naprawczej w Tłuszczu			
Beneficjent	"Koleje Mazowieckie- KM" Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	16,60	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	województwo mazowieckie	2015-2016	Budowa/rozbudowa baz do obsługi taboru	1
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt będzie działaniem komplementarnym do modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie województwa oraz do inwestycji w zaplecza techniczne „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. Wkład projektu w osiągnięcie celów planów strategicznych: Strategia Rozwoju Kraju do 2020 r. - aktywne społeczeństwo, - konkurencyjna gospodarka, - sprawne państwo Projekt przyczynia się do realizacji celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu poprzez wymianę taboru kolejowego, przyczyniającą się do poprawy jakości połączeń transportowych ośrodków miejskich położonych na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii oraz do zmniejszenia peryferyjności i dostępności terytorialnej. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) Projekt przyczynia się do realizacji założeń strategii polegających na podejmowaniu działań, mających na celu wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa. Ponadto Projekt przyczyni się do poprawy zdolności przewozowej transportu kolejowego i promocji przewozów aglomeracyjnych. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej (2006/702/WE) Projekt wpisuje się w realizację celu 1.1.1 Rozszerzenie i poprawa infrastruktury transportowej, ponieważ poprawia stan infrastruktury transportowej w rejonie województwa mazowieckiego oraz warszawskiego obszaru metropolitalnego i tym samym Polski. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 Projekt przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia oraz do utrzymania obecnego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem projektu jest zakup bazy utrzymaniowo – naprawczej w Tłuszczu. Baza utrzymaniowo-naprawcza będzie obsługiwała tabor wykonujący przewozy regionalne, a także przewozy realizowane w obrębie Aglomeracji Warszawskiej. W chwili obecnej posiadane przez Spółkę KM zaplecze techniczne pozwala na wykonywanie poziomów utrzymania od 1 do 3, bez modernizacji. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano zakup terenów wraz z infrastrukturą obecnej Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Tłuszczu oraz jej dalszą rozbudowę. Sekcja posiada opracowany wstępny program funkcjonalny. Ponadto zakłada się, że będzie wyposażona w całoroczną myjnię oraz stanowisko do odładzania pojazdów. Planowana jest rozbudowa istniejących hal przeglądowych oraz budowa nowych magazynów, warsztatów i hal umożliwiających wykonywanie przeglądów od poziomu pierwszego do trzeciego. Rozbudowany

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	zostanie układ torowy, wprowadzone zostaną nowoczesne systemy sterowania i ogrzewania rozjazdów. Ponadto Sekcja pozyskałaby profesjonalne zabezpieczenia i monitoring.
	Bezpośrednie efekty realizacji projektu to: - Zwiększenie zatrudnienia w odniesieniu do baz; - Możliwość sprawnej, bezpiecznej i ekonomicznej obsługi posiadanego taboru, w tym taboru zakupionego lub zmodernizowanego przy współfinansowaniu ze środków unijnych; - Zapewnienie rzeczywistej trwałości funkcjonowania taboru, a przede wszystkim wyższej jakości przejazdów i poziomu bezpieczeństwa; - Poprawa jakości świadczonych usług w ramach transportu publicznego oraz efektywności funkcjonowania transportu publicznego; - Obniżenie kosztów przyszłej działalności. W wyniku realizacji Projektu zostaną osiągnięte następujące niemierzalne cele społeczno-gospodarcze: • poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego, • poprawa komfortu podróżowania. Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji - obecni i przyszli pasażerowie

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.10			
Nazwa inwestycji	Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD - poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego			
Beneficjent	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	85,49	POIiŚ 2014-2020/ RPO WM 2014-2020	85/80	15/20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	<u>Obszar realizacji przedsięwzięcia (OSI):</u> Przedsięwzięcie jest zlokalizowane na terenie Obszaru Metropolitalnego Warszawy (OMW). <u>Miejsce realizacji przedsięwzięcia:</u> Powiaty: Grodzisk Mazowiecki, Pruszków. Gminy: Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Podkowa Leśna, Brwinów	2015-2019	całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	7 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu 15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców 16 Zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowanie ładu przestrzennego	13.1. Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług. 13.5 Rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii. 15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym 16.1 Tworzenie spójnej, harmonijnej oraz uporządkowanej przestrzennie i urbanistycznie sieci osadniczej.
	Przedsięwzięcie wpisuje się w realizację „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego”, której jednym z celów jest pobudzenie rozwoju funkcji metropolitalnych Warszawy i wzmacnianie jej powiązań z otoczeniem regionalnym, a warunkiem pomyślnego rozwoju stolicy – stymulującej i determinującej rozwój całego Mazowsza – jest pomyślny rozwój obszarów okalających miasto. Przedsięwzięcie wpisuje się w postanowienia Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego, w szczególności w zapisy Art. 5, ust. 1, pkt 2), ppkt f) odnośnie poprawy dostępności regionalnej oraz dalszego umacniania metropolitalnych funkcji Warszawy poprzez „poprawę stanu infrastruktury kolejowej umożliwiającej dostęp do lokalnych rynków pracy”. Przedsięwzięcie realizuje zapisane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego kierunki rozwoju transportu publicznego, takie jak: rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców; zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług; rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii oraz usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Przedsięwzięcie realizuje zapisane w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego rekomendacje i wnioski dla jednostek organizacyjnych Samorządu Województwa Mazowieckiego obejmujących podjęcie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w ciągu linii kolejowej WKD, tj.: modernizację istniejącej linii WKD oraz budowę drugiego toru do Grodziska Mazowieckiego. Projekt wpisuje się w cele strategiczne Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), w tym Cel strategiczny 1: „Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego” – realizowany poprzez rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi, a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych oraz wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.), a także Cel strategiczny 2: „Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych” – realizowany poprzez poprawę jakości kolei (infrastruktura i usługi) oraz modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych, które są niezbędne w celu kontynuacji procesu wyrównywania dysproporcji rozwojowych między regionami. Przedsięwzięcie wpisuje się w realizację priorytetu Strategii Europa 2020, którym jest „Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Realizowana inwestycja przyczyni się do zwiększenia spójności terytorialnej, gospodarczej i społecznej oraz wpłynie na realizację celu związanego ze wzrostem zatrudnienia (wyrównywanie dostępu do zatrudnienia i edukacji), wspieraniu mobilności oraz włączeniu społecznemu różnych grup w zakresie dostępu do wysokiej jakości usług transportowych. Przedsięwzięcie odpowiada na rosnące zapotrzebowanie i wzrost znaczenia pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciężenia metropolii i wpływa na rozwój systemu kolei miejskiej w jej bezpośrednim otoczeniu poprzez unowocześnienie, podwyższenie sprawności i wydajności sprzyjającej rozwojowi gospodarczemu i służącej celom gospodarki niskoemisyjnej. Projekt jest zgodny z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej w zakresie wypełniania zasady zrównoważonego rozwoju poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnego i zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego oraz udział w planowaniu przestrzennym z zachowaniem zasady powstrzymywania niekontrolowanego rozlewania się miast, zapobiegania rozpraszaniu zabudowy i pogłębianiu chaosu przestrzennego. W odniesieniu do zasady równości szans i niedyskryminacji projekt odpowiada za zapotrzebowanie związane z zapewnieniem odpowiednio rozbudowanego systemu usług przewozu w publicznym transporcie zbiorowym dla wszystkich grup społecznych i zawodowych bez względu na wiek, pochodzenie czy stopień niepełnosprawności - pośrednio przekładających się możliwość ułatwionego dostępu do podnoszenia i zdobywania nowych kwalifikacji w dziedzinie zatrudniania, edukacji, doradztwa, szkoleń - w oparciu o zasady projektowania uniwersalnego. W porównywalnym zakresie przedsięwzięcie odpowiada na uwarunkowania wynikające z trzeciej polityki horyzontalnej, tj. równouprawnienia płci - wyrównania szans pomiędzy kobietami i mężczyznami.
OPIS INWESTYCJI	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 – w ramach obszaru tematycznego infrastruktura kolejowa. Budowa drugiego toru stanowi kompleksową rozbudowę elementów infrastruktury

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

linii kolejowej nr 47: Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska będącej istotnym ciągiem komunikacyjnym w całości zawierającym się w granicach Warszawskiego Obszaru Metropolitalnego łączącym ośrodki miejskie południowo-zachodniego pasma osadniczego aglomeracji warszawskiej z centrum stolicy. Kompleksowa rozbudowa elementów infrastruktury kolejowej dla linii zelektryfikowanej na szlaku o długości 7 km, na którym zlokalizowane są 2 stacje i 6 przystanków osobowych obejmuje: tory, sieć trakcyjną, sterowanie ruchem, komponenty obsługi podróży oraz urządzenia zabezpieczenia przejazdów kolejowych. Celem ogólnym projektowanego przedsięwzięcia jest poprawa dostępności usług WKD w zakresie obsługi komunikacyjnej kolejowymi przewozami pasażerskimi mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż odcinka linii WKD: Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki. Poprawa dostępności usług WKD będzie możliwa dzięki zwiększeniu przepustowości analizowanego szlaku linii kolejowej nr 47 i znaczącemu rozszerzeniu proponowanej oferty przewozowej. Rozbudowa elementów infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład linii będącej istotnym ciągiem komunikacyjnym łączącym ośrodki miejskie południowo-zachodniego pasma osadniczego aglomeracji warszawskiej z jej centrum pozwoli znacząco poprawić obsługę komunikacyjną tego obszaru oraz przyczynić się jego większej integracji z pozostałymi rejonami aglomeracji. Szlak linii kolejowej nr 47 będący przedmiotem inwestycji na całej swojej długości wynoszącej ok. 7 km składa się tylko z jednego toru, co uniemożliwia optymalne kształtowanie oferty przewozowej w odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie ze strony pasażerów oraz negatywnie wpływa na rozwój usług na pozostałych obsługiwanych przez WKD odcinkach linii. Przedsięwzięcie dotyczy modernizacji mającej na celu skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie przepustowości i podniesienie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Realizacja inwestycji pozwoli poprawić obsługę komunikacyjną w 4 gminach wchodzących w skład 2 powiatów (3 gmin wchodzących w skład powiatu grodzkiego oraz jednej gminy przynależącej do powiatu pruszkowskiego).

Cele szczegółowe projektu zakładają:

- (a) Zwiększenie przepustowości oraz poprawa stanu technicznego i parametrów użytkowych odcinka linii kolejowej i osiągnięcie dzięki temu atrakcyjniejszej oferty przewozowej w postaci zwiększonej częstotliwości kursowania pociągów.
- (b) Skrócenie czasu przejazdu w kolejowych przewozach pasażerskich.
- (c) Poprawę dostępności linii kolejowej dla mieszkańców terenów z nią sąsiadujących.
- (d) Zwiększenie mobilności mieszkańców obszarów sąsiadujących z linią dzięki zapewnieniu atrakcyjniejszej liczby połączeń z innymi ośrodkami pasma południowo-zachodniego aglomeracji warszawskiej oraz z jej ośrodkiem centralnym.
- (e) Poprawę dostępności terenów peryferyjnych aglomeracji warszawskiej (w tym szczególnie jej pasma południowo-zachodniego).
- (f) Poprawę bezpieczeństwa ruchu dzięki zastosowaniu nowych systemów w zakresie sterowania ruchem pociągów.

Planowane do osiągnięcia określone wskaźniki rezultatu to:

- (a) wzrost liczby pasażerów regionalnego, szynowego transportu publicznego oraz (b) wzrost pracy przewozowej w kolejowym transporcie pasażerskim. Wskaźniki te będą bezpośrednio określać stopień poprawy połączeń w ramach systemu kolejowego w miejskich obszarach funkcjonalnych.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Realizacja przedsięwzięcia wpływa na rozwój połączeń włączających regionalną infrastrukturę transportową obsługującą miasta i ośrodki lokalne do sieci TEN-T (powiązania miast i ośrodków rozwoju z obszarami wiejskimi), w tym zwiększenie dostępności przestrzennej (dzięki poprawie oferty) obszarów peryferyjnych do regionalnych i subregionalnych ośrodków rozwoju (Pruszków – Grodzisk Mazowiecki) oraz wdrażanie nowoczesnych połączeń transportowych w obszarach metropolitalnych (przyspieszenie dyfuzji wiedzy pomiędzy biegunami wzrostu i obszarami słabiej rozwiniętymi).

Inwestycja umożliwia wdrażanie rozwiązań sprzyjających podniesieniu bezpieczeństwa transportu i poprawie przepustowości ruchu. Rozbudowana/zmodernizowana linia kolejowa będzie objęta nowoczesnymi rozwiązaniami w zakresie technik zarządzania ruchem i monitorowania w trybie rzeczywistym.

Realizacja inwestycji będzie sprzyjać szybszemu rozwojowi osadniczemu, demograficznemu i gospodarczemu miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowej, który jest możliwy jedynie w warunkach znaczącej poprawy obsługi komunikacyjnej transportem zbiorowym.

Realizacja przedsięwzięcia w sposób bezpośredni wpłynie na zwiększenie spójności gospodarczej, społecznej oraz przestrzennej aglomeracji warszawskiej, w tym w szczególności jej pasma południowo-zachodniego – zarówno w ujęciu lokalnym poprzez wpływ na rozwój poszczególnych jej ośrodków, jak i regionalnym – w odniesieniu do relacji ośrodek – centrum.

Projekt stanowi rozwinięcie i kontynuację przedsięwzięcia obejmującego „Kompleksową modernizację (budowę nowych odcinków) linii kolejowych nr 47, 48 i 512 wraz z opracowaniem parametrów technicznych dla obsługi trakcyjnej oraz zakupu taboru kolejowego” analizowanego w ramach prac studialnych Samorządu Województwa Mazowieckiego.

Dzięki realizacji projektu zostaną osiągnięte następujące rezultaty:

- a) Zwiększą się możliwości komunikacyjne mieszkańców z miejscowości położonych wzdłuż rozpatrywanego odcinka linii WKD w zakresie dostępu do centrum regionu oraz dostępu pomiędzy poszczególnymi ośrodkami pasma włączając możliwość stworzenia węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu zbiorowego (kolejowego i autobusowego) w rejonie stacji „Grodzisk Mazowiecki Radońska” oraz „Podkowa Leśna Główna”;
- b) Ulegnie poprawie mobilność mieszkańców miejscowości podwarszawskich oraz zwiększą się ich szanse na rynku pracy aglomeracji warszawskiej dzięki łatwiejszej dostępności;
- c) Wzrośnie konkurencyjność miejscowości usytuowanych wzdłuż rozpatrywanego szlaku linii WKD.

Realizacja projektu wpłynie na zmianę tendencji komunikacyjnych podróży w zakresie przeniesienia potoków pasażerskich z transportu samochodowego na transport szynowy, dzięki czemu przyczyni się do rozwoju koncepcji transportu zrównoważonego i uelastycznienia połączeń transportowych w obrębie południowo-zachodniego pasma osadniczego aglomeracji warszawskiej.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Projekt stymulując rozwój sektora transportu zbiorowego w aglomeracji warszawskiej przyczynia się do rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki, dla których transport jest istotnym czynnikiem zachodzących przemian.

Realizacja projektu wpłynie na wzrost spójności gospodarczej i społecznej aglomeracji warszawskiej, co wypełnia podstawowy cel polityki strukturalnej Unii Europejskiej.

Korzyści uzyskane w wyniku realizacji są następujące:

- a) Kompleksowa modernizacja wielu elementów infrastruktury;
- b) Wzrost mobilności lokalnych społeczności oraz osób wykluczonych;
- c) Wzrost przepustowości infrastruktury kolejowej;
- d) Integracja ośrodków lokalnych z siecią TEN-T;
- e) Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Straty, jakie mogą się pojawić w przypadku zaniechania realizacji to:

- a) Ograniczenie i spadek konkurencyjności regionu;
- b) Trudności w dostępie do oferty transportu dla osób starszych i wykluczonych. Przedsięwzięcie przewiduje inwestowanie w zintegrowane i zrównoważone koncepcje mobilności miejskiej w miastach i kompleksach miejskich (szczególnie na terenie Grodziska Mazowieckiego i Podkowy Leśnej – zwartych obszarów miejskich, w obrębie których zlokalizowanych jest po kilka przystanków kolejowych położonych w stosunkowo niewielkich odległościach od siebie), prowadzące do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, w szczególności poprzez ułatwianie dostępu do korzystania z komunikacji publicznej (transportu zbiorowego).

Planowane przedsięwzięcie jest komplementarne względem następujących projektów:

- a) Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia Nr 447); źródło finansowania: CEF; odcinek ujęty w DI (poz. 40) do Strategii Rozwoju Transportu na liście projektów kolejowych o znaczeniu krajowym;
- b) Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu; źródło finansowania: właściwy krajowy program operacyjny na lata 2014-2020 / RPO / środki JST; przedsięwzięcia realizowane poprzez projekty wynikające ze Strategii ZIT dla miasta wojewódzkiego i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie;
- c) Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru (użytkowanie taboru m.in. również na równoległej do WKD linii kolejowej Nr 447);
- d) Obwodnica Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej 579.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.11			
Nazwa inwestycji	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/ Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin			
Beneficjent	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	147,60 ¹	POIiŚ 2014-2020/ RPO WM 2014-2020/Inne ²	85/80	15/20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Modlin, powiat nowodworski, woj. mazowieckie	2016-2023	całkowita długość nowych linii kolejowych	5 km

¹ Kwota dotyczy wariantu budowy naziemnej kolejowej stacji czołowej.

² Rozważane jest również alternatywne wsparcie - z POIiŚ (działanie 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T) na lata 2014-2020. Jednakże realizacja inwestycji w ramach POIiŚ uzależniona jest od uzyskania dofinansowania z FS i pozyskania środków z budżetu państwa. Wykonanie przedsięwzięcia uzależnione jest również m.in. od uzyskania wszystkich decyzji administracyjnych w ustalonym harmonogramie projektu, zagwarantowania finansowania zadania z RPO WM lub POIiŚ (wybór projektów aglomeracyjnych w POIiŚ odbywa się w procedurze konkursowej).

Projekt został uwzględniony również w KPK w zadaniu pn. „Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności” (zał. 1 w KPK, poz. 109) w sytuacji otrzymania dofinansowania z POIiŚ.

Zgodnie z KPK wartość netto przedsięwzięcia oszacowana została na kwotę 191,0 mln PLN (brutto – 234,9 mln PLN) i dotyczy wariantu budowy podziemnej stacji kolejowej do MPL Warszawa/Modlin.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu 15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług 13.5 Rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii 15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym
Projekt ma strategiczny charakter ze względu na konieczność skomunikowania lotnisk regionu z miastem oraz efektywną obsługę znacznej liczby pasażerów w ruchu lokalnym. Projekt wpisuje się w cel szczegółowy pn. Zwiększenie udziału transportu szynowego w przewozie osób oraz poprawa jakości świadczonych usług w regionalnym transporcie kolejowym, wyznaczony dla Priorytetu Inwestycyjnego 7d – Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu, realizowanego w ramach VII Osi Priorytetowej RPO WM - Rozwój regionalnego systemu transportowego. Ponadto będzie realizował cel rozwojowy, zgodnie z art.5 ust.1 pkt 2 Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego pn. „Poprawa dostępności regionalnej oraz dalsze umacnianie metropolitalnych funkcji Warszawy” w zakresie: a) rozbudowa i modernizacja powiązań kolejowych z sąsiednimi województwami, b) poprawa stanu infrastruktury kolejowej umożliwiającej dostęp do lokalnych rynków pracy; oraz cele określone w Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 r. Przedsięwzięcie jest zgodne z polityką poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa, określonej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i realizuje ustalenie jakim jest utworzenie połączenia stacji Modlin z				

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	MPL Warszawa - Modlin z wykorzystaniem istniejącej bocznicy kolejowej. Interwencja planowana dla tego projektu, realizuje cel główny Programu - Inteligentny, zrównoważony rozwój zwiększający spójność społeczną i terytorialną przy wykorzystaniu potencjału mazowieckiego rynku pracy, w ramach drugiego celu strategicznego - Przeciwdziałanie dysproporcjom regionalnym prowadzące do zwiększenia chłonności regionalnego rynku pracy poprzez wyrównywanie dostępu do zatrudnienia, włączenie społeczne i edukację. Wsparcie w zakresie tego projektu, wpisuje się także w realizację priorytetu Strategii Europa 2020, jakim jest Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Przedsięwzięcie przyczyni się zatem do zwiększenia spójności terytorialnej, jak również gospodarczej i społecznej makroregionu Polski Centralnej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt zakłada budowę jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej długości ok. 5,3 km na odcinku od stacji kolejowej Modlin do stacji MPL Warszawa/Modlin. Linia kolejowa wybudowana zostanie częściowo po śladzie istniejącej obecnie bocznicy kolejowej do MPL Warszawa/Modlin, wykorzystywanej obecnie do przewozów towarowych (głównie transportu do bazy paliw zlokalizowanej w okolicy lotniska). W pobliżu terminala lotniskowego Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin (MPL Warszawa/Modlin) wybudowana zostanie naziemna stacja kolejowa. Przedsięwzięcie przyczyni się do poprawy stanu technicznego oraz parametrów eksploatacyjnych istniejącej infrastruktury kolejowej, co spowoduje jej lepsze wykorzystanie poprzez możliwość uruchamiania nowych połączeń zarówno przez przewoźników osobowych jak i towarowych oraz zwiększy przepustowość dla ruchu regionalnego. Spowoduje także zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności regionu oraz budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych (<i>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Strategia Europa 2020, SRWM</i>, a także ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko - <i>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)</i>). Efektom realizacji projektu będzie stworzenie dogodnej komunikacji zapewniającej bezpośrednie połączenie centrum Warszawy z Mazowieckim Portem Lotniczym oraz możliwość skomunikowania transportem kolejowym obu portów lotniczych (Chopina i Modlin) zlokalizowanych w centrum województwa. Zrealizowany projekt modernizacji linii kolejowej E 65/C-E 65 Warszawa - Gdynia na odcinku Warszawa Wschodnia – Modlin – Świercze, współfinansowany z FS.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.12			
Nazwa inwestycji	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno - Płock			
Beneficjent	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	124,00	RPO WM 2014-2020	80	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Powiat: płocki i gostyniński; Gmina: Gostynin, Łąck, miasto Płock	2016-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	35 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług
	Projekt wpisuje się w cel szczegółowy: Zwiększenie udziału transportu szynowego w przewozie osób oraz poprawa jakości świadczonych usług w regionalnym transporcie kolejowym, wyznaczony dla Priorytetu Inwestycyjnego 7d – Rozwój i rehabilitacja			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu, realizowanego w ramach VII Osi Priorytetowej RPO WM - Rozwój regionalnego systemu transportowego. Przedsięwzięcie realizować będzie cel rozwojowy, o którym mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego pn. „Poprawa dostępności regionalnej oraz dalsze umacnianie metropolitalnych funkcji Warszawy”. Przedsięwzięcie jest zgodne z polityką poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa, określonej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i wpisuje się w realizację celu, jakim jest zapewnienie połączeń ośrodków regionalnych i subregionalnych ze stolicą regionu i stolicami regionów ościennych. PZPWM wskazuje na potrzebę modernizacji istniejącego układu kolejowego dla poprawy sprawności i szybkości połączeń oraz bezpieczeństwa ruchu na linii nr 33 Kutno - Brodnica. Interwencja planowana dla tego projektu, realizuje cel główny Programu - Inteligentny, zrównoważony rozwój zwiększający spójność społeczną i terytorialną przy wykorzystaniu potencjału mazowieckiego rynku pracy, w ramach drugiego celu strategicznego - Przeciwdziałanie dysproporcjom regionalnym prowadzące do zwiększenia chłonności regionalnego rynku pracy poprzez wyrównywanie dostępu do zatrudnienia, włączenie społeczne i edukację. Wsparcie w zakresie tego projektu, wpisuje się także w realizację priorytetu Strategii Europa 2020, jakim jest Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Przedsięwzięcie przyczyni się zatem do zwiększenia spójności terytorialnej, jak również gospodarczej i społecznej makroregionu Polski Centralnej. Przedsięwzięcie ujęte jest również w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) na 5 pozycji listy projektów kolejowych o znaczeniu krajowym Programie Kolejowym 2014-2023 (KPK) - ewentualne źródło dofinansowania: FS
OPIS INWESTYCJI	Przedsięwzięcie obejmować będzie rewitalizację jednotorowej (z wyjątkiem dwutorowego szlaku Łąck – Płock Radziwie), zelektryfikowanej linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock, długości około 52 km. Zakres rzeczowy zadania obejmować będzie prace odtworzeniowe w zakresie nawierzchni kolejowej (tory, rozjazdy), urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz elektroenergetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej. Planowane są również prace poprawiające bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych oraz roboty związane z poprawą stanu peronów i obiektów inżynierskich. Szczegółowy zakres rzeczowy przedsięwzięcia zostanie określony na etapie opracowania studium wykonalności. Przedsięwzięcie przyczyni się do poprawy stanu technicznego oraz parametrów eksploatacyjnych istniejącej infrastruktury kolejowej, co spowoduje jej lepsze wykorzystanie poprzez możliwość uruchamiania nowych połączeń zarówno przez przewoźników osobowych jak i towarowych oraz zwiększy przepustowość dla ruchu regionalnego. Spowoduje także zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności regionu oraz budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych (<i>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Strategia Europa 2020, SRWM</i>, a także ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko (Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku). Wykonane prace pozwolą na podniesie prędkości jazdy pociągów na zrewitalizowanym odcinku linii kolejowej do prędkości V = 100-120 km/h.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Przedsięwzięcie wpisuje się w Obszar Strategicznej Interwencji pn. „Płocko-ciechanowski obszar strategicznej interwencji” określony w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku Innowacyjne Mazowsze.

Zgodnie z zapisami w Strategii, ważnym elementem podejmowanych działań dla tego Obszaru jest poprawa dostępności większych ośrodków miejskich, w tym głównie ośrodka regionalnego Płocka między innymi poprzez poprawę połączenia komunikacyjnego Płocka z Obszarem Metropolitalnym Warszawy (OMW).

Realizacja przedsięwzięcia umożliwi stworzenie kolejowego połączenia Płocka z OMW w wykorzystaniem magistrali kolejowej E20.

Przedsięwzięcie jest komplementarne z projektem p.n.: "Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska - Zgierz - Kutno", planowanym do realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.13			
Nazwa inwestycji	Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka - Chorzele			
Beneficjent	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	165,30	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Powiat: ostrołęcki i przasnyski; Gmina: Ostrołęka, Rzekuń, Olszewo – Borki, Baranowo, Jednorzec, Chorzele	2016 - 2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	56 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt wpisuje się w cel szczegółowy: Zwiększenie udziału transportu szynowego w przewozie osób oraz poprawa jakości świadczonych usług w regionalnym transporcie kolejowym, wyznaczony dla Priorytetu Inwestycyjnego 7d – Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu, realizowanego w ramach VII Osi Priorytetowej RPO WM - Rozwój regionalnego systemu transportowego. Przedsięwzięcie realizować będzie cel rozwojowy, o którym mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego pn. „Poprawa dostępności regionalnej oraz dalsze umacnianie metropolitalnych funkcji Warszawy”. Przedsięwzięcie jest zgodne z polityką poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa, określonej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i wpisuje się w realizację celu, jakim jest zapewnienie połączeń ośrodków regionalnych i subregionalnych ze stolicą regionu i stolicami regionów ościennych. PZPWM wskazuje na potrzebę modernizacji istniejącego układu kolejowego dla poprawy sprawności i szybkości połączeń oraz bezpieczeństwa ruchu na linii nr 35 Ostrołęka - Szczytno. Interwencja planowana dla tego projektu, realizuje cel główny Programu - Inteligentny, zrównoważony rozwój zwiększający spójność społeczną i terytorialną przy wykorzystaniu potencjału mazowieckiego rynku pracy, w ramach drugiego celu strategicznego - Przeciwdziałanie dysproporcjom regionalnym prowadzące do zwiększenia chłonności regionalnego rynku pracy poprzez wyrównywanie dostępu do zatrudnienia, włączenie społeczne i edukację. Wsparcie w zakresie tego projektu, wpisuje się także w realizację priorytetu Strategii Europa 2020, jakim jest Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywnej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Przedsięwzięcie przyczyni się zatem do zwiększenia spójności terytorialnej, jak również gospodarczej i społecznej regionu.
OPIS INWESTYCJI	Zakres projektu obejmować będzie całkowitą lub częściową wymianę nawierzchni kolejowej, wymianę rozjazdów, remont obiektów inżynierskich, remont peronów, modernizację przejazdów w poziomie szyn, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz infrastruktury towarzyszącej. Szczegółowy zakres rzeczowy przedsięwzięcia zostanie określony na etapie opracowania studium wykonalności. Przedsięwzięcie przyczyni się do poprawy stanu technicznego oraz parametrów eksploatacyjnych istniejącej infrastruktury kolejowej, co spowoduje jej lepsze wykorzystanie poprzez możliwość uruchamiania nowych połączeń zarówno przez przewoźników osobowych jak i towarowych oraz zwiększy przepustowość dla ruchu regionalnego. Spowoduje także zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności regionu oraz budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych (<i>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Strategia Europa 2020, SRWM</i>, a także ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko (<i>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku</i>).
	Przedsięwzięcie wpisuje się w Obszar Strategicznej Interwencji pn. „<i>Ostrołęcko-siedlecki obszar strategicznej interwencji</i>” określony w <i>Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku</i> <i>Innowacyjne Mazowsze</i>. Zgodnie z zapisami w <i>Strategii</i>, wśród działań kierowanych do OSI ostrołęcko-siedleckiego na tle strategicznych kierunków rozwoju województwa, wymienić należy poprawę dostępności komunikacyjnej obszaru, poprzez m.in. - odtworzenie połączenia kolejowego

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Siedlce – Ostrołęka – Olsztyn w celu umożliwienia rozwoju przewozów pasażerskich i towarowych. Przedsięwzięcie jest komplementarne z projektem p.n.: <i>"Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem"</i> , zrealizowanym w ramach RPO WW-M 2007-2013.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.14			
Nazwa inwestycji	Prace na linii kolejowej nr 28 na odcinku Wieliszew - Zegrze			
Beneficjent	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	20,50	POIiŚ 2014-2020/ RPO WM 2014-2020	85/80	15/20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Gmina: Wieliszew, Serock	2017-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	3,7 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług
	Przywrócenie pasażerskich przewozów kolejowych na linii 28 na odcinku Wieliszew – Zegrze.			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

OPIS INWESTYCJI	Przedsięwzięcie obejmować będzie odbudowę nawierzchni na całym ponad 3,7 km odcinku linii wraz z odbudową peronu i remontem toru stacyjnego na stacji Wieliszew. Wykonanie prac pozwoli na przywrócenie linii do eksploatacji, co umożliwi wydłużenie linii SKM do Zegrza.
	Przedsięwzięcie wpisuje się w Obszar Strategicznej Interwencji pn. „Obszar Metropolitalny Warszawy” określonej w <i>Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku Innowacyjne Mazowsze</i> . Zgodnie z zapisami w <i>Strategii</i> do najważniejszych kierunków działań skierowanych do Obszaru Metropolitalnego Warszawy należy między innymi zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru poprzez rozbudowę Warszawskiego Węzła Kolejowego.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.15			
Nazwa inwestycji	Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka - Ostrołęka			
Beneficjent	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	182,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Powiat: ostrołęcki i wyszkowski; Gmina: Zabrodzie, Wyszaków, Rząśnik, Brańszczyk, Długosiodło, Goworowo, Rzekuń, Ostrołęka	2016-2021	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	62 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt wpisuje się w cel szczegółowy: Zwiększenie udziału transportu szynowego w przewozie osób oraz poprawa jakości świadczonych usług w regionalnym transporcie kolejowym, wyznaczony dla Priorytetu Inwestycyjnego 7d – Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu, realizowanego w ramach VII Osi Priorytetowej RPO WM - Rozwój regionalnego systemu transportowego. Przedsięwzięcie realizować będzie cel rozwojowy, o którym mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego pn. „Poprawa dostępności regionalnej oraz dalsze umacnianie metropolitalnych funkcji Warszawy”. Przedsięwzięcie jest zgodne z polityką poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa, określonej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i wpisuje się w realizację celu, jakim jest zapewnienie połączeń ośrodków regionalnych i subregionalnych ze stolicą regionu i stolicami regionów ościennych. PZPWM wskazuje na potrzebę modernizacji istniejącego układu kolejowego dla poprawy sprawności i szybkości połączeń oraz bezpieczeństwa ruchu na linii nr 29 Tłuszcz - Ostrołęka. Interwencja planowana dla tego projektu, realizuje cel główny Programu - Inteligentny, zrównoważony rozwój zwiększający spójność społeczną i terytorialną przy wykorzystaniu potencjału mazowieckiego rynku pracy, w ramach drugiego celu strategicznego - Przeciwdziałanie dysproporcjom regionalnym prowadzące do zwiększenia chłonności regionalnego rynku pracy poprzez wyrównywanie dostępu do zatrudnienia, włączenie społeczne i edukację. Wsparcie w zakresie tego projektu, wpisuje się także w realizację priorytetu Strategii Europa 2020, jakim jest Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Przedsięwzięcie przyczyni się zatem do zwiększenia spójności terytorialnej, jak również gospodarczej i społecznej regionu.
OPIS INWESTYCJI	Przedsięwzięcie obejmować będzie rewitalizację jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 29 na odcinku Mostówka – Ostrołęka długości około 62 km. Zakres rzeczowy zadania obejmie w szczególności prace odtworzeniowe z zakresu branży drogowej, automatyki i telekomunikacji oraz elektroenergetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej. Planowane są również prace poprawiające bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych oraz roboty związane z poprawą stanu peronów i obiektów inżynierskich. Przewiduje się również optymalizację układów torowych stacji Przetycz, Pasieki, Dalekie i Wyszków. Szczegółowy zakres rzeczowy przedsięwzięcia zostanie określony na etapie opracowania studium wykonalności. Wykonane prace pozwolą na likwidację istniejących ograniczeń prędkości i podniesienie parametrów eksploatacyjnych linii do prędkości 120 km/h w miejscach, gdzie pozwala na to układ geometryczny linii. Przedsięwzięcie wpisuje się w Obszar Strategicznej Interwencji pn. „Ostrołęcko-siedlecki obszar strategicznej interwencji” określony w <i>Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku Innowacyjne Mazowsze</i>. Zgodnie z zapisami w <i>Strategii</i>, wśród działań kierowanych do OSI ostrołęcko-siedleckiego na tle strategicznych kierunków rozwoju województwa, wymienić należy poprawę dostępności komunikacyjnej obszaru, poprzez m.in. modernizację połączenia kolejowego Ostrołęka – Warszawa. Odcinek Tłuszcz – Mostówka długości 10 km został zrewitalizowany w okresie programowania 2007 – 2013.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.16			
Nazwa inwestycji	Prace na linii kolejowej nr 36 odcinek Ostrołęka - Śniadowo			
Beneficjent	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	59,40	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	powiat ostrołęcki	2016-2020	całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	20 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług
	Projekt wpisuje się w cel szczegółowy: Zwiększenie udziału transportu szynowego w przewozie osób oraz poprawa jakości świadczonych usług w regionalnym transporcie kolejowym, wyznaczony dla Priorytetu Inwestycyjnego 7d – Rozwój i rehabilitacja			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu, realizowanego w ramach VII Osi Priorytetowej RPO WM - Rozwój regionalnego systemu transportowego. Przedsięwzięcie realizować będzie cel rozwojowy, o którym mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego pn. „Poprawa dostępności regionalnej oraz dalsze umacnianie metropolitalnych funkcji Warszawy”. Przedsięwzięcie jest zgodne z polityką poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa, określonej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i wpisuje się w realizację celu, jakim jest zapewnienie połączeń ośrodków regionalnych i subregionalnych ze stolicą regionu i stolicami regionów ościennych. PZPWM wskazuje na potrzebę modernizacji istniejącego układu kolejowego dla poprawy sprawności i szybkości połączeń oraz bezpieczeństwa ruchu na linii nr 36 Ostrołęka - Łapy. Interwencja planowana dla tego projektu, realizuje cel główny Programu - Inteligentny, zrównoważony rozwój zwiększający spójność społeczną i terytorialną przy wykorzystaniu potencjału mazowieckiego rynku pracy, w ramach drugiego celu strategicznego - Przeciwdziałanie dysproporcjom regionalnym prowadzące do zwiększenia chłonności regionalnego rynku pracy poprzez wyrównywanie dostępu do zatrudnienia, włączenie społeczne i edukację. Wsparcie w zakresie tego projektu, wpisuje się także w realizację priorytetu Strategii Europa 2020, jakim jest Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Przedsięwzięcie przyczyni się zatem do zwiększenia spójności terytorialnej, jak również gospodarczej i społecznej regionu.
OPIS INWESTYCJI	Przedsięwzięcie obejmować będzie rewitalizację jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 36 na odcinku Ostrołęka – Śniadowo długości około 20 km. Zakres zadania obejmować będzie głównie prace odtworzeniowe z zakresu branży drogowej (wymiana nawierzchni kolejowej torów i rozjazdów), naprawę nawierzchni na peronach i przejazdach kolejowych, jak również prace poprawiające stan obiektów inżynierskich i bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych. Szczegółowy zakres rzeczowy przedsięwzięcia zostanie określony na etapie opracowania studium wykonalności. Przedsięwzięcie przyczyni się do poprawy stanu technicznego oraz parametrów eksploatacyjnych istniejącej infrastruktury kolejowej, co spowoduje jej lepsze wykorzystanie poprzez możliwość uruchamiania nowych połączeń zarówno przez przewoźników osobowych jak i towarowych oraz zwiększy przepustowość dla ruchu regionalnego. Spowoduje także zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności regionu oraz budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych (<i>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Strategia Europa 2020, SRWM</i>, a także ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko (<i>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku</i>).
	Efektom realizacji zadania będzie likwidacja istniejących ograniczeń prędkości i podniesienie parametrów eksploatacyjnych linii do prędkości 100 km/h. W powiązaniu z przewidzianym do realizacji w ramach RPO Województwa Podlaskiego projektem obejmującym pozostałą część linii nr 36 tj. odcinek Łapy – Śniadowo – granica województwa, inwestycja zapewni sprawną komunikację kolejową pomiędzy Ostrołęką i Kurpiami a Białymstokiem i centralną częścią Podlasia. Projekt będzie miał również duże znaczenie dla rozwoju kolejowych przewozów regionalnych do Ostrołęki z miejscowości położonych wzdłuż linii nr 36. Przedsięwzięcie jest komplementarne z projektem p.n.: "Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy - Śniadowo - gr. województwa", planowanym do realizacji w ramach RPO WP 2014-2020.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA D - nr inwestycji D.17			
Nazwa inwestycji	Modernizacja Stacji Techniczno - Postojowej Szczęśliwice			
Beneficjent	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	61,50	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawski Obszar Funkcjonalny	2014-2016	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	remont torów - 7,4 km rozbiorówka torów - 1,1, km remont rozjazdów - 1,7 km Razem - 10,2 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu 15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług 15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	W wyniku modernizacji STP Warszawa Szczęśliwice nastąpi znacząca poprawa warunków użytkowania obiektów infrastruktury kolejowej zlokalizowanych na stacji (min. hali całopociągowej, sieci trakcyjnej czy układu torowego) poprzez przystosowanie ich do wyższych parametrów techniczno – eksploatacyjnych. Projekt został zgłoszony do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego i przeznaczony jest do dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020 w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7. III. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu, Działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T. Projekt będzie realizował cel Wzmacnianie funkcji metropolitalnych Warszawy; Zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru przez rozbudowę Warszawskiego Węzła Kolejowego, rozwój zbiorowego, zrównoważonego transportu multimodalnego zapisany w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego. Projekt wpisuje się w Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie Celu 3: Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne.
OPIS INWESTYCJI	W ramach modernizacji STP Warszawa Szczęśliwice nastąpi przebudowa hali całopociągowej wraz z budową i przebudową instalacji wewnętrznych oraz przebudową i budową przyłączy, budowa budynku biurowo-socjalnego z instalacjami wewnętrznymi i kotłownią olejową oraz budowa przyłączy i budowa bezodpływowego zbiornika na ścieki sanitarne, budowa zewnętrznych zbiorników na olej opałowy, budowa hali myjni całopociągowej z instalacjami wewnętrznymi oraz z budową przyłączy i oczyszczalni ścieków przemysłowych, budowa i przebudowa urządzeń, przyłączy i sieci elektroenergetycznych SN i nn, przebudowa i budowa sieci trakcyjnej, przebudowa i budowa układu torowego, przebudowa i budowa sieci sanitarnych, budowa zbiornika p.poż., przebudowa i budowa sieci telekomunikacyjnych oraz budowa i przebudowa układu drogowego wraz z budową odwodnienia. Realizacja przedmiotowego zadania inwestycyjnego pozwoli na dostosowanie istniejącego zaplecza techniczno-postojowego Spółki do potrzeb zapewniających możliwość prowadzenia we własnym zakresie, w odpowiednio wysokim standardzie, czynności związanych z utrzymaniem w sprawności eksploatacyjnej własnego taboru kolejowego. Pozwala także na dokonywanie przez własne służby obsługi technicznej poziomu P1 i P2, prowadzenie bieżących napraw serwisowych, dodatkowych przeglądów technicznych, mycia i sprzątania pojazdów itp. Unowocześnione zaplecze posiada rezerwę dalszej rozbudowy, w związku z ewentualnym zwiększeniem skali przewozów pasażerskich oraz zakupem nowych jednostek przewozowych.
	Realizacja projektu poprawi separację ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego poprzez zastosowanie innych rozwiązań technicznych służących poprawie płynności ruchu kolejowego w obrębie aglomeracji:- modernizacja STP Szczęśliwice zapewni wykonywanie przeglądów pojazdów SKM Sp. z o.o. w jednym miejscu. W przeszłości przeglądy pojazdów realizowane były w różnych miejscach. Pojazdy wykonywały wówczas duże ilości przejazdów technicznych co nie poprawiało płynności ruchu kolejowego na terenie aglomeracji warszawskiej. W przeszłości Spółka korzystała również z dużej ilości miejsc postojowych na obcych, odległych torach. Posiadając własną stację postojową nie musi korzystać z obcych torów, a pojazdy nie muszą odbywać zbędnych jazd technicznych z daleko położonych miejsc postojowych. Realizacja projektu przyczyni się również pośrednio do zwiększenia ilości pasażerów kolei

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	miejskiej/transportu publicznego na obszarze aglomeracji:- dzięki modernizacji STP Szczęśliwice i wykonywaniu przeglądów pojazdów SKM Sp. z o.o. w jednym miejscu wzrasta sprawność wykonywanej pracy przy obsłudze pojazdów. Sprawność ta przekłada się bezpośrednio na ułatwienie procesu zakupu kolejnych pojazdów przez Spółkę. Zakupy tych pojazdów nie będą wymagały obsługi w różnych odległych miejscach lecz na terenie jednej stacji techniczno-postojowej. Dzięki zakupom nowych pojazdów do obsługi nowych linii nastąpi wzrost ilości pasażerów kolei miejskiej.Projekt powiązany z projektami: 1. Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, 2. Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia Nr 447), 3. Warszawa Rembertów – Mińsk Maz., etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odcinku Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna – odcinki na terenie woj. Mazowieckiego, 4. Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. 5. Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.1			
Nazwa inwestycji	Budowa drogi wojewódzkiej "Paszkwianki" łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	150,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	zachodnia część aglomeracji warszawskiej rejon Pruszkowa. Obszar warszawski	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 10 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	przestrzennego		
OPIS INWESTYCJI	Inwestycja obejmuje budowę układu drogowego po zachodniej stronie Warszawy, zwanego „Paszkwianką”, przebiegającego po nowym śladzie, łączącego drogę krajową nr 8 z autostradą A2 wraz z rozgałęzieniami w stronę Pruszkowa, Brwinowa, Błonia i Starych Babic. Projekt zlokalizowany jest w powiecie pruszkowskim w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy, w bliskiej odległości od portu lotniczego Okęcie. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.			
	Projekt obejmuje wybudowanie około 10 km. drogi, wraz z niezbędną infrastrukturą łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2 wraz z rozgałęzieniami w stronę Pruszkowa, Brwinowa, Błonia i Starych Babic. Projekt tworzy bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T (autostrada A2). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Poprawia dostęp do centrum logistycznego (lotnisko Okęcie). Komplementarny jest z wybudowaną autostradą A2.			
	Realizacja inwestycji jest konieczna z uwagi na szczególne obciążenie ruchem zachodniej części aglomeracji warszawskiej. Szybki rozwój gospodarczo-ekonomiczny tej części województwa mazowieckiego powoduje znaczne zwiększanie ruchu kołowego. Realizacja inwestycji spowoduje przeniesienie części ruchu kołowego z Pruszkowa, Brwinowa, Błonia i Starych Babic oraz odciążenie samej Warszawy. Brak możliwości zrealizowania tej inwestycji powodować będzie narastające trudności komunikacyjne w otoczeniu Warszawy, tj. w Pruszkowie i jego okolicach, a więc w obszarze o dużym nasileniu ruchu. Brak możliwości przekierowania ruchu na autostradę A2, przy jego ciągłym wzroście doprowadzić może do paraliżu komunikacyjnego w tym rejonie.			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.2			
Nazwa inwestycji	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61)			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	160,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	północno-wschodnia część zewnętrznej strefy aglomeracji stołecznej	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	ok. 19 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Inwestycja poprzez planowany węzeł w miejscowości Ząbki łączyć się będzie z planowaną trasą S17, która na terenie stanowić będzie wschodnią obwodnicę Warszawy. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Inwestycja polega na przebudowaniu ok. 19 km drogi wraz z poszerzeniem pasa drogowego, przebudową poboczy, chodników, odwodnienia, oświetlenia, wzmocnienia konstrukcji jezdni. Projekt tworzy bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T (autostradowa obwodnica Warszawy, część wschodnia obwodnicy). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Poprawia dostęp do centrum logistycznego (lotnisko Modlin). Projekt komplementarny jest z wcześniejszą rozbudową DW 631, projektowaną przebudową DW 634, projektowaną przebudową DW 635, projektowaną budową wschodniej autostradowej obwodnicy Warszawy. Projekt stanowi kontynuację rozbudowy DW 631.
	Obecny stan techniczny drogi, rozwiązania projektowe sprzed kilkadziesiąt lat powodują istotne obniżenie komfortu jazdy, zwiększają zagrożenie wszystkim uczestnikom ruchu, powodują zwiększoną emisję spalin do środowiska a nierówne pobocza i brak kanalizacji deszczowych generuje zwiększony hałas jak i przedostawanie się zanieczyszczeń do gleby i wód gruntowych. Niezbędne jest zatem jak najszybsze rozwiązanie paraliżu komunikacyjnego tej części Mazowsza podnosząc tym samym atrakcyjność inwestycyjną rejonu poprzez zwiększenie dostępności komunikacyjnej. Modernizacja infrastruktury pozwoli na wyrównanie szans mieszkańców na rynku pracy oraz przyczyni się aktywności kapitału ludzkiego.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.3			
Nazwa inwestycji	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła "WOŁOMIN" na trasie S-8			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	30,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	północno-wschodnia część zewnętrznej strefy aglomeracji stołecznej	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 2,5 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Inwestycja obejmuje budowę układu drogowego po północno-wschodniej stronie Warszawy, przebiegającego po nowym śladzie, łączącego się z planową obwodnicą Marek, leżącą w ciągu drogi ekspresowej S8. Inwestycja przyczyni się do znaczącej poprawy komunikacji Warszawy z Wołominem, Zielonką, Markami, Żąbkami oraz przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wschodniej części województwa.
OPIS INWESTYCJI	Projekt obejmuje wybudowanie około 2,5 km. drogi, wraz z niezbędną infrastrukturą łączącą się z planową obwodnicą Marek leżącą w ciągu drogi ekspresowej S8. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej. Projekt tworzy bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T (ekspresowa obwodnica Marek –S8). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Poprawia dostęp do centrum logistycznego (lotnisko Modlin). Projekt komplementarny jest z wcześniejszą rozbudową DW 631, projektowaną przebudową DW 634, projektowaną budową wschodniej autostradowej obwodnicy Warszawy, budową obwodnicy Marek.
	Budowa nowego odcinka drogi 635 będzie miała znaczący wpływ dla połączeń subregionalnych. Umożliwiając włączenie się w projektowany na S8 – korytarz TEN-T - węzeł Wołomin zapewni zdecydowaną poprawę dostępności do zewnętrznej strefy aglomeracji stołecznej, a jednocześnie wpłynie na odciążenie bardzo przeładowanej sieci istniejącej dając lokalnej społeczności szybki dostęp do ważnej komunikacyjnie trasy S8. Plan rozwoju lokalnego powiatu wołomińskiego na lata 2008-2015 (aktualizacja) z 28 marca 2008r. Najważniejszym atutem Powiatu jest jego położenie geograficzne – w niedalekiej odległości od aglomeracji warszawskiej i komunikacyjnej. Na terenie Powiatu występują duże obszary wolnych terenów inwestycyjnych głównie pod inwestycje przemysłowe co w połączeniu z planowanymi inwestycjami komunikacyjnymi i ułatwieniami dla przedsiębiorców, stwarza dobry grunt do pozyskania inwestorów zewnętrznych. Główną słabością są problemy komunikacyjne na kierunku warszawskim i zły stan infrastruktury komunikacyjnej i technicznej w Powiecie.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.4			
Nazwa inwestycji	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy - odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	110,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	teren miasta Mława i gminy Lipowiec Kościelny	2014-2020	całkowita długość nowych dróg	ok. 6,2 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Inwestycja łączyć się będzie z planowaną trasą ekspresową S7, co spowoduje zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu. Obwodnica zapewni właściwe powiązanie północno – zachodniej strefy gospodarczej Mławy z drogą krajową ekspresową S7. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem projektu jest budowa zachodniej obwodnicy Mławy o długości około 6,2 km. W ramach projektu zostanie wybudowana obwodnica wraz z wykonaniem niezbędnych robót towarzyszących. Projekt tworzy bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T (projektowana droga ekspresowa S7). Poprawia połączenie z województwem ościennym (woj. Warmińsko-Mazurskie). Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. . Komplementarny jest z projektowaną budową drogi ekspresowej S7. Projekt wpisuje się w zamierzenia władz Mławy odnośnie budowy obwodnicy Mławy oraz GDDKiA w budowę ekspresowej obwodnicy Mławy –S7.
	Realizacja projektu spowoduje przeniesienie ruchu ciężarowego oraz pozostałego tranzytowego poza granice miasta, co korzystnie wpłynie na warunki ruchu wewnątrz miasta eliminując przeciążenie ulic nie dostosowanych do silnego ruchu oraz poprawiając bezpieczeństwo ruchu w mieście. Będzie miała korzystny wpływ na środowisko poprzez zmniejszenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń w mieście. Obwodnica wpłynie na skrócenie czasu przejazdu, co przyniesie konkretne korzyści ekonomiczne. Obwodnica zapewni właściwe powiązanie północno – zachodniej strefy gospodarczej Mławy z drogą krajową ekspresową nr 7.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.5			
Nazwa inwestycji	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	150,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	północna część pierścienia obwodowego Warszawy/obszar warszawski	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 11 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T
	Inwestycja łączyć się będzie z planowaną trasą ekspresową S7, co spowoduje zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

OPIS INWESTYCJI	W ramach inwestycji zostanie wykonana nowa droga wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt tworzy bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T (droga ekspresowa S7). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Poprawia dostęp do centrum logistycznego (lotnisko Okęcie). Komplementarny jest projektowaną drogą ekspresową S7 i S8, rozbudowana DW 724.
	Ten nowoprojektowany odcinek drogi nr 721 zastąpi istniejący, niewydolny komunikacyjnie przebieg. Omija on strefy krytyczne i pozwala na odpowiednie do potrzeb zwiększenie przepustowości trasy. W przyszłości stanowić będzie istotny fragment regionalnego pierścienia obwodowego Warszawy. Łącząc się z Dk 8 (w przyszłości S8) i Dk 7 w przyszłości S7) umożliwia mieszkańcom południowej części aglomeracji warszawskiej bezpośrednie połączenie z trasami łączącymi południowe i południowo-zachodnie regiony kraju.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.6			
Nazwa inwestycji	Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	160,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	zachodnia część zewnętrznej strefy aglomeracji społecznej. Obszar warszawski	2014-2020	całkowita długość nowych dróg	ok. 7 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Droga nr 579 stanowi niezwykle ważne połączenie drogowe północ – południe łączące drogę krajową nr 7 z drogą krajową nr 8, pozwalające ominąć Warszawę od strony zachodniej. Przecina drogę krajową nr 2 w miejscowości Błonie. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego a obejmować będzie częściową rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 579 oraz budowę nowego odcinka drogi stanowiącej obwodnicę Grodziska Mazowieckiego. W ramach inwestycji zostanie wykonana nowa droga wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (autostrada A2). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Poprawia dostęp do centrum logistycznego (lotnisko Okęcie). Komplementarny jest projektowaną autostradą A2, rozbudowa DW 579, budową DW 579 w Błoniu. Projekt stanowi kontynuację rozbudowy DW 579 realizowaną ze środków ZPORR.
	Droga ta obsługuje indywidualny i zbiorowy ruch lokalny, pasażerski oraz transportowy. Odgrywa znaczącą rolę w ruchu tranzytowym. Funkcjonuje w układzie komunikacyjnym jako droga wyprowadzająca ruch z północy województwa w kierunku południowym z ominięciem Warszawy. Stanowi również doskonałe połączenie dla ruchu turystycznego w kierunku znanych miejscowości rekreacyjnych, znajdujących się na terenie Kampinoskiego Parku Narodowego. Jednym z podstawowych problemów komunikacyjnych tego ciągu drogowego jest brak obwodnic miejscowości w szczególności Błonia i Grodziska Mazowieckiego. Konieczność budowy obwodnicy wynika z rosnącego natężenia ruchu na przebiegającej przez miasto drodze wojewódzkiej nr 579. Przebudowana droga 579 łączyć będzie drogi krajowe nr 7 i 8 i stanowić dojazd do węzła autostradowego „Grodzisk Mazowiecki” oraz krzyżować się z drogami wojewódzkimi nr 580 i 719. Budowa obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w znaczny sposób przyczyni się do poprawy standardu i jakości regionalnej sieci drogowej, zapewniając większą spójność komunikacyjną i zwiększając przepustowość ważnych szlaków komunikacyjnych Mazowsza, przy jednoczesnym przeniesieniu ruchu ciężarowego i dostawczego z terenów miasta poza jego granice. Będzie to z jednej strony bardzo korzystne dla mieszkańców Grodziska Mazowieckiego, ponieważ w zdecydowany sposób zmniejszy się hałas i zanieczyszczenie środowiska, jak również wpłynie korzystnie na warunki i bezpieczeństwo ruchu w mieście; z drugiej strony usprawni ruch tranzytowy, skracając czas przejazdu i poprawiając komfort jazdy.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.7			
Nazwa inwestycji	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	130,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Północno zachodnia część województwa mazowieckiego Sierpc-Biezuń-Żuromin. Subregion Płocki i Ciechanowski	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	ok. 13 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 poprzez dostosowanie jej parametrów technicznych do obecnie obowiązujących, wpłynie na poprawę słabo rozwiniętego systemu komunikacyjnego w północno- zachodniej części województwa mazowieckiego oraz na podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt ten wpisuje się w obecnie realizowaną inwestycję w ciągu dw 541 tj. obwodnicy Żuromina. Północna część Mazowsza charakteryzuje się niskim stopniem zagęszczenia infrastruktury drogowej. Podstawowy układ drogowy powiatu Żuromińskiego stanowi sieć dróg wojewódzkich i powiatowych znajdujących się w średnim stanie technicznym, z których część nie spełnia wymagań technicznych. Miasto znajduje się w znacznej odległości od większych aglomeracji miejskich. Najbliższe to Płock, Toruń lub Ciechanów. Realizacja projektu poprawi atrakcyjność inwestycyjną północno-zachodniej części Mazowsza, zwiększy dostępność komunikacyjną, zachęcając w ten sposób do poznawania walorów turystycznych rejonu. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (projektowana droga ekspresowa S10). Poprawia połączenie z województwem ościennym (woj. Warmińsko-Mazurskie oraz woj. Kujawsko -Pomorskim). Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Projekt jest komplementarny z rozbudową DW 541. Stanowi element rozbudowy większego odcinka DW 541.
	Północna część Mazowsza charakteryzuje się niskim stopniem zagęszczenia infrastruktury drogowej. Podstawowy układ drogowy powiatu Żuromińskiego stanowi sieć dróg wojewódzkich i powiatowych znajdujących się w średnim stanie technicznym, z których część nie spełnia wymagań technicznych. Miasto znajduje się w znacznej odległości od większych aglomeracji miejskich. Najbliższe to Płock, Toruń lub Ciechanów. Realizacja projektu poprawi atrakcyjność inwestycyjną północno-zachodniej części Mazowsza, zwiększy dostępność komunikacyjną, zachęcając w ten sposób do poznawania walorów turystycznych rejonu.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.8			
Nazwa inwestycji	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 55+328 do km 72+755			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	140,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Północno zachodnia część województwa mazowieckiego Sierpc-Biezuń-Zuromin Subregion Płocki i Ciechanowski	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	ok. 18 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 poprzez dostosowanie jej parametrów technicznych do obecnie obowiązujących, wpłynie na poprawę słabo rozwiniętego systemu komunikacyjnego w północno- zachodniej części województwa mazowieckiego oraz na podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt ten wpisuje się w obecnie realizowaną inwestycję w ciągu DW 541 tj. obwodnicy Żuromina. Północna część Mazowsza charakteryzuje się niskim stopniem zagęszczenia infrastruktury drogowej. Podstawowy układ drogowy powiatu Żuromińskiego stanowi sieć dróg wojewódzkich i powiatowych znajdujących się w średnim stanie technicznym, z których część nie spełnia wymagań technicznych. Miasto znajduje się w znacznej odległości od większych aglomeracji miejskich. Najbliższe to Płock, Toruń lub Ciechanów. Realizacja projektu poprawi atrakcyjność inwestycyjną północno-zachodniej części Mazowsza, zwiększy dostępność komunikacyjną, zachęcając w ten sposób do poznawania walorów turystycznych rejonu. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 55+328 do km 72+775 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (projektowana droga ekspresowa S10). Poprawia połączenie z województwem ościennym (woj. Warmińsko-Mazurskie oraz woj. Kujawsko -Pomorskim). Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Projekt jest komplementarny z rozbudową DW 541. Stanowi element rozbudowy większego odcinka DW 541
	Północna część Mazowsza charakteryzuje się niskim stopniem zagęszczenia infrastruktury drogowej. Podstawowy układ drogowy powiatu Żuromińskiego stanowi sieć dróg wojewódzkich i powiatowych znajdujących się w średnim stanie technicznym, z których część nie spełnia wymagań technicznych. Miasto znajduje się w znacznej odległości od większych aglomeracji miejskich. Najbliższe to Płock, Toruń lub Ciechanów. Realizacja projektu poprawi atrakcyjność inwestycyjną północno-zachodniej części Mazowsza, zwiększy dostępność komunikacyjną, zachęcając w ten sposób do poznawania walorów turystycznych rejonu.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.9			
Nazwa inwestycji	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			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	800,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawa-Konstancin Jeziorna - Góra Kalwaria	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 24 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Celem projektu jest poprawa systemu komunikacyjnego na terenach przyległych do Warszawy, stanowiących obszar metropolitalny Warszawy poprzez odciążenie przenoszącej wielkie natężenie ruchu drogi wojewódzkiej nr 724 prowadzącej obecnie ruch pasażerski i transportowy dostawczy, jak również tranzytowy. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy Konstancina Jeziorna wraz z niezbędną infrastrukturą (np. oświetlenie, kanalizacja, chodniki). Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (projektowana południowa obwodnica Warszawy). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Projekt jest komplementarny z rozbudową DW724 oraz budową południowej obwodnicy Warszawy.
	W ramach realizacji inwestycji uzyska się wzrost przepustowości, poprawę bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, pozytywny wpływ na środowisko. Zwiększeniu ulegnie komfort życia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Konstancina Jeziorna.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.10			
Nazwa inwestycji	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			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	245,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	południowa część województwa mazowieckiego Iłża - Lipsko - Solec Subregion radomski	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg Całkowita długość nowych dróg	ok. 4 km ok. 25 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projektowana droga stanowić będzie zasadniczy fragment nowo kształtowanego połączenia ponadregionalnego wschód – zachód, łączącego miasta Opole Lubelskie (region lubelski) poprzez Lipsko, Iłżę (Mazowsze) z regionem łódzkim, a także poprawi komunikację z ważnymi ośrodkami regionalnymi jak. Starachowice, Skarżysko Kamienna (woj. Świętokrzyskie), Radom (Mazowsze). Istotnym elementem łączącym region lubelski z Mazowszem jest budowany - w ramach porozumienia obu województw- most na rzece Wisła w m. Solec w ciągu dw 747. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt polega na rozbudowie odcinka drogi wojewódzkiej nr 747 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (droga ekspresowa S17/S12 woj. Lubelskie). Poprawia połączenie z województwem Lubelskim. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Projekt poprawia dostęp do lotniska w Radomiu. Projekt jest komplementarny z rozbudową dwóch innych odcinków DW 747 oraz budowa mostu przez rzekę Wisła w ciągu DW 747. Projekt jest kontynuacją rozbudowy DW 747 oraz budową mostu na Wiśle.
	Realizacja projektu umożliwi rozwój kontaktów pomiędzy lokalnymi ośrodkami gospodarczymi, zlokalizowanymi na terenie trzech regionów. Droga ta w 90% przebiegać będzie po nowym śladzie omijając istniejącą zabudowę, co przyczyni się do podniesienia komfortu i bezpieczeństwa podróżujących. Poprzez wyprowadzenie ruchu kołowego z poza siedliska zwiększy się również bezpieczeństwo lokalnej społeczności oraz podniesie jakość ich życia. W wyniku realizacji projektu nastąpi poprawa komunikacji , na linii miasta Opole Lubelskie (region lubelski) poprzez Lipsko, Iłżę (Mazowsze) z regionem łódzkim, a także poprawi komunikację z ważnymi ośrodkami regionalnymi jak. Starachowice.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.11			
Nazwa inwestycji	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			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	105,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	południowa część województwa mazowieckiego Iłża - Solec Subregion radomski	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 8 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projektowana droga stanowić będzie zasadniczy fragment nowo kształtowanego połączenia ponadregionalnego wschód – zachód, łączącego miasta Opole Lubelskie (region lubelski) poprzez Lipsko, Iłżę (Mazowsze) z regionem łódzkim, a także poprawi komunikację z ważnymi ośrodkami regionalnymi jak. Starachowice, Skarżysko Kamienna (woj. Świętokrzyskie), Radom (Mazowsze). Istotnym elementem łączącym region lubelski z Mazowszem jest budowany - w ramach porozumienia obu województw- most na rzece Wisła w m. Solec w ciągu dw 747. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt polega na rozbudowie odcinka drogi wojewódzkiej nr 747 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (droga ekspresowa S17/S12 woj. Lubelskie). Poprawia połączenie z w województwem Lubelskim. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Projekt poprawia dostęp do lotniska w Radomiu. Projekt jest komplementarny z rozbudową dwóch innych odcinków DW 747 oraz budową mostu przez rzekę Wisła w ciągu DW 747. Projekt jest kontynuacją rozbudowy DW 747 oraz budową mostu na rzece Wisła.
	Realizacja projektu umożliwi rozwój kontaktów pomiędzy lokalnymi ośrodkami gospodarczymi, zlokalizowanymi na terenie trzech regionów. Droga ta w 90% przebiegać będzie po nowym śladzie omijając istniejącą zabudowę, co przyczyni się do podniesienia komfortu i bezpieczeństwa podróżujących. Poprzez wyprowadzenie ruchu kołowego z poza siedliska zwiększy się również bezpieczeństwo lokalnej społeczności oraz podniesie jakość ich życia. W wyniku realizacji projektu nastąpi poprawa komunikacji , na linii miasta Opole Lubelskie (region lubelski) poprzez Lipsko, Iłżę (Mazowsze) z regionem łódzkim, a także poprawi komunikację z ważnymi ośrodkami regionalnymi jak. Starachowice.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.12			
Nazwa inwestycji	Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	50,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	północno zachodnia część województwa mazowieckiego. Subregion płocki, ciechanowski	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 2,8 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.2 Dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Realizacja projektu poprzez wyprowadzenie i upłynnienie ruchu tranzytowego przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców miasta Sierpc. Projekt bezpośrednio łączy się korytarzem dodatkowym sieci TEN-T relacji Warszawa – Płońsk – Toruń. Trasa ta charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu. Łączący aglomeracje szczecińską, bydgosko-toruńską i warszawską. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt polega na budowie drogi - obwodnicy m. Sierpc w ciągu drogi wojewódzkiej 560 o długości około 2,8 km wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, oświetleniem). Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (projektowana droga ekspresowa S10). Poprawia połączenie z województwem ościennym (woj. Kujawsko-Pomorskie). Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Komplementarny jest z projektowaną budową drogi ekspresowej S10 oraz rozbudową DW 541
	Realizacja projektu poprzez wyprowadzenie i upłynnienie ruchu tranzytowego przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców miasta Sierpc. .Korzyści wynikające z realizacji projektu to:- wzrost przepustowości, poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, pozytywny wpływ na środowisko, poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost atrakcyjności subregionu.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.13			
Nazwa inwestycji	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			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	355,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Ciąg komunikacyjny Warszawa Zachodnia - Lubelszczyzna Obszar warszawski	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	ok. 67 km
			Całkowita długość nowych dróg	ok. 4 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Budowa nowego 4 km odcinka drogi wojewódzkiej nr 801 i jej rozbudowa na dalszym odcinku ma służyć poprawie dostępności komunikacyjnej Warszawy poprzez udrożnienie istniejącego ciągu komunikacyjnego prowadzącego w kierunku zachodniej Lubelszczyzny. Jest to bardzo istotny szlak transportowy dla mieszkańców zachodniej części powiatu garwolińskiego i zachodniej Lubelszczyzny, dla których stanowi ona najszybsze i najkrótsze połączenie z Warszawą – miejscem pracy. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt polega na rozbudowie odcinka drogi wojewódzkiej nr 801 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (projektowana południowa obwodnica Warszawy). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Komplementarny jest z projektowaną budową południowej obwodnicy Warszawy.
	Zlokalizowana w odległości około 20 km i równolegle zlokalizowana droga krajowa nr 17 z uwagi na przeciążenie ruchem i występujące korki nie stanowi dla mieszkańców korzystnej alternatywy. Ważnym aspektem jest również obsługa potrzeb komunikacyjnych mieszkańców aglomeracji stołecznej z silnym akcentem na domenę rekreacyjno-turystyczną. Korzyści wynikające z realizacji projektu to: zwiększenie przepustowości, poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, pozytywny wpływ na środowisko

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.14			
Nazwa inwestycji	Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	170,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	relacja Warszawa- Węgrów	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg Całkowita długość nowych dróg	ok. 21 km ok. 4 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt przyczyni się do poprawy komunikacji wewnątrz aglomeracji warszawskiej, jak również przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej wschodnich terenów województwa mazowieckiego z Warszawą. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt polega na rozbudowie odcinka drogi wojewódzkiej nr 637 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt poprawia połączenie z Warszawą, poprzez powiązanie transportowe z ekspresową obwodnicą Warszawy. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Komplementarny jest z rozbudowaną na pozostałym odcinku DW 637. Projekt stanowi kontynuację rozbudowy odcinka 40 km DW 637.
	Korzyści wynikające z realizacji projektu to: zwiększenie przepustowości, poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, pozytywny wpływ na środowisko.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.15			
Nazwa inwestycji	Rozbudowa DW 634 (odc. od DW 631 do Wołomina)			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	220,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	wschodnia część zewnętrznej strefy aglomeracji stołecznej. Powiat wołomiński	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	ok. 9 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt przyczyni się do poprawy komunikacji wewnątrz aglomeracji warszawskiej, jak również przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej wschodnich terenów województwa mazowieckiego z Warszawą. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt polega na rozbudowie odcinka drogi wojewódzkiej nr 634 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodniki, kanalizacja, odwodnienie drogi, oświetlenie). Projekt tworzy bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T (autostradowa obwodnica Warszawy, część wschodnia obwodnicy). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Projekt komplementarny jest z rozbudową DW 631, projektowaną przebudową DW 635, projektowaną budową wschodniej autostradowej obwodnicy Warszawy.
	Rozbudowa drogi 634 ma zwiększyć przepustowość tej drogi stanowiącej główną oś wołomińskiego pasma urbanistycznego oraz poprawić stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Korzyści wynikające z realizacji projektu to: zwiększenie przepustowości, poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, pozytywny wpływ na środowisko.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.16			
Nazwa inwestycji	Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszek, na terenie m. Gąbin			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	50,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	obszar płocki	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 5 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.2 Dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji
	Realizacja inwestycji usprawni regionalne i międzyregionalne powiązania transportowe poprzez poprawę płynności ruchu. Projekt zlokalizowany jest w ciągu DW577 łączącej DK50 i DK60. Przedmiotem projektu jest budowa obwodnicy m. Gąbin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577. Podstawowy układ komunikacyjny miasta Gąbina tworzą ciągi uliczne, którymi przebiegają drogi nr 574 i 577 pełniące w obszarach zabudowanych funkcje ulic głównych. Drogi te stanowią źródło dokuczliwego hałasu o natężeniach, 70 – 75 dB. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Przedmiotem projektu jest budowa drogi/obwodnicy miasta Gąbina o długości około 5 km. W ramach projektu zostanie wybudowana obwodnica wraz z wykonaniem wszystkich robót towarzyszących branż wraz ze skrzyżowaniami z drogami istniejącymi, chodnikami, ścieżkami rowerowymi, ciągami pieszo-rowerowymi oraz drogami serwisowym. Poprawia połączenie z województwem ościennym (woj. Kujawsko-Pomorskie). Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego.
	Korzyści wynikające z realizacji projektu to: poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, pozytywny wpływ na środowisko, obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego, wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej okolicznych miejscowości.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.17			
Nazwa inwestycji	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	110,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	zachodnia część zewnętrznej strefy aglomeracji społecznej Obszar warszawski. Miasto Błonie	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg Całkowita długość nowych dróg	ok. 0,7 km ok. 1,8 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Droga nr 579 stanowi niezwykle ważne połączenie drogowe północ – południe łączące drogę krajową nr 7 z drogą krajową nr 8, pozwalające ominąć Warszawę od strony zachodniej. Przecina drogę krajową nr 92 w miejscowości Błonie. Budowa w znaczny sposób przyczyni się do poprawy standardu i jakości regionalnej sieci drogowej, zapewniając większą spójność komunikacyjną i zwiększając przepustowość ważnych szlaków komunikacyjnych Mazowsza, przy jednoczesnym przeniesieniu ruchu ciężarowego i dostawczego z terenów miasta poza jego granice. Projekt wpisuje się w cele rozwojowe i kierunki działań dla Województwa, zgodnie z art.5, ustęp 1, punkt 2 z litera b) Kontraktu Terytorialnego Województwa Mazowieckiego, tj. rozbudowa układu drogowego, poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu w celu poprawy dostępności wewnątrzregionalnej, a także do krajowego i europejskiego systemów komunikacji drogowej.
OPIS INWESTYCJI	Projekt obejmuje przebudowę odcinka DW 579 o długości około 2,5 km drogi wraz z niezbędną infrastrukturą. Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącego odcinka DW579. Następnie łączyć się będzie z istniejącym odcinkiem DW 579 prowadząc bezpośrednio do węzła Tłuste/Grodzisk Mazowiecki łączący z autostradą A2. Projekt poprawia połączenie z siecią TEN-T (autostrada A2). Poprawia połączenie z Warszawą. Tworzy powiązanie z podsystemem transportu zbiorowego. Poprawia dostęp do centrum logistycznego (lotnisko Okęcie). Komplementarny jest z wybudowaną autostradą A2, rozbudową DW 579, projektowaną budową obwodnicy Grodziska Mazowieckiego. Projekt stanowi kolejny etap rozbudowy DW 579.
	Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia poziomu jakości życia mieszkańców Błonia, ponieważ w zdecydowany sposób zmniejszy się hałas i zanieczyszczenie środowiska, jak również wpłynie korzystnie na warunki i bezpieczeństwo ruchu w mieście. Jednocześnie usprawni ruch tranzytowy, skracając czas przejazdu i poprawiając komfort jazdy. Korzyści wynikające z realizacji projektu to: zwiększenie przepustowości, poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu przejazdu, pozytywny wpływ na środowisko

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.18			
Nazwa inwestycji	Budowa obwodnicy Śródmieścia, etap I: odcinek od ul. Ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej			
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	985,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawa, woj. Mazowieckie	2018 - 2021	Całkowita długość nowych dróg	ok. 4 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T
	Celem projektu jest usprawnienie ruchu we wschodniej części Warszawy oraz stworzenie dogodnego powiązania międzydzielnicowego pomiędzy Pragą Południe i Targówkiem. Usprawnienie połączenia komunikacyjnego między Pragą Południe i Targówkiem odciążą podstawową trasę łączącą te dzielnice, na której notuje się natężenie ruchu na granicy przepustowości. Budowa części obwodnicy stworzy wygodne połączenie obszaru Targówka Fabrycznego z centrum Warszawy oraz trasą wylotową w kierunku północno-wschodnim, co wpłynie na zwiększenie możliwości rozwoju działalności gospodarczej na zdegradowanym obszarze miasta poprzez			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	poprawę dostępności komunikacyjnej dla obszarów o niewykorzystanym potencjale inwestycyjnym ograniczonym wskutek braku dogodnych dojazdów. Będzie elementem zintegrowanych działań rewitalizacyjnych na zdegradowanych obszarach przemysłowych. Powstanie Obwodnicy wpłynie na rozładowanie zagęszczenia ruchu na ulicach Grochowskiej i Targowej, wzrost bezpieczeństwa ruchu, redukcję zanieczyszczenia środowiska, oszczędność kosztów transportu i czasu przejazdu. Powyższa inwestycja wypełnia założenia FS/POIS 2014-2020/Strategii Europa 2020 oraz założenia Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2030, której celem w zakresie obszaru "Przestrzeń i transport" jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. Projekt jest zgodny z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej. Na odcinku ul. Radzywińska - ul. Zabraniecka uchwałą Rady m.st. Warszawy zatwierdzony został Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego, na odcinku ul. Zabraniecka - ul. Myśliborska Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego jest w przygotowaniu.
OPIS INWESTYCJI	Inwestycja będzie polegała na budowie odcinka obwodnicy łączącego dzielnice Praga Południe i Targówek. Powstanie droga klasy GP, dwujezdniowa 2x2 i 2x3 pasy ruchu w każdym kierunku (w zależności od odcinka) oraz bezkolizyjne skrzyżowania w postaci węzłów wielopoziomowych. Nowa droga połączy w/w dzielnice z podstawowym układem komunikacyjnym w kierunku centrum Warszawy oraz trasą wylotową w kierunku północno-wschodnim tj. drogą wojewódzką 634 (ul. Radzywińska) prowadzącą do połączenia z drogą krajową nr 8. Zadaniem planowanej inwestycji będzie wyprowadzenie ruchu poza miasto. Poprzez budowę części Obwodnicy i usprawnieniu ruchu nastąpi zwiększenie przepustowości ul. Grochowskiej i ul. Targowej. Wzmożony ruch na tych ulicach powoduje częste zatory, zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, wzrost zanieczyszczenia środowiska, wzrost kosztów transportu i czasu przejazdu.
	Realizacja projektu przyczyni się do rozwinięcia / poszerzenia sieci drogowej łączącej Warszawę z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi oraz innymi regionami w kraju, a także wykorzystania położenia województwa mazowieckiego w ciągach europejskich korytarzy transportowych z węzłem w Warszawie. Grupami docelowymi projektu są mieszkańcy Warszawy oraz mieszkańcy regionu. Budowa części Obwodnicy Śródmiejskiej jest komplementarna z: 1. Budową Trasy Siekierkowskiej (ZMID) 2. Budową skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierkowską (węzeł Marsa) (ZMID) 3. Budową drogi krajowej S8 i drogi krajowej S17 (GDDKiA).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.19			
Nazwa inwestycji	Modernizacja ciągu ulic Marsa - Żołnierska , odc. Węzeł Marsa - granica miasta - etap II			
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	370,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawa, woj. Mazowieckie	2015- 2017	Całkowita długość nowych dróg	4,8 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T
	Celem projektu jest usprawnienie ruchu na drodze wylotowej z miasta (odc. węzeł Marsa - granica miasta) w kierunku wschodnim tj. w kierunku drogi krajowej S8 (w sieci TEN-T). Celem modernizacji jest dostosowanie docelowych parametrów w/w odcinka drogi do parametrów drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP). Poprawa parametrów technicznych drogi spowoduje poprawę dostępności komunikacyjnej dla obszarów o potencjale inwestycyjnym ograniczonym obecnie wskutek braku dogodnych dojazdów i pozwoli			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	na zwiększenie możliwości rozwoju działalności gospodarczej na obszarach pozamiejskich. Będzie także elementem zintegrowanych działań rewitalizacyjnych na zdegradowanych obszarach rolniczych i przemysłowych położonych w pobliżu granicy miasta. Poprzez modernizację drogi od węzła Marsa do granicy miasta nastąpi zwiększenie przepustowości, usprawnienie ruchu, zwiększenie ruchu rowerowego i pieszego poprzez uwzględnienie potrzeb tych grup użytkowników drogi. Realizacja inwestycji wpłynie na rozładowanie zagęszczenia i wzrost bezpieczeństwa ruchu, redukcję zanieczyszczenia ochrony środowiska, oszczędność kosztów transportu i czasu przejazdu. Powyższa inwestycja wypełnia założenia FS/POLIŚ 2014-2020/Strategii Europa 2020 oraz założenia Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2030, której celem w zakresie "przestrzeni i transportu" jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. Projekt jest zgodny z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej. Planowany odcinek drogi od węzła Marsa do granicy miasta nie jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.
OPIS INWESTYCJI	Projekt zakłada przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 637 i 631 (docelowo 2x2 pasy) od ul. Naddnieprzańskiej do granicy miasta wraz z budową środkowych wiaduktów nad "Koleją Otwocką". Obecnie przejście nad torami PKP jest w złym stanie technicznym i zagraża bezpieczeństwu ruchu. Odcinek od ul. Naddnieprzańskiej do granicy miasta jest "wąskim gardłem" na trasie stanowiącej przedłużenie Trasy Siekierskiej. Inwestycja będzie polegała na przebudowie dwóch jezdni po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, dwupoziomowego rozwiązania skrzyżowania ulic Żołnierska - Marsa - Rekrucka. Dalszy odcinek jednojezdniowej trasy wylotowej nie spełnia warunków dla prowadzenia istniejących natężeń ruchu zwłaszcza w godzinach szczytu porannego. Kompleksowy zakres inwestycji wymaga przebudowy sieci lokalnego układu drogowego, istniejącej infrastruktury kolidującej z projektowaną drogą oraz wykonania urządzeń ograniczających negatywny wpływ ruchu drogowego na środowisko.
	Grupami docelowymi inwestycji są mieszkańcy Warszawy oraz mieszkańcy regionu. Projekt modernizacji jest komplementarny z: 1. Budową Trasy Siekierskiej (ZMID) 2. Budową węzła Marsa (m.st. Warszawa - ZMID) 3. Budową drogi wojewódzkiej nr 631 (Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich). 4. Budową drogi ekspresowej S-17 (GDDKiA).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.20			
Nazwa inwestycji	Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2			
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	82,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawa, woj. Mazowieckie	2017 - 2019	Całkowita długość nowych dróg	1 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T
	Celem projektu jest przebudowa odcinka drogi wylotowej z miasta (droga wojewódzka nr 801) w kierunku południowo-wschodnim. Powstanie powiązanie z planowaną trasą ekspresową S2 (w sieci TEN-T), które wpłynie na zwiększenie dostępności transportowej poprzez połączenie węzłów komunikacyjnych z infrastrukturą TEN-T. Poprzez przebudowę drogi na odcinku 1 km usprawniony zostanie ruch na drodze wylotowej, gdzie obecnie natężenia ruchu charakteryzują się stałym wzrostem. Powoduje to częste zatrzymywania ruchu,			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	zwłaszcza w granicach szczytu porannego i popołudniowego. Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2 spowoduje zwiększenie przepustowości, usprawnienie ruchu, wzrost bezpieczeństwa ruchu. Stworzy także możliwości zwiększenia ruchu rowerowego i pieszego poprzez uwzględnienie potrzeb tych grup użytkowników drogi, wpłynie na rozładowanie zagęszczenia i wzrost bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie przepustowości, redukcję zanieczyszczenia środowiska, oszczędność kosztów transportu i czasu przejazdu. Powyższa inwestycja wypełnia założenia FS/POLIŚ 2014-2020/Strategii Europa 2020 oraz założenia Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2030, której celem w zakresie "przestrzeni i transportu" jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. Projekt jest zgodny z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej. Planowany odcinek drogi od ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2 nie jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.
OPIS INWESTYCJI	Do przebudowy planowany jest odcinek drogi wojewódzkiej nr 801 od skrzyżowania z ul. Trakt Lubelski, wraz z rozwiązaniem tego skrzyżowania, do połączenia z planowanym węzłem z trasą S2 - Południową Obwodnicę Warszawy (w rejonie ul. Ogórkowej). Zakres prac obejmuje przebudowę ulicy do parametrów drogi głównej ruchu przyspieszonego GP, o dł. ok. 1 km, dwujezdniowej, po 2 pasy ruchu w każdą stronę z poszerzeniami na skrzyżowaniach, odwodnienie oraz sygnalizację świetlną. Rozpatrywany odcinek będzie stanowił uzupełnienie ciągu ul. Wał Miedzeszyński, który został zmodernizowany w ramach inwestycji budowa Trasy Siekierkowskiej.
	Realizacja projektu przyczyni się do ograniczenia wpływu transportu na środowisko, zmniejszy zatłoczenie i ograniczenia przepustowości infrastruktury transportowej. Grupami docelowymi inwestycji są mieszkańcy Warszawy oraz mieszkańcy regionu. Projekt jest komplementarny z: 1. Budową Trasy Siekierkowskiej (m.st. Warszawa - ZMID) 2. Budową skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierkowską (Węzeł Marsa) (m.st. Warszawa - ZMID) 3. Budową trasy ekspresowej S2 (GDDKiA).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.21			
Nazwa inwestycji	Przebudowa ul. Marynarskiej na odcinku ul. Taśmowa - ul. Rzymowskiego			
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	84,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawa, woj. Mazowieckie	2015 - 2017	Całkowita długość nowych dróg	0,8 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T
	Celem inwestycji jest przebudowa ul. Marynarskiej - fragmentu Obwodnicy Centrum Warszawy, leżącej w ciągu drogi krajowej nr 7 (w sieci TEN-T). W chwili obecnej stanowi "wąskie gardło" w ciągu obwodnicy. Realizacja projektu będzie polegała na przebudowie, która poprawi parametry techniczne drogi, co doprowadzi do likwidacji występujących na tym odcinku utrudnień. Spowoduje zmniejszenie kosztów transportu i oszczędność czasu, zmniejszenie kosztów środowiskowych, poprawę bezpieczeństwa ruchu. Stworzy możliwość			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	zwiększenia ruchu rowerowego i pieszego poprzez uwzględnienie potrzeb tych grup użytkowników drogi. Pozwoli na włączenie do TEN-T sieci drogowej obsługującej miasto Warszawa, a także na przeprowadzenie ruchu tranzytowego z Obwodnicy Centrum na Południową Obwodnicę Warszawy (droga ekspresowa). Powyższa inwestycja wypełnia założenia FS/POIiŚ 2014-2020/Strategii Europa 2020 oraz założenia Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2030, której celem w zakresie "przestrzeni i transportu" jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. Projekt jest zgodny z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej. Na odcinku od ul. Taśmowej do ul. Rzymowskiego uchwałą Rady m.st. Warszawy zatwierdzony został Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.
OPIS INWESTYCJI	Przebudowa ul. Marynarskiej nastąpi na odcinku od ul. Taśmowej do węzła Marynarska - Wołoska - Rzymowskiego o długości 800 m. Zakres inwestycji obejmuje przebudowę jezdni do szerokości 2 x 3 pasy ruchu w każdym kierunku z dodatkowymi pasami skreću w prawo na skrzyżowaniach, przebudowę ul. Postępu wraz z budową wiaduktu nad ul. Marynarską, przebudowę trasy tramwajowej, ścieżek rowerowych i chodników, budowę przystanków autobusowych i tramwajowych, przebudowę infrastruktury podziemnej.
	Realizacja inwestycji zlikwiduje "wąskie gardło" w ciągu Obwodnicy Centrum. Grupami docelowymi projektu są mieszkańcy Warszawy oraz mieszkańcy regionu. Przebudowa ul. Marynarskiej na odc. ul. Taśmowa - ul. Rzymowskiego jest komplementarna z: 1. Budową Trasy N-S węzeł Marynarska (GDDKiA) 2. Modernizacją Al. Jerozolimskich - budowa węzła Łopuszańska - Kleszczowa (m.st. Warszawa - ZMID) 3. Budowa drogi ekspresowej S-79 (GDDKiA)

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.22			
Nazwa inwestycji	Przebudowa ciągu ulic : Marywilska - Czołowa - Polnych Kwiatów na odc. Trasa Toruńska - ul. Mehoffera - etap I			
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	131,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawa, woj. Mazowieckie	2016 - 2019	Całkowita długość nowych dróg	2,4 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T
	Celem projektu jest przebudowa odcinka o długości 2,4 km: Trasa Toruńska - ul. Kupiecka, stanowiącego etap I inwestycji pn. Przebudowa ciągu ulic Marywilska - Czołowa - Polnych Kwiatów na odc. Trasa Toruńska - ul. Mehoffera, wraz z urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego. Przebudowana droga główna ruchu przyspieszonego będzie stanowić połączenie transportowe zapewniające dobre skomunikowanie północnych dzielnic (rejon Białołęki) z obwodnicami Warszawy (Trasa Mostu Północnego oraz Trasa Toruńska S8). Zapewni połączenie z drogami znajdującymi się w sieci TEN-T. Dzięki realizacji projektu nastąpi zwiększenie przepustowości drogi i			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	usprawnienie ruchu, zwiększenie ruchu rowerowego i pieszego poprzez uwzględnienie potrzeb tych grup użytkowników drogi. Wpływie ona na rozładowanie zagęszczenia ruchu i wzrost jego bezpieczeństwa, redukcję zanieczyszczenia środowiska, oszczędność kosztów transportu i czasu przejazdu. Powyższa inwestycja wypełnia założenia FS/POLIŚ 2014-2020/Strategii Europa 2020 oraz założenia Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2030, której celem w zakresie "przestrzeni i transportu" jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. Projekt jest zgodny z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej. W przygotowaniu jest Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego na odcinku ul. Marywilska - ul. Czołowa, w tym odcinek objęty projektem.
OPIS INWESTYCJI	Po przebudowie odcinek objęty projektem będzie przebiegać po starej trasie (wybudowana zostanie druga jezdnia ul. Marywilskiej). Projekt przewiduje budowę drogi klasy GP. W ramach projektu przewidziana jest przebudowa / budowa wiaduktu, budowa sygnalizacji świetlnej, budowa ścieżek rowerowych i chodników, przebudowa infrastruktury podziemnej i naziemnej, wykonanie urządzeń ograniczających negatywny wpływ ruchu drogowego na środowisko.
	Realizacja przedsięwzięcia zapewni obsługę komunikacyjną okolicznych osiedli, zakładów produkcyjnych i usługowych, usprawni ruch tranzytowy pomiędzy dzielnicami Warszawy: Pragą Północ i Białotą. Ul. Marywilska będzie nadal wspomagać ruch pobliskiej trasy kolejowej relacji Warszawa - Gdańsk. Grupami docelowymi inwestycji są mieszkańcy Warszawy oraz mieszkańcy regionu. Projekt modernizacji jest komplementarny z: 1. Budową drogi ekspresowej S8 (GDDKiA) 2. Budową Trasy Mostu Północnego (m.st. Warszawa - ZMID).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA F – POZOSTAŁE INWESTYCJE

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.1			
Nazwa inwestycji	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru - etap II			
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	4 016,29	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2015 - 2019	Całkowita długość nowych linii tramwajowych i linii metra Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym	6 km 13 szt.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

			transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu 15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	13.3 Integracja systemów transportowych i rozwój transportu kombinowanego towarów 13.5 Rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii 15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym
	Projekt przyczyni się do: - zwiększenia udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Warszawy (także tych o ograniczonej możliwości poruszania się), - ograniczenia negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko naturalne, - redukcji hałasu i zanieczyszczenia powietrza, - zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście (poprzez zachęcenie mieszkańców miasta do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rezygnacji z odbywania podróży transportem indywidualnym), - poprawy płynności ruchu (skrócenie czasu podróży poprzez nowo powstające i bezkolizyjne systemy połączeń przesiadkowych z metra do innych środków transportu takich jak autobus czy tramwaj),			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	- podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności o komfortu transportu publicznego, - wzrostu komfortu życia mieszkańców, - integracji istniejących systemów transportowych w mieście m.st. Warszawy, - integracji obszarów położonych po obydwu stronach Wisły, - promocji zrównoważonego układu urbanistycznego.
OPIS INWESTYCJI	W zakres projektu wchodzi: Budowa odcinka zachodniego II linii metra od stacji C6 do stacji C8, Budowa odcinka wschodniego-północnego II linii metra od stacji C16 do stacji C18, zmodernizowana zostanie również infrastruktura znajdująca się na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty, tak by dostosować ją do obsługi II linii metra, prace przygotowawcze dla etapu III, zakup taboru dostosowanych do obsługi I i II linii metra. Zostanie wybudowany odcinek metra długości ok. 6 km. Zakupione zostanie 13 szt. taboru.
	Budowa dalszych odcinków II linii ma na celu zachęcenie mieszkańców miasta do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rezygnacji z odbywania podróży transportem indywidualnym. W konsekwencji przyczyni się to do obniżenia poziom emisji szkodliwych substancji oraz zmniejszenia zatłoczenia stolicy, dzięki czemu wzrośnie komfort życia jej mieszkańców. Dostęp do bezpiecznego, szybkiego i komfortowego środka transportu przyczyni się do także do integracji obszarów położonych po obydwu stronach Wisły.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.2			
Nazwa inwestycji	Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru - etap III			
Beneficjent	Miasto Stołeczne Warszawa			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	3 845,60	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2015 - 2019	Całkowita długość nowych linii tramwajowych i linii metra Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	6 km 17 szt.
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.3 Integracja systemów transportowych i rozwój transportu kombinowanego towarów

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

			15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	13.5 Rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii 15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym
	Projekt przyczyni się do: - zwiększenia udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Warszawy (także tych o ograniczonej możliwości poruszania się), - ograniczenia negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko naturalne, - redukcji hałasu i zanieczyszczenia powietrza, - zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście (poprzez zachęcenie mieszkańców miasta do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rezygnacji z odbywania podróży transportem indywidualnym), - poprawy płynności ruchu (skrócenie czasu podróży poprzez nowo powstające i bezkolizyjne systemy połączeń przesiadkowych z metra do innych środków transportu takich jak autobus czy tramwaj), - podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności o komfortu transportu publicznego, - wzrostu komfortu życia mieszkańców, - integracji istniejących systemów transportowych w mieście m.st. Warszawy, - integracji obszarów położonych po obydwu stronach Wisły, - promocji zrównoważonego układu urbanistycznego.			
OPIS INWESTYCJI	W zakres projektu wchodzi: budowa odcinka zachodniego, od stacji C4 do stacji C5, budowa odcinka wschodniego-północnego, od stacji C16 do stacji C18, zakup taboru dostosowanych do obsługi I i II linii metra. Zostanie wybudowany odcinek metra długości ok. 6 km. Zakupione zostanie 17 szt. taboru.			
	Budowa dalszych odcinków II linii ma na celu zachęcenie mieszkańców miasta do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rezygnacji z odbywania podróży transportem indywidualnym. W konsekwencji przyczyni się to do obniżenia poziom emisji szkodliwych substancji oraz zmniejszenia zatłoczenia stolicy, dzięki czemu wzrośnie komfort życia jej mieszkańców. Dostęp do bezpiecznego, szybkiego i komfortowego środka transportu przyczyni się do także do integracji obszarów położonych po obydwu stronach Wisły.			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.3			
Nazwa inwestycji	Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą			
Beneficjent	Tramwaje Warszawskie Sp.z.o.o			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	1 197,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2017 - 2020	Całkowita długość nowych linii tramwajowych i linii metra <i>(długość wybudowanej sieci transportu szynowego i trolejbusowego)</i> Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym	ok. 9,61 km trasy dwutorowej Długość oszacowano na podstawie studium wykonalności; nie uwzględnia ona długości torów w rozjazdach, na pętlach i terminalach czołowych. Ostateczna długość wybudowanej trasy może ulec zmianie na etapie późniejszym (po opracowaniu koncepcji oraz uzyskaniu decyzji środowiskowej) o max. ± 2 km. 50 szt.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

			komunikacji miejskiej	
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.
	Projekt wpisuje się w Cel 3. Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne oraz Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i wartości kulturowe Strategii ZIT dla WOF 2014-2020+.			
	Projekt będzie miał istotny wpływ na realizację Celu szczegółowego Priorytetu Inwestycyjnego 4.V. w ramach Osi Priorytetowej VI POIS 2014-2020, określonego jako Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Projekt przyczyni się do: - realizacji następujących wskaźników: - całkowita długość nowych i ulepszonych linii tramwajowych, - liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, - rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy, - zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, - poprawy płynności ruchu, - ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście, - podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego, - redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, - promocji zrównoważonego układu urbanistycznego, - integracji infrastrukturalnej istniejących środków transportu, - dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

OPIS INWESTYCJI

Projekt obejmuje budowę tras tramwajowych w ciągu ulic: Rakowieckiej – Puławskiej – Goworka – Spacerowej – Belwederskiej – Sobieskiego – al. Rzeczpospolitej (wraz z budową odpowiednich terminali czołowych) oraz w ciągu ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. na odcinku od ul. Grójeckiej do Dworca Zachodniego wraz z zakupem 50 tramwajów dwukierunkowych przeznaczonych na zwiększenie pracy przewozowej oraz budową zajezdni Annopol.

W ramach budowy tras tramwajowych planuje się wykonanie torowiska wydzielonego z jezdni, o dużym udziale torowisk trawiastych. Planowane jest wyposażenie peronów przystankowych w: wiaty (za wyjątkiem przystanków wyposażonych w wiaty w ramach działań Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie), ławki, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygrodzenia ochronne – na peronach sąsiadujących z jezdnią rozwiązania zabezpieczające przed ochlapywaniem pasażerów oczekujących na peronach, w pozostałych miejscach ażurowe, o jednolitej formie architektonicznej zgodnej z wytycznymi projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej w Warszawie” oraz na nawierzchni peronu od strony toru: pas koloru żółtego, pas koloru czarnego, nawierzchnię szorstką oraz nawierzchnię grostkową (wyczuwalną pod podeszwą buta) - z uwagi na konieczność dostosowania peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zapisy te mogą zostać zmodyfikowane na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Na przedmiotowych trasach tramwajowych planowane jest zastosowanie priorytetu dla tramwajów. Na przystankach planowane jest zainstalowanie Systemu Informacji Pasażerskiej.

Tabor

Planuje się, że tramwaje będą dwukierunkowe, przegubowe, wielocłonowe, całkowicie niskopodłogowe z napędem silnikami prądu przemiennego i sterowaniem mikroprocesorowym, wykonane z uwzględnieniem europejskich norm określających wymagania wytrzymałościowe i zderzeniowe dla pojazdów szynowych (rozważa się dostosowanie kilku tramwajów do potrzeb nauki jazdy). Planowane tramwaje będą wyposażone w urządzenia klimatyzacyjne kabiny pasażerskiej i motorniczego, system monitoringu, system wizualnej i fonicznej informacji pasażerskiej, wyciszony układ napędowy i jezdny, stosowany standardowo w produkowanych obecnie pojazdach szynowych komunikacji miejskiej zapewniający zwiększony komfort podróżowania wewnątrz oraz zmniejszoną emisję hałasu na zewnątrz, zasobnik energii dla obniżenia zużycia energii elektrycznej potrzebnej na ruch tramwaju, oraz opcjonalnie w układ jazdy autonomicznej.

Planuje się, że pojazdy będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych: dla osób niesłyszących i niedosłyszących zostaną zainstalowane systemy informacji liniowej wyposażone w tablice diodowe na zewnątrz pojazdu i tablice LCD wewnątrz oraz podświetlane przyciski służące do otwierania drzwi; dla osób niewidomych i niedowidzących zostaną zainstalowane systemy informacji liniowej z komunikatami dźwiękowymi, przyciski służące do otwierania drzwi z wypukłymi znaczkami <> i dodatkowo dla osób niedowidzących zewnętrzne kwadratowe wyświetlacze z numerem linii; dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej zostaną zainstalowane rampy wjazdowe i zostaną wyznaczone specjalne miejsca dla wózków inwalidzkich (wyposażone w oparcie, pas bezpieczeństwa i przycisk do komunikacji z motorniczym).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Budowa Zajezdni tramwajowej „Annapol” Planowana pojemność zajezdni wyniesie ok. 150 tramwajów niskopodłogowych o długości do 33 m każdy. Na terenie zajezdni zaprojektowane zostały następujące obiekty zaplecza technicznego m.in.: • hala postojowa w formie wiaty umożliwiająca garażowanie minimum 150 tramwajów wieloczlonowych; • kompleksowy budynek obsługi technicznej mieszczący wewnątrz: halę obsługi technicznej, halę napraw, warsztaty i magazyny; • budynek podstacji trakcyjnej; • budynek pogotowia energetycznego ze stacją trafo; • budynek rejonowego pogotowia sieci trakcyjnej z wiatą garażową; • garaże oraz wiaty garażowe m.in. dla wagonów technicznych (pługi) oraz wagonów powypadkowych; • myjnie tramwajowe; • stanowiska diagnostyczne. Projekt przyczyni się do: * rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy, * zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, * poprawy płynności ruchu, * ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście, * podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego, * redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, * promocji zrównoważonego układu urbanistycznego, * integracji infrastrukturalnej istniejących środków transportu, * dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Głównymi beneficjentami infrastruktury, którzy będą czerpać korzyści z realizacji projektu będą bezpośredni użytkownicy tej infrastruktury: • pasażerowie tramwajów kursujących nowo wybudowanymi trasami tramwajowymi, • pasażerowie korzystający z tramwajów ze względu na poprawioną punktualność i niezawodność komunikacji tramwajowej, • mieszkańcy i pracownicy przebywający w budynkach przylegających do budowanego ciągu, w którym zmniejszy się narażenie na drgania i hałas komunikacyjny, • właściciele nieruchomości położonych wzdłuż wybudowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich wartości związany z poprawą klimatu wibroakustycznego, poprawą jakości obsługi komunikacyjnej oraz poprawą wyglądu infrastruktury tramwajowej, • pracodawcy podróżnych korzystających z budowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich punktualności i pewności dotarcia do miejsca zatrudnienia,

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

- ogół mieszkańców Warszawy – z uwagi na polepszenie wizerunku miasta, jako miejsca posiadającego nowoczesną infrastrukturę, a co za tym idzie przyjaznego mieszkańcom i turystom oraz będącego atrakcyjnym miejscem lokowania nowych miejsc pracy.

Projekt jest częścią szeregu przedsięwzięć zmierzających do integracji systemu transportu szynowego:

1. "Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy";
2. "Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie";
3. "Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych";
4. "Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie".

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.4			
Nazwa inwestycji	Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru			
Beneficjent	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	234,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2015 - 2020	Całkowita długość nowych linii tramwajowych i linii metra <i>(długość wybudowanej sieci transportu szynowego i trolejbusowego)</i> Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	2,48 km: Mehoffera - Winnica 2,43 km Wolska - Skierniewicka Podane wartości mają charakter orientacyjny, oszacowany na podstawie planowanych przebiegów tras bez uwzględnienia długości przebudowanych torów w węzłach czy na pętlach . Długość wybudowanych tras może ulec zmianie na etapie późniejszym (po opracowaniu koncepcji oraz projektów) o max ± 0,8 km. 10 szt.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
CELE INWESTYCJI	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym
	Projekt wpisuje się w Cel 3. Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne oraz Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i wartości kulturowe Strategii ZIT dla WOF 2014-2020+. Projekt będzie miał istotny wpływ na realizację Celu szczegółowego Priorytetu Inwestycyjnego 4.V. w ramach Osi Priorytetowej VI POIS 2014-2020, określonego jako Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Projekt przyczyni się do: 1. realizacji wskaźnika całkowita długość nowych i ulepszonych linii tramwajowych, 2. rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy, 3. zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, 4. poprawy płynności ruchu, 5. ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście, 6. podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego, 7. redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza.			
OPIS INWESTYCJI	Planowana jest budowa tras tramwajowych w ul. Światowida – na odc. Mehoffera – Winnica oraz w ciągu ul. Kasprzaka od ul. Wolskiej do ul. Skierniewickiej, a także zakup 10 sztuk dwukierunkowych tramwajów niskopodłogowych. Budowę trasy tramwajowej w ciągu ul. Kasprzaka od ul. Wolskiej do ul. Skierniewickiej Projekt obejmuje budowę trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kasprzaka na odcinku od ul. Wolskiej do ul. Skierniewickiej. Część nowobudowanej trasy będzie bezkolizyjnie przebiegać w wykopie (na poziomie -1), natomiast całość nowej trasy poprowadzona zostanie na wydzielonym torowisku. Projekt zakłada również przeniesienie torowiska tramwajowego w ul. Wolskiej w pas dzielący jezdnię na odcinku od ul. Elekcyjnej do ul. Kasprzaka. W ramach projektu przewidziana jest także budowa nowych peronów przystankowych. W przypadku peronów zlokalizowanych w poziomie -1 przewidziana jest budowa pochylni zwiększających dostępność do nowych przystanków tramwajowych także osobom o ograniczonej mobilności.			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Budowę trasy tramwajowej w ul. Światowida – na odc. Mehoffera – Winnica

Projekt obejmuje budowę trasy dwutorowej w ul. Światowida na odcinku Mehoffera – Winnica. Torowisko będzie wydzielone z jezdni, o dużym udziale torowisk trawiastych. W ramach projektu przewidziana jest także budowa nowych zespołów przystankowych oraz zasilania trakcyjnego, w tym jedną podstawę trakcyjną. W ramach budowy tras tramwajowych planowane jest wykonanie torowiska wydzielonego z jezdni, o dużym udziale torowisk trawiastych. Planowane jest wyposażenie peronów przystankowych w: wiaty (za wyjątkiem przystanków wyposażonych w wiaty w ramach działań Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie), ławki, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygradzenia ochronne – na peronach sąsiadujących z jezdnią rozwiązania zabezpieczające przed ochlapywaniem pasażerów oczekujących na peronach, w pozostałych miejscach ażurowe, o jednolitej formie architektonicznej zgodnej z wytycznymi projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej w Warszawie” oraz na nawierzchni peronu od strony toru: pas koloru żółtego, pas koloru czarnego, nawierzchnię szorstką oraz nawierzchnię groszkową (wyczuwalną pod podeszwą buta) - z uwagi na konieczność dostosowania peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zapisy te mogą zostać zmodyfikowane na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Na przedmiotowych trasach tramwajowych planuje się zastosowanie priorytetu dla tramwajów. Na przystankach planowane jest zainstalowanie Systemu Informacji Pasażerskiej.

Tabor

Planuje się, że tramwaje będą dwukierunkowe, przegubowe, wielocłonowe, całkowicie niskopodłogowe z napędem silnikami prądu przemiennego i sterowaniem mikroprocesorowym, wykonane z uwzględnieniem europejskich norm określających wymagania wytrzymałościowe i zderzeniowe dla pojazdów szynowych (rozważa się dostosowanie kilku tramwajów do potrzeb nauki jazdy). Planowane tramwaje będą wyposażone w urządzenia klimatyzacyjne kabiny pasażerskiej i motorniczego, system monitoringu, system wizualnej i fonicznej informacji pasażerskiej, wyciszony układ napędowy i jezdni, stosowany standardowo w produkowanych obecnie pojazdach szynowych komunikacji miejskiej zapewniający zwiększony komfort podróżowania wewnątrz oraz zmniejszoną emisję hałasu na zewnątrz, zasobnik energii dla obniżenia zużycia energii elektrycznej potrzebnej na ruch tramwaju, oraz opcjonalnie w układ jazdy autonomicznej. Planuje się, że pojazdy będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych: dla osób niesłyszących i niedosłyszących zostaną zainstalowane systemy informacji liniowej wyposażone w tablice diodowe na zewnątrz pojazdu i tablice LCD wewnątrz oraz podświetlane przyciski służące do otwierania drzwi; dla osób niewidomych i niedowidzących zostaną zainstalowane systemy informacji liniowej z komunikatami dźwiękowymi, przyciski służące do otwierania drzwi z wypukłymi znaczkami <> i dodatkowo dla osób niedowidzących zewnętrzne kwadratowe wyświetlacze z numerem linii; dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej zostaną zainstalowane rampy wjazdowe i zostaną wyznaczone specjalne miejsca dla wózków inwalidzkich (wyposażone w oparcie, pas bezpieczeństwa i przycisk do komunikacji z motorniczym).

Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Kasprzaka od ul. Wolskiej do ul. Skierniewickiej zapewni dodatkowy dojazd do pętli Cmentarz Wolski i dalej do pętli Górczewska co zapewni możliwość uruchomienia awaryjnych objazdów w przypadku zablokowania ruchu tramwajowego w ciągu ulicy Wolskiej na odcinku od ul. Skierniewickiej do ulicy Redutowej (na skutek kolizji, awarii, itp.) dotychczas w przypadku zablokowania obecnego dojazdu do pętli Cmentarz Wolski ruch tramwajowy na tej pętli był wstrzymany.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Nowa trasa zapewni również dojazd do II linii metra oraz do przystanku kolejowego Warszawa Kasprzaka. Budowa trasy tramwajowej w ul. Światowida – na odc. Mehoffera – Winnica przyczyni się do zwiększenia zasięgu sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie co pozytywnie wpłynie na ilość korzystających z niej pasażerów oraz ograniczy ilość przesiadek koniecznych do wykonania w celu dojechania do/z bezpośredniego jej sąsiedztwa. Zapewni ona wzrost atrakcyjności komunikacji publicznej na tym obszarze. Głównymi beneficjentami infrastruktury, którzy będą czerpać korzyści z realizacji projektu będą bezpośredni użytkownicy tej infrastruktury:

- pasażerowie tramwajów kursujących nowo wybudowanymi trasami tramwajowymi,
- pasażerowie korzystający z tramwajów ze względu na poprawioną punktualność i niezawodność komunikacji tramwajowej,
- mieszkańcy i pracownicy przebywający w budynkach przylegających do budowanego ciągu, w którym zmniejszy się narażenie na drgania i hałas komunikacyjny,
- właściciele nieruchomości położonych wzdłuż wybudowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich wartości związany z poprawą klimatu wibroakustycznego, poprawą jakości obsługi komunikacyjnej oraz poprawą wyglądu infrastruktury tramwajowej,
- pracodawcy podróżnych korzystających z budowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich punktualności i pewności dotarcia do miejsca zatrudnienia,
- ogół mieszkańców Warszawy – z uwagi na polepszenie wizerunku miasta, jako miejsca posiadającego nowoczesną infrastrukturę, a co za tym idzie przyjaznego mieszkańcom i turystom oraz będącego atrakcyjnym miejscem lokowania nowych miejsc pracy.

Projekt jest częścią szeregu przedsięwzięć zmierzających do integracji systemu transportu szynowego:

1. „Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu”
2. „Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych”
3. „Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie”
4. „Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru”
5. „Dostosowanie infrastruktury tramwajowej w Warszawie do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych”
6. „Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą”
7. „Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie”

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.5			
Nazwa inwestycji	Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą			
Beneficjent	Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	369,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2014 - 2020	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	130 szt.
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	W ramach projektu planuje się m.in. obsługę zabytkowych i szczególnie cennych pod względem przyrodniczym rejonów m.st. Warszawy – Traktu Królewskiego i Lasku Bielańskiego. Do realizacji projektu planowane jest pozyskanie 130 autobusów niskoemisyjnych (30 pojazdów 12m i 100 pojazdów 18m). Przywołany tabor zasilany będzie napędem alternatywnym do spalinowego tj. elektrycznym, hybrydowym lub gazowym. Planowane jest również wykonanie niezbędnej infrastruktury: systemu ładowania autobusów w zajezdniach oraz systemu ładowania na liniach. Zakłada się, że niezbędna będzie budowa 16 przyłączy na krańcach oraz zbliżonej liczby stacji ładowania w zajezdniach. Z uwagi na specyfikę instrumentu ZIT oraz relatywnie niewielką alokację (97 mln EURO), przeznaczoną na jego realizację dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego w ramach RPO WM 2014-2020, interwencja komplementarna do projektów w ramach POIS 2014-2020 będzie obejmowała dwa typy projektów: parkingi „Parkuj i Jedź” oraz trasy rowerowe, wyłaniane do realizacji w trybie konkursowym. W związku z powyższym nie jest możliwe na obecnym etapie wskazanie konkretnych tytułów projektów powiązanych, realizowanych z RPO WM 2014-2020. Projekt wpisuje się w Cel 3. Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne oraz Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i wartości kulturowe Strategii ZIT dla WOF 2014-2020+. Ponadto jest to projekt o pozytywnym wpływie na politykę ochrony środowiska. Poprzez realizację projektu zmniejszy się liczba pojazdów w centrum miasta, a tym samym zmniejszy się poziom dolegliwości takich jak poziom hałasu, emisja szkodliwych gazów, zanieczyszczenie środowiska. W wyniku realizacji projektu oraz po jego zakończeniu poprawi się klimat akustyczny, docelowo zmniejszy się ruch samochodów w centrum miasta, korzystnie wpłynie na stan budynków i zieleni miejskiej. Jednocześnie jest to projekt o neutralnym wpływie na poprawę efektywności energetycznej.
OPIS INWESTYCJI	W ramach projektu planuje się obsługę zabytkowych i szczególnie cennych pod względem przyrodniczym rejonów m.st. Warszawy – Traktu Królewskiego i Lasku Bielańskiego. Do realizacji projektu planowane jest pozyskanie 130 autobusów niskoemisyjnych (30 pojazdów 12m i 100 pojazdów 18m). Wyżej wymieniony tabor zasilany będzie napędem alternatywnym do spalinowego tj. elektrycznym, hybrydowym lub gazowym. Planowane jest również wykonanie niezbędnej infrastruktury: systemu ładowania (zasilania paliwem) autobusów w zajezdniach oraz systemu ładowania pantografami na krańcach (do 16 przyłączy). Projekt będzie miał istotny wpływ na realizację Celu szczegółowego Priorytetu Inwestycyjnego 4.V. w ramach Osi Priorytetowej VI POIS 2014-2020, określonego jako Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Ponadto realizacja projektu wpisuje się w: - a/ Redukcję emisji gazów cieplarnianych przez środki transportu: do roku 2020 o 20% względem poziomu z roku 2008 - b/ Poprawę efektywności zużycia paliwa w środkach transportu o 20% do roku 2020 - c/ Redukcję udziału pojazdów z napędem spalinowym w transporcie miejskim do roku 2030 o 50%

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.6			
Nazwa inwestycji	Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru			
Beneficjent	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	260,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2016 - 2020	Całkowita długość nowych linii tramwajowych i linii metra (długość wybudowanej sieci transportu szynowego i trolejbusowego)	ok. 4 km trasy dwutorowej Długość oszacowano na podstawie studium wykonalności; nie uwzględnia ona długości torów w rozjazdach, na pętlach i terminalach czołowych. Długość oszacowanego na postawie studium przedprojektowego; nie uwzględnia ona długości torów w rozjazdach, na pętlach i terminalach czołowych. Ostateczna długość wybudowanej trasy może ulec zmianie na etapie późniejszym (po opracowaniu koncepcji oraz uzyskaniu decyzji środowiskowej) o max. $\pm$ 2 km.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

			Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	18 szt. (tramwajów)
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.
	Projekt wpisuje się w Cel 3. Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne oraz Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i wartości kulturowe Strategii ZIT dla WOF 2014-2020+. Projekt będzie miał istotny wpływ na realizację Celu szczegółowego Priorytetu Inwestycyjnego 4.V. w ramach Osi Priorytetowej VI POIS 2014-2020, określonego jako Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Projekt przyczyni się do: 1. realizacji wskaźnika całkowita długość nowych i ulepszonych linii tramwajowych, 2. rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy, 3. zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, 4. poprawy płynności ruchu, 5. ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście, 6. podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego, 7. redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza.			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

OPIS INWESTYCJI

Projekt dotyczy budowy dwutorowej trasy tramwajowej od al. Waszyngtona wariantowo a) wzdłuż ul. Międzynarodowej i Afrykańskiej b) wzdłuż Kanału Wystawowego i dalej wzdłuż ciągu ulic Egipska – Bora-Komorowskiego do pętli Gocław wraz z budową pętli oraz wiaduktu nad al. Stanów Zjednoczonych. W ramach budowy trasy tramwajowej planuje się wykonanie torowiska wydzielonego z jezdni z udziałem torowisk trawiastych. Planowane jest wyposażenie peronów przystankowych: wiaty (za wyjątkiem przystanków wyposażonych w wiaty w ramach działań Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie), ławki, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygradzenia ochronne – na peronach sąsiadujących z jezdnią rozwiązania zabezpieczające przed ochlapywaniem pasażerów oczekujących na peronach, w pozostałych miejscach ażurowe, o jednolitej formie architektonicznej zgodnej z wytycznymi projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej w Warszawie” oraz na nawierzchni peronu od strony toru: pas koloru żółtego, pas koloru czarnego, nawierzchnię szorstką oraz nawierzchnię groszkową (wyczuwalną pod podeszwą buta) - z uwagi na konieczność dostosowania peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zapisy te mogą zostać zmodyfikowane na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Na przedmiotowej trasie tramwajowej planowane jest zastosowanie priorytetu dla tramwajów. Na przystankach planowane jest zainstalowanie Systemu Informacji Pasażerskiej. Tabor W ramach projektu przewiduje się zakup 18 klimatyzowanych tramwajów niskopodłogowych, jednokierunkowych o długości do 33 m.. Planuje się, że tramwaje będą jednokierunkowe, przegubowe, wieloczołowe, całkowicie niskopodłogowe z napędem silnikami prądu przemiennego i sterowaniem mikroprocesorowym, wykonane z uwzględnieniem europejskich norm określających wymagania wytrzymałościowe i zderzeniowe dla pojazdów szynowych (rozważa się dostosowanie kilku tramwajów do potrzeb nauki jazdy). Planowane tramwaje będą wyposażone w urządzenia klimatyzacyjne kabiny pasażerskiej i motorniczego, system monitoringu, system wizualnej i fonicznej informacji pasażerskiej, wyciszony układ napędowy i jezdny, stosowany standardowo w produkowanych obecnie pojazdach szynowych komunikacji miejskiej, zapewniający zwiększony komfort podróżowania wewnątrz oraz zmniejszoną emisję hałasu na zewnątrz, zasobnik energii dla obniżenia zużycia energii elektrycznej potrzebnej na ruch tramwaju, oraz opcjonalnie w układ jazdy autonomicznej. Planuje się, że pojazdy będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych: dla osób niesłyszących i niedosłyszących zostaną zainstalowane systemy informacji liniowej wyposażone w tablice diodowe na zewnątrz pojazdu i tablice LCD wewnątrz oraz podświetlane przyciski służące do otwierania drzwi; dla osób niewidomych i niedowidzących zostaną zainstalowane systemy informacji liniowej z komunikatami dźwiękowymi, przyciski służące do otwierania drzwi z wypukłymi znaczkami <> i dodatkowo dla osób niedowidzących zewnętrzne kwadratowe wyświetlacze z numerem linii; dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej zostaną zainstalowane rampy wjazdowe i zostaną wyznaczone specjalne miejsca dla wózków inwalidzkich (wyposażone w oparcie, pas bezpieczeństwa i przycisk do komunikacji z motorniczym).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Budowa trasy tramwajowej na Gocław przyczyni się do zwiększenia zasięgu sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie co pozytywnie wpłynie na ilość korzystających z niej pasażerów oraz ograniczy ilość przesiadek koniecznych do wykonania w celu dojechania do/z bezpośredniego jej sąsiedztwa. Zapewni ona wzrost atrakcyjności komunikacji publicznej na tym obszarze.

Głównymi beneficjentami infrastruktury, którzy będą czerpać korzyści z realizacji projektu będą bezpośredni użytkownicy tej infrastruktury:

- pasażerowie tramwajów kursujących nowo wybudowanymi trasami tramwajowymi,
- pasażerowie korzystający z tramwajów ze względu na poprawioną punktualność i niezawodność komunikacji tramwajowej,
- mieszkańcy i pracownicy przebywający w budynkach przylegających do budowanego ciągu, w którym zmniejszy się narażenie na drgania i hałas komunikacyjny,
- właściciele nieruchomości położonych wzdłuż wybudowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich wartości związany z poprawą klimatu wibroakustycznego, poprawą jakości obsługi komunikacyjnej oraz poprawą wyglądu infrastruktury tramwajowej,
- pracodawcy podróżnych korzystających z budowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich punktualności i pewności dotarcia do miejsca zatrudnienia,
- ogół mieszkańców Warszawy – z uwagi na polepszenie wizerunku miasta, jako miejsca posiadającego nowoczesną infrastrukturę, a co za tym idzie przyjaznego mieszkańcom i turystom oraz będącego atrakcyjnym miejscem lokowania nowych miejsc pracy.

Projekt jest częścią szeregu przedsięwzięć zmierzających do integracji systemu transportu szynowego:

1. "Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy";
2. "Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych";
3. "Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie";
4. "Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie";
5. "Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych".

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.7			
Nazwa inwestycji	Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie			
Beneficjent	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	369,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2016 - 2020	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	40 szt.
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt wpisuje się w Cel 3. Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne oraz Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i wartości kulturowe Strategii ZIT dla WOF 2014-2020+. Projekt będzie miał istotny wpływ na realizację Celu szczegółowego Priorytetu Inwestycyjnego 4.V. w ramach Osi Priorytetowej VI POIS 2014-2020, określonego jako Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Projekt przyczyni się do: 1. realizacji wskaźnika liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, 2. rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy, 3. zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, 4. poprawy płynności ruchu, 5. ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście, 6. podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego, 7. redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, 8. dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
OPIS INWESTYCJI	W ramach projektu planuje się zakup 20 tramwajów dwukierunkowych oraz 20 tramwajów jednokierunkowych (w maksymalnie ujednoliconej kompletacji z wagonami dwukierunkowymi) na potrzeby wymiany taboru istniejącego. Planuje się, że tramwaje będą przegubowe, wielocłonowe, całkowicie niskopodłogowe z napędem silnikami prądu przemiennego i sterowaniem mikroprocesorowym, wykonane z uwzględnieniem europejskich norm określających wymagania wytrzymałościowe i zderzeniowe dla pojazdów szynowych (rozważa się dostosowanie kilku tramwajów do potrzeb nauki jazdy). Planowane tramwaje będą wyposażone w urządzenia klimatyzacyjne kabiny pasażerskiej i motorniczego, system monitoringu, system wizualnej i fonicznej informacji pasażerskiej, wyciszony układ napędowy i jezdną, stosowaną standardowo w produkowanych obecnie pojazdach szynowych komunikacji miejskiej zapewniającą zwiększony komfort podróżowania wewnątrz oraz zmniejszoną emisję hałasu na zewnątrz, zasobnik energii dla obniżenia zużycia energii elektrycznej potrzebnej na ruch tramwaju, oraz opcjonalnie w układ jazdy autonomicznej. Planuje się, że pojazdy będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych: dla osób niesłyszących i niedosłyszących zostaną zainstalowane systemy informacji liniowej wyposażone w tablice diodowe na zewnątrz pojazdu i tablice LCD wewnątrz oraz podświetlane przyciski służące do otwierania drzwi; dla osób niewidomych i niedowidzących zostaną zainstalowane systemy informacji liniowej z komunikatami dźwiękowymi, przyciski służące do otwierania drzwi z wypukłymi znaczkami <> i dodatkowo dla osób niedowidzących zewnętrzne kwadratowe wyświetlacze z numerem linii; dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej zostaną zainstalowane rampy wjazdowe i zostaną wyznaczone specjalne miejsca dla wózków inwalidzkich (wyposażone w oparcie, pas bezpieczeństwa i przycisk do komunikacji z motorniczym).

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Projekt ma na celu unowocześnienie parku taborowego Spółki Tramwaje Warszawskie poprzez zwiększenie liczby tramwajów niskopodłogowych umożliwiając zwiększenie liczby kursów i ilości zadań przewozowych realizowanych przez ten typ taboru.

Głównymi beneficjentami projektu będą:

1. pasażerowie korzystający z komunikacji tramwajowej, w tym mieszkańcy Warszawy oraz całej aglomeracji warszawskiej, a także mieszkańcy innych regionów kraju i obywatele innych państw przyjeżdżający do Warszawy;
2. osoby, które dotychczas korzystały z komunikacji tramwajowej, które w czasie remontów, w związku z realizacją projektu wybiorą podróż tramwajem i nie przesiadną się do samochodów;
3. osoby o ograniczonej mobilności, osoby niepełnosprawne ruchowo, starsze, którym dzięki wprowadzeniu taboru niskopodłogowego łatwiej będzie podróżować tramwajem.

Projekt jest częścią szeregu przedsięwzięć zmierzających do integracji systemu transportu szynowego:

1. Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą;
2. Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru;
3. Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy;
4. Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy;
5. Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru;
6. Obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra oraz zakupem taboru;
7. Dostosowanie infrastruktury tramwajowej w Warszawie do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych;
8. Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu;
9. Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych;
10. Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych;
11. Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.8			
Nazwa inwestycji	Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy			
Beneficjent	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	256,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2016 - 2020	Całkowita długość zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra <i>(długość przebudowanej sieci transportu szynowego i trolejbusowego)</i>	3,34 km: ul. Jagiellońska; 1,20 km: ul. Kijowska – al. Tysiąclecia; 5,10 km: ul. Zamoyskiego – pętla Gocławek; 2,33 km: al. Waszyngtona; 7,72 km: trasa wzdłuż Obwodnicy Śródmiejskiej.
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	Projekt wpisuje się w Cel 3. Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne oraz Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i wartości kulturowe Strategii ZIT dla WOF 2014-2020. Projekt będzie miał istotny wpływ na realizację Celu szczegółowego Priorytetu Inwestycyjnego 4.V. w ramach Osi Priorytetowej VI POIS 2014-2020, określonego jako Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Projekt przyczyni się do: 1. realizacji wskaźnika całkowita długość nowych i ulepszonych linii tramwajowych, 2. rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy, 3. zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, 4. poprawy płynności ruchu, 5. ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście, 6. podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego, 7. redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, 8. promocji zrównoważonego układu urbanistycznego, 9. integracji infrastrukturalnej istniejących środków transportu, 10. dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
OPIS INWESTYCJI	<u>Planuje się, że Projekt będzie obejmował przebudowę lub rozbudowę następujących tras tramwajowych:</u> 1. ul. Jagiellońska – na odc. pętla Żerań FSO – Rondo Starzyńskiego; 2. ul. Kijowska – al. Tysiąclecia – na odc. Markowska – Kawęczyńska; 3. al. Zamoyskiego – ul. Grochowska – na odc. al. Zieleniecka – Pętla Gocławek; 4. al. Waszyngtona – na odc. Rondo Waszyngtona – Rondo Wiatraczna; 5. w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej – na odc. pl. Zawiszy – Rondo Żaba. Planuje się, że przebudowa lub rozbudowa tras tramwajowych będzie polegać na wymianie wyeksploatowanych torów obejmującą wszystkie zużyte elementy konstrukcji torowiska (zabudowy, nawierzchni torowej i drogowej oraz podbudowy) wraz z unowocześnieniem tej konstrukcji polegającym na wprowadzeniu aktualnie stosowanych rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych dotyczących poszczególnych elementów, zmianach w systemie odwodnienia oraz elementach układu drogowego wraz z chodnikami oraz modyfikacją sieci trakcyjnej wraz z wymianą jej elementów składowych. Planuje się, że perony przystankowe na przedmiotowych trasach zostaną wyposażone w: wiaty (za wyjątkiem przystanków wyposażonych w wiaty w ramach działań Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie), ławki, latarnie doświetlające powierzchnię peronów przystankowych wraz z instalacją zasilającą, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, instalację przystosowaną do zamontowania elementów Systemu Informacji Pasażerskiej, wygrodzenia ochronne – na peronach sąsiadujących z jezdnią rozwiązania zabezpieczające przed ochlapywaniem pasażerów oczekujących na peronach, w pozostałych miejscach ażurowe, o jednolitej formie architektonicznej zgodnej z wytycznymi projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej w Warszawie” oraz na nawierzchni peronu od strony toru: pas koloru żółtego, pas koloru czarnego, nawierzchnię szorstką oraz nawierzchnię greszkową (wyczuwalną pod podeszwą buta) - z uwagi na konieczność dostosowania peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zapisy te mogą zostać zmodyfikowane na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Na przedmiotowych trasach tramwajowych planowane jest zastosowanie priorytetu dla tramwajów.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Projekt przyczyni się do polepszenia komunikacji dla mieszkańców prawobrzeżnych dzielnic Warszawy. Ponadto, projekt przyczyni się do:

1. rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy,
2. zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście,
3. poprawy płynności ruchu,
4. ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście,
5. podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego,
6. redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza,
7. promocji zrównoważonego układu urbanistycznego,
8. integracji infrastrukturalnej istniejących środków transportu,
9. dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się

Głównymi beneficjentami infrastruktury, którzy będą czerpać korzyści z realizacji projektu będą bezpośredni użytkownicy tej infrastruktury:

- pasażerowie tramwajów kursujących nowo wybudowanymi trasami tramwajowymi,
- pasażerowie korzystający z tramwajów ze względu na poprawioną punktualność i niezawodność komunikacji tramwajowej,
- mieszkańcy i pracownicy przebywający w budynkach przylegających do budowanego ciągu, w którym zmniejszy się narażenie na drgania i hałas komunikacyjny,
- właściciele nieruchomości położonych wzdłuż wybudowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich wartości związany z poprawą klimatu wibroakustycznego, poprawą jakości obsługi komunikacyjnej oraz poprawą wyglądu infrastruktury tramwajowej,
- pracodawcy podróżnych korzystających z budowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich punktualności i pewności dotarcia do miejsca zatrudnienia,
- ogół mieszkańców Warszawy – z uwagi na polepszenie wizerunku miasta, jako miejsca posiadającego nowoczesną infrastrukturę, a co za tym idzie przyjaznego mieszkańcom i turystom oraz będącego atrakcyjnym miejscem lokowania nowych miejsc pracy.

Projekt jest częścią szeregu przedsięwzięć zmierzających do integracji systemu transportu szynowego:

1. "Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 tramwajów niskopodłogowych".
2. "Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru"
3. "Dostosowanie infrastruktury tramwajowej w Warszawie do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych"
4. "Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie"
5. "Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie"
6. "Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych"

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.9			
Nazwa inwestycji	Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy			
Beneficjent	Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	127,00	POIiŚ 2014-2020	85	15
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Miasto Stołeczne Warszawa	2016 - 2020	Całkowita długość zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra Całkowita długość nowych linii tramwajowych i linii metra <i>(długość przebudowanej sieci transportu szynowego i trolejbusowego)</i>	2,18 km trasy dwutorowej 1,44 km trasy dwutorowej
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu	15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	przestrzennego		proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.
	Projekt wpisuje się w Cel 3. Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne oraz Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i wartości kulturowe Strategii ZIT dla WOF 2014-2020+. Projekt będzie miał istotny wpływ na realizację Celu szczegółowego Priorytetu Inwestycyjnego 4.V. w ramach Osi Priorytetowej VI POIS 2014-2020, określonego jako Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Projekt przyczyni się do: 1. realizacji wskaźnika całkowita długość nowych i ulepszonych linii tramwajowych, 2. rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy, 3. zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, 4. poprawy płynności ruchu, 5. ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście, 6. podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego, 7. redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza.			
OPIS INWESTYCJI	W ramach Projektu planuje się modernizację trasy tramwajowej w ciągu ul. Obozowej oraz budowę trasy tramwajowej w ciągu al. Wilanowskiej – na odc. Służewiec – Dworzec Południowy. Modernizacja trasy tramwajowej w ciągu ul. Obozowej Wykonanie prac związanych z torowiskiem tramwajowym wraz z peronami przystankowymi oraz zmianami w układzie zasilania (słupy trakcyjne oraz kable) w ciągu ulicy Obozowej. Wymienionych zostanie ok. 5,1 kmtp (kilometrów toru pojedynczego) wyeksploatowanych torów. Wymiana obejmie zużyte elementy konstrukcji torowiska (zabudowy, nawierzchni torowej i drogowej oraz podbudowy) natomiast konstrukcja zostanie unowocześniona poprzez wprowadzenie aktualnie stosowanych rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych dotyczących poszczególnych elementów, nastąpi również poprawa komfortu obsługi pasażerów poprzez dostosowanie konstrukcji peronów przystankowych. Prace obejmą również zmiany w systemie odwodnienia oraz elementach układu drogowego wraz z chodnikami. Ewentualna wymiana niektórych słupów będzie wynikać ze zmian układu torowo - drogowego. W ramach modernizacji trasy tramwajowej w ulicy Obozowej niezbędna jest modernizacja układu kablowego podstacji trakcyjnej „Obozowa”. Prace muszą być wykonywane jednocześnie ze względu na zminimalizowanie robót utraconych. Aktualny układ kablowy przystosowany jest do natężenia ruchu 90 wozów na godz. w jedną stronę. Po przebudowie wymagane jest, aby zmodernizowana trasa była dostosowana do natężenia 100 wozów na godz. w jedną stronę. Budowa trasy tramwajowej w ciągu al. Wilanowskiej – na odc. Służewiec – Dworzec Południowy W ramach budowy trasy tramwajowej planowane jest wykonanie torowiska wydzielonego z ruchu (fizycznie i/lub organizacyjnie). Planowane jest wyposażenie peronów przystankowych w: wiaty (za wyjątkiem przystanków wyposażonych w wiaty w ramach działań			

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie), ławki, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygrodzenia ochronne – na peronach sąsiadujących z jezdnią rozwiązania zabezpieczające przed ochlapywaniem pasażerów oczekujących na peronach, w pozostałych miejscach ażurowe, o jednolitej formie architektonicznej zgodnej z wytycznymi projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej w Warszawie” oraz na nawierzchni peronu od strony toru: pas koloru żółtego, pas koloru czarnego, nawierzchnię szorstką oraz nawierzchnię groszkową (wyczuwalną pod podeszwą buta) - z uwagi na konieczność dostosowania peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zapisy te mogą zostać zmodyfikowane na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Na przedmiotowych trasach tramwajowych planuje się zastosowanie priorytetu dla tramwajów. Na przystankach planowane jest zainstalowanie Systemu Informacji Pasażerskiej.

W ramach **modernizacji trasy tramwajowej w ciągu ul. Obozowej** planowane jest zastąpienie wyeksploatowanych elementów podsypkowej konstrukcji torowiska tramwajowego, konstrukcją bezpodsypkową zapewniającą jego wieloletnią trwałość i estetykę. Na większości modernizowanego odcinka planowane jest wprowadzenie posiadającej wysokie walory estetyczne trawiastej zabudowy torowiska tramwajowego. Ponadto na modernizowanym odcinku trasy tramwajowej odbędą się zmiany w konstrukcji i wyposażeniu peronów przystankowych. Dotychczasowe perony zlokalizowane w poziomie jezdni zostaną zastąpione wyspowymi peronami przystankowymi. Takie rozwiązanie ułatwi korzystanie z komunikacji tramwajowej osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz poprawi bezpieczeństwo podróżnych. Modernizacja trasy pozwoli również na podniesienie prędkości komunikacyjnej tramwajów, poprzez uwzględnienie w programach sygnalizacji świetlnej priorytetu dla komunikacji tramwajowej. W ramach modernizacji ww. trasy niezbędna jest modernizacja układu kablowego podstawy trakcyjnej „Obozowa”.

Budowa trasy tramwajowej w ciągu al. Wilanowskiej – na odc. Służewiec – Dworzec Południowy zapewni dodatkowy dojazd do dzielnicy biurowej jak powstała na terenach Służewca oraz do pętli Służewiec co zapewni możliwość uruchomienia awaryjnych objazdów w przypadku zablokowania ruchu tramwajowego w ciągu ulicy Wołoskiej (na skutek kolizji, awarii, itp.) dotychczas w przypadku zablokowania obecnego dojazdu ruch tramwajowy na tej pętli był wstrzymany. Nowa trasa zapewni również dojazd do węzła komunikacyjnego Metro Wilanowska w skład którego wchodzi stacja I linii metra oraz pętla autobusowa obsługująca zarówno linie miejskie jak i podmiejskie. Dodatkowo przedmiotowa trasa przyczyni się do zwiększenia zasięgu sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie co pozytywnie wpłynie na ilość korzystających z niej pasażerów oraz ograniczy ilość przesiadek koniecznych do wykonania w celu dojechania do/z bezpośredniego jej sąsiedztwa. Zapewni ona wzrost atrakcyjności komunikacji publicznej na tym obszarze.

Głównymi beneficjentami infrastruktury, którzy będą czerpać korzyści z realizacji projektu będą bezpośredni użytkownicy tej infrastruktury:

- pasażerowie tramwajów kursujących nowo wybudowanymi trasami tramwajowymi,
- pasażerowie korzystający z tramwajów ze względu na poprawioną punktualność i niezawodność komunikacji tramwajowej,
- mieszkańcy i pracownicy przebywający w budynkach przylegających do budowanego ciągu, w którym zmniejszy się narażenie na drgania i hałas komunikacyjny,
- właściciele nieruchomości położonych wzdłuż wybudowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich wartości związany z poprawą klimatu

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

- wibroakustycznego, poprawą jakości obsługi komunikacyjnej oraz poprawą wyglądu infrastruktury tramwajowej,
- pracodawcy podróźnych korzystających z budowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich punktualności i pewności dotarcia do miejsca zatrudnienia,
 - ogół mieszkańców Warszawy – z uwagi na polepszenie wizerunku miasta, jako miejsca posiadającego nowoczesną infrastrukturę, a co za tym idzie przyjaznego mieszkańcom i turystom oraz będącego atrakcyjnym miejscem lokowania nowych miejsc pracy.

Projekt jest częścią szeregu przedsięwzięć zmierzających do integracji systemu transportu szynowego:

1. "Dostosowanie infrastruktury tramwajowej w Warszawie do potrzeb związanych z eksploatacją tramwajów niskopodłogowych"
2. "Dostosowanie taboru Tramwajów Warszawskich do potrzeb osób niepełnosprawnych – zakup 60 tramwajów niskopodłogowych";
3. "Zakup tramwajów niskopodłogowych do obsługi sieci komunikacji tramwajowej w Warszawie";
4. "Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie";
5. „Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śląskich oraz modernizacja zaplecza wraz z wymianą sprzętu”.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Numer inwestycji	TABELA F - nr inwestycji F.10			
Nazwa inwestycji	Obsługa komunikacyjna pasma zachodniego województwa mazowieckiego w korytarzu: m.st. Warszawa dzielnica Bemowo – Stare Babice – Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos – Sochaczew			
Beneficjent	Jednostki Samorządu Terytorialnego/Samorząd Województwa/Spółki kapitałowe			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	343,00	POIiŚ 2014-2020/ RPO WM 2014-2020	85/80	15/20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Powiat warszawski zachodni, powiat sochaczewski, m.st Warszawa	2015-2020	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej <i>(liczba zakupionych autobusów torowych)</i> Całkowita długość wybudowanego toru dla autobusu torowego	ok. 10-12 szt. 43 km

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu 15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym 13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T 15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym
Projekt inwestycji zgodny z polityką UE, kraju i województwa, zapisaną m.in. w następujących dokumentach strategicznych: Strategii „Europa 2020”, Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego 2014-2020, Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r., Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, Programie Ochrony Środowiska Województwa Mazowieckiego. Zgodność projektu z polityką UE – Strategia „Europa 2020”. Jednym z trzech obszarów priorytetowych w strategii „Europa 2020”, jest wzrost zrównoważony, czyli transformacja kierunku gospodarki niskoemisyjnej, efektywniej korzystającej z zasobów i konkurencyjnej. O bardziej efektywnym wykorzystaniu zasobów oraz ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych mówi wytyczna nr 5 strategii. Realizacja projektu połączenia komunikacyjnego w paśmie zachodnim Warszawy jest atrakcyjną alternatywą transportu samochodowego. Przyczynia się to do spełnienia wytycznych znajdujących się w dokumencie zastępującym Strategię Lizbońską z lat 2000 – 2010. Podstawowym instrumentem realizacji celów strategii „Europa 2020” są opracowywane przez państwa członkowskie UE Krajowe Programy Reform, łączące założenia unijne oraz krajowe priorytety. Przedstawiony w kwietniu 2011 roku dokument bazuje na wyrównaniu różnic względem pozostałych krajów UE. Budując trwałe podstawy wzrostu gospodarczego, istotną kwestią jest zapewnienie sprawnej infrastruktury transportowej.				

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Dobrze rozwinięta komunikacja zbiorowa wpływa na zwiększenie dostępności rynków pracy oraz ośrodków edukacji. Realizacja projektu przyczynia się również do wyrównania szans mieszkańców z obszarów wiejskich, zwłaszcza tych niezmotoryzowanych. Możliwość korzystania z szybkiej komunikacji zbiorowej odczuwalnie poprawi jakość ich życia. Dzięki nowoczesnym i ekologicznym środkom transportu wygodnie podróżować również mogą osoby o ograniczonej mobilności oraz opiekunowie z małymi dziećmi. Umowa Partnerska – zgodność ze zdefiniowanymi celami tematycznymi. Poprawa spójności społecznej i terytorialnej jest jednym z celów głównych Umowy Partnerstwa. W ramach celów szczegółowych UP projekt przyczynia się m.in. do wzrostu szans na zatrudnienie osób dotkniętych lub zagrożonych ubóstwem i wykluczeniem społecznym, ograniczenia ryzyka wykluczenia społecznego spowodowanego dysproporcjami w dostępie do usług, poprawy jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenia bezpieczeństwa sieci transportowej regionu. Wyznaczone kierunki działań są spójne z założeniami Umowy Partnerstwa. Rozwój alternatywnych form transportu jest pożądanym ze względu na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa sieci transportowej.

Cele tematyczne, do których projekt odnosi się w sposób bezpośredni:

Cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach poprzez obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich. Transport w obrębie aglomeracji jest głównym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza PM10, PM2,5, NOX, SO2, bezzo(a)piren oraz znaczących emisji CO2, jak i innych uciążliwości dla środowiska i jakości życia człowieka (hałas, kongestia). Z drugiej strony transport w obrębie aglomeracji charakteryzuje się dużym potencjałem jeśli chodzi o ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń powietrza oraz integrację wewnętrzną miast i ich obszarów funkcjonalnych. Zmiana schematów mobilności miejskiej w kierunku mobilności bardziej zrównoważonej (większy udział transportu niezmotoryzowanego i publicznego) generuje korzyści nie tylko środowiskowe, ale także poprawia spójność społeczną i terytorialną, co przekłada się na jakość życia w miastach. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast i związana z tym poprawa jakości przestrzeni miejskiej przynosi korzyści wizerunkowe dla miast, decydujące o jego konkurencyjności jako dobrego miejsca do zamieszkania i przyciągającego pracodawców z sektora gospodarki opartej na wiedzy. Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej poprzez poprawę jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 Głównym celem programu operacyjnego, jest „wsparcie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej”. Projekty transportowe będą objęte priorytetem III. Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej, łączącej cele tematyczne 4 i 7 wyżej opisanej Umowy Partnerstwa. Zakres projektu wpisuje się w działania planowane do wsparcia, tj. mające na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. Szczególny nacisk będzie kładziony na aspekty środowiskowe inwestycji. Projekt wpisuje się w zakres przewidziany do wsparcia, gdyż w miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego.

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Inwestycje mogą mieć charakter zarówno infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów. Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014 -2020.

Realizacja projektu jest zgodna z osią priorytetową 7 Rozwój Regionalnego Systemu Transportowego, cel szczegółowy poprawa spójności sieci drogowej z siecią TEN – T. Realizacja inwestycji ww. priorytetu wpłynie na poprawę jakości infrastruktury i spójności sieci drogowej. Zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu publicznego zbiorowego i rowerowego w obsłudze mieszkańców przyszłego obszaru metropolitalnego.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020.

Projekt wpisuje się we wszystkie główne cele strategii:

- wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionu poprzez dostępność środków transportu na tle innych miejscowości obszaru aglomeracyjnego Warszawy,
- budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów wiejskich,
- tworzenie warunków skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Jednym z podstawowych działań mających na celu stymulowanie wzrostu konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 będzie znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych, co jest zgodne z przedmiotem projektu. Istotnym działaniem wspólnym dla wszystkich ośrodków wojewódzkich wpływającym wydanie na konkurencyjność całych regionów jest wdrożenie różnych rozwiązań organizacyjnych oraz rozbudowa i optymalizacja jakości systemów transportu na obszarach funkcjonalnych tych ośrodków – analizowany projekt służy optymalizacji połączeń komunikacyjnych w Obszarze Metropolitalnym Warszawy. Ze względu na skalę problemów „zatlaczenia” miast polityka regionalna uczestniczy w rozwijaniu systemów transportu, w tym integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z silną promocją i preferencją dla transportu zbiorowego.

Zgodność projektu z wojewódzkimi dokumentami strategicznymi.

1. Dokument strategiczny – Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Odniesienie do potrzeby realizacji projektu Mankamentem wielu dróg w województwie jest brak rozwiązań ułatwiających podróż niezmotoryzowanym. W Polsce odnotowano wyraźny spadek udziału komunikacji zbiorowej w ogóle podróży. W 2001 roku podróże kolejowe stanowiły ponad 10% podróży (mierzonych w pasażerokilometrach), a w 2010 roku już niewiele ponad 5%. Oznacza to tendencję odwrotną w stosunku do obserwowanej w UE. O problemach z zanieczyszczeniami związanymi z komunikacją świadczy fakt przyjęcia w województwie dwudziestu programów ochrony powietrza oraz siedmiu programów ochrony przed hałasem. Zgodność projektu z zapisami dokumentu Realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacji zbiorowej dla osób starszych bądź o ograniczonej sprawności ruchowej (np. rodziców z dziećmi lub osób z ciężkimi bagażami). Równolegle do modernizacji i rozbudowy sieci infrastruktury drogowej większy nacisk powinien zostać położony na system transportowy przyjazny dla środowiska naturalnego i mieszkańców. W dokumencie nie zawarto planów budowy połączenia szynowego w korytarzu Warszawa Bemowo – Sochaczew, ale wskazuje się na konieczność rozwoju infrastruktury konkurencyjnej wobec transportu samochodowego zbiorczą komunikacją wykorzystującą

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	ekologiczne źródła energii. W dokumencie nie ma wzmianki o projekcie, natomiast jest uchwała nr 598/2012 Zarządu Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy, gdzie zwraca się uwagę na pominięcie tego faktu w STWM. 2. Dokument strategiczny – Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego. Odniesienie do potrzeby realizacji projektu – Organizacja przewozów w transporcie publicznym powinna odbywać się w sposób prowadzący do poprawy dostępności terytorialnej województwa mazowieckiego. Rozwój transportu zbiorowego winien być oparty na zasadzie zrównoważonego rozwoju oraz winien zapewniać integrację regionalnego transportu zbiorowego z systemami lokalnego transportu poprzez tworzenie planów taryfowo-biletowych jak i również zintegrowanych węzłów przesiadkowych P+R, B+R, K+R. Zgodność projektu z zapisami dokumentu. Projekt zapewni poprawę dostępności terytorialnej województwa mazowieckiego łącząc regionalne ośrodki pasma zachodniego ze stolicą. Inwestycja obniży koszty zewnętrzne transportu powodując przejście części użytkowników samochodów osobowych do transportu zbiorowego. Projekt przyczyni się do istotnego rozszerzenia sieci dróg rowerowych w regionie. W ramach projektu powstaną przesiadkowe integrujące różne rodzaje transportu. Rolą tych węzłów jest zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w newralgicznych miejscach sieci, w szczególności w centrum Warszawy. Projekt w pełni wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju systemów transportowych.
OPIS INWESTYCJI	Projekt obejmować będzie budowę toru autobusowego ok. 43 km, budowę przystanków i peronów autobusowych. Przystanki będą wyposażone w wiatę, ławki, system informacji pasażerskiej oraz inne elementy obsługi pasażerskiej, budowę drogi rowerowej wzdłuż planowanego korytarza transportowego, budowę odcinków dróg lokalnych w liniach rozgraniczających planowanego korytarza komunikacyjnego, przebudowę istniejących skrzyżowań w związku z powstaniem nowego korytarza drogowego; - budowa obiektów inżynierskich w miejscu przecinania się planowanej trasy z drogami wyższych klas oraz barierami geograficznymi, budowę dworców przesiadkowych w Sochaczewie i Warszawie w miejscu planowanej stacji metra Chrzanów. Dworzec przesiadkowy winien składać się z parkingu P+R, B+R, K+R, infrastruktury integrującej różne rodzaje transportu oraz pozostałej infrastruktury obsługującej podróżnych, budowę parkingów Parkuj i Jedź (P+R) w gminach: Sochaczew, Kampinos, Leszno i Stare Babice, budowę parkingów Bike and Ride (B+R) w gminach: Sochaczew, Kampinos, Leszno i Stare Babice. Należy rozważyć budowę dróg rowerowych doprowadzających ruch rowerowy do parkingów B+R w celu poprawienia dostępności i komfortu jazdy. Autobus torowy poruszać się będzie na sztywnym torze dzięki zastosowaniu prowadnic i kół prowadzących, zamocowanych w pojeździe. Zastosowanie tej technologii łączy zalety torowego środka transportu z elastycznością autobusów. Łatwość kształtowania przebiegu tras, jest to zadanie w pełni innowacyjne. Wpływ realizacji projektu na otoczenie społeczne i gospodarcze Poprawa stanu środowiska naturalnego; - redukcja emisji zanieczyszczeń powietrza; - poprawa bezpieczeństwa i jakości życia w gminach podwarszawskich i m. st. Warszawie; - integracja systemu transportowego; - grupami docelowymi wsparcia będą mieszkańcy powiatu, pracodawcy i m. st. Warszawy, - zadanie realizuje cel główny Programu- inteligentny, zrównoważony rozwój zwiększający spójność

ZAŁĄCZNIK NR 2- OPIS PROJEKTÓW (FISZKI)

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

	społeczną i terytorialną przy wykorzystaniu potencjału mazowieckiego rynku pracy, w ramach drugiego celu strategicznego – Przeciwdziałanie dysproporcjom regionalnym prowadząc do zwiększenia chłonności regionalnego rynku pracy poprzez wyrównywanie dostępu do zatrudnienia, włączenie społeczne i edukacyjne. Komplementarność z innymi projektami. Budowa II linii metra w Warszawie docelowa stacja Warszawa Chrzanów, obsługa północnych obszarów Warszawy komunikacją tramwajową w związku z rozbudową sieci metra.

Załącznik nr 3 - Gotowość projektów do realizacji - Project Pipeline**SPIS TREŚCI**

POZIOM REGIONALNY	2
Tabela D – TRANSPORT KOLEJOWY	2
Tabela E – TRANSPORT DROGOWY	6
Tabela F – POZOSTAŁE INWESTYCJE	9

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW</i>	<i>Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej</i>	<i>Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane/dostawy</i>	<i>Planowana data na zakończenia robót budowlanych/dostawy</i>
INWESTYCJE TABOROWE					
D.1	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Modernizacja taboru kolejowego: 39 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych	grudzień 2015	nie jest wymagana	2015	maj 2017
D.2	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	grudzień 2016	nie jest wymagana	II kwartał 2017	IV kwartał 2017
D.3	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 10 szt. nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	czerwiec 2016	nie jest wymagana	I kwartał 2018	I kwartał 2019

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW</i>	<i>Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej</i>	<i>Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane/dostawy</i>	<i>Planowana data na zakończenia robót budowlanych/dostawy</i>
D.4	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 55 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych	czerwiec 2017	nie jest wymagana	2018	2021
D.5	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap I	II połowa 2017	nie jest wymagana	II połowa 2017	I połowa 2018
D.6	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap II	II połowa 2019	nie jest wymagana	II połowa 2019	I połowa 2020
INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE					
D.7	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup i rozbudowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Sochaczewie	grudzień 2016	grudzień 2017	grudzień 2017	czerwiec 2020
D.8	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Budowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu	czerwiec 2016	grudzień 2017	grudzień 2017	czerwiec 2019

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW	Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej	Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane/dostawy	Planowana data na zakończenia robót budowlanych/dostawy
D.9	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup bazy utrzymaniowo – naprawczej w Tłuszczu	grudzień 2016	nie jest wymagana	2016	2016
D.10	Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego	2015 - 2016	2017	2017	2019/2020
D.11	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	marzec 2018	wrzesień 2018	marzec 2019	grudzień 2020
D.12	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno-Płock	marzec 2017	wrzesień 2017 ¹	grudzień 2017 ²	czerwiec 2020
D.13	Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka - Chorzele	marzec 2017	wrzesień 2017 ¹	luty 2018 ²	październik 2020
D.14	Prace na linii kolejowej nr 28 na odcinku Wieliszew-Zegrze	październik 2018	kwiecień 2019 ¹	październik 2019 ²	październik 2020
D.15	Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka-Ostrołęka	październik 2018	kwiecień 2019 ¹	październik 2019 ²	grudzień 2021
D.16	Prace na linii kolejowej nr 36 odcinek Ostrołęka-Śniadowo	czerwiec 2017	grudzień 2017 ¹	czerwiec 2018 ²	marzec 2020

¹ przy założeniu uzyskania decyzji środowiskowej na podstawie KIP (Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia)² przy założeniu wykonawstwa robót na podstawie zgłoszenia

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW</i>	<i>Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej</i>	<i>Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane/dostawy</i>	<i>Planowana data na zakończenia robót budowlanych/dostawy</i>
D.17	Modernizacja Stacji Techniczno – Postojowej Warszawa Szczęśliwice	grudzień 2015	24 luty 2015	13 maj 2014	grudzień 2016

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW	Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej	Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane	Planowana data na zakończenia robót budowlanych
E.1	Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkowianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2	2017	II kwartał 2016	2017	2020
E.2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61)	2018	2012	2018	2020
E.3	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S-8	2017	2016	2017	2019
E.4	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7	2019	uzyskane decyzje: 1. 2015 2. 2016	2019	2021
E.5	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie	2019	IV kwartał 2016	2019	2021
E.6	Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579	2017	2016	IV kwartał 2017	2019
E.7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500	2016	2010	2016	2020
E.8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 55+328 do km 72+755	2017	2010	2018	2021
E.9	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	2019	2015	2019	2020

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW	Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej	Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane	Planowana data na zakończenia robót budowlanych
E.10	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	2018	2011	2018	2020
E.11	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	2015	2011	2015	2018
E.12	Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc	2020	2017	2020	2022
E.13	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.	2019	2017	2019	2020
E.14	Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów	2016	uzyskane decyzje: 1. 2008 2. 2012	2015	2020
E.15	Rozbudowa DW 634 (odc. od DW 631 do Wołomina)	2018	2016	2018	2020
E.16	Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruski, na terenie m. Gąbin	2016	2011	2016	2020
E.17	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu	2017	2014	2017	2020
E.18	Budowa Obwodnicy Śródmieścia etap I: odcinek od ul. Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej	I połowa 2016	I połowa 2017	I połowa 2018	2021

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW</i>	<i>Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej</i>	<i>Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane</i>	<i>Planowana data na zakończenia robót budowlanych</i>
E.19	Modernizacja ciągu ulic Marsa – Żołnierska, odc. Węzeł Marsa – granica miasta – etap II	31 grudnia 2015	25 lutego 2008	27 lutego 2015	IV kwartał 2017
E.20	Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. Od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2	30 listopada 2015	nie jest wymagana	30 września 2016	IV kwartał 2019
E.21	Przebudowa ul. Marynarskiej na odcinku ul. Taśmowa – ul. Rzymowskiego	31 grudnia 2015	27 listopada 2007	IV kwartał 2015	IV kwartał 2017
E.22	Przebudowa ciągu ulic: Marywilska – Czołowa – Polnych Kwiatów na odc. Trasa Toruńska – ul. Mehoffera – etap I	31 grudnia 2016	31 grudnia 2016	III kwartał 2017	IV kwartał 2019

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA F – POZOSTAŁE INWESTYCJE

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW</i>	<i>Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej</i>	<i>Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane/dostawy</i>	<i>Planowana data na zakończenia robót budowlanych/dostawy</i>
F.1	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II	15 listopada 2015	30 września 2014	16 październik 2014	II kwartał 2019
F.2	Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III	I kwartał 2017	październik 2016	I kwartał 2016 – dostawy 2017- roboty budowlane	IV kwartał 2022
F.3	Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą	grudzień 2016	listopad 2016	2017	2020
F.4	Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru	grudzień 2015	grudzień 2015	22 października 2015	2020
F.5	Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą	II połowa 2016	maj 2016	IV kwartał 2017/ I kwartał 2018	III/IV kwartał 2020
F.6	Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru	grudzień 2016	listopad 2016	2018	2020
F.7	Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie	grudzień 2016	nie jest wymagana	2017	2020
F.8	Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy	grudzień 2016	listopad 2016	2017	2020
F.9	Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy	grudzień 2016	listopad 2017	2016	2020

ZAŁĄCZNIK NR 3 – GOTOWOŚĆ PROJEKTÓW DO REALIZACJI - PROJECT PIPELINE

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA F – POZOSTAŁE INWESTYCJE

<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW</i>	<i>Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej</i>	<i>Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane/dostawy</i>	<i>Planowana data na zakończenia robót budowlanych/dostawy</i>
F.10	Obsługa komunikacyjna pasma zachodniego województwa mazowieckiego w korytarzu: m.st. Warszawa dzielnica Bemowo – Stare Babice – Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos – Sochaczew	listopad 2014 r.	brak decyzji	I kwartał 2018 r.	2022

Załącznik nr 4 – Rankingowa lista projektów inwestycyjnych

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

Załącznik nr 4 – Rankingowa lista projektów inwestycyjnych**SPIS TREŚCI**

POZIOM REGIONALNY	2
Tabela D – TRANSPORT KOLEJOWY	2
Tabela E – TRANSPORT DROGOWY	5
Tabela F – POZOSTAŁE INWESTYCJE	7

ZAŁĄCZNIK NR 4 – RANKINGOWA LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

<i>Liczba rankingowa</i>	<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Ocena (wg. kryteriów wyboru)</i>
INWESTYCJE TABOROWE			
1.	D.1	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Modernizacja taboru kolejowego: 39 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych	1,35
2.	D.2	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	0,85
3.	D.5	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap I	0,85
4.	D.3	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 10 szt. nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	0,85
5.	D.4	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 55 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych	0,85
6.	D.6	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap II	0,85

ZAŁĄCZNIK NR 4 – RANKINGOWA LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

<i>Liczba rankingowa</i>	<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Ocena (wg. kryteriów wyboru)</i>
INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE			
1.	D.11	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	1,50
2.	D.16	Prace na linii kolejowej nr 36 odcinek Ostrołęka-Śniadowo	1,20
3.	D.17	Modernizacja Stacji Techniczno – Postojowej Warszawa Szczęśliwice	1,15
4.	D.10	Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego	1,00
5.	D.12	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno-Płock	0,90
6.	D.15	Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka-Ostrołęka	0,85
7.	D.14	Prace na linii kolejowej nr 28 na odcinku Wieliszew-Zegrze	0,80
8.	D.13	Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka - Chorzele	0,70
9.	D.8	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Budowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu	0,40
10.	D.7	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup i rozbudowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Sochaczewie	0,40

ZAŁĄCZNIK NR 4 – RANKINGOWA LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

11.	D.9	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup bazy utrzymaniowo – naprawczej w Tłuszczu	0,15

ZAŁĄCZNIK NR 4 – RANKINGOWA LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

<i>Liczba rankingowa</i>	<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Ocena (wg. kryteriów wyboru)</i>
1.	E.21	Przebudowa ul. Marynarskiej na odcinku ul. Taśmowa – ul. Rzymowskiego	1,95
2.	E.19	Modernizacja ciągu ulic Marsa – Żołnierska, odc. Węzeł Marsa – granica miasta – etap II	1,85
3.	E.14	Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów	1,50
4.	E.11	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	1,40
5.	E.6	Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579	1,35
6.	E.3	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S-8	1,20
7.	E.1	Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkowianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2	1,15
8.	E.10	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	1,15
89	E.4	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7	1,15
10.	E.20	Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. Od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2	1,10
11.	E.2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61)	1,10
12.	E.17	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu	0,90

ZAŁĄCZNIK NR 4 – RANKINGOWA LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

<i>Liczba rankingowa</i>	<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Ocena (wg. kryteriów wyboru)</i>
13.	E.9	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	0,90
14.	E.22	Przebudowa ciągu ulic: Marywilska – Czołowa – Polnych Kwiatów na odc. Trasa Toruńska – ul. Mehoffera – etap I	0,75
15.	E.15	Rozbudowa DW 634 (odc. od DW 631 do Wołomina)	0,75
16.	E.18	Budowa Obwodnicy Śródmieścia etap I: odcinek od ul. Ronda Wiatraczna do ul. Radzymańskiej	0,75
17.	E.7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500	0,65
18.	E.5	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie	0,65
19.	E.8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 55+328 do km 72+755	0,65
20.	E.12	Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc	0,65
21	E.16	Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszek, na terenie m. Gąbin	0,60
22.	E.13	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.	0,60

ZAŁĄCZNIK NR 4 – RANKINGOWA LISTA PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA F – POZOSTAŁE INWESTYCJE

<i>Liczba rankingowa</i>	<i>Numer inwestycji</i>	<i>Nazwa inwestycji</i>	<i>Ocena (wg. kryteriów wyboru)</i>
1.	F.1	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II	2,05
2.	F.4	Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru	1,80
3.	F.10	Obsługa komunikacyjna pasma zachodniego województwa mazowieckiego w korytarzu: m.st. Warszawa dzielnica Bemowo – Stare Babice – Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos – Sochaczew	1,30
4.	F.9	Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy	1,05
5.	F.8	Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy	1,05
6.	F.2	Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III	1,05
7.	F.5	Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą	0,95
8.	F.3	Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą	0,95
9.	F.7	Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie	0,95
10.	F.6	Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru	0,95



Załącznik nr 2 do Uchwały nr 1546/183/16
Zarządu Województwa Mazowieckiego
z dnia 4 października 2016 r.

Prognoza oddziaływania na środowisko
do Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju
Województwa Mazowieckiego do 2030 roku
w obszarze Przestrzeń i Transport

Warszawa, październik 2016 r.

Opracowanie
Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie
ul. Nowy Zjazd 1
00-301 Warszawa
tel. (022) 518 49 00
tel./ fax (022) 518 49 49
e-mail: biuro@mbpr.pl

Dyrektor Biura

mgr inż. arch. Piotr Brzeski

Zastępcy dyrektora

dr Katarzyna Jędruszczak
dr inż. arch. Tomasz Sławiński
mgr Elżbieta Sielicka

Dyrektor Oddziału Terenowego w Ciechanowie

mgr inż. arch. Monika Brzeszkiewicz-Kowalska

Konsultacja naukowa

dr Witold Lenart

Wykonano w Oddziale Terenowym w Ciechanowie**przez zespół w składzie:**

mgr inż. Elżbieta Jaglak - koordynator
mgr Jolanta Kołakowska
mgr inż. Elżbieta Ulanicka
inż. Jan Girczuk
mgr inż. Elżbieta Goryszewska
mgr inż. Eliza Karwowska
mgr Andrzej Pszczółkowski
mgr inż. Marcin Rojek
mgr Magdalena Sugajska
mgr Michał Sugajski

Opracowanie graficzne:

Elżbieta Pikus
Grzegorz Moczulski
inż. Jan Girczuk
mgr inż. Eliza Karwowska
mgr Andrzej Pszczółkowski
mgr inż. Marcin Rojek

Spis treści

1.	Wprowadzenie	3
1.1.	Podstawy formalno-prawne i cel wykonania Prognozy	3
1.2.	Założenia metodyczne	4
1.2.1.	Wprowadzenie	4
1.2.2.	Fundamenty przeprowadzenia Prognozy warunkujące dobór metodyki	4
1.2.3.	Generalne metody pracy nad Prognozą	5
1.2.4.	Metodyka oceny treści Planu wykonawczego	5
1.2.5.	Metodyka oceny stanu środowiska na obszarze Planu wykonawczego	6
1.2.6.	Metoda określenia celów strategicznych zrównoważonego rozwoju	8
1.2.7.	Sposoby identyfikacji znaczących oddziaływań projektów Planu wykonawczego na wszystkie komponenty środowiska	9
1.2.8.	Ocena zabiegów mitygacyjnych, monitoring	10
1.2.9.	Sposób przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko	10
1.2.10.	Warianty i modyfikacje Planu wykonawczego, ewaluacja	11
1.2.11.	Sposób obrazowania wyników oceny	11
2.	Informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami	12
2.1.	Zawartość projektowanego dokumentu	12
2.2.	Cele Planu wykonawczego	14
2.3.	Powiązania projektu Planu wykonawczego z innymi dokumentami	15
3.	Stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	20
3.1.	Stan środowiska	20
3.1.1.	Zasoby środowiska	20
3.1.2.	Jakość środowiska i jego zagrożenia	24
3.1.3.	Walory przyrodniczo-krajobrazowe	32
3.2.	Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	35
4.	Stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem	38
5.	Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody	56
6.	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu	68
6.1.	Dokumenty światowe i międzynarodowe	69
6.2.	Dokumenty wspólnotowe	73
6.3.	Dokumenty krajowe i sektorowe	74
6.4.	Dokumenty regionalne i lokalne istotne z punktu widzenia Planu wykonawczego	78
7.	Przewidywane znaczące oddziaływanie na środowisko	84
7.1.	Ogólna charakterystyka planowanych inwestycji, rodzaje i typy	85
7.2.	Przewidywane znaczące oddziaływanie na środowisko	95
7.3.	Podsumowanie	109

8. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących powstać w wyniku realizacji ustaleń planu wykonawczego	111
9. Rozwiązania alternatywne	115
10. Informacje o przewidywanych metodach analizy skutków realizacji projektu planu wykonawczego oraz częstotliwości jej przeprowadzania	119
11. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	120
12. Streszczenie w języku niespecjalistycznym	121
Załączniki	124
Słowniczek pojęć i skrótów	145
Bibliografia.....	146
Spis map	150
Spis tabel	151
Spis wykresów	151
Spis załączników	151

1. WPROWADZENIE

1.1. Podstawy formalno-prawne i cel wykonania Prognozy

Zgodnie z art. 46 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 (tekst jednolity Dz.U. z 2016 r., poz. 353 z późn. zmianami) tzw. ustawy ooś, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty „polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko”. Jednym z elementów postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityki, strategii, planu lub programu jest sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko (art. 3 ust. 1 pkt 14) ppkt b) ustawy ooś).

Celem sporządzenia prognozy do *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeni i Transport* (w dalszej części opracowania zwanej *Prognozą*) jest między innymi zidentyfikowanie potencjalnych zagrożeń dla środowiska i ludzi związanych z realizacją zapisów projektu *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeni i Transport* (dalej zwanego *Planem wykonawczym*), w tym określenie znaczących negatywnych oddziaływań na obszary i obiekty chronione oraz wskazanie możliwości i sposobów ograniczenia potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko związanych z realizacją postanowień dokumentu.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w *Prognozie*, został uzgodniony z organami właściwymi w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko tj. z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie - pismo znak: WOOS-I.411.320.2015.JD z dnia 24 sierpnia 2015 roku oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie - pismo znak: ZNS.9022.I.00175.2015.DB z dnia 08 września 2015 roku (zgodnie z art. 57 ust. 1 pkt 2) i art. 58 ust. 1.pkt 2) ustawy ooś). W obu pismach wskazana została konieczność sporządzenia *Prognozy* w zakresie określonym w art. 51 ust. 2 ustawy ooś. Zakres informacji oraz przeprowadzonych ocen i analiz uwzględnia:

- charakter, funkcje i cele dokumentu, do którego *Prognoza* jest sporządzana,
- informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania (zgodnie z art. 52 ust. 2 ustawy ooś), w tym:
 - Prognozie oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku (2012 rok),
 - Prognozie oddziaływania na środowisko do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (2013 rok),
 - Prognozie oddziaływania na środowisko dla Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r. (2014 r.),
 - Prognozie oddziaływania na środowisko do projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (2015 r.),
 - Prognozie oddziaływania na środowisko do Programu Rozwoju Infrastruktury Lotnictwa Cywilnego w Województwie Mazowieckim (2015 rok),
 - Prognozie oddziaływania na środowisko do Programu Rozwoju i Modernizacji Technologicznej Transportu Szynowego w Województwie Mazowieckim (2015 rok).

1.2. Założenia metodyczne

1.2.1. Wprowadzenie

W procedurze oceny strategicznej można wyróżnić kilka niezbyt ostrych grup podmiotowych, dla których założenia metodyczne prowadzenia środowiskowej analizy predykcyjnej są nieco odmienne. Całkowicie wyodrębnione są dokumenty planistyczne, gdzie podstawowym elementem ocenianym jest rysunek planu wraz z objaśnieniami i tekstowymi interpretacjami. Wśród dokumentów strategicznych pisanych na zasadach „wyboru wizji” można zauważyć w polskiej tradycji ich sporządzania, niezbyt klarowne rozróżnienia. Pod tym względem terminologia zachodnioeuropejska jest zdecydowanie bardziej uporządkowana, zwłaszcza w odniesieniu do dokumentów branżowych sektora transportowego. Najbardziej ogólne są koncepcje, polityki oraz założenia; wyraźnie bardziej konkretne i ściśle ułożone w czasie bywają strategie regionalne i branżowe, dalej programy, gdzie pojawiają się zadania szczegółowe i zarys materialno-rzeczowy, wreszcie plany (w odmiennym sensie niż przestrzenne) z pełną lub prawie pełną listą zadań, a nawet harmonogramami finansowymi.

Niniejszy *Plan wykonawczy* należy do tej ostatniej grupy, co podkreślone jest także określeniem „wykonawczy”. Jest on dokumentem stanowiącym uszczegółowienie Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku „Innowacyjne Mazowsze” (zwanej dalej *Strategią*), określającym cele operacyjne w obszarze „Przestrzeń i Transport”, możliwe do osiągnięcia przy wykorzystaniu funduszy Unii Europejskiej. W celu zapewnienia spójności *Planu wykonawczego* ze *Strategią* oraz Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, opracowany dokument ma charakter długookresowy, wyznacza działania w perspektywie roku 2030, z wyszczególnieniem dwóch etapów realizacji: 2014-2020 oraz 2021-2030.

W tych warunkach *Prognoza* zawierać powinna dwa główne podejścia metodyczne: kwantyfikująco-teleologiczne oraz przedmiotowe. Czyli sferę środowiskowej oceny wizji rozbitej na cele oraz środowiskową analizę odpowiednio pogrupowanych zadań. Zatem zawierać powinna dwie oddzielne metodologie: rozpoznawania następstw środowiskowych wdrażania i wdrożenia oraz zindywidualizowanych ocen następstw środowiskowych realizacji planowanych w *Planie wykonawczym* przedsięwzięć.

Z drugiej strony opracowywana *Prognoza* musi wyczerpywać zakres problemowy wynikający z art. 51 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, który określa merytoryczną zawartość prognozy oddziaływania na środowisko, a więc także zasady podejścia metodycznego. Przy czym wspomniana ustawa nie precyzuje elementów metodologicznych warsztatu, wnosząc jedynie ramy treściowe oraz listując kategorie ocen branżowych i funkcjonalnych.

Prace nad oceną strategiczną obejmą przygotowanie *Prognozy*, czyli opracowania oceny oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych wraz z opracowaniem wniosków. Wnioski te zostaną w dwojaki sposób wykorzystane w ostatecznej *Prognozie*: jako korekty i uzupełnienia tekstu oraz jako oddzielne zestawienie z odpowiedziami na wnoszone kwestie. Stosowane są tu zatem ogólne zasady metodyczne prowadzenia i wykorzystywania konsultacji społecznych.

1.2.2. Fundamenty przeprowadzenia *Prognozy* warunkujące dobór metodyki

Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityk, strategii, planów i programów należy do narzędzi realizacji zasady trwałego i zrównoważonego rozwoju - jednej z podstawowych konstytucyjnych zasad ustroju państwa polskiego oraz jednej z fundamentalnych zasad Wspólnoty Europejskiej. Postępowanie w sprawie ocen środowiskowych należy do tzw. horyzontalnego prawa UE, co oznacza, że wszystkie kraje członkowskie mają obowiązek wprowadzić taką procedurę. Stosowne zapisy znajdują się w Dyrektywie nr 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (the Strategic Environmental Assessment (SEA) Directive Dz.U. WE L 197 z dnia 21.07.2001r.), która weszła w życie 21 lipca 2004 r. Implementacja tej dyrektywy

znalazła się w Ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.). W związku z powyższym Polska formalnie i faktycznie reprezentuje zasady prowadzenia oceny strategicznej w rozumieniu UE, czyli w zakresie uważanym za odpowiadający tendencjom postępu w zakresie ochrony środowiska i wdrażania zrównoważonego rozwoju na świecie. Wymaga to zastosowania możliwie szerokich i jednocześnie wnikliwych metod rozpoznawania, oceniania i mitygowania oddziaływań środowiskowych mogących być następstwem wdrożenia przedmiotowego dokumentu strategicznego. Konsekwencją zapisanej wyżej konstatacji w stosunku do zastosowanej metodyki jest założenie, że zakres metodyczny *Prognozy* nie może być ograniczany przez autorów i beneficjentów. Natomiast w ważnym dla jakości *Prognozy* określaniu wyjściowych i docelowych standardów środowiskowych wskazane jest przyjęcie metody supletycznej, to znaczy doboru standardów środowiskowych najwyższych chronologicznie i terytorialnie. W konkretnym przypadku chodzi zarówno o standardy dotyczące gospodarowania zasobami naturalnymi województwa, jak i potencjałem związanym z sektorem transportu, przy możliwie najpełniejszym wypełnianiu standardów ochrony środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego.

1.2.3. Generalne metody pracy nad *Prognozą*

Prognoza dotyczy szeroko rozumianych skutków środowiskowych wdrożenia *Planu wykonawczego*. Jednocześnie dyskusja nad *Prognozą* powinna koncentrować się na kwestiach relacji *Planu wykonawczego* i jego składowych do celów i zasad zrównoważonego rozwoju. W tych warunkach podstawową metodą zastosowaną w *Prognozie* jest analiza porównawcza teleologicznych zapisów *Planu wykonawczego* z przyjętymi przez województwo, Polskę, Unię Europejską oraz Świat wzorcami zarządzania ochroną środowiska i wdrażania zrównoważonego rozwoju z oczywistym priorytetem zasad przyjętych w UE z ich polską wykładnią oraz szczególnym zwróceniem uwagi na wzorce dotyczące zrównoważonego korzystania z zasobów przestrzennych. Wzorce te wynikają także z formalnie akceptowanych dokumentów (traktatów, konwencji, dyrektyw, ustaw i porozumień). Analiza porównawcza przeprowadzona jest deskrypcyjną metodą bonitacji i rankingu z ekspercko ustanowionym poziomem akceptowania ewentualnych różnic pomiędzy wzorcami i zapisami. Wykonane to zostało drogą zestawiania i wyróżniania celów strategicznych i operacyjnych oraz ewentualnie docelowych stanów środowiska.

Ponieważ *Plan wykonawczy* zawiera zapis konkretnych działań materialnych, a więc umożliwia branżowy spis takich działań, dokonano analiz grupowych wpływu ich na środowisko (uproszczone matryce oddziaływań) oraz przykładowych ramowych ocen środowiskowych (konkluzji Raportu OOS) w odniesieniu do planowanych przedsięwzięć o znaczącym potencjalnym oddziaływaniu. Źródłem informacji o skali i zakresie możliwych oddziaływań są także wyniki konsultacji społecznych oraz uwagi i wnioski instytucjonalne.

1.2.4. Metodyka oceny treści *Planu wykonawczego*

Prognoza przywołuje tylko te elementy *Planu wykonawczego*, które dotyczą kwestii środowiskowych. Poza zainteresowaniem *Prognozy* znajdują się zagadnienia proceduralne nie mające związku z ochroną środowiska i nie powodujące istotnych dla środowiska zagrożeń. Celem ogólnym *Planu wykonawczego* jest stworzenie kompleksowego systemu transportowego województwa w zgodzie z generalnymi zasadami zrównoważonego rozwoju i w ramach ściśle określonych ram finansowych. Zatem zakres rekomendowanych zabiegów będzie duży oraz różnorodny w sensie kierunkowych przekształceń komponentów środowiskowych. Zakłada się, że zabiegi te będą generalnie zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju, w szczególności z zasadami takimi przyjętymi dla sektora transportowego. Podstawy metodyczne takiego podejścia do polityki transportowej zawiera sam *Plan wykonawczy*, ale też inne dokumenty strategiczne powstałe w województwie, szczególnie zaś Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego

Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne¹. Przy czym stosowane będą zarówno środowiskowe, jak i ekonomiczne i społeczne kryteria zrównoważonego rozwoju. Zapis taki jest bliski ogólnym hasłom zrównoważonego rozwoju (bez przymiotników), gdyż aspekty ekonomiczne i społeczne są nieodłącznym, choć nie wyłącznym elementem takiego rozwoju. Można stwierdzić, że ten główny cel jest programowo zgodny z szeroko rozumianą ochroną środowiska. Nie ma zatem potrzeby wspierania samej idei a także zasięgu terytorialnego z punktu widzenia potrzeb ochrony środowiska.

Przeanalizowane zostały priorytety *Planu wykonawczego*. Wyeksponowane będą te, które zmierzają do zmniejszenia przyczyn i skutków niekorzystnych procesów w systemie transportowym, zwłaszcza prowadzących do zagrożeń fizyko-chemicznych, utraty walorów i wartości przyrodniczych oraz skutków zdrowotnych o charakterze synergicznym i skumulowanym. W tej części oceny wskazane jest przywoływanie standardów jakości życia wypracowane przez ostatnie badania na ten temat, jako zalecana metoda ewaluacyjna. Przeanalizowany jest związek teleologiczny *Planu wykonawczego* z utrzymywaniem i wzmacnianiem systemu ochrony przyrody i krajobrazu (np. metodą analizy trwałości korytarzy przyrodniczych). Priorytety i działania są z jednej strony silnie związane z położeniem, z drugiej z jego przyrodniczą i demograficzną specyfiką oraz z tradycją, kulturą i historią. Ocena odbędzie się na tle stwierdzonej, raczej niskiej jakości infrastruktury urządzeń do ochrony środowiska na obszarach o mniejszej gęstości zaludnienia oraz bardzo wysokich walorach i zasobach środowiskowych przy dość nisko ocenianym poziomie świadomości ekologicznej. Uwagi te dotyczą zwłaszcza wschodniej i północnej części województwa. Kierunki zmian to wzmocnienie standardów życia, także poprzez proste zwiększenie dostępu do wolnych zasobów i poprawę ładu przestrzennego.

1.2.5. Metodyka oceny stanu środowiska na obszarze *Planu wykonawczego*

Ocenione zostało specyficzne położenie województwa na pograniczu Zachodniej i Wschodniej Europy. Wynikają z tego określone wnioski dla inwestycji infrastrukturalnych i organizujących przestrzeń. Z drugiej strony jest to szczególny obszar na dynamicznej mapie szybkich zmian klimatycznych generujących przebudowę środowiska, ważną z punktu widzenia transportu, co także zostało ocenione.

Ponieważ analizowany obszar o powierzchni porównywalnej ze średnim krajem europejskim nie jest jednorodny pod względem jakości środowiska, dokonana została prosta regionalizacja z uwzględnieniem warunków podłoża (geologia i geomorfologia), hydrografii, warunków klimatycznych, glebowych oraz florystycznych i faunistycznych. Ocenione zostało także użytkowanie terenu, w tym przeznaczenie obszarów na cele ochrony krajobrazowej i taksonalno-ekosystemowej.

Przeprowadzona została analiza obecnych zagrożeń środowiska, zarówno w sensie imisyjnym, jak i emisyjnym. Zwrócono uwagę na niekorzystne przekształcenia systemów osadniczych generujące problemy sozologiczne transportu. *Prognoza* wspiera te działania zgodne z celem *Planu wykonawczego*, które wpłyną (nawet pośrednio) na przywrócenie walorów krajobrazu kulturowego. Została przeprowadzona ilościowa charakterystyka sozologiczna w postaci danych pozwalających na zestawienie tabelaryczne o zawartości pokazanej poniżej. Uwzględniono charakterystyki mające związek ze źródłami pochodzenia transportowego.

Tabela 1. Wybrane charakterystyki imisyjne województwa mazowieckiego, stan na 2014 rok

Lp.	Komponent związany ze stanem środowiska	Charakterystyczne lub średnie wartości	Relacje w stosunku do otoczenia	Tendencja	Wpływ realizacji <i>Planu</i>
1	Imisja gazowa SO ₂	2-20 µg/m ³ a	> NE < SW, W, S	Powolny spadek	Nieznacznie pozytywny

¹ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne*, Warszawa, 2009 r.

2	Imisja gazowa NO _x	10-35 µg/m ³ a	< SW, W, S	B. powolny spadek	Lokalnie pozytywny
3	Imisja gazowa CO	10 ² – 10 ³ µg/m ³	> NE	b.z.	Lokalnie pozytywny
4	Imisja pyłowa	25 – 75 µg/m ³ a	> NE, N,E	Powolny spadek w miastach	Pozytywny w miastach
5	Mokra depozycja siarczanów do gleby	ca 80 tys ton/a	> NE, N,E < SW	spadek	Nieznacznie pozytywny
6	Azotany i azotyny w wodach gruntowych	10% punktów pomiarowych z przekroczeniem NDS	Stan zbliżony	Bez zmian	Nieobecny
7	Odpady komunalne na mieszkańca	około 320 kg	> NE	Powolny wzrost	Nieistotny
8	Jakość wody w ujęciach indywidualnych	w ¼ przypadków niedostateczny	< NE, E	Powolna poprawa	Lokalnie pozytywny
9	Udział powierzchniowy JCWP w stanie co najmniej dobrym	kilkanaście procent	> N	Powolna poprawa	Nieistotny
10	Hałas uciążliwy w obszarach zabudowanych	ponadnormatywny przy 2/3 głównych ulic	> N	Lokalna poprawa	Lokalnie Istotny pozytywny
11	Udział terenów zdegradowanych	około 1% obszaru	> NE < SW, W, S	Powolna poprawa	Lokalnie pozytywny w miastach

W kolumnie dotyczącej relacji z otoczeniem wskazano tereny sąsiednie (kierunkami świata) o zwiększającym się lub zmniejszającym zagrożeniu. Zawarte dane pozwalają na sformułowanie ogólnej diagnozy o jakości zasobów środowiska i jego stanie w okresie rozpoczęcia wdrażania Planu wykonawczego.

Wykorzystane są dane z raportów WIOŚ z ostatnich lat oraz z opracowań branżowych. Oceniony został stan ochrony przyrody. Częściowo w postaci tabelarycznej. *Prognoza* analizuje sieć NATURA 2000 wskazując miejsca i obszary o potencjalnych zagrożeniach trwałości elementów tej sieci. Wykorzystano w tym celu istniejące Plany Zadań Ochronnych, gdzie teoretycznie powinny być wpisane możliwości pojawienia się zagrożeń ze strony nowej lub modernizowanej sieci transportowej.

Synteza możliwych oddziaływań na przyrodę dokonana została z wykorzystaniem używanej często do tego celu mapy Ekonetu. W warunkach Niżu Polskiego oraz infrastruktury transportowej relacje pomiędzy tą siecią a układem węzłów i korytarzy ekologicznych są zalecanym podejściem metodycznym. Zwrócono uwagę, że ta część Środkowej Europy posiada wartości przyrodnicze, rozumiane ekologicznie i krajobrazowo, stosunkowo rzadkie, szczególnie cenione tak u przyrodników, jak i turystów, będące jednocześnie unikalnymi zasobami różnorodności siedliskowej i krajobrazowej. Na pograniczu oceanicznej i kontynentalnej Europy wykształciły się na podłożu o genezie glacialnej i fluwioglacjalnej geosystemy nizinne pradolin, wysoczyzn, dolin fluwialnych i niskich garbów wyżynnych z akcentami pontyjskimi.

Wskazano kilka obszarów o wyjątkowych walorach przyrodniczych i kulturowych - obszarów o szczególnej wartości wymagających szczególnej uwagi przy realizacji przedsięwzięć drogowych. Wskazane zostaną osie przyrodnicze, które wymagają największych zabiegów mających na celu ochronę przyrody.

Odrębnie wskazane zostaną obszary z potencjalnymi konfliktami ekologicznymi i problemami utrzymania zawartości przyrodniczej obszaru, ze szczególnym uwzględnieniem problemów związanych z osiąganiem wysokich wskaźników rozwoju transportu.

1.2.6. Metoda określenia celów strategicznych zrównoważonego rozwoju

Określenie tych celów przyjęto jako drogę do wykazania spójności *Planu wykonawczego* z celami i zasadami zrównoważonej gospodarki transportowej i gospodarowania środowiskiem w ogóle. Odbywa się to drogą analizy dokumentów strategicznych zawierających problematykę gospodarowania zasobami środowiska, ochrony klimatu, ochrony środowiska, zagospodarowania przestrzennego i zrównoważonego rozwoju, mających odniesienie do polityki transportowej oraz rozwoju województwa mazowieckiego. Bezpośrednio lub pośrednio. Zastosowano metodę układu historyczno – supletycznego, by sprawnie wyłonić cele. Kluczowe terminy i określenia budujące zapis zostały poniżej wyróżnione i zinterpretowane. A więc zauważone zostały fundamentalne wyzwania obecnej epoki: **oddalania zagrożeń globalnych**, w tym globalnego ocieplenia, obniżania się różnorodności biologicznej, kryzysu dostępu do wody słodkiej, **spalania zczepiania zasobów nieodnawialnych oraz słaboodnawialnych (wody węgłne)**, zachowania i progresji **bezpieczeństwa ekologicznego, wzrostu świadomości ekologicznej**, poprawy **ładu przestrzennego** oraz **racjonalnego wykorzystania lokalnych zasobów**, zwłaszcza odnawialnych, zdecydowanej poprawy **jakości życia**, w tym oddalania **zagrożeń zdrowia**. Analiza podzielona jest na grupy celów **światowych i międzynarodowych, unijnych, polskich krajowych oraz branżowych, celów regionalnych i wybranych lokalnych**.

Szczególne miejsca w analizie znajdują Konwencje; Polska ratyfikowała wszystkie 25 dotyczące ochrony środowiska. Zwrócona jest uwaga na rolę nowych narzędzi ekonomicznych oraz tzw. świadomego/odpowiedzialnego biznesu.

Przyjmuje się, że eksponowane cele i zadania będą wynikały z porównań i wyborów dokonywanych przy analizie dokumentów strategicznych z założeniem sięgania/wyboru najkorzystniejszych socjologicznie.

Tym samym dokonana będzie ocena zgodności *Planu wykonawczego* z zapisami dokumentów strategicznych i wyłoniłymi na ich podstawie celami. Następuje to poprzez prezentację celu głównego (rozumianego jako podsumowanie *Prognozy*) oraz celów odniesienia, których jest kilkanaście. Przykładowe cele odniesienia mogą być następujące:

1. Powstrzymanie globalnych zagrożeń środowiska, przede wszystkim zmian klimatu, utraty bogactwa różnorodności biologicznej, głównie poprzez działania organizacyjne, promocyjne, edukacyjne oraz ograniczone techniczno-przestrzenne.
2. Tworzenie i utrzymywanie sieci systemu ochrony przyrody: konserwatorskiej - przestrzennej, gatunkowej i siedliskowej z myślą o zapewnieniu trwałości bogactw natury przy zachowaniu i tworzeniu szans skorzystania z sąsiedztwa z tymi bogactwami przez miejscową ludność oraz region (województwo).
3. Zapewnienie coraz to wyższego poziomu ochrony życia i zdrowia, poprzez poprawę dostępu transportowego z malejącymi zagrożeniami fizyko-chemicznymi
4. Wzmocnienie roli społeczeństwa, w tym samorządów i organizacji pozarządowych w planowaniu przeznaczenia przestrzeni i wyborze kierunków rozwoju zgodnych z celem głównym *Planu wykonawczego*.

Przewiduje się zapisanie specyficznych zasad zrównoważonego rozwoju przydatnych do analizy *Planu wykonawczego*.

Efektami wdrożenia *Planu wykonawczego* będą pozytywne zmiany w następujących dziedzinach:

- racjonalnego wykorzystania zasobów, zwłaszcza przestrzeni, warunków podłoża a także niektórych zasobów biosfery, w tym agrocenoz;
- wprowadzania technologii i technik przyjaznych środowisku;
- poprawy ładu przestrzennego, dzięki racjonalizacji systemu transportowego;

- wykorzystywanie innowacyjnych rozwiązań transportowych do starań o ochronę klimatu i oszczędzania zużycia energii;
- podnoszenia świadomości i wiedzy ekologicznej oraz redukcji konsumeryzmu w sektorze transportu i mobilności.

1.2.7. Sposoby identyfikacji znaczących oddziaływań projektów *Planu wykonawczego* na wszystkie komponenty środowiska

Pełna analiza i ocena istotnych problemów ochrony środowiska z punktu widzenia celów projektowanego dokumentu jest trudna, zwłaszcza, przy niedostatku szczegółowej informacji o przewidywanych przedsięwzięciach materialnych i równolegle podejmowanych decyzjach przestrzennych, w tym ochronnych. Niekorzystną tradycją polskich inwestycji transportowych jest wprowadzanie do etapu realizacyjnego zmian prowadzących do nieplanowanych następstw środowiskowych. Analizując przedsięwzięcia zaplanowane na kilka-kilkanaście lat naprzód należy brać pod uwagę nieuniknione rozszerzenie skali uciążliwości środowiskowych. Przyjęto zatem, grupując te przedsięwzięcia, teoretycznie maksymalny wymiar uciążliwości, co np. oznacza, że potencjalnie kwalifikuje się większą liczbę tych przedsięwzięć do odpowiednio grupy I i II listy screeningowej. Zastosowana została metoda bezwariantowej OOS dla grup przedsięwzięć oraz także bezwariantowa metoda konkluzji OOS dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Dokonana została kwalifikacja potencjalnych przedsięwzięć do paru-kilku grup. Dla grup przedsięwzięć skonstruowana jest lista (o charakterze matrycy) potencjalnych oddziaływań z wyróżnieniem ich skali; według oryginalnego wzoru nie powielającego procedury wewnętrznej projektanta.

Konkretne realizowane przedsięwzięcia związane z *Planem wykonawczym* powinny być objęte procedurami ocen środowiskowych, jeśli to wynika z ich charakteru. Zgodnie z zasadami prowadzenia takich ocen uwzględnione być powinny wszystkie znaczące oddziaływania na środowisko oraz zabytki, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe. Powinna być dokonana systemowa identyfikacja oraz oceniona istotność potencjalnych zagrożeń i skutków środowiskowych związanych z realizacją każdego z analizowanych zadań i planów realizacji priorytetów – to jest celem *Prognozy*, z równoległe prowadzonymi analizami ekonomicznymi i społecznymi. Konieczna jest ocena wieloaspektowa z rozdziałem efektów na:

- negatywne, pozytywne i obojętne;
 - bezpośrednie i wtórne;
 - jednoczesowe i czasowo przeniesione; skumulowane i rozproszone;
 - synergiczne i desynergiczne; odwracalne i nieodwracalne;
 - lokalne, regionalne, punktowe, liniowe, przestrzenne i transgraniczne
- jak również wszelkich aktywności wynikających z funkcjonowania w warunkach normalnych i ekstremalnych, w tym awaryjnych.

Wyodrębnione powinny być oddziaływania na biosferę i krajobraz z formalnym wydzieleniem wpływu na obszary NATURA 2000. W szczególności uwzględnić należy:

- utratę siedlisk i ich fragmentację;
- zmniejszenie różnorodności biologicznej i wpływ na gatunki zagrożone;
- wpływ na korytarze przyrodnicze, migracje ssaków w makroskali (w kontekście korytarzy o znaczeniu kontynentalnym);
- zmiany sposobu użytkowania gruntów, zmiany jakości krajobrazu;
- wpływ na gleby i struktury geologiczne oraz na reżimy hydrologiczne, ze szczególnym uwzględnieniem zagrożenia użytkowych poziomów wodonośnych oraz ujęć wód;
- globalne, regionalne i lokalne zanieczyszczenia powietrza wraz z ich konsekwencjami dla klimatu, ekosystemów i zdrowia;

- zanieczyszczenia gleb, wód powierzchniowych i podziemnych o zasięgu lokalnym i regionalnym wraz z ich skutkami dla ekosystemów i zdrowia;
- wzrost natężenia hałasu i jego skutki dla osiedli ludzkich oraz siedlisk zwierząt;
- zmiany w poziomie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

Tym samym rodzi się rodzaj scopingu dla potencjalnych procedur OOS. Trudno natomiast ustalić zasady metodyczne oceny wpływu realizacji *Planu wykonawczego* na zdrowie społeczeństwa. Stosowny akapit ma charakter ogólny.

Wdrożenie *Planu wykonawczego* prawdopodobnie nie spowoduje znaczących zmian w środowisku przyrodniczym województwa w rozumieniu uszczuplania zasobów i walorów środowiska abiotycznego i biotycznego, a także krajobrazu kulturowego. W tym ostatnim zakresie spodziewać się należy zmian zarówno lokalnie negatywnych (np. obwodnice, nowe przebiegi), jak i pozytywnych dzięki wzmocnieniu działań na rzecz poprawy warunków komunikacyjnych i zmniejszenia kongestii oraz wypadków. Stosunkowo większe zagrożenia pojawić się mogą w rezultacie realizacji zadań inwestycyjnych skojarzonych oraz przyspieszonego rozwoju niektórych branż. W tym ostatnim przypadku spodziewać się należy oddziaływań pośrednich przede wszystkim poprzez zapotrzebowania na usługi transportowe, produkcję energii oraz pozyskiwanie lokalnych materiałów budowlanych. Podczas realizacji konkretnych zadań będą to głównie zagrożenia okresowe, głównie krótkookresowe. Należy stwierdzić, że struktura przyrodnicza terenu sprzyja oszczędzającej środowisko działalności w zakresie organizacji systemów infrastrukturalnych, zarówno krajowych i międzynarodowych, jak i lokalnych. Sprzyjającą okolicznością jest także występowanie dużych obszarów o charakterze buforowym dających możliwość prowadzenia manewrów lokalizacyjnych.

1.2.8. Ocena zabiegów mitygacyjnych, monitoring

Zakłada się, że *Plan wykonawczy* jest skonstruowany w zgodzie z zasadami, których dotrzymanie zdecydowanie ogranicza niekorzystne tendencje w zmianach warunków środowiskowych. Należy jednak starać się wprowadzić organizacyjne zabiegi pozwalające łagodzić ewentualne zagrożenia środowiskowe związane z wdrażaniem. Mowa tu o:

- ewaluacji efektów ekologicznych wdrażania, zgodnie z zaleceniami przedstawionymi niżej;
- szerokim udziale społeczeństwa przy podejmowaniu decyzji o przeznaczeniu środków na poszczególne zadania oraz elementy składowe tych zadań;
- weryfikacji *Planu wykonawczego* w paroletnich odstępach;
- autentycznym wariantowaniu.

Prawdopodobnie pakiet mitygacji zostanie wzmocniony propozycjami uzyskanymi podczas konsultacji.

Kwestia monitorowania stanu środowiska w trakcie realizacji zadań *Planu wykonawczego* jest istotna, ale rozmiary nie umożliwiają wprowadzenia odrębnego systemu badań i pomiarów. Zatem realizacja programu monitoringu środowiska odbędzie się z wykorzystaniem służb ochrony środowiska, zwłaszcza służby hydrologiczno-meteorologicznej, sanitarnej i geologicznej.

1.2.9. Sposób przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko

Plan wykonawczy obejmuje także obszar przygraniczny, więc aspekt transgraniczny teoretycznie nie jest wykluczony. Procedury takie ustaliła UE i są respektowane w znacznej części Europy. Co do realnych warunków pojawienia się transgranicznych istotnych aspektów związanych z wdrażaniem *Planu wykonawczego*, to na liście przedsięwzięć nie ma obecnie projektu, który mógłby w sposób istotny wpływać na warunki środowiskowe w kraju sąsiedzkim (Białoruś). Mowa o wywołanych pracami drogowymi zmianach stosunków morfologiczno-litologicznych, wodnych, geochemicznych, glebowych, klimatycznych, jakości powietrza, klimatu akustycznego oraz jakości krajobrazu. Pewne zmiany spodziewane są w zakresie różnorodności biologicznej. Jednocześnie może obniżyć się różnorodność w bezpośrednim sąsiedztwie granic oraz wzdłuż niektórych cieków. Ocenione zostaną także potencjalne zmiany innych komponentów oraz wskazane metody ewaluacyjne.

Wymieniony kraj nie wypracował jeszcze trybu uzgadniania inwestycji przygranicznych mogących znacząco oddziaływać na środowisko w kraju narażenia.

1.2.10. Warianty i modyfikacje *Planu wykonawczego*, ewaluacja

Prognoza ustosunkowuje się krytycznie do sfery wariantowania *Planu wykonawczego*. W obecnej sytuacji nie jest możliwe określenie metod analizy wariantów. Takie założenie powinno być przyjęte przed konstruowaniem *Planu wykonawczego* np. jako obligatoryjne wprowadzenie co najmniej dwóch opcji realizacyjnych systemu uzupełnień transportowych. Sposób finansowania *Planu wykonawczego* praktycznie to uniemożliwia. Jeszcze trudniejsze byłoby wyróżnienie wariantu o wyższych rygorach środowiskowych (np. w stosunku do możliwych oddziaływań na obszary chronione). W tej sytuacji zastosowano metodę akcentowania możliwych podwariantów o charakterze odmiennych opcji harmonogramu lub grupowania zadań. Prawdopodobnie tworzenie dodatkowych wariantów w większym stopniu uwzględniających aspekty środowiskowe, nie jest potrzebne. Z tego samego powodu nie ma także potrzeby podejmowania szczegółowej analizy wariantu „zerowego” tzn. rezygnacji z prac nad *Planem wykonawczym*. Powinien on być jednak wzbogacany w treści prośrodowiskowe w miarę uszczegóławiania zapisanych działań oraz ustanawiania standardów i ograniczeń.

Wszystkie dokumenty strategiczne powinny posiadać system oceniania postępów w ich wdrażaniu. *Plan wykonawczy* zakłada takie postępowanie. Z punktu widzenia ochrony środowiska metody ewaluacyjne powinny być proponowane wraz z pakietem wskaźników obejmujących aspekty ekologiczne i ekorozwojowe. Wskazane jest wprowadzenie do procedur ewaluacyjnych przynajmniej dwóch grup kryterialnych: nowego rachunku korzyści i strat ekologiczno-ekonomicznych oraz trendów dotyczących zagrożeń globalnych. Jest tu wiele możliwości. *Prognoza* nie jest w stanie wszystkich proponować, zresztą w zapisie *Planu wykonawczego* może wystarczyć zapewnienie, że takie podejście będzie w procesie ewaluacyjnym stosowane.

W Polsce przyjmuje się, że dokumenty strategiczne powinny być oceniane co dwa lata, a co cztery poddawane weryfikacji i uzupełnianiu. Takie zasady znajdują się w ustawach określających potrzebę wykonywania tych dokumentów. Podstawowymi kryteriami oceny jest zawsze analiza aktualności celów – w tym zakresie nie należy spodziewać się fundamentalnych zmian – cele środowiskowe (i zrównoważonego rozwoju) są stabilne.

Inną kwestią jest sprawdzanie postępu we wdrażaniu *Planu wykonawczego*. Czyni się to dwojako: poprzez kontrolę zadaniową, jak i poprzez kontrolę efektów. W pierwszym przypadku sprawdza się zaistniałe fakty, w drugim ocenia skutki. W przypadku oceny środowiskowej ten drugi typ oceny jest szczególnie ważny i zasady dotyczące tej oceny powinny być uzgodnione w trakcie przyjmowania dokumentu. Zaleca się zastosowanie rachunku ekonomiczno-ekologicznego jako pewnego rodzaju tła. Konieczne jest także wprowadzenie wskaźników oceniających trendy rozwojowe w transporcie, w tym te oceniane pozytywnie środowiskowo.

1.2.11. Sposób obrazowania wyników oceny

Materiałem informacyjnym o zwiększonej dostępności jest streszczenie niespecjalistyczne *Prognozy*, które może być udostępniane bez dokumentu głównego. Zainteresowani będą mieli dostęp (np. elektroniczny) do całej *Prognozy* z zastrzeżeniem posługiwania się całym opracowaniem, a nie wybranymi fragmentami. Osobno przygotowana będzie tabela z zestawieniem przedkładanych pytań i wniosków oraz klarownym zapisem reakcji na nie.

2. INFORMACJE O ZAWARTOŚCI, GŁÓWNYCH CELACH PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ JEGO POWIĄZANIACH Z INNYMI DOKUMENTAMI

2.1. Zawartość projektowanego dokumentu

Plan wykonawczy jest dokumentem stanowiącym uszczegółowienie Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze, określającym cele operacyjne w obszarze „Przestrzeń i Transport”, możliwe do osiągnięcia przy wykorzystaniu funduszy Unii Europejskiej. W celu zapewnienia spójności *Planu wykonawczego* ze *Strategią* oraz Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, opracowany dokument ma charakter długookresowy, wyznacza działania w perspektywie roku 2030, z wyszczególnieniem dwóch etapów realizacji: 2014-2020 oraz 2021-2030.

Analizowany dokument składa się z czterech zasadniczych części, są to:

- **Wprowadzenie**, w którym przedstawiono podstawę prawną, cel i sposób opracowania *Planu wykonawczego* oraz kryteria spełnienia warunków wstępnych wynikających z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku, stanowiącego podstawę dla tworzenia i realizacji programów w latach 2014-2020. Odniesiono się również do dokumentów strategicznych o randze europejskiej i krajowej oraz dokumentów poziomu regionalnego, korespondujących z tematyką sporządzanego dokumentu oraz stanowiących dla niego ważny punkt odniesienia.
- **Część diagnostyczna**, w której analizie poddano stan poszczególnych systemów transportowych (transport: kolejowy, drogowy, lotniczy, żegluga śródlądowa oraz pozostałe systemy transportowe) w oparciu o dane na dzień 31.12.2013 r. Przeprowadzona w *Planie wykonawczym* analiza SWOT ma na celu rozpoznanie mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń, jakie stwarza sieć transportowa województwa mazowieckiego. Wnioski z analizy sformułowane zostały w zakresie transportu kolejowego, drogowego oraz pozostałego (systemy parkingów, węzły przesiadkowe, transport miejski).
- **Część programowa**, zawierająca:
 1. Cele strategiczne w zakresie transportu określone w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej (Strategia Europa 2020, Wspólne Ramy Strategiczne, Biała Księga), krajowych dokumentach strategicznych (Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Rozwoju Kraju 2020, Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Krajowa Polityka Miejska) oraz Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze.
 2. Inteligentną specjalizację w zakresie inwestycji (kolejowych, drogowych, pozostałych oraz realizowanych na poziomie lokalnym) ujętych w *Planie wykonawczym* dla sześciu obszarów: warszawskiego, płockiego, ciechanowskiego, ostrołęckiego, siedleckiego i radomskiego. Wskazane zostały problemy, które rozwiążą planowane inwestycje, spodziewane efekty synergii oraz możliwa specjalizacja w wyniku realizacji określonych działań.
 3. Opis inwestycji transportowych rozpatrywanych dla dwóch perspektyw czasowych, do roku 2020 i do roku 2030, ze szczególnym uwzględnieniem perspektywy 2014-2020, dla której określone zostały źródła i zasady finansowania inwestycji oraz ich komplementarność z inwestycjami zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji. Ogólna charakterystyka projektów obejmuje projekty realizowane na poziomie regionalnym i lokalnym, dla których przedstawione zostały również strategiczne rezultaty wdrażania inwestycji oraz skutki realizacji projektów opisane wskaźnikami produktu.
W odniesieniu do inwestycji realizowanych na poziomie regionalnym przygotowane zostały kryteria ich wyboru, które posłużyły do opracowania wstępnej listy projektów inwestycyjnych (Tabela D, E i F w Załączniku nr 1 do *Planu wykonawczego*).

4. System wdrażania *Planu wykonawczego*, ujmujący:

- Potencjał administracyjny;
Określone zostały instytucje odpowiedzialne za zarządzanie, kontrolę i audyt programów będących źródłem finansowania inwestycji realizowanych w ramach *Planu wykonawczego* w perspektywie 2014-2020 tj. Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (projekty realizowane na poziomie krajowym) oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 (projekty realizowane na poziomie regionalnym i lokalnym). Ponadto przedstawione zostały instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji na poziomie regionalnym i lokalnym, do których, poza jednostkami samorządu terytorialnego, należą: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. oraz Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.
 - Harmonogram realizacji *Planu wykonawczego* uwzględniający realizację zadań w dwóch etapach, w dostosowaniu do perspektywy finansowej. Etap I realizowany w latach 2014-2020 obejmuje przygotowanie i realizację inwestycji wskazanych w *Planie wykonawczym*, współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego W II etapie, realizowanym w latach 2021-2030, kontynuowane będą określone kierunkowo działania inwestycyjne wpisujące się w cele rozwojowe *Strategii*.
 - Instrumenty wdrażania *Planu wykonawczego*, do których należy krajowy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2014-2020 (RPO WM). *Plan wykonawczy* zawiera informacje dotyczące podziału wymienionych programów operacyjnych na osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i działania/cele szczegółowe (zgodnie z zakresem analizowanego dokumentu) oraz odnosi się do wydzielonych w ramach RPO WM:
 - Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych - dla m.st. Warszawy i jej obszaru funkcjonalnego,
 - Regionalnych Inwestycji Terytorialnych skierowanych do subregionów: ciechanowskiego, płockiego, ostrołęckiego, siedleckiego i radomskiego.
 - Źródła finansowania, z uwzględnieniem środków Unii Europejskiej w podziale na poszczególne osie priorytetowe oraz działania/cele szczegółowe;
 - Gotowość do realizacji projektów w odniesieniu do inwestycji realizowanych na poziomie regionalnym;
Przedstawiony został stan przygotowania inwestycji do terminowego zakończenia robót budowlanych/dostawy, a tym samym zdolność beneficjentów do absorpcji środków z funduszy europejskich.
 - Zarządzanie *Planem wykonawczym* (zarządzanie, monitorowanie, aktualizacja).
- **Załączniki** (nr 1 – nr 4) stanowiące integralną część *Planu wykonawczego*;
Załącznik nr 1 przedstawia listę projektów inwestycyjnych w perspektywie 2014-2020 oraz zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 2021-2030. Pozostałe załączniki odnoszą się szczegółowo jedynie do inwestycji realizowanych w perspektywie 2014-2020 na poziomie regionalnym i zawierają: szczegółowy opis projektów (Załącznik nr 2), gotowość do ich realizacji (Załącznik nr 3) oraz rankingową listę projektów inwestycyjnych (Załącznik nr 4).

Podstawę prawną sporządzenia *Planu wykonawczego* stanowią następujące akty prawne: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku 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.), ustawa o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., nr 0, poz. 1392) oraz

ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. nr 0, poz. 1649 z późn. zm.).

2.2. Cele Planu wykonawczego

Nadrzędnym celem *Planu wykonawczego* jest zagwarantowanie spójności działań inwestycyjnych w obszarze „Przestrzeń i Transport” z celami strategicznymi przyjętymi w *Strategii* (tabela 2) oraz wypełnienie wymogów warunkowości ex-ante, określonych w art. 19 oraz załączniku XI do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku dotyczącego polityki spójności UE na lata 2014-2020.

Tabela 2. Korelacja inwestycji regionalnych w *Planie wykonawczym* z kierunkami działań *Strategii* w obszarze "Przestrzeń i Transport"

PRZESTRZEŃ I TRANSPORT Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego		
Kierunki działań	Działania	Inwestycje planowane do realizacji w latach 2014-2020
13. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.1. Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług	D.1; D.2; D.3; D.4; D.5; D.6; D.7; D.8; D.9; D.10; D.11; D.12; D.13; D.14; D.15; D.16; D.17
	13.2. Dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg	E.12; E.16
	13.3. Integracja systemów transportowych i rozwój transportu kombinowanego	F.1; F.2
	13.4. Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym	E.4; E.7; E.8 E.10 E.11; E.13; F.10
	13.5. Rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii	D.11; F.1; F.2
	13.6. Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T	E.1; E.2; E.3; E.5; E.6; E.9; E.14; E.15; E.17; E.18; E.19; E.20; E.21; E.22;
14. Spójność wewnątrzregionalna – koncentracja na najbardziej zapóźnionych podregionach	14.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów do ośrodków regionalnych i	
	14.2. Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich do ośrodków lokalnych	
15. Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1. Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym	D.5; D.6; D.11; D.17 F.1; F.2; F.3; F.4; F.5; F.6; F.7; F.8; F.9; F.10
	15.2. Zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w ogóle podróży	
	15.3. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprzez strefowe uspokojenie ruchu na obszarach zabudowanych	
16. Zapobieganie nadmiernej suburbanizacji	16.1. Tworzenie spójnej, harmonijnej oraz uporządkowanej przestrzeni i urbanistycznie sieci osadniczej	

PRZESTRZEŃ I TRANSPORT Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego		
Kierunki działań	Działania	Inwestycje planowane do realizacji w latach 2014-2020
i kreowanie ładu przestrzennego	16.2. Koncentracja i zagęszczenie zabudowy w miastach z minimalizacją presji urbanistycznej na pozostałe obszary	
17. Udrożnienie systemu tranzytowego	17.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego (towarowe linie kolejowe, drogi krajowe), emisji zanieczyszczeń	
	17.2. Działania organizacyjno-prawne ograniczające ruch tranzytowy w miastach	

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2030* (tabela 24, str. 68) oraz *Planu wykonawczego* (załącznik nr 2).

Część planowanych w *Planie wykonawczym* inwestycji regionalnych wpisuje się w zapisy kilku działań. W najszerszym zakresie realizowane będą działania 13.1; 13.6; 15.1, które związane są z zagadnieniami związanymi ze zwiększeniem konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego (działanie 13.1), usprawnieniem i rozbudową multimodalnego transportu zbiorowego (działanie 13.6) oraz ogniskującymi się w warszawskim węźle transportowym.

Plan wykonawczy, dla sformułowania którego *Strategia* stanowiła punkt wyjścia:

- służyć będzie racjonalizacji całego postępowania w zakresie: przygotowania, wdrażania, monitorowania oraz rozliczania inwestycji transportowych w perspektywie finansowej 2014-2020,
- umożliwi efektywne wydatkowanie środków budżetowych (wojewódzkich, krajowych i europejskich), przeznaczonych na realizację inwestycji.

2.3. Powiązania projektu *Planu wykonawczego* z innymi dokumentami

Ujęte w projekcie *Planu wykonawczego* inwestycje ściśle korelują z kierunkami działań i działaniami przyjętymi w *Strategii* (szczegółowa analiza przeprowadzona została w odniesieniu do inwestycji regionalnych w tabeli 2), ale służą też realizacji celów/priorytetów wyznaczonych w opracowanych dokumentach o charakterze strategicznym Unii Europejskiej oraz dokumentach krajowych, które odnoszą się do potrzeby rozwoju transportu. Analiza wskazanych w *Planie wykonawczym* dokumentów uzupełniona została w *Prognozie* o ich ogólną charakterystykę, informację dotyczącą przyjęcia dokumentu oraz sformułowane priorytety/cele w obszarze „Przestrzeń i Transport”, które uwzględniają współczesne spojrzenie na kształtowanie się powiązań transportowych i rozwój transportu zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Tabela 3. Priorytety/cele w dokumentach europejskich, krajowych i regionalnych w obszarze "Przestrzeń i Transport"

Nazwa dokumentu (data przyjęcia)	Charakterystyka dokumentu	Priorytety/ Cele
DOKUMENTY EUROPEJSKIE		
Strategia Europa 2020 Strategia na rzecz	Dokument stanowi długookresową strategię rozwoju UE na lata 2010 – 2020 oraz wizję społecznej gospodarki rynkowej	Priorytet II Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki

Nazwa dokumentu (data przyjęcia)	Charakterystyka dokumentu	Priorytety/ Cele
inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020; Komunikat Komisji Europejskiej, Bruksela, 03.03.2010r., KOM (2010)2020, zatwierdzony 17 czerwca 2010r.	dla Europy XXI wieku. Jest to horyzontalny program rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej, który zastąpił realizowaną od 2000r. Strategię Lizbońską. Podstawę strategii stanowią trzy, uzupełniające się wzajemnie priorytety: rozwój inteligentny (rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji), rozwój zrównoważony (wspieranie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej) oraz rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu (wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną).	efektywnie korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej.
Wspólne Ramy Strategiczne Sformułowane na podstawie wniosków dotyczących rozporządzeń przyjętych przez Komisję Europejską w 2011 roku (6 października, 12 października, 2 grudnia)	Dokument zawiera zbiór zaleceń dla państw członkowskich UE, odnoszących się do ogólnych wytycznych i zasad oraz konkretnych mechanizmów działań i instrumentów ich finansowania. Powstał w celu skoordynowania pięciu (ujętych w poszczególnych rozporządzeniach) funduszy unijnych perspektywy 2014 – 2020 tak by były one jak najbardziej dostosowane do systemu zarządzania UE. Wykorzystanie wspólnego zestawu celów tematycznych ma na celu osiągnięcie koncentracji zasobów na celach Strategii Europa 2020, do realizacji których przyczynią się fundusze.	Cel tematyczny 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.
Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu (Transport 2050) zatwierdzona 28 marca 2011 roku	Biała Księga zawiera wizję utworzenia jednolitego, konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportu. W dokumencie podkreślono konieczność realizacji inwestycji z sektora infrastruktury transportowej w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska.	Cele rozwojowe Optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych oraz większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu m.in. Cel 3; dążenie do przeniesienia drogowego transportu towarów na kolej lub transport wodny, co ułatwi rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych, Cel 4; rozrost sieci szybkiej kolei oraz zachowanie gęstej

		sieci kolejowej na terenie UE, Cel 5 ; stworzenie ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, Cel 6 ; do 2050r. połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową.
DOKUMENTY KRAJOWE		
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Uchwała Rady Ministrów Nr. 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011r.)	Dokument strategiczny dotyczący przestrzeni kraju. Określa wizję przestrzennego zagospodarowania kraju, cele i kierunki zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych 20 lat, a także mechanizmy koordynacji i wdrażania polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. Głównym celem polityki zagospodarowania kraju jest wykorzystanie potencjału całego terytorium do osiągnięcia celów rozwojowych zgodnych z założeniem terytorialnego równoważenia rozwoju.	Cel rozwojowy 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo (Uchwała Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r.)	Dokument przedstawia wizję rozwoju kraju do 2020 roku, który powinien skutecznie wykorzystywać posiadane potencjały rozwojowe w celu szybkiego rozwoju i poprawy warunków życia ludności. Efektem będzie zrównoważony rozwój transportu oraz rozwój środków transportu bardziej przyjaznych środowisku. W horyzoncie roku 2020 zrównoważony system transportu będzie wzmacniał proces terytorialnego równoważenia rozwoju kraju, a w efekcie będzie sprzyjał spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej kraju.	Cele rozwojowe W zakresie konkurencyjnej gospodarki (II) oraz spójności społecznej i terytorialnej (III): Cel II.7 ; zwiększenie efektywności transportu, a w szczególności: modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych (Cel II.7.2), Cel II.7.3 ; udrożnienie obszarów miejskich, Cel III.3.3 ; tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacniania potencjału obszarów wiejskich.
Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030) (Uchwała Rady Ministrów Nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r.)	Misją strategii jest stworzenie w Polsce zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju optymalnych warunków dla przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli. Głównym celem jest więc dążenie do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i wroście efektywności	Priorytet Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego w zakresie zwiększenia dostępności jak i zwiększenia poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzenia samofinansującego się (w miarę możliwości) systemu transportowego.

	sektora transportowego w wyniku tworzenia spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego (w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym).	
Polska 2030 – Trzecia fala nowoczesności (Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju) (Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r.)	Celem głównym jest poprawa jakości życia Polaków, która będzie realizowana poprzez podjęcie działań w trzech obszarach zadaniowych: konkurencyjności i innowacyjności gospodarki, równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski oraz efektywności i sprawności państwa. Jednym z wyzwań dla długookresowej polityki rozwoju stanowi zwiększenie dostępności transportowej każdego miejsca w kraju.	Cele strategiczne W obszarze równoważenia potencjałów rozwojowych regionów: Cel 8; wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych, Cel 9; zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego.
Krajowa Polityka Miejska (Uchwała Rady Ministrów z dnia 20 października 2015 r.)	Służy celowemu, ukierunkowanemu terytorialnie działaniu państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz wykorzystaniu ich potencjałów w procesach rozwoju kraju. W szczególności zwraca uwagę na problematykę rozwoju małych i średnich miast, jest wyrazem zintegrowanego podejścia terytorialnego, postrzega planowanie rozwoju terytoriów przez pryzmat obszarów funkcjonalnych (a nie granic administracyjnych).	Cel strategiczny Wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców: Cel 2; wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji (miasto zwarte i zrównoważone).
DOKUMENTY REGIONALNE		
Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. Innowacyjne Mazowsze (Uchwała Nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.).	Stanowi najważniejszy dokument strategiczny województwa mazowieckiego, określający ramy rozwojowe wraz ze zdefiniowaniem celów i wyzwań rozwojowych, jak również wskazuje konkretne działania implementacyjne. Wizją dokumentu jest stworzenie „Mazowsza jako konkurencyjnego regionu w układzie europejskim i globalnym”.	Cel strategiczny Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego, których realizacja będzie możliwa poprzez kierunki działań: - zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu, - spójność wewnątrzregionalna –

		koncentracja na najbardziej zapóźnionych podregionach, - rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców, - zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowanie ładu przestrzennego, - udrożnienie systemu tranzytowego.
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (Uchwała Nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 r.)	Plan jest elementem regionalnego planowania strategicznego a jego ustalenia stanowią transpozycję ustaleń Strategii rozwoju województwa mazowieckiego oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju na układ przestrzenny. Celem polityki rozwoju województwa jest dążenie do zmniejszania różnic wewnątrzregionalnych, przy jednoczesnym podnoszeniu wzrostu konkurencyjności regionu oraz tworzenie ładu przestrzennego równoważąc kryteria efektywności i równości. W systemie planowania przestrzennego plan województwa pełni funkcję koordynacyjną między planowaniem krajowym, a planowaniem miejscowym.	Cele rozwoju - podwyższenie konkurencyjności przestrzeni województwa mazowieckiego zarówno w ośrodkach miejskich jak i obszarów wiejskich; - poprawa spójności terytorialnej województwa mazowieckiego, będąca również podstawowym warunkiem procesów rozprzestrzeniania się rozwoju i wzrostu konkurencyjności; - poprawa dostępności Warszawy, ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz miast powiatowych decydujących o wielofunkcyjnym potencjale rozwoju województwa.
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego (Uchwała Nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r.)	Zaliczany jest do dokumentów średniookresowych, określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do roku 2030 w przewozach o charakterze wojewódzkim, realizowanego w ramach użyteczności publicznej. Cel planu jest zgodny z celem głównym Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, który został zdefiniowany jako „zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim oraz wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie”.	Priorytet I Zapewnienie połączeń komunikacyjnych ośrodków regionalnych (Płock, Radom) i subregionalnych (Ciechanów, Ostrołęka, Siedlce) z Warszawą, Priorytet II Zapewnienie połączeń komunikacyjnych miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu głównych linii kolejowych z Warszawą za pośrednictwem środków transportu kolejowego, Priorytet III

		Zapewnienie połączeń komunikacyjnych miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu regionalnych linii kolejowych z ośrodkiem regionalnym/subregionalnym i/lub węzłem komunikacyjnym/punktem przesiadkowym leżącym w przebiegu głównej linii kolejowej, celem dojazdu do Warszawy środkami transportu kolejowego.

Powyższa analiza powiązań projektu *Planu wykonawczego* z innymi dokumentami uwzględnia dokumenty strategiczne o randze europejskiej, krajowej oraz dokumenty poziomu regionalnego, stanowiące punkt odniesienia przy opracowaniu *Planu wykonawczego* (pkt 2.2 Odniesienie do dokumentów strategicznych, pkt 4.1 Cele działań w systemie transportowym).

3. STAN ŚRODOWISKA ORAZ POTENCJALNE ZMIANY TEGO STANU W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU

3.1. Stan środowiska

Przeprowadzona w *Prognozie* analiza stanu środowiska oraz potencjalnych jego zmian uwzględnia charakter *Planu wykonawczego* i w różnym zakresie ustosunkowuje się do wpływu na poszczególne komponenty środowiska. Koncentruje się głównie² na charakterystyce warunków glebowych, wodnych, klimatycznych, aerosanitarnych i akustycznych, które podlegają presji różnych systemów transportowych. Analiza obejmuje również przyrodnicze obszary i obiekty prawnie chronione, w szczególności te, których integralność w wyniku realizacji planowanych w *Planie wykonawczym* inwestycji, może być zagrożona.

3.1.1. Zasoby środowiska

Województwo mazowieckie to największe (11,4% powierzchni kraju) i zarazem najludniejsze województwo (5,3 mln mieszkańców tj. 13,9%) w Polsce. Położone jest w centralnej części kraju, w większości w obrębie Nizin Środkowopolskich. Jedynie północno-zachodnie fragmenty należą do Pojezierzy Południowobałtyckich a południowe - do Wyżyny Małopolskiej. Centralną część regionu zajmuje Kotlina Warszawska, która jest obszarem w największym stopniu przekształconym antropogenicznie (najwyższe wskaźniki zaludnienia, urbanizacji, presji komunikacyjnej).

Krajobraz³ regionu jest na przeważającej części nizinny, cechujący się występowaniem różnych form krajobrazów. 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). Analizując

² Szczegółowa charakterystyka stanu środowiska przyrodniczego województwa mazowieckiego zawarta jest w Opracowaniu ekofizjograficznym do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego oraz Prognozie oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku.

³ Krajobraz – zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – to postrzegana przez ludzi przestrzeń, zawierająca elementy przyrodnicze lub wytwory cywilizacji, ukształtowana w wyniku działania czynników naturalnych lub działalności człowieka.

wysokości względne istotne z punktu widzenia inwestycji zawartych w *Planie wykonawczym*, można mówić o zwiększonej trudności inżynierskiej realizacji inwestycji w północnych i północno-zachodnich krańcach Mazowsza. Jest to związane z większą falistością ukształtowania terenu wynikającą z krótszego okresu modelowania polodowcowego. Podobne uwarunkowania – duża falistość terenu – występują w południowej części regionu, co jest związane z położeniem w obrębie wyżyn okalających masyw świętokrzyski (rejon Garbu Gielniowskiego). W rejonach, gdzie występują większe różnice wysokości, realizacja inwestycji skutkować będzie koniecznością większej ingerencji w krajobraz i środowisko przyrodnicze (wykonanie prac ziemnych np. niwelacje terenu), a co za tym idzie zwiększonymi kosztami ekologicznymi i ekonomicznymi.

Istotnym elementem ukształtowania powierzchni regionu jest obecność dużych rzek, w tym węzła wodnego na północ od aglomeracji warszawskiej. Uwarunkowania geomorfologiczne, istotne dla realizacji inwestycji, stanowią skarpy nadrzeczne oraz szerokie doliny (często podmokłe). Podczas przeprowadzania inwestycji liniowych wymagają zniwelowania terenu, prac ziemnych, a przy budowie mostów także ingerencji w nurt rzeki (podpory mostu, nasypy). Wpływa to pośrednio na procesy hydrologiczne, geomorfologiczne (fluwialne), wzrost zagrożenia powodziowego otaczających terenów, a także wprowadza niekorzystne zmiany w warunkach siedliskowych i ciągłości korytarzy ekologicznych.

Przy budowie liniowej infrastruktury transportowej niszczone jest roślinność i **warstwa glebowa**. W przeważającej części regionu skałami macierzystymi gleb są piaski (dla gleb bielicoziemnych), bądź gliny (dla gleb brunatnoziemnych). Inne osady, na których wykształciły się gleby, mają charakter rozproszony, związany z lokalnymi uwarunkowaniami. Są to np. osady pradolin rzek, w tym zastoiskowe, mułkowe, iłowe, czy też gleby wykształcone na wapieniach i innych osadach jurajsko-kredowych południowo-zachodniej części województwa. Charakter wyspowy mają również gleby organiczne, w tym torfowe, które występują najczęściej w dolinach rzek. Najżyźniejsze gleby tzw. czarne ziemie wytworzone z pokrywowych utworów pyłowych, występują na Równinie Łowicko-Błońskie. Czarne ziemie zdegradowane o mniejszej zawartości próchnicy, występują głównie na Równinie Raciąskiej i Równinie Warszawskiej, natomiast gleby brunatne właściwe, które stanowią bazę dla rozwoju produkcji rolnej, wykształciły się w rejonie opinogórskim. Procesy inwestycyjne powinny być prowadzone z uwzględnieniem jak najmniejszych strat warstwy glebowej z ograniczeniem ingerencji w obszary o bardzo wysokiej przydatności rolniczej gleb, gdzie w oparciu o wysoką jakość gleb wyznaczone zostały obszary żywicielskie.

Charakter rolniczy (użytki rolnicze 60% powierzchni) i stosunkowo niska lesistość (województwo - 23,1%, kraj - 29,4%) cechuje przeważającą część województwa. Największe **skupiska leśne**, które są pozostałościami dawnych puszczy (w tym Kampinoskiej, Kozienskiej, Bolimowskiej, Kurpiowskiej, Białej, Mariańskiej), zostały uzupełnione przez zalesienia gruntów rolniczych o niskiej klasie bonitacyjnej. W strukturze gatunkowej przeważa sosna (74%), brzoza (7,8%), dąb (6,7%) oraz olcha (6,6%).

Budowa infrastruktury komunikacyjnej wymaga użycia i **eksploatacji kruszyw naturalnych oraz kamieni łamanych i blocznych**. Województwo mazowieckie nie jest zasobne w surowce mineralne, jednak biorąc pod uwagę rosnącą liczbę rozpoznawanych i dokumentowanych złóż piasków i żwirów oraz znaczące złoża prognostyczne i perspektywiczne tego surowca, wydaje się możliwe sprostanie zapotrzebowaniu zamierzeń inwestycyjnych *Planu wykonawczego*. Według stanu na koniec 2014 roku⁴ w regionie istniało 1241 złóż piasków i żwirów o łącznych zasobach geologiczno-bilansowych 1 210,6 mln ton i rocznym wydobyciu prawie 12,2 mln ton. W latach ubiegłych przy mniejszym lokalnym pozyskiwaniu surowca brakujące zapotrzebowanie było wyrównywane jego pozyskaniem z regionu podlaskiego (2,4-3,6 mln ton) i warmińsko-mazurskiego (0,3-1,7 mln ton), co nie wyklucza również pozyskania piasków i żwirów z tych kierunków w przyszłości⁵.

⁴ Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg. stanu na 31.XII.2014, PIG-PIB, Warszawa 2015 r.

⁵ Scenariusze zagospodarowania i wykorzystania surowców skalnych w województwie mazowieckim, Instytut Górnictwa Odkrywkowego, Kraków-Wrocław, 2013, str. 48-53

Do budowy linii transportu szynowego oprócz piasku (wchodzącego w skład betonowych podkładów) niezbędny jest tłuczeń z różnorakich kamieni łamanych i blocznych. Istniejące na Mazowszu zasoby obejmują tylko 44 złoża piaskowców jurajskich (zasoby geologiczno-bilansowe 85,6 mln. ton; wydobyte 32 tys. ton)⁶, bez ubocznej produkcji kruszyw łamanych. Dlatego też całość wykorzystywanych w regionie surowców potrzebnych przy budowie linii kolejowych w postaci kruszyw łamanych jest pozyskiwana z regionów: świętokrzyskiego (około 5-8 mln ton rocznie), dolnośląskiego, (do 4 mln. ton rocznie), śląskiego (ponad 2 mln. ton rocznie), a nawet z Ukrainy⁷. W kontekście ustaleń analizowanego dokumentu ważny jest problem tyczenia inwestycji w terenie z uwzględnieniem zachowania przed zainwestowaniem złóż o znaczeniu krajowym, bądź bardziej istotnych złóż prognostycznych i perspektywicznych. W obecnej sytuacji, tj. zgodnie z wykazem złóż kopalin strategicznych wg stanu na 31.XII.2014, będącego załącznikiem do Białej Księgi Ochrony Złóż Kopalin Ministerstwa Środowiska na obszarze Mazowsza nie ma złóż o takim charakterze. Przy czym wykaz nie obejmuje złóż o charakterze skalnym (osadowym), a jedynie energetyczne, metaliczne i chemiczne.

Warunki klimatyczne nie stanowią utrudnień dla realizacji przedsięwzięć zawartych w *Planie wykonawczym*. Nizina Mazowiecka charakteryzuje się dość znacznymi różnicami termicznymi, dotyczy to zwłaszcza okresu zimy. Klimat Mazowsza ma charakter przejściowy (pomiędzy morskim a kontynentalnym), o średniej temperaturze rocznej powietrza ok. 9,0°C. Latem średnie wartości temperatur są wyrównane i wahają się od 18 do 18,5 °C (ekstremalne sięgają nawet 37°C). Opady są tu jednymi z najniższych w Polsce i wynoszą często poniżej 500 mm rocznie. Nieco większe ilości (średniorocznie 500-600 mm) występują przy południowych krańcach regionu (w 2014r. ok. 900 mm).

Wody powierzchniowe i podziemne są istotnymi zasobami warunkującymi rozwój regionu. Województwo mazowieckie położone jest w całości w dorzeczu rzeki Wisły, w regionie wodnym Środkowej Wisły. Udział gruntów pod wodami powierzchniowymi jest stosunkowo niski i wynosi 1,2%⁸ powierzchni regionu, podczas gdy w wskaźnik ogólnopolski wynosi 2,1% (najwyższy - 5,7% dla woj. warmińsko-mazurskiego). Sieć rzeczna jest dość dobrze rozwinięta (sumaryczna długość ok. 7 tys. km), ale cechuje się dużą zmiennością stanu wód, związaną z wahaniami zasilania i przepływu. Wisła stanowiąca oś hydrograficzną regionu, płynie w granicach województwa na długości 320 km w większości szerokim, nieuregulowanym korycie o szerokości do 1350 m (na odcinku Modlin – Wyszogród), z wyjątkiem sztucznego przewężenia (340 m) w okolicach Warszawy (tzw. *gorset warszawski*). Asymetria doliny Wisły charakteryzuje się przewagą dopływów prawostronnych, wysokim lewym brzegiem na odcinku od południowych granic województwa do Warszawy oraz wysokim brzegiem prawym od Modlina w dół rzeki. Większość głównych dopływów Wisły: Wilga, Świder i Jeziorka oraz Narew z Bugiem – z prawej strony, z lewej - Bzura z Utratą, zbiega się koncentrycznie w niecce warszawskiej. Jest to jednocześnie rejon o najwyższych wskaźnikach urbanizacji i zagęszczeniu sieci drogowej (skrzyżowanie korytarzy komunikacyjnych), na których planowane są inwestycje w ramach *Planu wykonawczego*.

Zgodnie z Rozporządzeniem nr 5/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Środkowej Wisły, Wisła, Narew i Bug na całej długości w granicach województwa są ciekami

⁶ Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg. stanu na 31.XII.2014, PIG- PIB, Warszawa 2015 r.

⁷ Scenariusze zagospodarowania i wykorzystania surowców skalnych w województwie mazowieckim, Instytut Górnictwa Odkrywkowego, Kraków-Wrocław, 2013, str. 53-59

⁸ GUS/BDL Grunty pod wodami – 2014r.

szczególnie istotnymi⁹ dla regionu wodnego Środkowej Wisły, a Bzura i Pilica a także dolne odcinki: Wkry, Liwca, Broku i Omulwi są ciekami istotnymi¹⁰ dla tego regionu.

Zasoby wód płynących uzupełniają jeziora (zlokalizowane głównie w północno-zachodniej części Mazowsza) oraz zbiorniki retencyjne, które mają znaczenie hydrograficzne, gospodarcze i rekreacyjne. Do największych sztucznych zbiorników, występujących na obszarze województwa mazowieckiego, należą utworzone w wyniku przegrodzenia dolin rzecznych zaporami wodnymi: na Wiśle - Zbiornik Włocławski, na Narwi - Jezioro Zegrzyńskie oraz na Radomce - Zbiornik Domaniów. Duże znaczenie dla środowiska mają także mniejsze zbiorniki wodne oraz obszary torfowisk (ok. 118 tys. ha), których największe powierzchnie znajdują się w Kotlinie Warszawskiej, Równinie Raciąskiej i Kurpiowskiej oraz w dolinach rzek.

Dla potrzeb gospodarowania wodami oraz oceny stanu ekologicznego i jakości wód powierzchniowych wydzielone zostały jednolite części wód powierzchniowych (JCWP¹¹), których w województwie jest 561 (555 rzecznych i 6 jeziornych). Dominują naturalne JCWP, a silnie zmienione i sztuczne stanowią ca 17,5 % ich ogólnej liczby.

Wody podziemne występujące na terenie województwa mazowieckiego związane są z utworami geologicznymi (czwartorzędowymi, trzeciorzędowymi, kredowymi i jurajskimi). Zgodnie ze zweryfikowanym w 2015 r. podziałem, województwo mazowieckie leży w zasięgu 18 jednolitych części wód podziemnych (JCWPd). Według uproszczonej regionalizacji wód podziemnych Polski (Paczyński, Sadurski - red. 2007), największa, środkowo-zachodnia część województwa mazowieckiego znajduje się w obrębie regionu środkowej Wisły, w subregionie środkowej Wisły nizinnej, część północna należy do Regionu Narwi, Pregoty i Niemna, część wschodnia znajduje się w zasięgu subregionu Bugu nizinnej, a niewielki, południowy fragment regionu należy do subregionu środkowej Wisły wyżynnej.

Stan zasobów eksploatacyjnych wód podziemnych na koniec 2014r. wyniósł 251 076,65 m³/h, (ok. 12,5% zasobów Polski) co pozwala na pełne zaspokojenie potrzeb mieszkańców. Głównym poziomem użytkowym jest czwartorzędowe piętro wodonośne o najłatwiejszej odnawialności, największych zasobach (ok. 79% zasobów eksploatacyjnych województwa) i najpłytszym występowaniu. Poziomy wodonośny tego piętra występują w trzech typach struktur: w dolinach rzek, w strukturach piaszczysto-żwirowych (przewarstwienia wśród utworów morenowych) oraz w wodonośnych strukturach dolin kopalnych. Struktury te, charakteryzują się dużymi zasobami i dobrą odnawialnością, jednak 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 oligoceńskiego poziomu wodonośnego (trzeciorzędowego), wyróżniającego się dobrą i trwałą jakością, jest aglomeracja warszawska.

Wody te wymagają ochrony ze względu na wykorzystanie ich jako główne źródło zaopatrzenia ludności w wodę wyznaczono 14 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, które wymagają ochrony. Są to wody w utworach czwartorzędowych (7), trzeciorzędowych (2), jurajskich (4) oraz w kredzie (1).

⁹ Zgodnie z ww. Rozporządzeniem za **cieki szczególnie istotne** rozumie się cieki lub ich odcinki szczególnie istotne z punktu widzenia zachowania ciągłości morfologicznej, na których drożność jest niezbędna dla zapewnienia dobrego stanu lub potencjału ekologicznego jednolitych części wód i stanowiące ponadto najważniejsze korytarze migracyjne oraz miejsca tarlisk i dorastania form młodocianych, decydujące o stanie poszczególnych gatunków w granicach dorzecza Wisły;

¹⁰ Zgodnie z ww. Rozporządzeniem za **cieki istotne** rozumie się cieki lub ich odcinki istotne z punktu widzenia zachowania ciągłości morfologicznej, z uwagi na zapewnienie dobrego stanu lub potencjału ekologicznego jednolitych części wód

¹¹ Zgodnie z prawem wodnym i Ramową Dyrektywą Wodną jednolite części wód powierzchniowych – to podstawowa jednostka gospodarki wodnej (uwzględnia ochronę środowiska). Jest pojęciem obejmującym zarówno zbiorniki wód stojących, jak i cieki z fragmentem zlewni.

3.1.2. Jakość środowiska i jego zagrożenia

Możliwość korzystania z zasobów i walorów przyrodniczych regionu uwarunkowana jest nie tylko zasobami środowiska, lecz także jakością jego komponentów, stopniem antropogenicznego przekształcenia oraz czynnikami mogącymi sprzyjać występowaniu zagrożeń (w tym naturalnych). Stan środowiska zależy od umiejscowienia źródeł emisji zanieczyszczeń i zagrożeń oraz od odporności środowiska na degradację.

Jakość poszczególnych komponentów środowiska wynika z antropopresji, a głównie z przekształcenia przestrzeni oraz emisji zanieczyszczeń. Pewien wpływ ma również migracja zanieczyszczeń z terenów sąsiednich. Terytorialnie obszar działań przewidziany w opracowanym dokumencie obejmuje obszar województwa mazowieckiego. Z uwagi na specyfikę planowanych działań (w obszarze „Przestrzeń i Transport”) koncentruje się na wsparciu przedsięwzięć komunikacyjnych oraz innowacji zmniejszających emisję do środowiska – a w konsekwencji poprawie wewnętrznej i zewnętrznej spójności transportowej oraz zmniejszeniu presji transportu na środowisko i ludzi. Komponentami najbardziej narażonymi na przekształcenia i degradację są: powietrze i klimat akustyczny na obszarach zurbanizowanych, wody powierzchniowe i krajobraz. W ramach niniejszej *Prognozy* szczególny nacisk, w kontekście negatywnych oddziaływań, w tym zagrożeń dla funkcjonowania środowiska, położony został na komponenty związane z obszarami chronionymi (obszary kolizji).

Jakość powietrza oceniana jest w ramach państwowego monitoringu środowiska. Na obszarze województwa mazowieckiego klasyfikację jakości powietrza (w 2014r.) wykonano w oparciu o systematyczną ocenę poziomu zanieczyszczeń w wyróżnionych 4 strefach (według kryterium ochrony zdrowia): aglomeracja warszawska, miasto Płock, miasto Radom i mazowiecka, obejmująca pozostały obszar województwa. W kryterium ochrony roślin pominięto strefy zurbanizowane będące aglomeracją, miastem o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys..

Jak wynika z badań, w klasyfikacji według kryterium *ochrony zdrowia*:

- dopuszczalny poziom stężeń został dotrzymany (klasa A) we wszystkich strefach województwa dla następujących zanieczyszczeń: dwutlenek siarki, tlenek węgla, benzen, ołów oraz arsen, kadm, nikiel, a także ozon;
- dla dwutlenku azotu – poziom stężeń NO₂ w 3 strefach województwa (Płock, Radom, strefa mazowiecka) mieścił się poniżej wartości dopuszczalnych stężeń średniorocznych (klasa A), jednakże przekroczenie tego poziomu stwierdzono na stacjach pomiarowych w aglomeracji warszawskiej (klasa C);
- klasę C otrzymały wszystkie strefy województwa z powodu: zapylenia tj. bardzo wysokich poziomów stężeń pyłu PM₁₀ oraz pyłu PM_{2,5} (w tym przekroczenie poziomu docelowego C₂) oraz bardzo wysokich poziomów stężeń benzo(a)pirenu (w pyłe PM₁₀). Najwyższe stężenia benzo(a)pirenu odnotowano w sezonie grzewczym na terenach, gdzie dominuje emisja niska (indywidualne ogrzewanie budynków);
- z powodu niespełnienia wymagań koniecznych dla dotrzymania poziomu celu długoterminowego ozonu, który ma zostać osiągnięty w 2020 r., klasę D2 otrzymał cały obszar województwa.

Zaliczenie do klasy C wynika z wystąpienia przekroczeń odpowiedniego poziomu monitorowanej substancji (zanieczyszczenia) na określonym obszarze strefy (np. w mieście) i nie powinno być utożsamiane ze złą oceną jakości powietrza w strefie. Wskazuje to jednak na potrzebę, a nawet konieczność podejmowania działań zmierzających do poprawy sytuacji aerosanitarnej w całej strefie – w ramach programów naprawczych ochrony powietrza.

Jakość powietrza w województwie jest w znacznym stopniu determinowana antropogeniczną emisją substancji z obszaru Mazowsza oraz zależy od napływu zanieczyszczeń z innych części Polski, zwłaszcza zachodniej i południowej. Na 12 monitorowanych substancji, normy stężeń pyłu zawieszonego PM₁₀, pyłu zawieszonego PM_{2,5}, benzo(a)pirenu przekraczane są na obszarze całego województwa, natomiast dwutlenku azotu - w Warszawie. Według danych GUS w 2014 roku

województwo mazowieckie zajmowało trzecie miejsce w kraju pod względem emisji substancji gazowych oraz pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych¹².

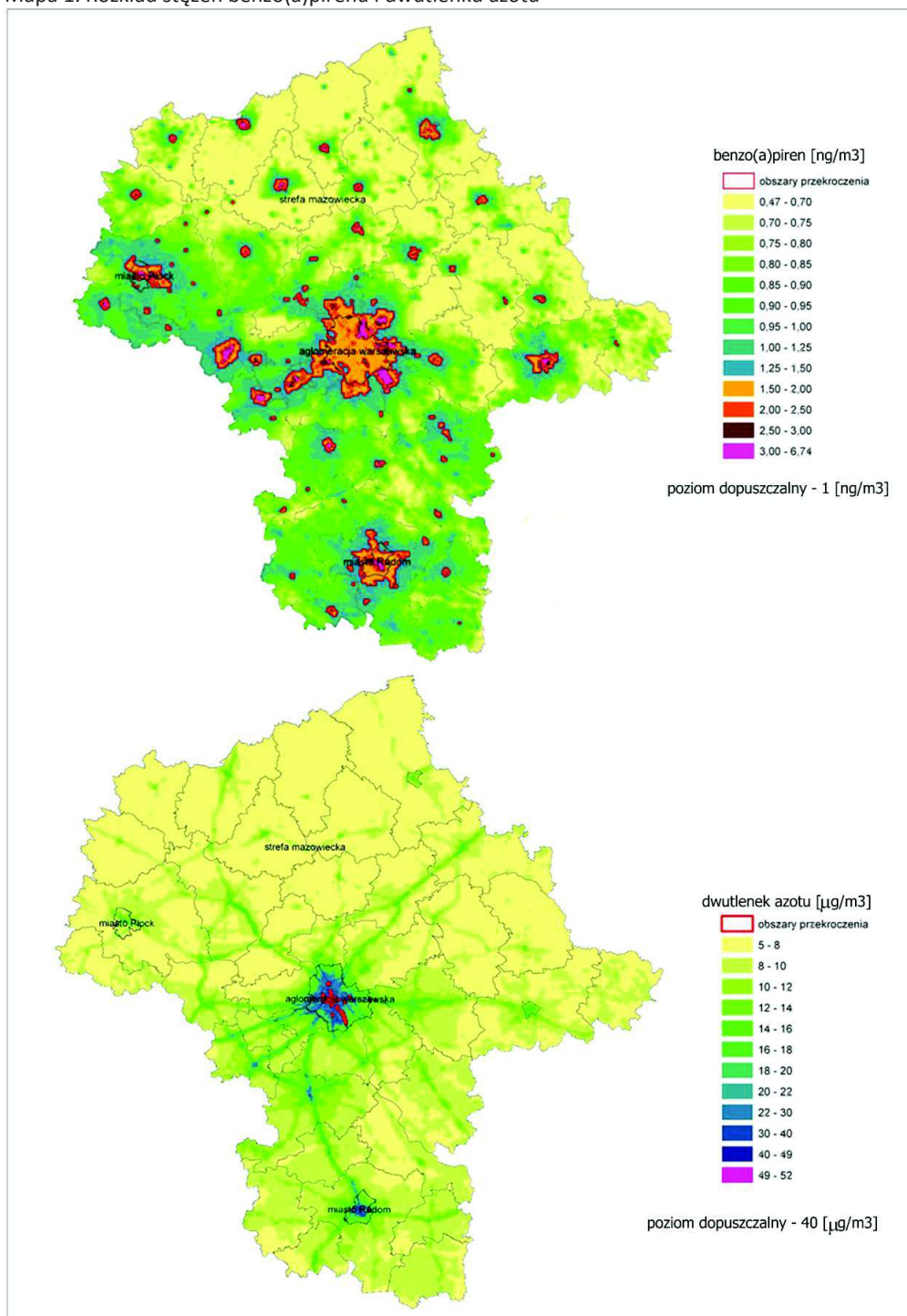
Obok indywidualnych systemów grzewczych na obszarach zurbanizowanych, wśród istotnych źródeł zanieczyszczeń jest komunikacja samochodowa, zwłaszcza na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z drogami o dużym natężeniu ruchu. Mimo znaczącej redukcji (w latach 2005–2014 emisja substancji gazowych bez dwutlenku węgla z zakładów szczególnie uciążliwych zmalała o 33%, o 60% zmniejszyła się całkowita emisja pyłów, a o 45% spadła emisja dwutlenku siarki i o 22% - tlenków azotu)¹³, nadal istotnymi emitarami zanieczyszczeń jest przemysł i energetyka zawodowa, których wysokie kominy rozpraszają je na dużych obszarach, również poza województwem.

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%) oraz podregionie ciechanowsko-płockim (11,2%). W podregionie ostrołęcko-siedleckim odnotowano znaczący wzrost (15,7%), na pozostałym obszarze wartości emisji zmieniały się nieznacznie.

¹² *Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. Raport za 2014 r.*, WIOŚ, Warszawa, 2015 r.

¹³ *Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. Raport za 2014 r.*, WIOŚ, Warszawa, 2015 r.

Mapa 1. Rozkład stężeń benzo(a)pirenu i dwutlenku azotu



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Rocznej oceny jakości powietrza w województwie mazowieckim. Raport za rok 2014*. WIOŚ, Warszawa, 2015 r. - Załącznik nr 3 (mapy Z3.14 i Z3.4),

Pomimo systematycznej poprawy jakości powietrza w regionie nadal istotnymi problemami 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.

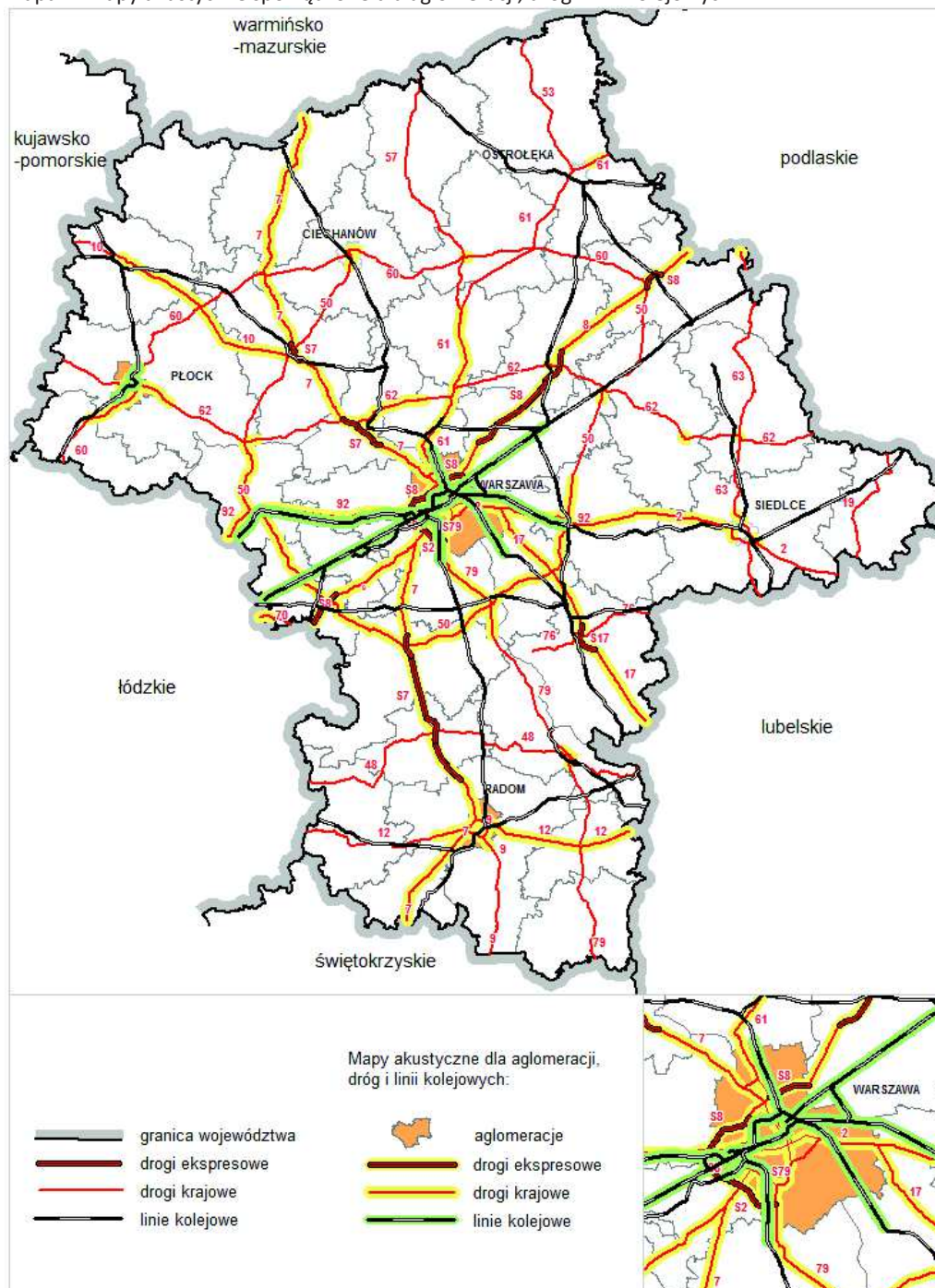
W ostatnich latach w woj. mazowieckim opracowane zostały aż 23 programy ochrony powietrza uchwalone przez sejmik, w których określone zostały różne działania naprawcze. Ponieważ w sąsiedztwie dróg stwierdzane są najwyższe wartości przekroczeń wśród działań priorytetowych znalazły się przedsięwzięcia mające na celu ograniczanie emisji ze źródeł liniowych (głównie trasy komunikacyjne). Przedsięwzięcia zmierzające do redukcji emisji liniowej obejmują budowę nowych ciągów komunikacyjnych, utrzymanie i remonty nawierzchni ulic, budowę linii tramwajowych, wdrożenie systemów sterowania ruchem, wymianę taboru autobusowego, czyszczenie nawierzchni dróg, rozbudowę sieci ścieżek rowerowych, tworzenie parkingów. Wiele tego typu przedsięwzięć ujętych zostało w analizowanym *Planie wykonawczym*.

Od 2015 roku obowiązuje Krajowy Program Ochrony Powietrza, którego priorytety i kierunki działań zmierzają do poprawy jakości we wszystkich województwach, co jest bardzo istotne z uwagi na migracje zanieczyszczeń między regionami. Określone w dokumencie wskaźniki realizacji programów regionalnych, pozwolą monitorować działania samorządów w tym zakresie. Wśród najpilniejszych zadań, służących poprawie jakości powietrza na obszarach zurbanizowanych, jest kontynuacja ograniczania emisji ze źródeł komunikacyjnych poprzez doskonalenie systemów zarządzania ruchem, dalszy rozwój transportu publicznego (np. rozbudowa metra w Warszawie, budowa parkingów „Parkuj i Jedź”), kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miast, tworzenie systemu płatnego parkowania w miastach, stosowanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii w systemie transportu publicznego, wymiana taboru samochodowego w komunikacji publicznej, tworzenie stref z zakazem ruchu pojazdów, budowa obwodnic (m.in. Radomia, Iłży, Góry Kalwarii, Kołbieli, Ostrołęki, Łochowa).

Klimat akustyczny w istotny sposób determinuje jakość środowiska życia ludzi ponieważ **hałas** jest czynnikiem stresogennym. Przy długotrwałej ekspozycji może mieć poważne konsekwencje dla zdrowia ludzi (m. in. zaburzenia snu, choroby układu krążenia). Terenami podlegającymi ochronie akustycznej są tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, zagrodowej, tereny szpitali, szkół, domów opieki społecznej, uzdrowisk oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

Oceny stanu akustycznego środowiska dokonuje się na podstawie badań poziomu hałasu oraz czasu ekspozycji. W 2014 roku Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, w ramach monitoringu wykonał badania hałasu komunikacyjnego w 15 punktach pomiarowych zlokalizowanych w większych miastach województwa oraz przy głównych drogach. Jak wynika z badań i opracowanych w ostatnich latach map akustycznych (mapa 2.), najbardziej uciążliwy jest hałas komunikacyjny.

Mapa 2. Mapy akustyczne sporządzone dla aglomeracji, dróg i linii kolejowych



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie informacji ze stron internetowych Samorządu Województwa Mazowieckiego (www.mazovia.eu) oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (www.gddkia.gov.pl)

Opracowane w ostatnich latach mapy akustyczne dla miast (Warszawy¹⁴, Radomia¹⁵, Płocka¹⁶) 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. Mapy te stały się merytoryczną podstawą opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem (akty prawa miejscowego), których celem jest zapewnienie jak najlepszego stanu akustycznego środowiska poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej lub na poziomie wartości dopuszczalnej, natomiast na obszarach gdzie normy nie są dotrzymane - należy dążyć do zmniejszenia hałasu do poziomu co najmniej dopuszczalnego.

Warunki klimatu akustycznego Mazowsza kształtowane są przez emisję hałasu ze źródeł komunikacyjnych pochodzących z transportu, drogowego, kolejowego i lotniczego. 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. Na środowisko i warunki życia mieszkańców aglomeracji warszawskiej istotny wpływ ma Port Lotniczy im. F. Chopina, jako największy port lotniczy w Polsce. Na tym obszarze ponad 70% mieszkańców narażonych jest na ponadnormatywny hałas (w większym stopniu w nocy). Mimo, że w stolicy występują wszystkie rodzaje hałasu, dominującym jest hałas komunikacyjny: drogowy, szynowy i lotniczy, których zasięgi na pewnych obszarach pokrywają się (np. okolice Okęcia, Bemowo, Śródmieście czy Praga).

Według szacunkowych danych około 36% ludności zagrożonych 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 osiedla mieszkaniowe.

Do oceny stopnia zagrożenia hałasem drogowym stosuje się również tzw. wskaźnik presji motoryzacji na środowisko¹⁷, którego wartość definiowana jest jako iloczyn długości dróg na danym obszarze i średnioważonego natężenia ruchu w sieci dróg przypadających na jednostkę powierzchni. Dla województwa mazowieckiego wskaźnik ten kształtuje się poniżej 1,5 (np. dla woj. warmińsko-mazurskiego wynosi ok. 1, najwyższe wartości tj. powyżej 3 notowane są dla województw małopolskiego, śląskiego i opolskiego), a jego wartość systematycznie wzrasta co świadczy o stałym wzroście zagrożenia hałasem drogowym. Zjawisko to jest związane z rozwojem dróg i wzrostem gęstości szlaków komunikacji drogowej oraz przyrostem liczby eksploatowanych pojazdów. Wg danych GUS¹⁸ w 2014 r. w Warszawie zarejestrowanych było około 1,2 mln samochodów, a w całym województwie mazowieckim w stosunku do 2010 r. nastąpił wzrost liczby pojazdów o ponad 15%.

Budowa i modernizacja dróg (autostrad, ekspresowych i innych) oraz infrastruktury kolejowej ograniczyła presję hałasu komunikacyjnego, ponieważ wzdłuż obszarów chronionych zostały wybudowane ekrany ochronne. Poza tym w latach 2010–2014 dla niektórych miast wybudowano obwodnice, które rozładowały ruch i poprawiły klimat akustyczny m.in. dla: Mińska Mazowieckiego, Grójca, Wyszki, Garwolina, Sochaczewa, Mszczonowa, Żyrardowa, Raciąża, Gostynina, Serocka i Jabłonny. W wyniku prowadzonych modernizacji linii kolejowych i zastosowania bardziej przyjaznych środowisku akustycznemu szyn (bezystykowe, maty antywibracyjne) systematycznie zmniejsza się presja hałasu kolejowego.

Jednym z czynników antropogenicznych mających wpływ na środowisko przyrodnicze i ludzi jest **promieniowanie elektromagnetyczne**, ponieważ na terenie województwa mazowieckiego zlokalizowane są jedne z największych w kraju źródła energii elektrycznej, podłączone do Krajowego Systemu Przesyłowego. Mogą one powodować ponadnormatywne oddziaływania wytwarzając pole elektromagnetyczne, stąd istotne jest zachowanie odpowiednich odległości, szczególnie od napowietrznych linii najwyższych i wysokich napięć. Wśród innych jego źródeł należy wskazać

¹⁴ <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>

¹⁵ <http://mapa-akustyczna.umradom.pl/layout/Main.aspx>.

¹⁶ http://www.plock.eu/pl/mapa_akustyczna.html

¹⁷ *Zagrożenie hałasem. Wybrane zagadnienia. Opracowania tematyczne OT-612*, Warszawa, 2012 r.

¹⁸ <http://www.stat.gov.pl>).

urządzenia radiokomunikacyjne, radiolokacyjne i radionawigacyjne jak również powszechnie wykorzystywane w zakładach pracy i gospodarstwach domowych urządzenia elektryczne. Prowadzone badania (w ramach monitoringu WIOŚ) dowodzą, że na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową i w miejscach dostępnych dla ludności przekroczenia dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w zasadzie nie występują, a zagrożenie od pól elektromagnetycznych nie ulega zwiększeniu. W „Założeniach Polityki Energetycznej” (do roku 2020) nie planuje się budowy nowych, dużych źródeł energii na terenie województwa mazowieckiego. Plany dotyczą jedynie rozbudowy, podniesienia sprawności technicznej źródeł i sieci przesyłowych oraz ich dostosowania do norm europejskich i wymagań ekologicznych¹⁹.

Silnej presji antropogenicznej podlegają również wody powierzchniowe i podziemne. Prowadzona w latach 2010-2014 ocena **jakości wód powierzchniowych** w województwie mazowieckim wykazała, że ponad 90% badanych jednolitych części wód rzecznych (JCWP) nie odpowiada normom. Spośród objętych badaniami 144 JCWP, jedynie 3 osiągnęły stan dobry (na rzekach: Liwiec - 2 JCWP i Omulew - 1 JCWP). Na pozostałych JCWP występował zły stan. Najbardziej zanieczyszczone były wody: Utraty, Bugu oraz Wisły. Z 6 JCWP jeziornych przebadanych na obszarze województwa mazowieckiego tylko jedno jest w stanie dobrym (jezioro Białe koło Gostynina), pozostałe tj. Lucieńskie, Łąckie Duże, Szczutowskie, Urszulewskie oraz Zdvorskie osiągnęły stan zły, głównie ze względu na wskaźniki biologiczne. Pomimo tak niekorzystnej klasyfikacji, obserwuje się systematyczną poprawę jakości wód powierzchniowych oraz malejącą liczbę wskaźników przekraczających dopuszczalne normy i dyskwalifikujących wody. Aktualnie o złym stanie JCWP najczęściej decydują wskaźniki biologiczne oraz fizykochemiczne. Ocena stanu JCWP rzecznych przeprowadzona w zakresie hydromorfologii wskazuje stan dobry we wszystkich JCWP. Poprawa sytuacji w tym zakresie jest głównie efektem realizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych, w ramach którego ważnym zadaniem dla całego dorzecza Wisły była modernizacja oczyszczalni ścieków Czajka w Warszawie wraz z budową Stacji Termicznej Utylizacji Osadów Ściekowych.

Zagrożeniami dla jakości wód powierzchniowych są presje wywołane działalnością człowieka, w tym punktowe, rozproszone i obszarowe źródła zanieczyszczeń oraz zmiany hydromorfologiczne. Czynniki te mają wpływ na zdolności do samooczyszczania rzek i zbiorników wód powierzchniowych oraz charakter występujących siedlisk i stopień ich przekształcenia. Istotnymi źródłami zanieczyszczeń wód są:

- gospodarka komunalna, w szczególności zrzuty wód z oczyszczalni (lub awaryjnie ścieków), które zawierają substancje biogenne, przyspieszające eutrofizację wód,
- przemysł, składowiska odpadów w wyniku niewystarczających zabezpieczeń odcieków,
- transport samochodowy poprzez zanieczyszczenia komunikacyjne i pochodzące z eksploatacji dróg,
- wody opadowe i roztopowe niosące związki chemiczne używane do zimowego utrzymania dróg,
- zrzuty wód chłodniczych, które poprzez podwyższenie temperatury wpływają na zmniejszenie ilości tlenu w wodzie i na przebieg procesów biochemicznych tam zachodzących.

Na terenach wiejskich poważnym źródłem zanieczyszczeń (rozproszone i obszarowe) jest rolnictwo, o czym świadczy uznanie na Mazowszu 73 jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) za wody wrażliwe na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych. Na terenie województwa mazowieckiego obszary szczególnie narażone na tego rodzaju zanieczyszczenia (tzw. OSN) zajmują obszar o łącznej powierzchni 270 882,28 ha²⁰.

Niewłaściwe stosowanie nawozów naturalnych i mineralnych, hodowla zwierząt oraz ścieki pochodzące z rozproszonej zabudowy wiejskiej i rekreacyjnej (od ludności niekorzystającej z systemu

¹⁹ Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2014 roku, Raport, WIOŚ, 2015 r.

²⁰ Zgodnie z rozporządzeniem nr 22/2015 dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 28 października 2015 r. w sprawie określenia wód powierzchniowych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszarów szczególnie narażonych, z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć na terenie województwa mazowieckiego.

kanalizacji sanitarnej) przyczyniają się do eutrofizacji wód i „starzenia się” zbiorników. Depozycja atmosferyczna (i kwaśne deszcze) prowadzi do zakwaszenia gleb i sprzyja migracji substancji biogennych (związki azotu i fosforu) oraz środków ochrony roślin do wód powierzchniowych. W efekcie skutkuje pogorszeniem jakości środowiska gruntowo-wodnego.

Istotny wpływ na jakość wód JCWP oraz procesy hydrobiologiczne mają zmiany hydromorfologii cieków i zbiorników powstałe w wyniku prowadzonych prac w korytach rzecznych i zlewniach. Zmiany te związane są m.in. z: ochroną przeciwpowodziową, retencjonowaniem wód, udrażnianiem rzek, energetyką wodną, melioracją, poborem wód i kruszywa, zagospodarowaniem dolin rzek i brzegów zbiorników wodnych (dla turystyki i rekreacji). Do najbardziej inwazyjnych należy zmiana profilu poprzecznego lub podłużnego koryta rzeki, obudowa brzegów cieków oraz budowa obwałowań i przepraw mostowych. Wymienione działania w różnym stopniu ingerują w strukturę dna lub brzegów oraz przekształcenie strefy brzegowej, prowadząc m.in. do zmian warunków siedliskowych oraz pogorszenia warunków bytowania organizmów wodnych, utrudniając im migrację.

Mniej podatne na zanieczyszczenia są **wody podziemne**, jednak oddziaływania antropogeniczne mają wpływ zarówno na ich stan ilościowy, jak i jakościowy (głównie chemiczny). Na zmiany jakościowe szczególnie narażone są wody na terenach o słabej izolacyjności poziomów wodonośnych, o wysokiej wrażliwości. Dotyczy to m.in. zanieczyszczeń przemysłowych i komunalnych oraz zanieczyszczenia azotanami pochodzenia rolniczego, które migrują do wód podziemnych. Dlatego słaby stan chemiczny występuje także często w rejonach silnie zurbanizowanych i wykorzystywanych gospodarczo.

Wyniki przeprowadzanych corocznie badań JCWPd wskazują, że w większości badanych punktach pomiarowych utrzymuje się dobry stan chemiczny. W 2014r. słabym stanem chemicznym, za który odpowiadało ponadnormatywne stężenie azotanów, charakteryzowały się jedynie JCWPd zlokalizowane na lewym brzegu Wisły w okolicy Płocka oraz Pniewnika (powiat węgrowski). Słaby stan chemiczny utrzymuje się ponadto w okolicy nieczynnego wylewiska osadów garbarskich k/Radomia.

Na stan ilościowy (tj. zasoby) wpływ ma pobór wód, który odpowiada za zmiany warunków hydrogeologicznych, co przejawia się obniżeniem zwierciadła wód podziemnych w użytkowym poziomie wodonośnym. Wg *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*²¹ główną przyczyną nieosiągnięcia dobrego stanu wód podziemnych do 2015 roku na obszarze całego dorzecza jest nadmierny pobór wód podziemnych, który przekracza dostępne zasoby dyspozycyjne. Znaczące obniżenie zwierciadła wód podziemnych prowadzi do utrudnień w eksploatacji ujęć wód stanowiących źródło zaopatrzenia ludności w wodę. Może powodować także inne negatywne konsekwencje, w tym: powstawanie lejów depresji, zmianę kierunków przepływu wód podziemnych, przyspieszenie migracji zanieczyszczeń do warstw wodonośnych.

Spośród lokalnych powierzchniowych zagrożeń dla jakości środowiska pewną rolę odgrywa eksploatacja **surowców mineralnych** (głównie piasków, żwirów i skał/kamieni), która powoduje m.in. przekształcenie litosfery (wyróbiska, kamieniołomy), krajobrazu i niszczenie zbiorowisk roślinnych. Negatywnym skutkiem odkrywkowych prac wydobywczych może być zmiana stosunków wodnych oraz potencjalne zagrożenie dla jakości wód podziemnych w wyniku przzerwiania ciągłości warstw izolujących poziomy wodonośne.

Antropogeniczne zagrożenia dla środowiska człowieka stanowią również zakłady o wysokim ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, instalacje i obiekty związane z transportem substancji niebezpiecznych oraz nieprawidłowo funkcjonująca **gospodarka odpadami** (m.in.: niewystarczająca infrastruktura do zagospodarowania odpadów, powszechne spalanie śmieci w paleniskach domowych).

Występujące na terenie województwa zagrożenia naturalne związane są z ekstremalnymi wezbrzeniami rzek (**powodzie** i lokalne **podtopienia**) oraz „procesami masowymi” (**osuwiska**). Zagrożenie powodziowe w dolinach głównych rzek regionu (głównie w okresie wiosennych roztopów) potęguje powstawanie zatorów lodowych na łachach i mieliznach oraz uszkodzenie wałów przez

²¹ M.P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549

spływającą krę. W ostatnich latach zwiększyła się częstotliwość wezbrań wywołanych opadami nawalnymi, co związane jest z globalnym ociepleniem. Na wzrost zagrożeń naturalnych wpływa intensywność zagospodarowania dolin rzecznych i obniżenie potencjału retencyjnego gleby. Procesy osuwiskowe obserwowane są przede wszystkim w obrębie skarp dolin rzecznych (Wisły, Bugu i Narwi, Skrzy).

3.1.3. Walory przyrodniczo-krajobrazowe

Województwo mazowieckie odznacza się wysokimi walorami przyrodniczymi zarówno w krajowym, jak i europejskim układzie przestrzennym. Przestrzeń o cennych walorach przyrodniczych tworzą przede wszystkim zwarte kompleksy leśne (m.in. Puszcza Kampinoska, Puszcza Biała, Puszcza Kozienicka, Puszcza Bolimowska, Puszcza Kurpiowska), tereny rolno-leśne i łąkowe oraz doliny rzeczne (Wisły, Bugu, Narwi, Wkry, Pilicy, Liwca, Skrzy, Bzury, Słudwi, Świdra), które pełnią ważną rolę w powiązaniach przyrodniczych. Lasy w granicach administracyjnych województwa zajmują obszar 833,9 tys. ha²², co stanowi ok. 23,1%²³ powierzchni regionu.

W obrębie wyżej wymienionych struktur przestrzennych wyznaczone zostały obszary prawnie chronione, które zajmują łącznie ok. 29,7%²⁴ powierzchni województwa. Na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880 z późn. zm.) system obszarów prawnie chronionych w województwie tworzą.



Kampinoski Park Narodowy;

Kampinoski Park Narodowy (KPN), obejmujący tereny Puszczy Kampinoskiej (zachodnia część Kotliny Warszawskiej), położony jest w największym krajowym węźle wodnym, jaki wyznaczają zbiegające się w tym rejonie doliny: Wisły, Bugu, Narwi, Wkry i Bzury. Zajmuje powierzchnię ok. 38,5 tys. ha, a wraz ze strefą ochronną tzw. otuliną ponad 76,2 tys. ha (co stanowi ok. 2,1% powierzchni województwa)²⁵. Ochroną ścisłą objęte są 22 najmniej przekształcone i najlepiej zachowane fragmenty puszczy o powierzchni 4 642 ha.

Na terenie parku występuje ok. 1400 gatunków roślin naczyniowych i ok. 16 tys. gatunków fauny, w tym 83 gatunki zwierząt zagrożonych, wpisanych do Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt. KPN wraz z otuliną wpisany został na światową listę rezerwatów biosfery UNESCO jako Rezerwat Biosfery „Puszcza Kampinoska”.



189 rezerwatów przyrody²⁶;

Rezerваты przyrody zajmują ponad 18,0 tys. ha (co stanowi ok. 0,5% powierzchni województwa)²⁷. Obejmują naturalne, mało zmienione obszary oraz ekosystemy, ostoje przyrody, siedliska i składniki przyrody nieożywionej cechujące się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi oraz walorami krajobrazowymi. Z uwagi na przedmiot ochrony występują rezerваты: leśne, krajobrazowe (krajobrazowo-leśne, krajobrazowo-wodne), florystyczne, faunistyczne, torfowiskowe, wodne, stepowe oraz przyrody nieożywionej. Spośród 189 mazowieckich rezerwatów przyrody dwadzieścia posiada ustanowione plany ochrony. W ostatnim czasie, w roku 2015 utworzonych zostało pięć nowych rezerwatów przyrody: Mosty Kalińskie (pow. wołomiński), Turzynieć (pow. węgrowski), Las Jaworski (pow. węgrowski), Klimonty (pow. siedlecki) oraz Barania Ruda (pow. miński)²⁸.

²² Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

²³ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

²⁴ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

²⁵ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

²⁶ Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska - <http://warszawa.rdos.gov.pl/> - stan na 14.05.2015r. (utworzenie najmłodszego rezerwatu przyrody Mosty Kalińskie w pow. wołomińskim, gm. Zielonka)

²⁷ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

²⁸ Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska - <http://warszawa.rdos.gov.pl/>

**9 parków krajobrazowych;**

Parki krajobrazowe o łącznej powierzchni 173,3 tys. ha (4,9% pow. województwa)²⁹, obejmują obszary chronione ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne, kulturowe i walory krajobrazowe. Mazowiecki Zespół Parków Krajobrazowych tworzą parki, które w całości znajdują się w granicach administracyjnych województwa:

- **Kozienicki Park Krajobrazowy** - położony w widłach rzeki Wisły i Radomki, utworzony został 28 czerwca 1983r. dla zachowania naturalnego krajobrazu lasów Puszczy Kozienickiej;
- **Mazowiecki Park Krajobrazowy** – (utworzony 30 maja 1986r., posiada plan ochrony ustanowiony 16 kwietnia 2004r.) obejmuje swoim zasięgiem lesiste pasmo ciągnące się równolegle do doliny Wisły, położone częściowo w Kotlinie Warszawskiej i częściowo na Wysoczyźnie Siedleckiej;
- **Brudzeński Park Krajobrazowy** – położony na prawym brzegu Wisły na północny zachód od Płocka utworzony został 22 sierpnia 1988r. Obejmuje dolny odcinek Skrwy Prawej z przylegającymi do niego kompleksami leśnymi;
- **Nadbużański Park Krajobrazowy** – (utworzony 12 listopada 1993r., posiada plan ochrony ustanowiony 8 sierpnia 2006r.) obejmuje lewobrzeżną część Doliny Dolnego Bugu oraz fragment dolnej Narwi i Liwca. W skład parku wchodzi obszary leśne Puszczy Białej, Borów Łochowskich i Lasów Ceranowskich;
- **Chojnowski Park Krajobrazowy** – leży na Równinie Warszawskiej oraz częściowo Doliny Środkowej Wisły, na lewym brzegu Wisły. Utworzony został 30 czerwca 1993r.

Częściowo w granicach województwa położone są parki: Gostynińsko-Włocławski, Górznieńsko- Lidzbarski, Bolimowski oraz Park Krajobrazowy Podlaski Przełom Bugu.

**30 obszarów chronionego krajobrazu;**

Obszary chronionego krajobrazu zajmują 23,5 % powierzchni województwa tj. ok. 835,1 tys. ha³⁰ i 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.

**Obszary Natura 2000;**

Obszary Natura 2000 stanowią spójną europejską sieć ekologiczną, która ma na celu zachowanie bogatego dziedzictwa naturalnego Europy, w tym zgodnie z unijną Dyrektywą Ptasią i Dyrektywą Siedliskową - cennych siedlisk przyrodniczych oraz gatunków. Na Mazowszu wyróżnia się trzy typy obszarów:

- 16 obszarów specjalnej ochrony ptaków,
- 59 specjalnych obszarów ochrony siedlisk (mających obecnie status obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty),
- 1 obszar ochrony ptaków i siedlisk przyrodniczych (Puszcza Kampinoska PLC140001)³¹.

Według dostępnych danych statystycznych GUS, które różnicują obszary zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami dyrektyw jako dwa podstawowe typy, w województwie mazowieckim obszary specjalnej ochrony ptaków zajmują powierzchnię 428,6 tys. ha³², natomiast specjalne obszary ochrony siedlisk - 192,9 tys. ha³³.

²⁹ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

³⁰ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

³¹ Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska -<http://warszawa.rdos.gov.pl/formy-ochrony-przyrody> - stan na dzień 28.01.2016 r.

³² Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

³³ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

Dopełnieniem ww. obszarów są: stanowiska dokumentacyjne (6³⁴ o łącznej powierzchni 0,5 tys. ha³⁵), użytki ekologiczne (882³⁶ o powierzchni 1,8 tys. ha³⁷), zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (35³⁸ o powierzchni 5,3 tys. ha³⁹) oraz pomniki przyrody (4256 szt.⁴⁰). Liczne w województwie obszary prawnie chronione, towarzyszące najczęściej ciągom dolinnym, w różnym stopniu podlegają presji komunikacji, w tym oddziaływaniu inwestycji ujętych w *Planie wykonawczym*. Ich gęsta sieć utrudnia lokalizację przedsięwzięć infrastrukturalnych o charakterze liniowym. Ze względu na ukształtowanie powierzchni większe utrudnienia towarzyszą realizacji inwestycji liniowych o przebiegu południkowym niż równoleżnikowym.

Obszary podlegające prawnej ochronie, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody⁴¹, zajmują niezwykle ważne miejsce w systemie przyrodniczym województwa mazowieckiego. Prowadzone analizy wskazują jednak, że objęcie ochroną prawną fragmentów najcenniejszych przyrodniczo obszarów nie jest wystarczające do zachowania występujących tam wielu gatunków roślin i zwierząt. Wśród form ochrony prawnej są takie, które chociażby z uwagi na niezbyt duże powierzchnie i brak łączności ekologicznej, nie zabezpieczają wymagań przestrzennych wielu gatunków, które aby mogły przetrwać w przyszłości, muszą mieć możliwość poruszania się między tymi obszarami. Postępująca fragmentacja i izolacja środowiska oraz różnego rodzaju bariery ekologiczne negatywnie wpływają na liczebność i różnorodność genetyczną flory i fauny oraz stanowią duże zagrożenie dla różnorodności biologicznej. Postępująca urbanizacja, zajmowanie nowych terenów, rozbudowa infrastruktury technicznej (w tym komunikacyjnej), intensywne rolnictwo to czynniki, które mają wpływ na ograniczanie powierzchni zasiedlonej przez zwierzęta i rośliny oraz prowadzą do izolacji ich siedlisk, przyczyniając się tym samym do spadku bioróżnorodności.

Warunkiem prawidłowego funkcjonowania systemów przyrodniczych jest ich spójność i zachowanie łączności (ciągłości) siedlisk. Dlatego niezwykle ważne jest przeciwdziałanie pogłębianiu się izolacji cennych fragmentów przyrody poprzez utrzymanie dotychczas istniejących połączeń między zachowanymi płacami naturalnego środowiska oraz łączenie izolowanych fragmentów. Taki cel przyświeca koncepcji **korytarzy ekologicznych**, które są odpowiedzią na fragmentację środowiska przyrodniczego i niedostateczną łączność ekologiczną. Mimo braku podstaw prawnych do wyznaczania granic korytarzy ekologicznych, z uwagi na zagrożenia dla zachowania cennych przyrodniczo siedlisk, podejmuje się coraz częściej próby wdrożenia koncepcji korytarzy do dokumentów planistycznych. Do najbardziej zaawansowanych projektów, który stanowi uzupełnienie i rozwinięcie wcześniejszych koncepcji, należy *Projekt korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 w Polsce*⁴². Do zaprojektowanej sieci korytarzy, oprócz obszarów prawnie chronionych (parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000), włączono obszary wartościowe przyrodniczo, pozbawione takiej ochrony np. kompleksy leśne, doliny rzek, zbiorniki wodne, obszary bagienne, łąki i nieużytki. Połączenie wszystkich ważnych ze względów przyrodniczych obszarów w jedną całość ekologiczną, spełnia kryteria sieci ekologicznej. Zaprojektowana sieć obejmuje 7 korytarzy głównych (o znaczeniu

³⁴ Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska -<http://warszawa.rdos.gov.pl/formy-ochrony-przyrody> - stan na dzień 28.01.2016 r.

³⁵ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

³⁶ Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska -<http://warszawa.rdos.gov.pl/formy-ochrony-przyrody> - stan na dzień 28.01.2016 r.

³⁷ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

³⁸ Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska -<http://warszawa.rdos.gov.pl/formy-ochrony-przyrody> - stan na dzień 28.01.2016 r.

³⁹ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

⁴⁰ Dane GUS 2014 – Bank Danych Lokalnych

⁴¹ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz.U. 2015 nr 0 poz. 1651 z późn. zm.)

⁴² Jędrzejewski W. i in., 2005 r., *Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*, Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża

międzynarodowym) oraz sieć korytarzy uzupełniających (o znaczeniu krajowym), których zadaniem jest utrzymanie łączności ekologicznej w skali Europy i kraju⁴³.

Na obszarze województwa mazowieckiego wyznaczono cztery główne korytarze, które stanowią drogi wędrówek i migracji gatunków w Polsce, zapewniając jednocześnie łączność siedlisk i populacji w skali kontynentalnej. Są to:

- **Korytarz Północno-Centralny**, który w układzie krajowym łączy Puszczę Białowieską z Parkiem Narodowym Ujście Warty. Na obszarze Mazowsza obejmuje dolinę Bugu oraz Puszczę Białą, następnie rozdziela się na dwa odgałęzienia. Jedno z nich prowadzi do Lasów Włocławskich przez Puszczę Kurpiowską i Górznieńsko-Lidzbarski Park Krajobrazowy, drugie - dochodzi do Lasów Włocławskich przez Puszczę Kampinoską i dolinę Wisły. Łącznikiem między doliną Wisły a Górznieńsko-Lidzbarskim Parkiem Krajobrazowym jest dolina rzeki Wkry. Jako korytarz rangi krajowej (uzupełniający), zapewnia wariantowość dróg migracji.
- **Korytarz Południowo-Centralny** łączący Roztocze z Borami Dolnośląskimi, którego pasmo przebiega przez południową część województwa, obejmując dolinę Wisły, Pilicy, Czarnej i Kamiennej oraz Kozienicki Park Krajobrazowy.
- **Korytarz Północny** przebiegający od Puszczy Augustowskiej na północnym wschodzie Polski (granica z Litwą) do Cedyńskiego Parku Krajobrazowego na północnym zachodzie (granica z Niemcami). Obejmuje niewielkie fragmenty w północnej części województwa.
- **Korytarz Wschodni**, który rozpoczyna się na Polesiu Lubelskim i dołącza do korytarza Północno-Centralnego w województwie mazowieckim, w Parku Krajobrazowym Podlaski przełom Bugu.

W strukturze korytarzy ekologicznych ważną rolę pełnią **lasy**, których największe skupiska występują w północno-wschodniej i południowej części regionu. Wśród największych zwartych kompleksów leśnych, dla których zagrożeniem są prowadzone nowe inwestycje infrastrukturalne, są pozostałości dawnych puszczy: Kampinoskiej, Bolimowskiej, Kurpiowskiej, Białej, Kozienickiej, Mariańskiej oraz Lasy Warszawskie i Lasy Gostynińsko-Włocławskie.

3.2. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

Otoczające nas środowisko przyrodnicze ze swej natury posiada pewną dynamikę, która wynika z różnorodnych uwarunkowań i przeciwnych sobie procesów egzogenicznych i endogenicznych w zakresie przyrody nieożywionej oraz zmienności organizmów żywych. W całokształcie tych przemian człowiek stał się istotnym czynnikiem sprawczym, stąd niektórzy badacze mówią nawet o potrzebie wydzielenia nowej epoki geologicznej – antropocenu. Działania człowieka w obszarze inwestycji transportowych można rozpatrywać w kilku aspektach:

- w czasie trwania procesu inwestycyjnego i podczas eksploatacji już istniejących obiektów;
- oddziaływania istniejącej inwestycji oraz możliwe zwiększone oddziaływania innych obiektów spowodowane brakiem tej inwestycji;
- potencjalne zmiany środowiska (wpływ na poszczególne sfery Ziemi w zakresie środowiska przyrodniczego nieożywionego i ożywionego, w tym ludzi) spowodowane realizacją inwestycji wobec potencjalnych zmian w przypadku odstąpienia od jej wykonania.

Przeprowadzona w niniejszej *prognozie* analiza koncentruje się na zmianach związanych z brakiem inwestycji (brak realizacji *Planu wykonawczego*) i oddziaływaniach na poszczególne elementy środowiska, a więc na atmosferę, hydrosferę, litosferę, biosferę. Istotnym aspektem analizy jest ocena charakteru zmian oraz tempa zmian (obiegu materii i energii) poszczególnych elementów środowiska i ich wzajemnych powiązań. Uogólniając - im szybsze tempo przemian, tym wpływ na przyrodę jest bardziej znaczący i o większym zasięgu przestrzennym. Ważnym punktem odniesienia

⁴³ *Korytarze ekologiczne w województwie mazowieckim ze szczególnym uwzględnieniem korytarza ekologicznego Wkry*, MBPR, Warszawa, 2015 r.

są też potencjalne możliwości regeneracyjne natury, w tym tempo sukcesji ekologicznej. Z uwagi na obecne kierunki i trendy badawcze zwrócono również uwagę na oddziaływanie na krajobraz.

Plan wykonawczy obejmuje działania z obszaru „Przestrzeń i Transport” i dotyczy inwestycji w zakresie transportu kolejowego i drogowego oraz tzw. inwestycji pozostałych (tabele F oraz I załącznika 1), do których należy: rozbudowa metra warszawskiego i linii tramwajowych, budowa parkingów, rozwój lądowisk i lotnisk (MPL Warszawa-Modlin) oraz zakup taboru. Wśród planowanych do realizacji przedsięwzięć znajdują się inwestycje o różnym stopniu ingerencji w środowisko przyrodnicze. Inne oddziaływania generują projekty (polegające na modernizacji i rozbudowie) nieabsorbujące nowych obszarów niezainwestowanych, często biologicznie czynnych, a inny charakter mają inwestycje powodujące przekształcenia przestrzeni niezainwestowanej w tereny komunikacyjne, których skutkiem jest zniszczenie pokrywy glebowej i znaczne przekształcenie krajobrazu, warstw litosfery oraz hydrosfery (np. odwodnienia, zmiana stosunków wodnych).

Ponieważ z przyrodniczego punktu widzenia każda ingerencja człowieka, zwłaszcza w biosferę, jest niekorzystna dla zachodzących tam procesów sukcesji oraz równowagi ekologicznej, dlatego też w tym aspekcie oraz przy zachowaniu dotychczasowej liczby ludności i pojazdów, powstrzymanie się od realizacji inwestycji mogłoby się wydawać najkorzystniejszą opcją. Odstąpienie od ingerencji w środowisko umożliwiłoby postępowanie przyrodniczych procesów (m.in. sukcesji), a w konsekwencji zachowanie siedlisk i rozwój ekosystemów. Jest to jednak wizja czysto teoretyczna, dlatego należy rozpatrzyć realne interakcje człowiek – przyroda, uwarunkowane postępującą antropopresją, w tym rozwojem przestrzennym terenów zabudowanych i systemów transportowych (obecnie bardzo obciążonych, stanowiących źródło wielu presji).

Konsekwencje odstąpienia od realizacji zapisów *Planu wykonawczego* będą zróżnicowane w zależności od rodzaju planowanych inwestycji oraz zakresu zamierzonych ingerencji w przestrzeń przyrodniczą i kulturową (w tym w krajobraz). Szczególnym rodzajem inwestycji jest planowana rozbudowa metra warszawskiego, w znaczący sposób ingerująca w litosferę i stosunki wodne, wymagająca specjalistycznych badań z zakresu geologii inżynierskiej i hydrogeologii. Efektem jej realizacji będzie zaburzenie ciągłości warstw osadów (w tym warstw wodonośnych) oraz procesów naturalnego krążenia wód (zwłaszcza w rejonie wielopoziomowych skrzyżowań metra). Oczekiwana przez mieszkańców Warszawy inwestycja, w powiązaniu z budową kolejnych parkingów P+R przy stacjach na peryferiach, w pozytywny sposób wpłynie na jakość życia mieszkańców całej aglomeracji warszawskiej, natomiast jej brak – w znaczny sposób utrudni osiągnięcie celów środowiskowych, zwłaszcza w zakresie konieczności poprawy jakości powietrza.

Istotne konsekwencje dla środowiska wiązałyby się z zaniechaniem wykonania nowych inwestycji, w szczególności drogowych, chociaż nie istnieje tutaj proste przełożenie, iż ich brak oznacza brak degradującego wpływu m.in. na litosferę, hydrosferę, czy też mniejszą antropopresję na atmosferę. Jest to związane z już istniejącą, dużą liczbą pojazdów mechanicznych, które poruszają się po drogach, emitując zanieczyszczenia do powietrza, gleb i wód. Z powodu braku wielu odcinków dróg wyprowadzających ruch tranzytowy poza obręb miejscowości leżących na ważnych szlakach komunikacyjnych, następują zjawiska kongestii. Podobna sytuacja ma miejsce w większych miejscowościach, zwłaszcza w godzinach tzw. szczytu komunikacyjnego. Z tego względu brak inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną nie wpłynie pozytywnie na ograniczenie emisji spalin samochodowych, a jedynie na natężenie rozmieszczenia ich dystrybucji. Najwięcej negatywnych skutków takich decyzji byłoby odczuwane w miastach.

Poprawie warunków życia na terenach zurbanizowanych służyć będzie budowa obwodnic, chociaż ich realizacja spowoduje zajęcie terenów otwartych pod inwestycje drogowe. Skutki zaniechania prac modernizacyjnych istniejących ciągów komunikacyjnych będą zdecydowanie negatywne dla środowiska i bezpieczeństwa ludzi. Najwięcej doraźnych pozytywnych skutków wiąże się z odstąpieniem od budowy dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych po nowym śladzie. Wynika to z braku ingerencji w przyrodniczą przestrzeń, pozostawienia w rolniczym lub leśnym dotychczasowym użytkowaniu oraz niezakłócania zachodzących tam procesów.

W przypadku braku 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 aglomeracji warszawskiej i dużych miast. Efektem odstąpienia od realizacji ustaleń *Planu wykonawczego* będzie wzrost obciążenia istniejących układów drogowych, koncentracja ruchu na drogach do niego nieprzystosowanych i pogorszenie dostępności komunikacyjnej ośrodków, które spowodują m.in.:

- wzrost zanieczyszczenia środowiska spalinami: powietrza, wód (spływy z nawierzchni dróg), gleb,
- pogorszenie warunków klimatu akustycznego i zwiększenie liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywne wartości poziomu hałasu,
- zwiększony hałas oraz zanieczyszczenia powietrza (pyłowe, tlenki azotu, benzo(a)piren) skutkujące obniżeniem jakości życia mieszkańców Mazowsza oraz negatywnym wpływem systemu transportowego na ich stan zdrowia,
- wzrost zagrożenia kolizjami i poważnymi awariami.

Analiza istniejącego stanu środowiska wskazuje, że bez realizacji zamierzeń inwestycyjnych zawartych w *Planie wykonawczym* niemożliwe będzie osiągnięcie standardów jakości powietrza w strefach województwa mazowieckiego, w których poziomy dopuszczalne i docelowe substancji są przekraczane. Niezrealizowanie inwestycji *Planu wykonawczego* (modernizacji lub budowy dróg, węzłów komunikacyjnych, kolei, linii tramwajowych, metra), które zmierzają do usprawnienia systemów transportowych – uniemożliwi osiągnięcie celów środowiskowych założonych w *Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku* w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do środowiska i ograniczenia negatywnego wpływu komunikacji na środowisko. Również osiągnięcie pozostałych, zakładanych w *Strategii* celów, byłoby znacznie spowolnione jeśli Mazowsze nie wykorzystałoby szansy, aby stać się bardziej konkurencyjnym regionem, także w sektorze transportu.

Brak poprawy stanu technicznego i przepustowości szlaków komunikacyjnych, mający wpływ na spójność całego systemu transportowego, oznaczałby pogorszenie jakości powietrza i klimatu akustycznego w miastach całego regionu, a zwłaszcza w Warszawie, która jest nie tylko miastem wojewódzkim, ale i stolicą państwa. Jeśli centra (węzły) logistyczne nie będą odpowiednio przygotowane do świadczenia usług intermodalnych, czas dostarczenia ładunku (przejazdu) pomiędzy największymi miastami regionu i Polski nie zmniejszy się, wzrośnie natomiast emisja zanieczyszczeń. Należy domniemywać, że jeśli nie zostaną zrealizowane inwestycje zmierzające do połączenia stolicy z głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi, nie zostanie osiągnięty cel wyrównania szans nie tylko w województwie mazowieckim, ale i pomiędzy regionami kraju. Ograniczona dostępność transportowa nie sprzyja bowiem poprawie spójności i konkurencyjności regionu, ani jego atrakcyjności inwestycyjnej.

Rezygnacja z planowanych w sektorze transportu inwestycji może wpłynąć na gospodarkę regionu i rynek pracy w sposób bezpośredni (spowodować m.in.: zahamowanie wzrostu zatrudnienia w transporcie i magazynowaniu) oraz pośredni - poprzez zmniejszenie rozwoju miejsc pracy m.in. w wyniku odstąpienia od inwestycji związanych z logistyką i produkcją przemysłową oraz ograniczenia napływu kapitału zagranicznego do kraju. Tylko silna gospodarka, zdolna do wdrażania innowacyjnych rozwiązań i czystych technologii, może sprostać wyzwaniom w zakresie ochrony środowiska. Ponadto z niezrealizowaniem planowanych w *Planie wykonawczym* przedsięwzięć wiąże się inne niekorzystne wpływy, do których należy m.in.:

- niewystarczająca poprawa bezpieczeństwa na drogach krajowych, ze względu na niedostateczne obciążenie ich przez sieć dróg ekspresowych i autostrad;
- nadmierne obciążenie ruchem tranzytowym miejscowości, przez które przechodzą główne szlaki komunikacyjne, skutkujące również pogorszeniem stanu istniejącej infrastruktury transportowej;
- nie zostanie osiągnięty cel związany ze stworzeniem spójnego systemu transportowego oraz poprawą bezpieczeństwa.

Odstąpienie od budowy planowanych w *Planie wykonawczym* licznych obwodnic, wiąże się z utratą szansy na wyprowadzenie ciężkiego ruchu samochodowego (tranzytowego) z wielu miast i miejscowości położonych w pobliżu nowych i modernizowanych dróg. Nieuchronny wzrost ilości pojazdów spowoduje lokalne zwiększenie natężenia ruchu samochodowego oraz jego „rozlanie się”

na drogi osiedlowe, które nie są do tego przystosowane. Oprócz zwiększenia liczby ludności oraz powierzchni obszarów eksponowanych na nadmierny hałas, nastąpi też wzrost prawdopodobieństwa wystąpienia kolizji drogowych i zwiększenie zagrożenia dla zdrowia ludzi i środowiska, spowodowanego zdarzeniami o znamionach poważnej awarii (na skutek uwolnienia do środowiska niebezpiecznych substancji w czasie ich transportu).

Z analizy zawartych w *Planie wykonawczym* przedsięwzięć wynika, że najwięcej niekorzystnych zmian w środowisku wystąpi na etapie budowy (prace ziemne związane z wykonaniem niezbędnej infrastruktury, przekształcenie powierzchni ziemi i krajobrazu, emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, hałas). Pominięcie tego etapu, równoznaczne z rezygnacją z wykonania inwestycji, oznaczałoby brak ingerencji w środowisko na konkretnych obszarach i rozwój kolejnych stadiów sukcesji ekologicznej m.in. w agrocenozach⁴⁴ i hylocenozach⁴⁵. Jednak w dłuższej perspektywie czasowej odstąpienie od realizacji *Planu wykonawczego* lub jego częściowa realizacja (np. tylko w jednej części regionu, wybrane inwestycje drogowe) przyczyniłoby się do wzrostu niekorzystnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, w tym na jakość życia ludzi i zwierząt. Skutkowałoby wzrostem emisji zanieczyszczeń powietrza w skali regionu i kraju, a rosnący ruch rozkładałby się na istniejącą infrastrukturę powodując jej przeciążenie i szybszą degradację. Postępująca dewastacja (niszczenie) istniejących szlaków komunikacyjnych oznacza wzrost zagrożeń i spadek bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Analizując powyższe, zwłaszcza w kontekście zmniejszenia presji komunikacji na środowisko przyrodnicze, konieczności poprawy warunków życia, ochrony akustycznej oraz zdrowia ludzi - rezygnację z realizacji *Planu wykonawczego* należy ocenić negatywnie.

4. STAN ŚRODOWISKA NA OBSZARACH OBJĘTYCH PRZEWIDYWANYM ZNACZĄCYM ODDZIAŁYWANIEM

W *Prognozie* przyjęto dwa rodzaje obszarów objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem na środowisko:

1. obszary przewidziane do realizacji nowych inwestycji infrastrukturalnych (drogi, linie kolejowe, tramwajowe, metro),
2. obszary położone na styku: inwestycje infrastrukturalne - korytarze ekologiczne.

Ad. 1.

Do pierwszej grupy należą obszary przewidziane do realizacji **nowych inwestycji** położone w bezpośrednim sąsiedztwie nowych inwestycji, głównie drogowych i kolejowych (tabela 4, mapa 3), z realizacją których związane jest zajęcie niezainwestowanych terenów, obejmujące wykonanie:

- połączenia drogowego po nowym śladzie (wraz z niezbędną infrastrukturą) bądź wykonanie dróg o wyższej klasie, częściowo w ciągu istniejącej drogi (np. w przypadku planowanych dróg ekspresowych wykorzystujących na fragmentach ślad istniejących dróg niższej klasy);
- obejścia drogowego (obwodnicy) miejscowości po nowym śladzie (wraz z niezbędną infrastrukturą);
- linii kolejowej po nowym śladzie lub z częściowym wykorzystaniem istniejącego (wraz z niezbędną infrastrukturą), bądź powstanie innego nowego obiektu budowlanego (np. stacja kolejowa);
- obejścia kolejowego miejscowości po nowym śladzie lub z częściowym wykorzystaniem istniejącego (wraz z niezbędną infrastrukturą);

⁴⁴ agrocenoza - specyficzny typ biocenozy wytworzony na terenach użytkowanych rolniczo (pola, łąki, sady), charakteryzujący się z reguły znacznym uproszczeniem składu gatunkowego niż biocenozy naturalną i osłabionymi możliwościami samoregulacji,

⁴⁵ hylocenoza - biocenoza leśna (botaniczna)

- linii metra i linii kolejowych w granicach m.st. Warszawy oraz infrastruktury wspierającej obsługę komunikacyjną pasma zachodniego województwa mazowieckiego ⁴⁶ (mapa 4).

Do tej grupy obszarów nie zakwalifikowano terenów związanych z rozbudową istniejącej infrastruktury i przeznaczonych na rozbudowę istniejących dróg (poszerzenie pasa drogowego, przebudowa poboczy, chodników, odwodnienia, wzmocnienie konstrukcji jezdni) oraz rozbudowę linii kolejowych (budowa kolejnego toru, podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych). Z realizacją tych inwestycji związana będzie mniejsza presja na środowisko.

Tabela 4. Inwestycje z realizacją których przewidywane jest znaczące oddziaływanie na środowisko

Okres realizacji	Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji
INWESTYCJE DROGOWE			
Perspektywa 2014-2020	budowa autostrady	A-2 Mińsk Mazowiecki - Siedlce	B.14
	budowa drogi ekspresowej	S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki: Gdańsk –Elbląg, Olsztynek – Miłomłyn, Nidzica –Płońsk- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	B.1
		S-7 Warszawa –Rabka odcinki: Radom – Skarżysko Kamienna, Chęciny – granica województwa, Igołomska –Christo Botewa, Lubień –Rabka – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	B.2
		S-17 Warszawa-Lublin, odcinek: Zakręt – Kurów – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	B.3
		S-2 Puławska - Lubelska	B.4
		S-8 odcinki Radziejowice –Paszków, Wyszaków – Zambrów Wiśniewo – Jeżewo – odcinki na terenie woj. mazowieckiego	B.5
		S-19 Białystok - Lublin	B.11
		S-12 Radom - Lublin	B.12
		S-10 Toruń – Bydgoszcz, Płońsk -Toruń	B.13
	budowa obwodnicy w ciągu drogi krajowej	Obwodnica Góry Kalwarii w ciągu DK 50 i 79	B.6
		Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Ostrołęki)	B.7
		Budowa obwodnicy Płocka w układzie dróg krajowych	B.8
		Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Pułtuska)	B.9
	budowa drogi wojewódzkiej	Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkowianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2	E.1
		Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S-8	E.3
		Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie	E.5
		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	E.9
	budowa i rozbudowa drogi	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	E.10

⁴⁶ Inwestycje zakwalifikowane w *Planie wykonawczym* (w załączniku nr1) do inwestycji pozostałych.

Okres realizacji	Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji
	wojewódzkiej	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	E.11
		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	część E.13
		Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu	E.17
	budowa obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdynską a nowoprojektowaną drogą krajową S7	E.4
		Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579	E.6
		Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc	E.12
		Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów	część E.14
		Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszki, na terenie m. Gąbin	E.16
	budowa drogi w granicach m.st. Warszawy	Budowa obwodnicy Śródmieścia, etap I: odcinek od ul. Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej	E.18
Perspektywa 2021-2030	budowa drogi wojewódzkiej	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 632 – północny fragment regionalnego pierścienia Warszawy	H.2
		Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 na odcinku od mostu na Bugu do m. Kosów Lacki tj. od km 60+778 do km 76+350	H.3
		„Most Świdzki” – DW 721 odcinek z przeprawą przez rzekę Wisłę	H.4
	budowa drogi w granicach m.st. Warszawy	Budowa ul. Krasińskiego w tym: etap I – od Placu Wilsona do ul. Jagiellońskiej wraz z przeprawą mostową, torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	H.13
		Budowa ul. Krasińskiego w tym: etap II – od ul. Jagiellońskiej do ul. Matki Teresy z Kalkuty wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	H.14
		Budowa Obwodnicy Śródmieścia, etap II: odcinek od ul. Radzywińskiej do węzła Żaba	H.15
		Budowa Trasy Mostu Północnego w tym: zadanie 2 – od węzła przesiadkowego „Młociny” do węzła z Trasą NS (planowana droga S7)	H.16
		Budowa Trasy Mostu Północnego w tym: zadanie 3 – od węzła z ul. Modlińskiej do węzła z ul. Płochocińską wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	H.17
		Budowa Trasy Mostu Północnego w tym: zadanie 4 – od węzła z ul. Płochocińską do węzła z Trasą Olszynki Grochowskiej wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	H.18
		Budowa Trasy Olszynki Grochowskiej: od węzła z Trasą Mostu Północnego do węzła z Trasą Toruńską (istniejąca droga S8) wraz	H.19

Okres realizacji	Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji
		z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	
		Budowa ul. Wał Miedzeszyński: od węzła z POW (S2) do pld. granicy miasta	H.21
	budowa infrastruktury drogowej	Regionalny węzeł transportu publicznego „Dworzec Centrum w Radomiu”	H.1
		Budowa infrastruktury drogowej w rejonach atrakcyjnych turystycznie	H.10
INWESTYCJE KOLEJOWE			
Perspektywa 2014-2020	budowa linii kolejowej oraz towarzyszących obiektów budowlanych	Budowa linii kolejowej w relacji Modlin- Płock	A.7
		Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	D.11
Perspektywa 2021-2030	budowa kolejowego układu obwodowego	Budowa kolejowego układu obwodowego miasta Płocka	G.1
INWESTYCJE POZOSTAŁE			
Perspektywa 2014-2020	budowa linii metra	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II	F.1
		Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III	F.2
	budowa linii tramwajowej	Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą	F.3
		Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru	F.4
		Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru	F.6
		Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy	F.9
	budowa toru dla autobusu torowego	Obsługa komunikacyjna pasma zachodniego województwa mazowieckiego w korytarzu m.st. Warszawa, dzielnica Bemowo - Stare Babice - Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos - Sochaczew	F.10
Perspektywa 2021-2030	budowa linii metra	Dokończenie budowy II metra: odcinek pomiędzy stacją „Powstańców Śląskich” i STP Mory wraz z zakupem taboru	I.7
		Budowa III linii metra: odc. Stadion Narodowy – Gocław wraz z zakupem taboru	I.8
	budowa linii tramwajowej	Budowa trasy tramwajowej obsługującej rejon Łuku Siekierkowskiego wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru	I.9

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Planu wykonawczego

The map displays the Świętokrzyskie Voivodeship with its administrative boundaries. Neighboring voivodeships are labeled: kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, łódzkie, and świętokrzyskie. Major cities shown include OSTROŁĘKA, CIECHANÓW, PŁOCK, WARSZAWA, SIEDLCE, and RADOM. The map is overlaid with a network of planned road and railway investments. Road investments are color-coded: dark red for 2014-2020 (national level), red for 2014-2020 (regional level), and red with a dot for 2021-2030. Railway investments are color-coded: green for 2014-2020 (national level), green for 2014-2020 (regional level), and green with a dot for 2021-2030. Road types are indicated by line styles: thick grey for autostrady, medium grey for drogi ekspresowe, thin grey for drogi krajowe, and dashed grey for drogi wojewódzkie. Railway lines are shown as thin grey lines. A detailed inset map of the Warszawa area is provided in the bottom right corner, showing a dense network of planned investments with labels like H.2, H.17, H.18, H.19, H.13, H.16, H.15, H.4, H.24, E.1, E.3, E.14, E.5, E.9, E.13, B.4, B.3, B.5, E.16, and E.17.

inwestycje drogowe

- w perspektywie 2014-2020 (poziom krajowy)
- w perspektywie 2014-2020 (poziom regionalny)
- /• w perspektywie 2021-2030

inwestycje kolejowe

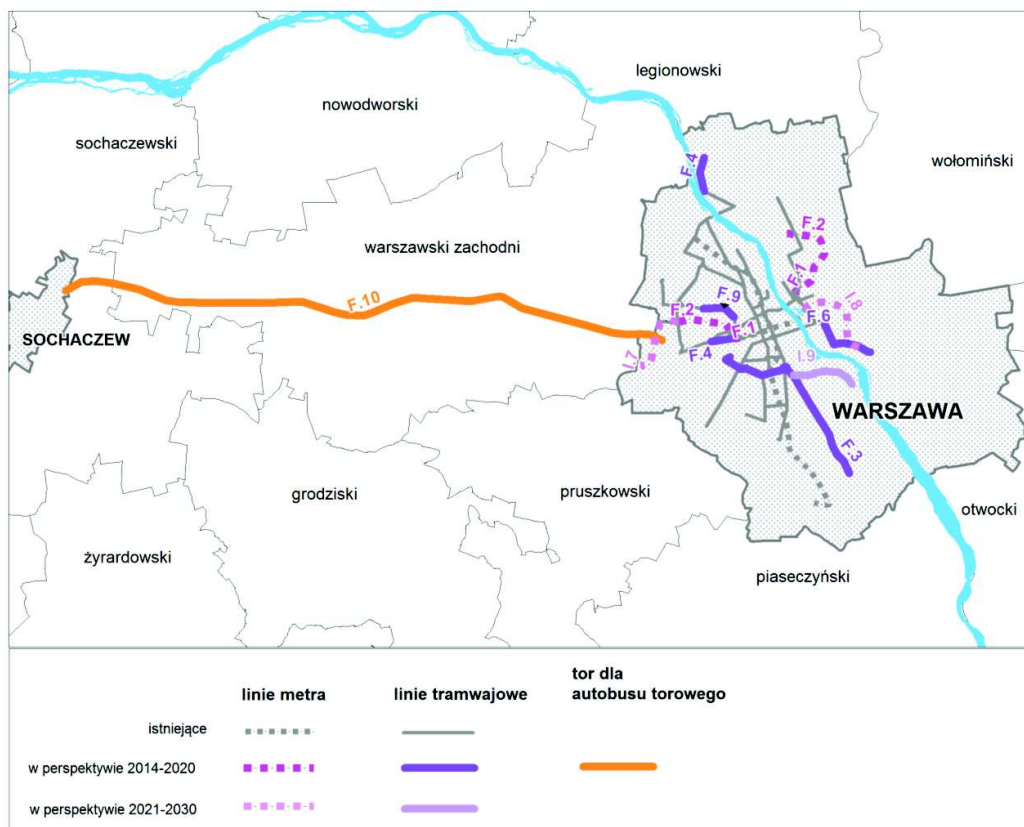
- w perspektywie 2014-2020 (poziom krajowy)
- w perspektywie 2014-2020 (poziom regionalny)
- w perspektywie 2021-2030

— autostrady
— drogi ekspresowe
— drogi krajowe
— drogi wojewódzkie

— linie kolejowe

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeni i Transport*, Warszawa, 2015 r.

Mapa 4. Inwestycje pozostałe, z realizacją których przewidywane jest znaczące oddziaływanie na środowisko



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport, Warszawa, 2015 r. oraz <http://www.siskom.waw.pl>

Inwestycje infrastrukturalne, z realizacją których przewidywane jest znaczące oddziaływanie na środowisko, najbardziej ingerują w istniejący stan przestrzeni województwa. Są to głównie inwestycje poziomu krajowego, najczęściej dotyczące budowy autostrad i dróg ekspresowych, częściowo wykorzystujące istniejący ślad dróg krajowych. Te szeroko zakrojone inwestycje, realizowane w korytarzach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, wpłyną na poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu, szczególnie istotnych w kontekście ruchu tranzytowego przebiegającego przez ważne ośrodki kraju i regionu. Inwestycje zajmować będą wiele kilkudziesięciokilometrowych pasów o szerokości w liniach rozgraniczających od 40m (inwestycje dwujezdniowe o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku ruchu), do nawet 80-120 m (inwestycje dwujezdniowe o czterech pasach ruchu w każdym kierunku⁴⁷). Przedsięwzięciami GDDKiA, które w małym stopniu będą opierały się na istniejących połączeniach drogowych są:

- ponad 40 km odcinek autostrady A-2 z Mińska Mazowieckiego do Siedlec (inwestycja B.14),
- ponad 60 km odcinek drogi ekspresowej S-12, z Radomia w kierunku Lublina (B.12),
- około 40 km odcinek drogi ekspresowej S-7, na którym pomiędzy miejscowością Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna, a miejscowością Unierzyż w gminie Strzegowo, projektowana trasa S-7 poprowadzona jest w nowym korytarzu (B.1)

⁴⁷ Projektowane parametry techniczne drogi ekspresowej S-2 (POW) na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”

- ponad 40 km odcinek drogi ekspresowej S-10, w nowym korytarzu od skrzyżowania istniejącej DK 10 z DW 567 do zachodniej granicy województwa⁴⁸ (B.13).

Pozostałe przedsięwzięcia poziomu krajowego dotyczą budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych o klasie głównej ruchu przyspieszonego lub głównej, których zadaniem będzie wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zwartej zabudowy miast (obejścia Ostrołęki i Pułtusa w ciągu DK61, Góry Kalwarii w ciągu DK 50 i DK79). W miastach tych uciążliwości komunikacyjne (hałas i zanieczyszczenie powietrza) pogarszają warunki życia ludzi, a ruch tranzytowy stanowi zagrożenie dla ludzi i mienia.

Najbardziej inwazyjne inwestycje poziomu regionalnego dotyczą budowy dróg wojewódzkich w nowym korytarzu, budowy i rozbudowy, czyli wykonania połączenia drogowego po nowym śladzie wraz z rozbudową istniejącej drogi, często poprzez poszerzenie pasa drogowego oraz budowy obejść drogowych w ciągach dróg wojewódzkich. Działania tego typu zwiększą dostępność komunikacyjną wewnątrz regionu oraz poprawią przepustowość funkcjonującej sieci dróg. Do przedsięwzięć, których realizacja będzie skutkować największym przekształceniem terenów niezainwestowanych pod kątem infrastrukturalnym należy realizacja:

- 25 km nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 747 (E.10),
- 24 km nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 724 (E.9),
- 11 km nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 (E.5),
- 10 km drogi wojewódzkiej „Paszkwianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A-2 (E.1),
- budowa i rozbudowa 71 km odcinka DW 801 (budowa drogi po nowym śladzie tylko na odcinku 4 km) – inwestycja E.13.

Wszystkie wyżej wymienione inwestycje dotyczą perspektywy 2014-2020. Ze względu na dalszą perspektywę czasową, przedsięwzięcia planowane na lata 2021-2030 mają charakter kierunkowy i często niedoprecyzowany przebieg. Dotyczy to między innymi budowy infrastruktury turystycznej w rejonach atrakcyjnych turystycznie (H.10), gdzie poza wskazaniem lokalizacji atrakcyjnego obiektu/miejscowości brak jest doprecyzowania, o jaką kategorię dróg chodzi. Poza inwestycjami polegającymi na budowie dróg wojewódzkich po 2021 planuje się przedsięwzięcia mające na celu usprawnienie ruchu oraz poprawę dostępności transportowej w granicach miast.

Dominują inwestycje w granicach miasta st. Warszawy: realizacja Obwodnicy Miejskiej Warszawy poprzez budowę Trasy Mostu Północnego (H.16, H.17, H.18) i budowę odcinka Trasy Olszynki Grochowskiej (H.19), a także budowa Obwodnicy Śródmieścia (H.15). Na tym obszarze planowane są również inwestycje związane z budową linii metra i linii tramwajowych (zakwalifikowane do inwestycji pozostałych). W najbliższej perspektywie planuje się m.in. realizację linii tramwajowej do Wilanowa (F.3) oraz w kierunku Gocławia (F.6), a także budowę II linii metra (F.1 i F.2). Realizacja tego typu inwestycji podziemnej wpłynie na przekształcenie warunków wodno-gruntowych, zaburzenie ciągłości warstw osadów oraz naturalnego krążenia wód. W latach 2021-2030 planuje się rozbudowę linii metra o zasięgu od dzielnicy Ursus po Pragę Południe. Wymienione inwestycje mają na celu ograniczenie uciążliwości ruchu samochodowego w aglomeracji warszawskiej oraz promocję niskoemisyjnego transportu zbiorowego.

W zakresie transportu kolejowego największe przewidywane znaczące oddziaływanie na środowisko wiąże się również z inwestycjami liniowymi, które w głównej mierze dotyczą poprawy dostępności Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin oraz utworzenia połączenia kolejowego ułatwiającego skomunikowanie Płocka z Warszawą. W najbliższej perspektywie czasowej planowana jest budowa linii kolejowej Modlin-Płock (A.7) oraz odcinka od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin (D.11). W perspektywie 2021-2030 przewiduje się natomiast realizację kolejowego układu obwodowego miasta Płocka (G.1), wyprowadzającego transport materiałów niebezpiecznych, związany z obsługą Petrochemii, poza miasto. Wskazane inwestycje kolejowe, są bardzo istotne z punktu widzenia rozwoju województwa poprzez zwiększenie

⁴⁸ Przebieg S-10 częściowy omijający istniejący ślad DK10 był postulowany w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

dostępności do ważnych stref przemysłowych, ekonomicznych oraz szersze wykorzystanie kolei, jako elementu transportu multimodalnego.

Wśród inwestycji zakwalifikowanych do „pozostałych” przewidywane znaczące oddziaływanie na środowisko wiąże się m.in. z budową ponad 40 km toru dla autobusu torowego wraz z niezbędną infrastrukturą, przebiegającego równolegle do południowych granic Kampinoskiego Parku Narodowego. W rejonie tym (otulina KPN) zwiększy się presja na komponenty środowiska przyrodniczego w czasie budowy, a po zakończeniu inwestycji mogą częściej występować kolizje ze zwierzętami. Jednak docelowo na tym obszarze ograniczony zostanie ruch samochodowy.

Przedstawione inwestycje w większości wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (zgodnie z art. 71, ust. 2, pkt 1 i 2 ustawy ooś). W tzw. decyzjach środowiskowych, wydawanych przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę oraz decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego, określone są środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięć zaliczanych do mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (I grupa) oraz przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (II grupa). Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. nr 0, poz. 71):

- do przedsięwzięć zaliczanych do I grupy należą między innymi:
 - autostrady i drogi ekspresowe;
 - drogi inne niż autostrady i drogi ekspresowe o nie mniej niż czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku oraz zmiana przebiegu lub rozbudowa istniejącej drogi o dwóch pasach ruchu do co najmniej czterech pasów ruchu na długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku, na łącznym odcinku nie mniejszym niż 10 km;
 - linie kolejowe wchodzące w skład transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości lub transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.), po których jest prowadzony ruch pociągów międzynarodowych, wraz z terminalami transportu kombinowanego przeznaczonego do obsługi przewozu rzeczy;
- do przedsięwzięć zaliczanych do II grupy należą między innymi:
 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż należące do I grupy oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
 - linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne, w tym metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów;
 - instalacje do produkcji lub naprawy sprzętu kolejowego;
 - linie kolejowe wraz z terminalami transportu kombinowanego przeznaczonego do obsługi przewozu rzeczy i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż należące do I grupy oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznicę z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km.

Dla większości ujętych w *Planie wykonawczym* inwestycji przeprowadzono już procedurę oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której wybrano najkorzystniejszy wariant przebiegu i rozwiązania minimalizujące negatywny wpływ na przyrodniczą przestrzeń i ludzi. W ich rezultacie projektowane nowe odcinki ciągów komunikacyjnych w większości bieżą przez obszary o dominującym zagospodarowaniu rolniczym (poza OMW). **Krajobrazy rolnicze** w bezpośrednim otoczeniu planowanych inwestycji drogowych i kolejowych cechuje zróżnicowany stopień przekształcenia środowiska, dlatego też występują zarówno duże obszary upraw monokulturowych jak i cenne, mozaikowe rolno-łaskowe agrocenozy urozmaicone niewielkimi obszarami lasów i zalesień na glebach o niskiej przydatności dla produkcji rolnej. Na obszarach rolniczych dominuje średnia

jakość gleb, w rejonie Wysoczyzny Płońskiej oraz Mińska Mazowieckiego, Siedlec i doliny Bugu przeważają gleby II-III klasy bonitacyjnej.

W ocenie **środowiska gruntowego** w sąsiedztwie projektowanych tras istotna jest także podatność gleb na zanieczyszczenia i degradację oraz stopień ich zakwaszenia. Odnosząc się do trzech kategorii odporności, najbardziej odporne na zakwaszenie są czarne ziemie i czarnoziemy, do gleb o średniej odporności należą gleby brunatne, płowe i mady, natomiast najmniej odporne są bielice i organiczne⁴⁹. Niską odporność wykazują gleby wytworzone z piasków luźnych i słabogliniastych. Gleby płowe i mady charakteryzują się średnią odpornością, jednak ze względu na ich zakwaszenie są również podatne na degradację. Na Mazowszu dominują gleby kwaśne (60-80% powierzchni użytków rolnych) wymagające wapnowania, których zdolności sorpcyjne i możliwość neutralizowania zanieczyszczeń są ograniczone.

Strome zbocza, które powstają przy przejściach dróg przez wzniesienia sprzyjają wzmożeniu procesów erozji, szczególnie gdy pozbawione są szaty roślinnej. Na obszarach porośniętych lasem o normalnym zwarcu roślinności, takie procesy praktycznie nie zachodzą⁵⁰. Nasilenie wszelkich rodzajów erozji następuje w wyniku zniszczenia szaty roślinnej, która stanowi zabezpieczenie przed erozją oraz tworzy strefę buforową łagodzącą wpływ transportu na otoczenie przyrodnicze. Jest to niezwykle istotne z uwagi na fakt, że w sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych mamy do czynienia z geomechanicznymi, hydrologicznymi lub chemicznymi formami degradacji środowiska gruntowego, zależnymi od lokalnego rodzaju i struktury gleb. Degradacja chemiczna nie zaburza profilu glebowego, nie powoduje (natychmiast) widocznych zmian w morfologii gleby, zmienia jednak jej właściwości chemiczne. Do głównych form takiej degradacji należy zakwaszenie, alkalizacja, naruszenie równowagi jonowej, koncentracja metali ciężkich i innych związków biologicznie czynnych oraz zasolenie roztworów glebowych⁵¹. Efektem degradacji gleb jest ograniczenie aktywności mikroorganizmów, zaburzenie naturalnych procesów gruntowych, eliminacja gatunków bardziej wrażliwych i ubożenie składu gatunkowego. Do najbardziej odpornych na zanieczyszczenia komunikacyjne należą gleby średnio zwarte, o składzie mechanicznym pyłów, glin lekkich i średnich, o dużej zawartości próchnicy (>1%), odczynie obojętnym lub lekko alkalicznym i warunkach utleniających⁵².

Rzeźba terenu w rejonie planowanych inwestycji, będąca głównie skutkiem ustąpienia zlodowacenia środkowopolskiego (opisana w punkcie 3.1.1 *Prognozy*), nie stanowi problemu w realizacji planowanych przedsięwzięć. Dominują stosunkowo suche, rozległe tereny równin i wysoczyzn polodowcowych, ale występują również szerokie i podmokłe doliny rzek np. Wisły, czy Narwi. Przecięcia dolin wystąpią na możliwie najkrótszych odcinkach.

Otoczenie projektowanych odcinków dróg i linii kolejowych leży w całości w Regionie Wodnym Środkowej Wisły. Szlaki komunikacyjne miejscami przebiegają w sąsiedztwie źródłiskowych części zlewni mniejszych cieków, bez kolizji z ich korytami, miejscami – znajdują się na trasie przepływu rzek: Wisły, jej dopływów oraz innych cieków. Większe przeprawy mostowe będą dotyczyły Wisły (Legionowska Trasa Mostowa, Most Krasińskiego, Most Południowy, „Most Świderski”) i Narwi (w ciągu planowanej obwodnicy Ostrołęki). Realizacja infrastruktury drogowej i kolejowej po nowym śladzie wymagać będzie również budowy mostów na mniejszych rzekach, do których należy m.in.: Wkra, Topielica, Szabasówka (w związku z budową drogi ekspresowej S-7), Pełta (obwodnica Pułtusa w ciągu drogi krajowej nr 61), Tczówka, Zwolenka (na trasie drogi ekspresowej S-12), Kostrzyń, Gawroniec, Świdnica, Kałuska (w związku z budową autostrady A-2), Wilanówka (w ciągu drogi

⁴⁹ Klasyfikacja przyjęta za: *Prognozę oddziaływania na środowisko dla Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, MIIIR, 2014 r., str. 56

⁵⁰ Uziak S., Klimowicz Z., 2002 r., *Elementy geografii gleb i gleboznawstwa*, Wydawnictwo UMCS, Lublin, str. 233

⁵¹ Uziak S., Klimowicz Z., 2002 r., *Elementy geografii gleb i gleboznawstwa*, Wydawnictwo UMCS, Lublin, str. 240

⁵² *Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych*, GDDKiA, Kraków, 2008, str. 21

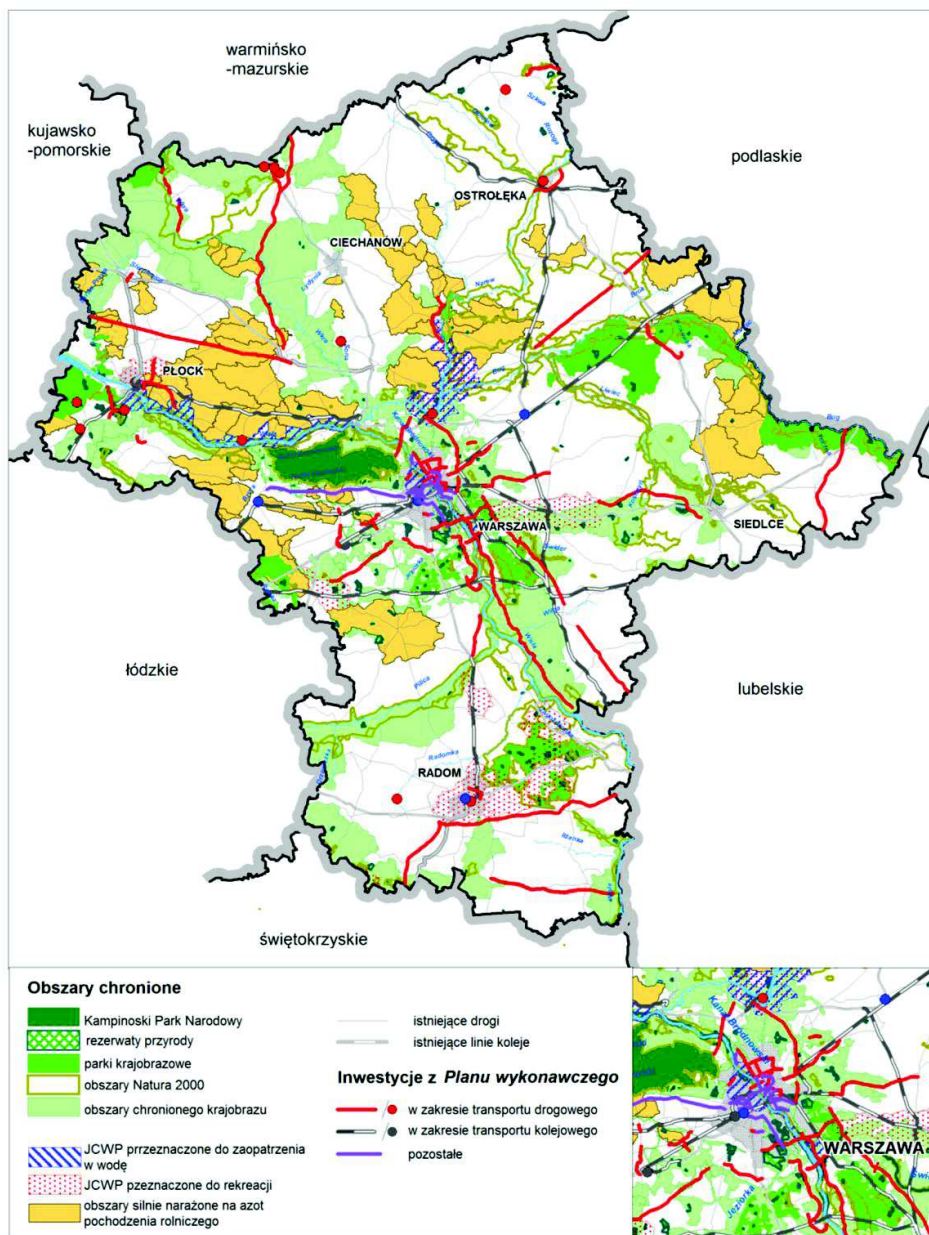
ekspresowej S-2), Mołtawa, Słupianka (na trasie linii kolejowej Płock-Modlin), Rokitnica (m.in. w związku z budową i rozbudową drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu), Sierpienica (w związku z budową drogi wojewódzkiej nr 560 w Sierpcu), Utrata (w ciągu drogi wojewódzkiej „Paszkowianki”).

W odniesieniu do **środowiska wodnego** należy stwierdzić, że zdecydowana większość JCWP zlokalizowanych w sąsiedztwie projektowanych tras charakteryzuje się złym stanem ogólnym, za co w zdecydowanej większości przypadków odpowiada umiarkowany lub zły stan/potencjał ekologiczny. Ponadto na ponad połowie części tych wód stwierdzono wystąpienie ryzyka nieosiągnięcia zakładanych celów środowiskowych⁵³. Najtrudniejsza sytuacja panuje na terenie miasta stołecznego Warszawy, gdzie intensywnie zurbanizowana zlewnia JCWP charakteryzuje się dużym udziałem silnie zmienionych części wód, a planowe inwestycje zlokalizowane są na terenach o wysokim poziomie wód gruntowych, podatnych na zanieczyszczenia. Pozostałe szlaki komunikacyjne przebiegać będą w większości przez tereny równinne, na których występuje mozaika lasów i pól uprawnych. Sporadycznie towarzyszy im płytko zalegający poziom wodonośny o znaczeniu użytkowym, który jednocześnie cechuje wysoka wrażliwość wód podziemnych na zanieczyszczenia. Na trasie planowanych w *Planie wykonawczym* przedsięwzięć znajdują się obszary wrażliwe tj. chronione w rozumieniu art. 113 ust. 4 ustawy prawo wodne, dla których utrzymanie dobrego stanu wód lub dążenie do jego poprawy jest ważnym elementem ochrony całego środowiska wodnego. Do wspomnianych obszarów chronionych należą m.in.:

- jednolite części wód wyznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia (dotyczy inwestycji na terenie m.st. Warszawy: B.4, E.13, H.4, H.13, H.16, H.21, obwodnic Płocka – B.8 i Pułtusa – B.9),
- jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych (dotyczy inwestycji: B.3, B.5, B.12, obwodnic Płocka – B.8 i Pułtusa – B.9, H.10 - k/J. Zegrzyńskiego),
- rolniczych tzw. OSN (dotyczy inwestycji: A.7, E.17, B.13, B.1, B.5, B.8 i B.9),
- obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, ustanowionych w ustawie o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie (dotyczy m.in. inwestycji: B.3, B.4, B.5, B.7, B.8, B.11, B.14, D.11, D.13, E.8, E.13, H.2, H.3, H.4, H.13 – zgodnie z tabelą 6).

⁵³ Zgodnie z *Projektem Aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, KZGW, 2014r.

Mapa 5. Planowane inwestycje na tle obszarów wrażliwych



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie informacji internetowych na stronach RZGW: warszawa.rzgw.gov.pl/_data/.../wykaz-JCWP-do-poboru-wody.xls; warszawa.rzgw.gov.pl/_data/.../wykaz-wod-do-celow-rekreacyjnych.xls oraz Rozporządzenia Nr 22/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 28 października 2015 r. w sprawie określenia wód powierzchniowych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszarów szczególnie narażonych, z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć na terenie województwa mazowieckiego

Na przebiegu planowanych szlaków komunikacyjnych lub w ich najbliższym otoczeniu fragmentarycznie występują **tereny leśne**. Są to najczęściej skrajne części większych kompleksów leśnych (np. Lasy Kostrzyńskie przy trasie autostrady A-2; Puszcza Biała przecięta przez trasę S-8, Las Natoliński i Las Kabacki przy trasie S-2, Puszcza Kozienicka po płn. stronie S-12, Lasy Skarżyskie przecięte przez trasę S-7 w pld. części województwa, Lasy Garwolińskie wzdłuż budowanej i rozbudowywanej DW 801) lub mniejszych izolowanych lasów, tworzących mozaikę rolno-leśną.

Ze względu na lokalne układy terenów leśnych, pól i obszarów zwartej zabudowy wiejskiej oraz ograniczone możliwości swobodnego trasowania inwestycji drogowych i kolejowych (m.in. z uwagi na zachowanie minimalnych promieni łuków poziomych) nie ma możliwości całkowitego uniknięcia kolizji planowanych szlaków komunikacyjnych z lasami. Z tego samego powodu wystąpią również punktowe kolizje z zabudową mieszkaniową (głównie rozproszoną zagrodową wiejską) oraz lokalne zbliżenia do zwartej zabudowy wiejskiej w przypadkach, gdy odsunięcie projektowanej infrastruktury od tej zabudowy nie jest możliwe.

Przeważające rolnicze i leśne zagospodarowanie obszarów objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem na środowisko, z rozproszonymi jednostkami osadniczymi (poza OMW) oraz licznymi dolinami cieków, ma decydujący wpływ na skład gatunkowy i liczebność zwierząt dziko żyjących w rejonie planowanych inwestycji. W otoczeniu projektowanych szlaków (w tym autostrady), na terenach otwartych występują w stosunkowo dużym zagęszczeniu zające, bażanty, kuropatwy, a także dziki, sarny i jelenie; sporadycznie pojawiają się łosie. W dolinach mniejszych cieków wodnych bytują bobry, a praktycznie we wszystkich dolinach rzek i w podmokłych zagłębieniach terenu występują liczne populacje płazów i gadów, którym towarzyszą często gniazda bociana białego. Szlaki migracji zwierząt są związane z układem dużych kompleksów leśnych, z dolinami rzecznyymi oraz z zadrzewieniami mozaikowymi wśród pól i łąk.

Jakość powietrza, mająca wpływ na wszystkie komponenty środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem jest niezadowalająca. Na terenach dużych miast, w tym Warszawie, Płocku i Radomiu notowane są najwyższe stężenia z monitorowanych zanieczyszczeń powietrza (zapylenie, stężenie benzo(a)pirenu i tlenków azotu)⁵⁴. W większości mazowieckich miast znajdują się duże źródła emisji zanieczyszczeń powietrza: punktowe (m.in. zakłady przemysłowe, ciepłownie miejskie), liniowe (transport kołowy) oraz tzw. niska emisja z palenisk domowych. Na terenach silnie zurbanizowanych niekorzystny jest również **klimat akustyczny** (notowane są przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu, również w nocy) kształtowany głównie przez komunikację: hałas drogowy, kolejowy oraz hałas lotniczy (związany z lotniskami w Warszawie, Modlinie, Radomiu i Mińsku Mazowieckim).

Na terenach silnie zurbanizowanych niekorzystny jest również **klimat akustyczny** kształtowany głównie przez komunikację: hałas drogowy (na ulicach miast, na drogach krajowych, głównie ekspresowych i drogach wojewódzkich, gdzie notowane są przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu), kolejowy oraz hałas lotniczy (związany z lotniskami w Warszawie, Modlinie, Radomiu i Mińsku Mazowieckim).

Powyższa analiza wskazuje, że obszary zagrożone znaczącym oddziaływaniem związanym z rozwojem szlaków komunikacyjnych charakteryzują różnicowane walory przyrodnicze oraz jakość środowiska. Wskazuje również na konflikty środowiskowe towarzyszące planowanym w *Planie wykonawczym* inwestycjom i tym samym potrzebę prowadzenia, w ramach postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, szerokich analiz sozologicznych. W wielu przypadkach niezbędna jest również ocena zasadności ekonomicznej - celowości i możliwości realizacji (wykonalności) planowanych projektów.

⁵⁴ Na terenach otwartych imisja jest nieco niższa z uwagi na mniejszą koncentrację źródeł emisji i rozpraszanie zanieczyszczeń migrujących.

Ad. 2.

Drugą grupę obszarów objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem na środowisko tworzą tereny położone na styku: inwestycje infrastrukturalne - korytarze ekologiczne (tabela 5). Korytarze ekologiczne stanowiące rodzaj łącznika między wyspami środowiskowymi, umożliwiają przemieszczanie oraz rozwój fauny i flory odizolowanych od siebie środowisk. Ich właściwe funkcjonowanie zależy przede wszystkim od złożoności struktury przyrodniczej oraz stopnia przekształcenia przestrzeni. Do niekorzystnych zjawisk skutkujących pogorszeniem drożności korytarzy ekologicznych należy fragmentacja środowiska w wyniku przecięcia barierami antropogenicznymi. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej, prowadząca do utrudnień związanych z przemieszczaniem się zwierząt oraz degradacji siedlisk w strefie kumulacji zanieczyszczeń od szlaków komunikacyjnych, należy do istotnych zagrożeń dla pełnienia funkcji i ciągłości korytarzy ekologicznych.

Ponieważ inwestycje infrastrukturalne (w tym: budowa, przebudowa, rozbudowa oraz modernizacja dróg i linii kolejowych) destabilizują stan równowagi przyrodniczej oraz stwarzają ryzyko fragmentacji obszarów o dużej wartości przyrodniczej, w *Prognozie* za rejonu objęte przewidywanym znaczącym oddziaływaniem na środowisko przyjęto obszary przecięcia wszystkich przewidywanych w *Planie wykonawczym* inwestycji z korytarzami ekologicznymi (mapa 6). W przeprowadzonej analizie uwzględniono wyłącznie inwestycje liniowe (w załączniku nr 1 do *Planu wykonawczego* określone jako infrastrukturalne), które przecinają korytarze ekologiczne łączące sieć obszarów Natura 2000. Z **perspektywy 2014-2020** nie wzięto pod uwagę zamierzeń inwestycyjnych o charakterze punktowym tj. inwestycji taborowych w transporcie kolejowym (przedsięwzięcia oznaczone numerami D.1-D.9, D.17), autobusowym (F.5) i tramwajowym (F.7).

Tabela 5. Kolizje inwestycji liniowych z **perspektywy 2014-2020** ujętych w *Planie wykonawczym* z korytarzami ekologicznymi łączących sieć Natura 2000

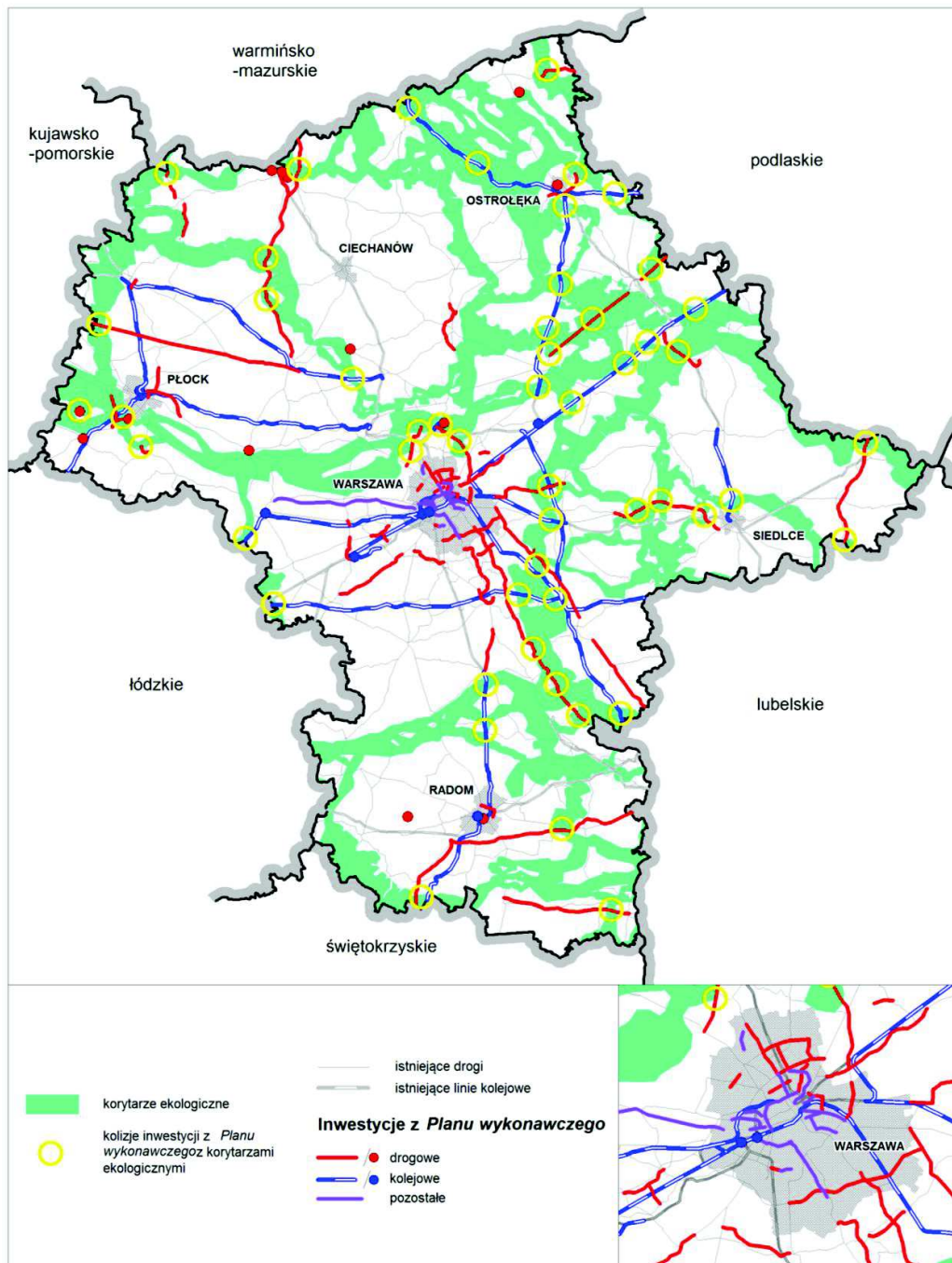
Rodzaj inwestycji	Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Liczba kolizji
KOLEJOWE	POZIOM KRAJOWY		
	A.1	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	2
	A.2	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)	2
	A.3	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 3 na odcinku Warszawa- Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS łowicz- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	-
	A.4	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa-Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	1
	A.5	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa-Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa-Rembertów – Sulejówek Miłosna – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	-
	A.6	Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 odc. Krusze-Tłuszcz-Pilawa- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	1
	A.7	Budowa linii kolejowej w relacji Modlin- Płock	-
	A.8	Prace na linii nr 6 na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne – odcinki na	4

Rodzaj inwestycji	Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Liczba kolizji
		terenie województwa mazowieckiego (linie nr 6 i 449)	
	A.9	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa-Wschodnia – Warszawa Zachodnia (linie nr 1, 47)	-
	A.10	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/ Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska) odcinki na terenie województwa mazowieckiego	-
	A.11	Prace na linii kolejowej nr 3 na odcinku Warszawa-Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew-Swarzędz- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	1
	A.12	Prace na linii kolejowej Warszawa-Włochy-Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	-
	A.13	Prace na linii nr 12 odc. Skierniewice-Pilawa- Łuków - odcinki na terenie województwa mazowieckiego	4
	POZIOM REGIONALNY		
	D.7	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup i rozbudowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Sochaczewie	-
	D.8	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Budowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu	-
	D.9	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup bazy utrzymaniowo – naprawczej w Tłuszczu	-
	D.10	Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego	-
	D.11	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	-
	D.12	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno-Płock	1
	D.13	Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka - Chorzele	1
	D.14	Prace na linii kolejowej nr 28 na odcinku Wieliszew-Zegrze	1
	D.15	Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka-Ostrołęka	4
	D.16	Prace na linii kolejowej nr 36 odcinek Ostrołęka-Śniadowo	2
	D.17	Modernizacja Stacji Techniczno – Postojowej Warszawa Szczęśliwice	-
DROGOWE	POZIOM KRAJOWY		
	B.1	S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki: Gdańsk –Elbląg, Olsztynek – Miłomłyn, Nidzica –Płońsk- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	3
	B.2	S-7 Warszawa –Rabka odcinki: Radom – Skarżysko Kamienna, Chęciny – granica województwa, Igołomska –Christo Botewa, Lubień –Rabka – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	1
	B.3	S-17 Warszawa-Lublin, odcinek: Zakręt – Kurów – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	1
	B.4	S-2 Puławska - Lubelska	-

Rodzaj inwestycji	Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Liczba kolizji
	B.5	S-8 odcinki Radziejowice –Paszków, Wyszków – Zambrów, Wiśniewo – Jeżewo – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	3
	B.6	Obwodnica Góry Kalwarii w ciągu DK 50 i 79	-
	B.7	Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Ostrołęki)	1
	B.8	Budowa obwodnicy Płocka w układzie dróg krajowych	1
	B.9	Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Pułtuska)	-
	B.10	Przebudowa drogi krajowej nr 9 - odcinek: Al. Wojska Polskiego i ul. Żółkiewskiego w Radomiu	-
	B.11	S-19 Białystok- Lublin	2
	B.12	S-12 Radom - Lublin	1
	B.13	S-10 Toruń – Bydgoszcz, Płońsk -Toruń	1
	B.14	A-2 Mińsk Mazowiecki - Siedlce	3
	POZIOM REGIONALNY		
	E.1	Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkowianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2	-
	E.2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61)	2
	E.3	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S-8	-
	E.4	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S-7	-
	E.5	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie	-
	E.6	Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579	-
	E.7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500	1
	E.8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 55+328 do km 72+755	-
	E.9	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	-
	E.10	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	-
	E.11	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	1
	E.12	Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc	-
	E.13	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	5
	E.14	Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów	1
	E.15	Rozbudowa DW 634 (odc. od DW 631 do Wołomina)	-

Rodzaj inwestycji	Numer inwestycji	Nazwa inwestycji	Liczba kolizji
	E.16	Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruski, na terenie m. Gąbin	1
	E.17	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu	-
	E.18	Budowa obwodnicy Śródmieścia etap I: odcinek od ul. Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej	-
	E.19	Modernizacja ciągu ulic Marsa – Żołnierska, odc. Węzeł Marsa – granica miasta – etap II	-
	E.20	Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2	-
	E.21	Przebudowa ul. Marynarskiej na odcinku ul. Taśmowa – ul. Rzymowskiego	-
	E.22	Przebudowa ciągu ulic: Marywilska – Czołowa – Polnych Kwiatów na odc. Trasa Toruńska – ul. Mehoffera – etap I	-
POZOSTAŁE INWESTYCJE	POZIOM REGIONALNY		
	F.1	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II	-
	F.2	Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III	-
	F.3	Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą	-
	F.4	Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru	-
	F.6	Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru	-
	F.8	Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy	-
	F.9	Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy	-
	F.10	Obsługa komunikacyjna pasma zachodniego województwa mazowieckiego w korytarzu: m.st. Warszawa dzielnica Bemowo – Stare Babice – Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos – Sochaczew	-

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport*, Warszawa, 2015 r.

Mapa 6. Inwestycje liniowe z *Planu wykonawczego* na tle korytarzy ekologicznych

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Projektu korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*, Zakład Badań Ssaków PAN, Białowieża, 2005 r. oraz *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeni i Transport*, Warszawa, 2015 r.

Analizy dokonano w oparciu o warstwy graficzne sporządzone w skali 1:200 000 przy wykorzystaniu programu MapInfo i ilustrujące sieć korytarzy ekologicznych⁵⁵ oraz planowane w *Planie wykonawczym* inwestycje (drogowe, kolejowe, pozostałe) o znaczeniu krajowym i regionalnym. W przypadku inwestycji kolejowych przedsięwzięcia dotyczą m.in. budowy linii kolejowych (A.5, A.7, D.11), prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych (A.1-A.2, A.6, A.8-A.13, D.10, D.12-D.16) oraz prac mających na celu poprawę przepustowości (A.3-A.5) linii kolejowych. Z analizowanych 20 projektów inwestycji kolejowych o charakterze liniowym (z obydwu poziomów krajowego i regionalnego), w ponad połowie zadań nie udało się uniknąć mniejszych lub większych kolizji z korytarzami ekologicznymi. Wśród planowanych 36 inwestycji drogowych dotyczących budowy (B.1-B.6, B.8, B.11-B.14, E.1, E.3-E.6, E.9-E.13, E.16-E.18), rozbudowy (E.2, E.7-E.8, E.14-E.15), przebudowy (B.7, B.9, B.10, E.20-E.22) oraz modernizacji dróg (E.19) zidentyfikowano 16 przestrzennych kolizji z korytarzami ekologicznymi. Identyfikacja konfliktów pozwoliła na określenie ich charakteru: dotyczą one głównie przecięcia korytarzy ekologicznych z drogą lub linią kolejową, rzadziej przebiegu inwestycji w sąsiedztwie korytarza. Wkraczanie inwestycji w korytarze ekologiczne może prowadzić do utraty ich drożności, ograniczając lub eliminując tym samym funkcje, jakie mają pełnić. Pojawiające się, w wyniku realizacji, a następnie funkcjonowania inwestycji liczne bariery ekologiczne, prowadzić mogą do utrudnień w przemieszczaniu się gatunków, a w efekcie do fragmentacji i izolacji siedlisk oraz zmniejszania się zasięgów występowania poszczególnych gatunków zwierząt. Dotyczy to najbardziej zwierząt o dużych wymaganiach przestrzennych (zwierzęta drapieżne). Warunkiem skutecznej ochrony tych zwierząt jest swobodna migracja na duże dystanse oraz zwiększenie areálu ich występowania.

Trasy planowanych w latach 2014-2020 inwestycji transportowych w znacznej części przebiegają w obrębie dwóch, z czterech wyznaczonych dla Mazowsza korytarzy ekologicznych – Korytarza Północno-Centralnego i Korytarza Południowo-Centralnego. Do sieci korytarzy włączono cenne przyrodniczo obszary z preferencją obszarów o wysokiej lesistości, kompleksy łąk i nieużytków, obszary dolin rzecznych, zbiorniki wodne, obszary bagienne, obszary objęte lub planowane do objęcia ochroną prawną oraz obszary występowania rzadkich (wskaźnikowych) gatunków (np. wilk, łось, ryś). Sieć stanowi połączenie wielu siedlisk przyrodniczych oraz gatunków, które uważane są za wartościowe i zagrożone w skali kraju i Europy. Ponadto poprzez rekonstrukcję i uwzględnienie historycznych dróg wędrówek wielu gatunków wskaźnikowych, w obrębie korytarzy wyznaczono główne szlaki migracji, czyli trasy zapewniające połączenia także w skali kontynentalnej.

Do najbardziej konfliktowych, z punktu widzenia ochrony bioróżnorodności, inwestycji planowanych w obrębie Korytarza Północno-Centralnego należą inwestycje: B.1, B.11 (przecięcie z głównym szlakiem migracyjnym), B.14 (50-60% udział lasów), D.12 (zasięg występowania rysia), D.13 i D.16 (zasięg występowania wilka oraz 50-60% udział lasów i środowisk półnaturalnych), A.8, D.15, B.5, (przecięcie z głównym szlakiem migracyjnym, 60-70% udział lasów). Dodatkowo planowana do modernizacji linia kolejowa (D.13) pokrywa się na znacznym odcinku z przebiegiem głównego korytarza migracyjnego. Wysokie zagrożenie powodować może budowa drogi ekspresowej S-8 (B.5) oraz prowadzone w tym samym rejonie (w odległości ok. 20 km) prace rewitalizacyjne linii kolejowej nr 6 (A.8). Obie inwestycje przecinają w kilku miejscach te same odnogi Korytarza Północno-Centralnego, co może powodować oddziaływanie skumulowane. W obejmującym południową część województwa Korytarzu Południowo-Centralnym zagrożeniem dla prawidłowego funkcjonowania gatunków mogą być inwestycje transportowe A.2, B.2, E.11, E.13, których przebieg przecina się z głównymi szlakami migracyjnymi.

Priorytetem przy realizacji *Planu wykonawczego* powinno być zachowanie bogactwa przyrodniczego Mazowsza, w tym rzadkich gatunków ptaków i roślinności. Przebieg poszczególnych inwestycji powinien uwzględniać (w największym stopniu omijać) nie tylko obszary objęte ochroną prawną, wyznaczone w oparciu o ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ale również korytarze ekologiczne między najcenniejszymi obszarami, co jest możliwe zwłaszcza w odniesieniu do

⁵⁵Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce, Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża, 2005 r.

przedsięwzięć planowanych do realizacji w **latach 2021-2030** (w przypadku braku przesadzeń lokalizacyjnych). Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że kolizje z ciągami ekologicznymi będą miały miejsce w przypadku realizacji projektów:

- w ramach inwestycji kolejowych:
 - prace na linii kolejowej Nasielsk-Sierpc (G.3),
 - modernizacja linii kolejowej Radom – Kielce (G.4),
 - prace na linii kolejowej Nr 55, odcinek Siedlce- Sokołów Podlaski (G.5);
- w ramach inwestycji drogowych:
 - budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 632 – północny fragment regionalnego pierścienia Warszawy (H.2),
 - budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 na odcinku od mostu na Bugu do m. Kosów Lacki tj. od km 60+778 do km 76+350 (H.3),
 - poprawa dostępności infrastrukturalnej zakładów przetwórstwa mięsnego polegająca na modernizacji drogi wojewódzkiej nr 647 (H.5),
 - rozbudowa infrastruktury drogowej związanej z możliwością modernizacji i rozbudowy elektrowni w Mławie (H.7),
 - rozbudowa infrastruktury drogowej umożliwiająca rozwój zakładów LG w Mławie (H.9),
 - budowa infrastruktury drogowej w rejonach atrakcyjnych turystycznie (H.10),
 - modernizacja infrastruktury drogowej w celu stworzenia warunków rozwoju przedsiębiorczości na terenie Wyszogrodu i gmin ościennych w celu stworzenia jakości dróg stymulującej rozwój mazowieckiego obszaru rekreacji i wypoczynku (H.11).

Oddziaływanie barierowe poszczególnych inwestycji można ograniczyć poprzez wykorzystanie odpowiednich środków, pozwalających na chociażby częściowe zachowanie łączności ekologicznej w obszarze przecinanych korytarzy i siedlisk. Istnieje konieczność wprowadzania działań mitygujących, polegających na budowie odpowiednich przejść dla zwierząt oraz działań mających na celu tworzenie alternatywnych tras wędrówek zwierząt, odtwarzanie siedlisk, czy zwiększanie lesistości.

5. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY

W celu rozpoznania istniejących problemów ochrony środowiska, istotnych z punktu widzenia realizacji *Planu wykonawczego*, przeanalizowano stan środowiska w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska (w pkt 3 i 4 *Prognozy*) oraz problemy ochrony środowiska zidentyfikowane w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych do dokumentów regionalnych powiązanych z projektem dokumentu, będącego przedmiotem postępowania tj. do: Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Programu Rozwoju Infrastruktury Lotnictwa Cywilnego w Województwie Mazowieckim oraz Programu Rozwoju i Modernizacji Technologicznej Transportu Szybnego w Województwie Mazowieckim.

Ze względu na charakter *Planu wykonawczego* oraz rodzaj planowanych w dokumencie przedsięwzięć do najistotniejszych problemów należy:

- niekorzystny klimat akustyczny w strefach oddziaływania ciągów komunikacyjnych oraz wzrost natężenia hałasu, emitowanego przede wszystkim ze źródeł komunikacyjnych, pogarszający warunki życia mieszkańców głównie na obszarach silnie zurbanizowanych;
- wzrastająca emisja zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych wpływająca niekorzystnie na warunki arosanitarne miast, przede wszystkim Warszawy i okolic oraz ośrodków regionalnych i subregionalnych: Radomia, Płocka, Siedlec, Ostrołęki i Ciechanowa;

- niedotrzymanie standardów jakości powietrza w strefach województwa mazowieckiego, w których przekraczane są poziomy dopuszczalne i docelowe substancji;
- niewystarczające efekty wdrażanych rozwiązań określonych w opracowanych programach ochrony środowiska przed hałasem;
- intensywna eksploatacja sieci transportowej powodująca zanieczyszczanie gleb i wód (gruntowych i powierzchniowych) oraz sprzyjająca stopniowej degradacji szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwych szlaków komunikacyjnych;
- presja urbanizacyjna na środowisko przyrodnicze oraz wzrost gęstości sieci infrastruktury liniowej, prowadzące do degradacji krajobrazu, zmniejszania terenów otwartych, pogorszenia warunków życia ludzi oraz zagrożenia ciągłości powiązań przyrodniczych umożliwiających migrację zwierząt i funkcjonowanie populacji (m.in. rozbudowa systemów komunikacyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, zagospodarowanie turystyczno-rekreacyjne na terenach cennych przyrodniczo i krajobrazowo);
- brak ochrony prawnej terenów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych, prowadzący do zaniku cennych siedlisk i gatunków oraz zakłócenia funkcjonowania ekosystemów i obniżania się różnorodności biotycznej;
- niewystarczający postęp w zakresie budowy „zielonej infrastruktury” działającej na rzecz równoważenia fragmentacji środowiska oraz podniesienia ogólnej jakości ekologicznej terenów otwartych, powodowanej rozbudową sieci dróg szybkiego ruchu i autostrad, gdzie funkcjonowanie lądowych korytarzy ekologicznych jest w dużym stopniu determinowane przejściami dla zwierząt.

Dla potrzeb niniejszej *Prognozy* przeanalizowane zostały również problemy dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Analizą objęto wszystkie ujęte w *Planie wykonawczym* inwestycje z perspektywy 2014-2020 i 2021-2030 (dla określenia lokalizacji wykorzystano dostępne materiały analityczno-studialne oraz kartograficzne i fotogrametryczne). W jej ramach sprawdzono czy inwestycje powodują kolizje (przecięcia) z obszarami chronionymi: parkiem narodowym, rezerwatami przyrody, parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu i obszarami Natura 2000 a w przypadku ich stwierdzenia – określono, w odniesieniu do poszczególnych obszarów, na jakiej długości kolizje występują. W większym zakresie tj. w strefach buforowych o szerokości ok. 2 km, których rdzeń stanowiły planowane inwestycje liniowe, zbadane zostało ich położenie w stosunku do obszarów należących do sieci Natura 2000 (uwzględniono obszary specjalnej ochrony ptaków OSO i specjalne obszary ochrony siedlisk SOO). Efektem analizy jest poniższe zestawienie (tabela 6), które nie uwzględnia jedynie inwestycji „niekolizyjnych” tj. położonych poza ww. przyrodniczymi obszarami chronionymi i w znacznej odległości od obszarów należących do sieci Natura 2000 (powyżej 1 km). Do niekolizyjnych, z punktu widzenia ochrony przyrody, inwestycji należą: A.11, B.10, D.1-D.9, D.16, D.17, E.5, E.6, E.10, E.12, E.17, E.18, E.21, E.22, F.2, F.5, F.7, F.9 oraz G.1, G.2, G.6, G.7, H.1, H.7-H.9, H.12, H.16-H.19, H.22, I.1-I.13. Stanowią one 44% liczby wszystkich przedsięwzięć ujętych w załączniku 1 do *Planu wykonawczego* (33% inwestycji z perspektywy 2014-2020, 64% inwestycji z perspektywy 2021-2030). Należą do nich infrastrukturalne inwestycje liniowe, inwestycje w tabor, mające charakter punktowy oraz inwestycje o niesprecyzowanym przebiegu.

Tabela 6. Wykaz kolizji inwestycji ujętych w *Planie wykonawczym* z obszarami prawnie chronionymi

Rodzaj inwestycji	Nazwa inwestycji (numer inwestycji w <i>Planie wykonawczym</i>)	Kolizje z obszarami chronionymi (park narodowy, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, obszary chronionego krajobrazu)		Położenie inwestycji w stosunku do obszarów Natura 2000
		Nazwa obszaru chronionego	Długość linii przecięcia chronionego obszaru (km)	
PERSPEKTYWA 2014-2020				
KOLEJOWE	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin – odcinki na terenie województwa mazowieckiego (A.1)	-rezerwat przyrody Świder -Mazowiecki PK -Warszawski OChK -Nadwiślański OChK	0,1 9,6 4,8 2,5	- w odległości 0,8 km od SOO Las Jana III Sobieskiego - na odcinku 1,1 km graniczy z SOO Bagna Celestynowskie
	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (A.2)	-OChK Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki	1,8	na odcinku 2,1 km przecina OSO Dolina Dolnej Pilicy
	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 3 na odcinku Warszawa- Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS łowicz- odcinki na terenie woj. maz. (A.3)	-Warszawski OChK	1,1	-
	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa- Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu- odcinki na terenie woj. maz. (A.4)	-Warszawski OChK -Miński OChK	2,2 3,0	w odległości 0,1 km od SOO Poligon Rembertów
	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa-Rembertów – Mińsk Maz., etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa-Rembertów– Sulejówek Miłosna – odcinki w woj. maz. (A.5)	-Warszawski OChK -Miński OChK	2,2 3,0	w odległości 0,1 km od SOO Poligon Rembertów
	Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 odc. Krusze-Tłuszcz-Pilawa- odcinki na terenie województwa mazowieckiego (A.6)	-rezerwat przyrody Świder -Miński OChK -Nadwiślański OChK	0,1 5,3 12,1	na odcinku 0,8 km przecina SOO Dolina Środkowego Świdra
	Budowa linii kolejowej w relacji Modlin- Płock (A.7)	-Warszawski OChK -Nadwiślański OChK	2,2 12,1	-
	Prace na linii nr 6 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne –	-Nadbużański PK	12,1	w odległości 0,5 km od SOO Strzebla Błotna w Zielonce

Rodzaj inwestycji	Nazwa inwestycji (numer inwestycji w <i>Planie wykonawczym</i>)	Kolizje z obszarami chronionymi (park narodowy, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, obszary chronionego krajobrazu)		Położenie inwestycji w stosunku do obszarów Natura 2000
		Nazwa obszaru chronionego	Długość linii przecięcia chronionego obszaru (km)	
	odcinki na terenie województwa mazowieckiego (linie nr 6 i 449) (A.8)	-Warszawski OChK	5,9	- na odcinku 0,2 km przecina SOO Ostoja Nadliwiecka - na odcinku 1,3 km przecina OSO Dolina Liwca
	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa-Wsch. – Warszawa Zach. (linie nr 1, 47) (A.9)	-Warszawski OChK	0,5	na odcinku 0,4 km przecina OSO Dolina Środkowej Wisły
	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/ Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska) odcinki na terenie woj. maz. (A.10)	brak kolizji		w odległości 1,0 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
	Prace na linii kolejowej Warszawa-Włochy-Grodzisk Maz. (linia Nr 447) (A.12)	-Warszawski OChK	2,6	-
	Prace na linii nr 12 odc. Skierniewice-Piława-Łuków - odcinki na terenie województwa mazowieckiego (A.13)	-rezerwat przyrody Łąchy Brzeskie	0,2	- w odległości 0,1 km od SOO Łąki Żukowskie - na odcinku 1,1 km przecina OSO Dolina Środkowej Wisły - w odległości 0,6 km od SOO Łąki Ostrówieckie - na odcinku 3,1 km przecina SOO Ostoja Bagno Całowanie - na odcinku 3,1 km przecina OSO Bagno Całowanie
		-Bolimowski PK	1,6	
		-Chojnowski PK	0,8	
		-Mazowiecki PK	4,7	
		-Bolimowsko-Radziejowski z doliną środkowej Rawki OChK	3,3	
		-Warszawski OChK	18,2	
		-Nadwiślański OChK	7,4	
	Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Maz. (D.10)	-Warszawski OChK	5,3	-
	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin (D.11)	brak kolizji		na odcinku 0,6 km przecina SOO Forty Modlińskie

Rodzaj inwestycji	Nazwa inwestycji (numer inwestycji w <i>Planie wykonawczym</i>)	Kolizje z obszarami chronionymi (park narodowy, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, obszary chronionego krajobrazu)		Położenie inwestycji w stosunku do obszarów Natura 2000
		Nazwa obszaru chronionego	Długość linii przecięcia chronionego obszaru (km)	
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno-Płock (D.12)	-Gostynińsko-Włocławski PK	2,3	- na odcinku 2,3 km przecina SOO Uroczyska Łąckie - na odcinku 0,6 km graniczy z SOO Kampinoska Dolina Wisły - na odcinku 0,7 km graniczy z OSO Dolina Środkowej Wisły
		-OChK Dolina Skrwylowej	0,9	
		-Nadwiślański OChK	1,5	
	Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele (D.13)	brak kolizji		- na odcinku 0,9 km przecina OSO Dolina Dolnej Narwi i na odcinku 1,1 km z nim graniczy - na odcinku 0,9 km przecina SOO Zachodniokurpiowskie Bory Sasankowe i na odcinku 0,3 km z nim graniczy - na odcinku 0,5 km przecina OSO Doliny Omulwi i Płodownicy oraz na odcinku 6,8 km z nim graniczy
	Prace na linii kolejowej nr 28 na odcinku Wieliszew-Zegrze (D.14)	-Warszawski OChK	3,5	-

Rodzaj inwestycji	Nazwa inwestycji (numer inwestycji w <i>Planie wykonawczym</i>)	Kolizje z obszarami chronionymi (park narodowy, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, obszary chronionego krajobrazu)		Położenie inwestycji w stosunku do obszarów Natura 2000
		Nazwa obszaru chronionego	Długość linii przecięcia chronionego obszaru (km)	
	Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka-Ostrołęka (D.15)	brak kolizji		• na odcinku 2,0 km przecina SOO Wydmy Lucynowsko-Mostowieckie • na odcinku 3,3 km przecina OSO Dolina Dolnego Bugu • na odcinku 0,5 km przecina SOO Ostoja Nadbużańska • na odcinku 13,7 km przecina OSO Puszcza Biała i na odcinku 12,3 km z nim graniczy
DROGOWE	S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki: Gdańsk – Elbląg, Olsztyn – Miłomłyn, Nidzica – Płońsk- odcinki na terenie województwa mazowieckiego (B.1)	-Zieluńsko-Rzęgnowski OChK -Nadwkrzański OChK	5,7 27,7	-
	S-7 Warszawa –Rabka odcinki: Radom – Skarżysko Kamienna, Chęciny – granica województwa, Igołomska –Christo Botewa, Lubień –Rabka – odcinki na terenie woj. mazowieckiego (B.2)	-Lasy Przysusko-Szydłowieckie OChK	2,2	• w odległości 0,4 km od SOO Lasy Skarżyskie
	S-17 Warszawa-Lublin, odcinek: Zakręt – Kurów – odcinki na terenie województwa mazowieckiego (B.3)	-rezerwat przyrody Świder -Mazowiecki PK -Warszawski OChK -Nadwiślański OChK	0,2 0,7 7,3 12,3	• na odcinku 1,6 km graniczy z SOO Dolina Środkowego Świdra • w odległości 0,4 km od SOO Bagna Celestynowskie
	S-2 Puławska – Lubelska (B.4)	-Mazowiecki PK -Warszawski OChK	2,6 7,6	• w odległości 0,5 km od SOO Las Natoliński • na odcinku 1,0 km przecina OSO Dolina Środkowej Wisły
	S-8 odcinki Radziejowice –Paszków, Wyszaków – Zambrów, Wiśniewo – Jeżewo – odcinki na terenie województwa mazowieckiego (B.5)	-Bolimowsko-Radziejowski z doliną środkową Rawki OChK -Warszawski OChK	3,2 1,3	• na odcinku 31,7 km przecina OSO Puszcza Biała

Rodzaj inwestycji	Nazwa inwestycji (numer inwestycji w <i>Planie wykonawczym</i>)	Kolizje z obszarami chronionymi (park narodowy, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, obszary chronionego krajobrazu)		Położenie inwestycji w stosunku do obszarów Natura 2000
		Nazwa obszaru chronionego	Długość linii przecięcia chronionego obszaru (km)	
	Obwodnica Góry Kalwarii w ciągu DK 50 i 79 (B.6)	-Warszawski OChK	4,2	w odległości 0,1 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
	Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Ostrołęki) (B.7)	brak kolizji		na odcinku 2,1 km przecina OSO Dolina Dolnej Narwi
	Budowa obwodnicy Płocka w układzie dróg krajowych (B.8)	-rezerwat przyrody Jastrząbek	2,1	na odcinku 3,6 km przecina SOO Uroczyska Łąckie
		-Gostynińsko-Włocławski PK	5,9	
		-Nadwiślański OChK	8,2	
	Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Pułtuska) (B.9)	-Nasielsko-Karniewski OChK	0,7	w odległości 0,3 km od OSO Puszcza Biała
	S-19 Białystok- Lublin (B.11)	-PK Podlaski Przełom Bugu	5,2	- na odcinku 0,6 km przecina SOO Ostoja Nadbużańska - na odcinku 0,6 km przecina OSO Dolina Dolnego Bugu
	S-12 Radom – Lublin (B.12)	-OChK Iłża-Makowiec	1,9	- w odległości 0,3 km od SOO Puszcza Kozienicka - w odległości 0,2 km od OSO Ostoja Kozienicka
	S-10 Toruń – Bydgoszcz, Płońsk –Toruń (B.13)	-OChK Przysięcze Skrzy Prawej	3,5	-
	A-2 Mińsk Mazowiecki – Siedlce (B.14)	-Miński OChK	9,3	na odcinku 1,3 km przecina OSO Dolina Kostrzynia
		-Siedlecko-Węgrowski OChK	10,6	
	Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkowianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2 (E.1)	-Warszawski OChK	3,1	-
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61) (E.2)	-Warszawski OChK	18,7	na odcinku 0,3 km graniczy z SOO Strzebla Błotna w Zielonce
	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S-8 (E.3)	-Warszawski OChK	2,5	-

Rodzaj inwestycji	Nazwa inwestycji (numer inwestycji w <i>Planie wykonawczym</i>)	Kolizje z obszarami chronionymi (park narodowy, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, obszary chronionego krajobrazu)		Położenie inwestycji w stosunku do obszarów Natura 2000
		Nazwa obszaru chronionego	Długość linii przecięcia chronionego obszaru (km)	
	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowo-projektowaną drogą krajową S7 (E.4)	brak kolizji		• w odległości 0,5 km od OSO Dolina Wkry i Mławki
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500 (E.7)	-OChK Międzyrzecze Skrzy i Wkrwy	4,7	• na odcinku 2,7 km graniczy z OSO Dolina Wkry i Mławki
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 55+328 do km 72+755 (E.8)	-OChK Międzyrzecze Skrzy i Wkrwy	7,2	• na odcinku 7,2 km graniczy z OSO Dolina Wkry i Mławki
	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 (E.9)	-Warszawski OChK	15,2	• w odległości 0,8 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 od skrzyżowania z drogą krajową nr 79 wraz ze skrzyżowaniem w m. Lipsko do drogi woj. nr 754 (E.11)	-OChK Solec nad Wisłą	6,9	• w odległości 0,1 km od SOO Przełom Wisły w Małopolsce
	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 (E.13)	-Warszawski OChK -Nadwiślański OChK	5,7 49,1	• na odcinku 14,9 graniczy z OSO Dolina Środkowej Wisły • na odcinku 1,4 km graniczy z SOO Łąki Ostrówieckie
	Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów (E.14)	-Warszawski OChK	9,9	-
	Rozbudowa DW 634 (odc. od DW 631 do Wołomina) (E.15)	-Warszawski OChK	2,9	• na odcinku 0,2 km graniczy z SOO Strzebla Błotna w Zielonce
	Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszk, na terenie m. Gąbin (E.16)	-Gostynińsko-Gąbiński OChK	0,7	-
	Modernizacja ciągu ulic Marsa – Żołnierska, odc. Węzeł Marsa – granica miasta – etap II (E.19)	-Warszawski OChK	3,3	-
	Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2 (E.20)	brak kolizji		• w odległości 0,7 km od OSO Dolina Środkowej Wisły

POZOSTAŁE INWESTYCJE	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II (F.1)	brak kolizji		• w odległości 0,8 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
	Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą (F.3)	-Warszawski OChK	0,9	• w odległości 0,3 km od SOO Las Natoliński
	Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru (F.4)	brak kolizji		• w odległości 0,2 km od SOO Kampinowska Dolina Wisły; • w odległości 0,2 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
	Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru (F.6)	brak kolizji		• w odległości 0,4 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
	Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy (F.8)	-Warszawski OChK	0,8	• na odcinku 0,4 km przecina OSO Dolina Środkowej Wisły
	Obsługa komunikacyjna pasma zachodniego woj. mazowieckiego w korytarzu: m.st. Warszawa dzielnica Bemowo – Stare Babice – Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos – Sochaczew (F.10)	-Warszawski OChK	2,5	-
PERSPEKTYWA 2021-2030				
KOLEJOWE	Prace na linii kolejowej Nasielsk-Sierpc (G.3)	-Nadwkrzański OChK -Krysko-Joniecki OChK	3,3 9,9	-
	Modernizacja linii kolejowej Radom – Kielce (G.4)	-OChK Lasy Przysusko-Szydłowieckie	2,0	-
	Prace na linii kolejowej Nr 55, odcinek Siedlce- Sokołów Podlaski (G.5)	brak kolizji		• na odcinku 1,4 km przecina SOO Ostoja Nadliwiecka; • na odcinku 2,5 km przecina OSO Dolina Liwca
	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 632 – północny fragment regionalnego pierścienia Warszawy (H.2)	-rezerwat przyrody Ławice Kiełpińskie -rezerwat przyrody Jezioro Kiełpińskie -otulina Kampinoskiego Parku Narodowego -Warszawski OChK	0,9 0,1 4,6 7,3	• na odcinku 1,2 km przecina SOO Kampinowska Dolina Wisły; • na odcinku 1,0 km przecina OSO Dolina Środkowej Wisły
DROGOWE	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 na odcinku od mostu na Bugu do m. Kosów Lacki tj. od km 60+778 do km 76+350 (H.3)	-Nadbużański PK	2,3	• na odcinku 1,3 km przecina SOO Ostoja Nadbużańska; • na odcinku 4,0 km przecina OSO Dolina Dolnego Bugu
	„Most Świdzki” – DW 721 odcinek z przeprawą przez rzekę Wisłę (H.4)	-rezerwat przyrody Wyspy Świdzkie -Warszawski OChK	1,1 3,5	• na odcinku 1,6 km przecina OSO Dolina Środkowej Wisły
	Poprawa dostępności infrastrukturalnej zakładów przetwórstwa mięsnego polegającą	brak kolizji		• na odcinku 5,5 km graniczy z SOO

na modernizacji drogi wojewódzkiej nr 647 (H.5)			Myszynieckie Bory Sasankowe
Modernizacja drogi Góra Kalwaria – Warka (DW nr 731) (H.6)	brak kolizji		• w odległości 0,8 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
Budowa infrastruktury drogowej w rejonach atrakcyjnych turystycznie (H.10): • Zbiornik wodny Ruda pod Mławą • Pojezierze Gostynińskie	-Zieluńsko-Rzęgnowski OChK -Gostynińsko-Włocławski PK	na OChK w PK	-
Modernizacja infrastruktury drogowej w celu stworzenia warunków rozwoju przedsiębiorczości na terenie Wyszogrodu i gmin ościennych w celu stworzenia jakości dróg stymulującej rozwój mazowieckiego obszaru rekreacji i wypoczynku (H.11)	-Warszawski OChK	na OChK	-
Budowa ul. Krasińskiego w tym: etap I – od Placu Wilsona do ul. Jagiellońskiej wraz z przeprawą mostową, torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru (H.13)	-Warszawski OChK	0,8	• na odcinku 0,8 km przecina OSO Dolina Środkowej Wisły
Budowa ul. Krasińskiego w tym: etap II – od ul. Jagiellońskiej do ul. Matki Teresy z Kalkuty wraz z torowiskiem tramwajowym i zakupem taboru (H.14)	brak kolizji		• w odległości 0,2 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
Budowa Obwodnicy Śródmieścia, etap II: odcinek od ul. Radzywińskiej do węzła Żaba (H.15)	brak kolizji		• w odległości 0,4 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
Przebudowa ul. Modlińskiej: od pętli Żerań FSO do ul. Aluzyjnej wraz z budową torowiska tramwajowego i zakupem taboru (H.20)	brak kolizji		• w odległości 0,4 km od OSO Dolina Środkowej Wisły
Budowa ul. Wał Miedzeszyński: od węzła z POW (S2) do pld. granicy miasta (H.21)	-Warszawski OChK	0,5	• w odległości 0,5 km od OSO Dolina Środkowej Wisły

Użyte skróty w tabeli:

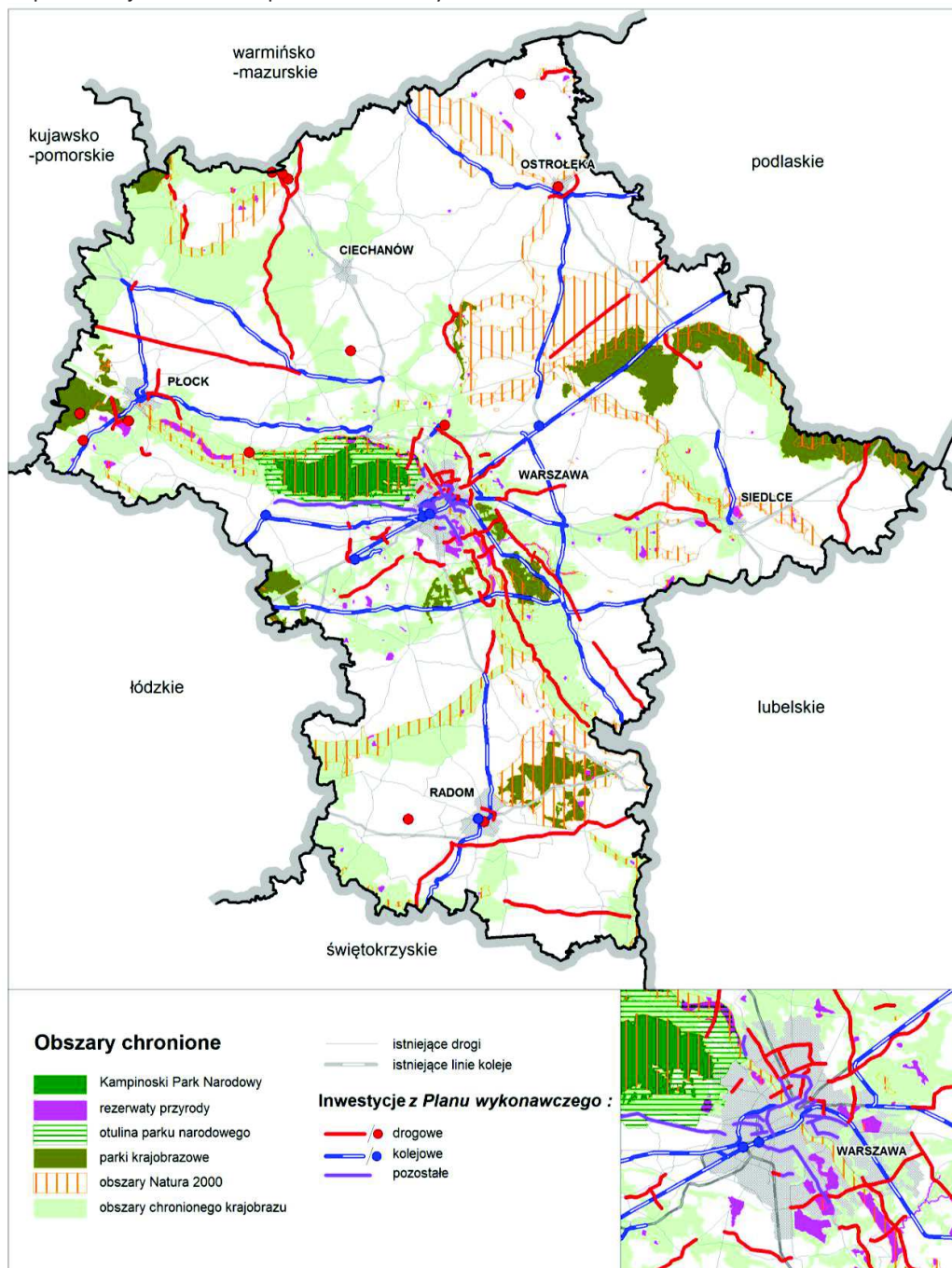
OChK – Obszar Chronionego Krajobrazu

PK – Park Krajobrazowy

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Planu wykonawczego* oraz usługi pobierania (WFS⁵⁶) Geoserwisu Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska: <http://sdi.gdos.gov.pl/wfs>

⁵⁶ Web Feature Service

Mapa 7. Kolizje z obszarami prawnie chronionymi



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie danych RDOŚ w Warszawie (www.warszawa.rdos.gov.pl) oraz Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport, Warszawa, 2015 r.

Podczas realizacji inwestycji dla perspektywy 2014-2020, do zakłóceń w funkcjonowaniu przyrody może dojść w przypadku 51 przedsięwzięć, które w mniejszym lub większym stopniu ingerują w obszary objęte ochroną prawną tj. rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu oraz obszary Natura 2000. Najczęściej do wystąpienia kolizji dochodzić może w obrębie obszarów chronionego krajobrazu oraz na styku z obszarami Natura 2000. Potencjalne konflikty nie dotyczą terenu Kampinoskiego Parku Narodowego, natomiast w jego otulinie planowana jest budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 632 stanowiącej północny fragment regionalnego pierścienia Warszawy (inwestycja H.2).

W związku z koncentracją inwestycji transportowych w sąsiedztwie stolicy, w największym stopniu narażony na skutki realizacji przedsięwzięć transportowych jest Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (26 przecięć). Ze względu na długość linii przecięcia z tym obszarem, najbardziej kolizyjne są inwestycje dotyczące planowanych prac na linii kolejowej nr 12 Skierniewice-Pilawa-Łuków (A.13 - 18,2 km), rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 631 (E.2 - 18,7 km) i budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 724 (E.9 - 15,2 km). Z przeprowadzonej powyżej analizy wynika również, że negatywne oddziaływanie na walory przyrodniczo-krajobrazowe powodować może inwestycja drogowa E.13 przebiegająca przez teren Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu na długości ponad 49 km.

Lokalizacja blisko połowy inwestycji (25 planowanych przedsięwzięć) bezpośrednio ingeruje w obszary Natura 2000. Znaczna część inwestycji transportowych graniczy z ostojami (14) lub położona jest w odległości nie większej niż 1 km (23).

Wśród parków krajobrazowych największa liczba konfliktów, wynikających z realizacji projektów z *Planu wykonawczego*, dotyczyć będzie terenu Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Znaczne zagrożenie dla środowiska przyrodniczego parku stanowić mogą inwestycje B.3 i B.4 obejmujące budowę nowych odcinków dróg ekspresowych. Do innych inwestycji, szczególnie kolidujących z funkcjami przyrodniczymi parków, należy ponadto budowa obwodnicy Płocka w układzie dróg krajowych (B.8) w Gostynińsko-Włocławskim Parku Krajobrazowym oraz budowa odcinka drogi ekspresowej S-19 Białystok – Lublin (B.11) w Parku Krajobrazowym Podlaski Przełom Bugu. Łączna długość kolizji przestrzennych planowanych inwestycji z mazowieckimi parkami krajobrazowymi wynosi około 45,5 km.

W planach przyszłych inwestycji transportowych dla Mazowsza nie uniknięto inwestycji, które ingerują bezpośrednio w obszary o wysokim reżimie ochrony, jakimi są rezerваты przyrody. Najbardziej narażonymi na kolizje będą rezerваты przyrody Ławice Kiełpińskie, Jezioro Kiełpińskie oraz Wyspy Świderskie, przez granice których po roku 2021 planuje się budowę przepraw mostowych (H.2, H.4). Niekorzystny wpływ na krajobraz rezerwatu Jastrzębek może mieć przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy Płocka w układzie dróg krajowych (B.8), natomiast budowa drogi ekspresowej S-17 (B.3) po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 17 może niekorzystnie oddziaływać na walory przyrodniczo-krajobrazowe rezerwatu Świder. W granicach tego rezerwatu prowadzone będą ponadto prace na liniach kolejowych nr 13 (A.6) i nr 7 (A.1). Niewykluczony, zwłaszcza na etapie budowy, jest również niekorzystny wpływ na stan rezerwatu Łąchy Brzeskie towarzyszący pracom remontowo-modernizacyjnym planowanym na linii kolejowej nr 12 (A.13).

Analiza rozmieszczenia planowanych inwestycji liniowych i ich specyfika wskazuje, że w przypadku realizacji poszczególnych projektów nie da się całkowicie uniknąć kolizji z cennymi przyrodniczo obszarami. We wszystkich analizowanych wyżej przedsięwzięciach konieczne jest więc stosowanie na każdym etapie rozwiązań ograniczających i minimalizujących niekorzystany wpływ na środowisko przyrodnicze (omówione szerzej w punkcie 8. *Prognozy*).

6. CELE OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONE NA SZCZEBŁU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU

Poniższy rozdział stanowi analizę dokumentów strategicznych zawierających problematykę fundamentalnych wyzwań obecnej epoki względem gospodarowania zasobami środowiska, ochrony klimatu, ochrony środowiska, zagospodarowania przestrzennego i zrównoważonego rozwoju, mających odniesienie do polityki transportowej oraz rozwoju województwa mazowieckiego. Dodatkowo przeanalizowano wybrane dokumenty poziomu regionalnego i lokalnego, ze względu na ich związek z celami ochrony środowiska wyższego szczebla oraz bezpośrednie przełożenie na ich realizację w regionie.

Priorytetowe traktowanie ochrony środowiska ma swoje odzwierciedlenie w zagadnieniach i celach środowiskowych ustanowionych na każdym ze szczebli: międzynarodowym i wspólnotowym, które zawarte są w wielu konwencjach międzynarodowych oraz podstawowych aktach tworzących Wspólnotę UE. Dokumenty te stanowią ramy dla unijnych (dyrektyw oraz rozporządzeń) i polskich (ustaw i rozporządzeń) regulacji prawnych. Dla szeregu dokumentów strategicznych, do których należą: strategie, polityki, programy, plany, stanowią również podstawę dla kształtowania polityki ochrony środowiska w określonej perspektywie czasowej. Do transpozycji ustaleń i zapisów prawa UE do krajowych przepisów prawnych zobligowane jest każde z państw członkowskich UE, przy czym transpozycja ta może mieć charakter horyzontalny, bądź intencjonalny. W pierwszym przypadku następuje obligatoryjne przeniesienie zapisów prawa unijnego, a więc równolegle obowiązują w krajach członkowskich oryginalne dokumenty UE. W przypadku procedur dotyczących przedsięwzięć oraz przyjmowania dokumentów strategicznych taką sferą horyzontalną są oceny oddziaływania na środowisko oraz kwestie informacji o środowisku oraz udział społeczeństwa w procedurach dotyczących ochrony środowiska.

Tabela 7. Dokumenty uwzględniające cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokument

DOKUMENTY UWZGLĘDNIAJĄCE CELE OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE DLA <i>PLANU WYKONAWCZEGO</i> (w porządku chronologicznym)			
MIĘDZYNARODOWE	WSPÓLNOTOWE	KRAJOWE I SEKTOROWE	REGIONALNE
–Konwencja Berneńska –Konwencja Bońska –Konwencja Ramsarska –Konwencja o ochronie różnorodności biologicznej –Konwencja z Aarhus –Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu	–Traktat o Unii Europejskiej –Odnowiona Strategia UE dot. trwałego rozwoju –Plan działań na rzecz inteligentnych systemów transportowych; - Rezolucja Parlamentu Europejskiego –Europejska polityka	–II Polityka Ekologiczna Państwa 2009-2012 z perspektywą do roku 2016 –Polityka klimatyczna Polski – strategię redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020 –Krajowa strategia ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej	–Program zwiększania lesistości dla Województwa Mazowieckiego do roku 2020 –Program ochrony środowiska Województwa Mazowieckiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy do 2018 roku –Strategia Rozwoju

–Konwencja z Espoo –Europejska Konwencja Krajobrazowa –Porozumienie ochronie nietoperzy w Europie –Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030 –Konwencja Sztokholmska <i>Oraz inne Konwencje Porozumienia, Umowy i Protokoły międzynarodowe, których zapisy w mniejszym stopniu dotyczą treści prognozy</i>	transportowa do 2050 roku tzw. Biała Księga –Siódmy Unijny Program Działań w Zakresie Środowiska Naturalnego do roku 2020 „Dobrze żyć w granicach naszej planety” –Strategia „Europa 2020” Renewed EU Sustainable Development Strategy –Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza dla Europy, –Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno - Społecznego w sprawie transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych (2007/C 168/17)	–Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 –Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 –Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020 –Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030) –Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030 –Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku –Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko –Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020) –Krajowy Program Ochrony Powietrza do roku 2020 (z perspektywą do 2030)	Województwa Mazowieckiego do 2030 roku –Programy ochrony powietrza –Program ochrony powietrza przed hałasem

Źródło: Opracowanie MBPR

6.1. Dokumenty światowe i międzynarodowe

Międzynarodowe cele ochrony środowiska, istotne z punktu widzenia *Planu wykonawczego* zawarte są między innymi w ratyfikowanych przez Polskę konwencjach międzynarodowych, do których należy:

- **Konwencja Berneńska** z 1979 roku o ochronie dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk naturalnych, która za cel stawia ochronę gatunków zagrożonych i ich siedlisk naturalnych, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony zagrożonych i ginących gatunków wędrownych.
- **Konwencja Bońska** z 1979 roku o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt. Konwencja za cel przyjmuje ochronę dzikich zwierząt migrujących, stanowiących niezastąpiony element środowiska naturalnego.
- Lokalnie bardzo istotne znaczenie mogą mieć zapisy **Konwencji Ramsarskiej** dotyczącej ochrony obszarów wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe przede wszystkim

jako środowisko życia dla ptactwa, także lęgowego. W Polsce obszary tego rodzaju są liczne i ze względu na czas podpisania Konwencji (1971 r.) wiele terenów uzyskało już status ramiarski (13). Na liście nie ma formalnie terenów w województwie mazowieckim, ale należy podkreślić, że wedle założeń Konwencji, każda z umawiających się stron ma obowiązek chronić nie tylko mokradła umieszczone w „Spisie obszarów Ramsar”, ale również inne cenne obszary wodno-błotne na swoim terytorium. W szczególności chodzi tu o bogate obszary wodno-błotne w pradolinach mazowieckich rzek oraz torfowiska na zwydmionych tarasach nadzalewowych. Są to tereny przewidywane jako podlegające rozbudowie infrastruktury drogowej.

- **Konwencja o ochronie różnorodności biologicznej z Rio de Janeiro** z 1992 roku, która za cel przyjmuje ochronę przyrody w skali globalnej poprzez ochronę całego bogactwa przyrodniczego. Wśród głównych celów Konwencji jest ochrona różnorodności biologicznej oraz zrównoważone użytkowanie jej elementów.
- Zwrócić należy uwagę na polskie zobowiązania związane z **Porozumieniem w sprawie ochrony nietoperzy** EUROBATS (zawarte w ramach konwencji bońskiej (podpisane w Londynie 4 grudnia 1991 r. weszło w życie 16 stycznia 1994 r., a w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej - 10 maja 1996 r.). Ocena wpływu inwestycji liniowych naziemnych i nadziemnych (linie kolejowe są jednocześnie i jednymi i drugimi) na hiropterofaunę należy do skrupulatnie wymaganych przed wydaniem decyzji środowiskowej. Mazowsze jest bogate pod tym względem, jednocześnie słabo rozpoznane.
- **Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu** podpisana w 1992 roku w Rio de Janeiro ma na celu zapobieganie dalszym zmianom klimatu globalnego, zwłaszcza ocieplenia, na skutek wzrostu stężenia gazów cieplarnianych w atmosferze. Protokół z Kioto z 1998 roku stanowi uzupełnienie Konwencji klimatycznej. Według załącznika I Konwencji Polska zobowiązana jest m.in. do ochrony pochłaniania i retencjonowania gazów cieplarnianych poprzez promowanie zrównoważonej gospodarki leśnej, wdrażanie technologii wykorzystujących odnawialne źródła energii pochłaniających dwutlenek węgla oraz podejmowanie działań zmierzających do ograniczenia emisji w transporcie.
- **Europejska Konwencja Krajobrazowa** sporządzona we Florencji dnia 20 października 2000 roku. Jej celem jest ochrona krajobrazów europejskich, naturalnych oraz kulturowych, racjonalne zagospodarowanie i planowanie krajobrazu. Dotyczy krajobrazów, które mogą być traktowane jako krajobraz wyjątkowy, jak również obszarów krajobrazu pospolitego i zdegradowanego.
- Oczywiście są związki przedmiotu Prognozy z zapisami **Konwencji z Aarhus** (z dnia 25 czerwca 1998 roku) **oraz Espoo** (sporządzona w dniu 25 lutego 1991 roku). Udział społeczeństwa i idea ocen strategicznych to podstawa procedur uzgodnieniowych dotyczących ingerencji w środowisko.
- **Konwencja Sztokholmska** sporządzona dnia 22 maja 2001 r. dotyczy ograniczania zagrożeń trwałymi substancjami organicznymi (POPs, TZO) . Szeroko rozumiany sektor transportu stanowi także zagrożenie tymi związkami, zarówno w procesie budowy, jak i eksploatacji sieci, a także w związku z użytkowaniem środków transportu. Stosowne analizy, a także działania winny być zatem wzmożone.
- **Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030** przyjęta podczas Szczytu Zrównoważonego Rozwoju w dniach 25 – 27 września 2015 roku w Nowym Jorku zawiera siedemnaście współzależnych celów zrównoważonego rozwoju. Cele ukierunkowane są na osiągnięcie wzrostu gospodarczego, rozwoju społecznego i ochronę środowiska. Do celów ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia projektowanego dokumentu należą:
 - Cel 9: Budować odporną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność;
 - Cel 13: Podjąć pilne działania zwalczające zmiany klimatyczne i ich skutki;

- Cel 15: Zarządzać lasami w sposób zrównoważony, zwalczać pustynnienie, zatrzymać i odwrócić proces degradacji gleby, powstrzymać straty w bioróżnorodności;
Wyróżniono 169 celów cząstkowych, do osiągnięcia których społeczność międzynarodowa powinna dążyć w ciągu najbliższych piętnastu lat.

Tabela 8. Relacje *Planu wykonawczego* z celami zrównoważonego rozwoju

Cele zrównoważonego rozwoju (Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030)	Sposoby realizacji zadań zgodnie z Agendą	Relacja celów do działań ujętych w Strategii (bezpośrednia transpozycja na Plan Wykonawczy)	Efekty wdrożenia działań ujętych w Planie wykonawczym
Cel 9: Budować odporną* infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność	Rozwijać niezawodną, zrównoważoną i odporną infrastrukturę dobrej jakości, w tym infrastrukturę regionalną i transgraniczną, wspierającą rozwój gospodarczy i dobrobyt ludzi. Zapewnić wszystkim ludziom równy dostęp do dobrej infrastruktury Do 2030 roku podwyższyć jakość infrastruktury i wprowadzić zrównoważony rozwój przemysłu przez zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów oraz stosowanie czystych i przyjaznych dla środowiska technologii i procesów produkcyjnych, przy udziale wszystkich krajów, zgodnie z ich możliwościami	13.1. Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, m.in. poprzez racjonalizację sieci poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług 13.6. Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T 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 15.1. Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym w różnych skalach	wprowadzanie w obszarze Przestrzeni i Transport technologii i technik przyjaznych środowisku, w tym oszczędzających przestrzeń i energię

		17.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego (towarowe linie kolejowe, drogi krajowe), omijającej miasta	
Cel 13: Podjąć pilne działania przeciwdziałające niekorzystnym zmianom klimatycznym i ich skutkom	Wzmocnić zdolności adaptacyjne i odporność na zagrożenia klimatyczne i katastrofy naturalne we wszystkich krajach. Włączyć działania na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatycznym do krajowych polityk, strategii i planów. Zwiększyć poziom edukacji oraz potencjał ludzki i instytucjonalny, podnieść poziom świadomości na temat łagodzenia zmian klimatycznych, adaptacji i skutków zmian klimatycznych oraz systemów wczesnego ostrzegania przed zagrożeniami.	13.5. Rozwój transportu szynowego, wraz z budową nowych linii 15.2. Zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w bilansie przemieszczania się ludności 15.3. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. poprzez strefowe uspokojenie ruchu na obszarach zabudowanych 17.2. Działania organizacyjno-prawne ograniczające ruch tranzytowy w miastach	wykorzystywanie innowacyjnych rozwiązań transportowych do starań o ochronę klimatu i oszczędzania zużycia energii podnoszenie świadomości i wiedzy ekologicznej oraz redukcji konsumeryzmu w sektorze transportu i mobilności
Cel 15: Zarządzać lasami w sposób zrównoważony, zwalczać pustoszenie, zatrzymać i odwrócić proces degradacji gleby, powstrzymać straty w bioróżnorodności	Do 2020 roku zapewnić ochronę, odtworzenie i zrównoważone użytkowanie lądowych i śródlądowych ekosystemów słodkiej wody oraz pozostałych ekosystemów, w szczególności lasów, terenów podmokłych i suchych oraz gór, zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami. Podjąć pilne i znaczące działania zmniejszające degradację naturalnych siedlisk; powstrzymać	16.1. Tworzenie i modernizacja spójnej, harmonijnej oraz uporządkowanej przestrzennie i urbanistycznie sieci osadniczej umożliwiającej racjonalizację systemów transportowych. 16.2. Koncentracja i zagęszczenie zabudowy w miastach z minimalizacją presji urbanistycznej na pozostałe obszary	racjonalne wykorzystania zasobów, zwłaszcza przestrzeni, warunków podłoża a także niektórych zasobów biosfery, w tym agrocenoz poprawa ładu przestrzennego, dzięki racjonalizacji systemu transportowego

	uratę bioróżnorodności; do 2020 roku chronić zagrożone gatunki i zapobiec ich wyginięciu.		

* określenie „odporny” oznacza tu trwały, słabo podatny na degradację i obniżenie wartości funkcjonalnych
Źródło: Opracowanie MBPR

6.2. Dokumenty wspólnotowe

Wspólnotowe cele polityki ochrony środowiska zostały określone w Traktacie o Unii Europejskiej, należą do nich:

- zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska naturalnego,
- ochrona zdrowia człowieka,
- racjonalne i ostrożne wykorzystanie zasobów naturalnych,
- propagowanie środków zmierzających do rozwiązywania światowych czy też regionalnych problemów środowiska naturalnego, w szczególności zwalczania przyczyn zmian klimatu.

Traktat wyznacza również podstawowe zasady wspólnotowej polityki w dziedzinie ochrony środowiska, a mianowicie: zasada wysokiego poziomu ochrony, zasada ostrożności, zasada naprawiania szkód u źródła, zasada prewencji, zasada „zanieczyszczający płaci”, zasada integracji z pozostałymi politykami Wspólnoty, zasada subsydiarności.

Zatwierdzona 26 czerwca 2006 roku Odnowiona Strategia UE dotycząca zrównoważonego rozwoju, stanowi aktualizację Strategii Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej z maja 2001r. Dokument określa działania służące zapewnieniu obecnym i przyszłym pokoleniom stałego wzrostu jakości życia przez tworzenie społeczności opartych na zasadach trwałego rozwoju tzn. społeczności wydajnie gospodarujących zasobami. Wyodrębnionym siedmiu głównym wyzwaniom przypisane zostały cele ostateczne, operacyjne i działania. Najistotniejsza jest lista 17 celów ostatecznych (SDGs Targets) tyjących się fundamentalnych wyzwań współczesności mających w większości bezpośrednie przełożenie na problematykę transportu. Mowa kolejno o: ubóstwie, głodzie, zdrowiu, edukacji, zasobach wodnych i sanitacji, energii, jakości życia. Do wyzwań istotnych z punktu widzenia analizowanego *Planu wykonawczego* należy „zrównoważony transport” oraz „ochrona i gospodarowanie zasobami naturalnymi”. W zakresie transportu głównym celem jest wskazanie kierunku rozwoju dla systemów transportowych, aby spełniały gospodarcze i społeczne potrzeby względem środowiska i społeczeństwa.

Istotnym ze względu na zawartość *Planu wykonawczego* jest Plan działań na rzecz inteligentnych systemów transportowych; Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 23 kwietnia 2009 roku. Jego głównym celem jest podnoszenie roli inteligentnych systemów transportowych (Intelligent Transport System - ITS) w procesie ograniczania zużycia energii. ITS to podstawowy instrument pozwalający na ograniczenie wpływu transportu na środowisko. Przesłanką realizacji założeń jest wizja „rozwoju zrównoważonej mobilności na rzecz obywateli i gospodarki” UE możliwa do osiągnięcia poprzez efektywniejsze wykorzystanie istniejącej już infrastruktury oraz jednocześnie ograniczenie jej niekorzystnego dotychczas wpływu na środowisko.

W zatwierdzonej 28 marca 2011 roku Europejskiej polityce transportowej do 2050 roku (tzw. Białej Księdze) duży nacisk położony jest na planowanie infrastruktury transportowej w taki sposób aby maksymalizować pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy a jednocześnie minimalizować negatywne skutki dla środowiska. Biała Księga zawiera perspektywiczne zalecenia i wytyczne dla krajów członkowskich UE i prezentuje plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, który dąży do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 60%). Jeden ze wskazanych w dokumencie celów dotyczy optymalizacji działania multimodalnych łańcuchów logistycznych oraz większego wykorzystania bardziej energooszczędnych środków transportu m.in. poprzez dążenie do przeniesienia drogowego transportu towarów na kolej lub transport wodny, czy też stworzenie unijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T.

W dniu 20 listopada 2013 r. przyjęta została decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE w sprawie ogólnego unijnego programu działań do roku 2020 o nazwie „Dobra jakość życia z uwzględnieniem ograniczeń naszej planety”. Decyzja ta obliguje instytucje Unii Europejskiej oraz państwa członkowskie do podejmowania działań służących osiągnięciu celów priorytetowych określonych w dokumencie operacyjnym UE w dziedzinie środowisk. Siódmy Unijny Program Działań w Zakresie Środowiska Naturalnego do roku 2020 jest zbiorem kierunków rozwoju polityki krajów członkowskich, którego wizją jest dobra jakość życia z uwzględnieniem ekologicznych ograniczeń planety. Wśród celów priorytetowych Programu są:

- ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego Unii,
- przekształcenie Unii m.in. w zasobooszczędną i zieloną gospodarkę niskoemisyjną,
- ochrona obywateli Unii przed związanymi ze środowiskiem problemami i zagrożeniem dla zdrowia i dobrostanu,
- maksymalizacja korzyści z prawodawstwa środowiskowego, doskonalenie wiedzy i bazy dowodowej w zakresie środowiska,
- zabezpieczenie inwestycji ekologicznych oraz uwzględnienie kosztów ekologicznych działalności społecznej,
- lepsze uwzględnianie aspektów ochrony środowiska i zwiększenie spójności polityki,
- wspieranie zrównoważonego charakteru miast,
- bardziej efektywne podejmowanie wyzwań międzynarodowych, dotyczących środowiska i klimatu.

Kluczowym elementem Programu jest adaptacja do zmian klimatu powiązana z wieloma aspektami środowiskowymi, takimi jak zrównoważone środowisko miejskie, ochrona gleb i zrównoważona ochrona wód. Dokument jest spójny z dotychczasową Strategią „Europa 2020” (Komunikat „Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” opublikowany 3 marca 2010 r., zatwierdzony 17 czerwca 2010 roku), której jednym z trzech głównych priorytetów jest zrównoważony wzrost, natomiast jedną z jego sztandarowych inicjatyw jest zasobooszczędność.

Należy zauważyć, że Polska niestety wciąż nie nadąza za wyzwaniami zgłaszanymi w kolejnych UPD. W szczególności nie spełniliśmy tych zapisanych w Szóstym Programie. W takiej sytuacji, zgodnie z intencjami UE nadal nas one obowiązują, zwłaszcza, że silnie wiążą się z przedmiotem Prognozy. W programie Szóstym (2001-2010) za szczególnie ważne uznano cztery problemy: zmiany klimatyczne, przyrodę i bioróżnorodność, środowisko a zdrowie oraz gospodarowanie zasobami naturalnymi i odpadami. Wszystkie te problemy mają bezpośrednie odniesienie do polityki transportowej, a trzy pierwsze odniesienie zasadnicze (emisja gazów szklarniowych i ciepła sztucznego przez pojazdy, fragmentacja cennych przyrodniczo terenów przez sieć transportową, hałas, stres miejski, wypadki). Kwestie zdrowotne, których szerokie konotacje transportowe dopiero obecnie się zauważa, będą od 2017 roku bardzo wnikliwie uwzględniane przy analizach inwestycji infrastrukturalnych. Posłuży temu nowelizacja Dyrektywy OOS, i co za tym idzie, zapisów odpowiedniej ustawy krajowej.

6.3. Dokumenty krajowe i sektorowe

Cele ekologiczne ustanowione na szczeblu krajowym, które uwzględniają zarówno cele i priorytety międzynarodowe jak i wspólnotowe są zawarte przede wszystkim w **II Polityce Ekologicznej Państwa 2009-2012 z perspektywą do roku 2016**. Dokument ten został przyjęty 22 maja 2009 roku Uchwałą Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Określa priorytetowe działania w zakresie ochrony środowiska oraz główne cele strategiczne, które obejmują:

- uwzględnianie zasad ochrony środowiska w strategiach sektorowych,
- aktywizację rynku na rzecz ochrony środowiska,
- zarządzanie środowiskowe,

- udział społeczeństwa w działaniach na rzecz ochrony środowiska (podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa),
- rozwój badań i postęp techniczny (zwiększenie roli polskich placówek badawczych we wdrażaniu ekoinnowacji),
- odpowiedzialność za szkody w środowisku (stworzenie systemu prewencyjnego wobec szkód w środowisku),
- aspekt ekologiczny w planowaniu przestrzennym, w tym konieczność przywrócenia właściwej roli planowania przestrzennego na obszarze całego kraju.

Przedstawione w dokumencie cele średniookresowe do 2016 r. związane z ochroną zasobów naturalnych, dotyczą zachowania bogatej różnorodności biologicznej polskiej przyrody na różnych poziomach organizacji tzn. wewnątrzgatunkowym (genetycznym), gatunkowym oraz ponadgatunkowym (ekosystemowym) wraz z umożliwieniem zrównoważonego rozwoju gospodarczego kraju, który w sposób niekonfliktowy współistnieje z różnorodnością biologiczną. W myśl zasady zrównoważonego rozwoju dokument rekomenduje prowadzenie dalszych prac w kierunku racjonalnego użytkowania zasobów leśnych oraz racjonalizację gospodarowania zasobami wód powierzchniowych i podziemnych.

Polityka klimatyczna Polski – strategia redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020, przyjęta przez radę Ministrów 4 listopada 2003 r. stanowi ważny dokument mający na celu łagodzenie zmian klimatu na terytorium Polski. Polityka i działania UE wskazują na łagodzenie zmian klimatu poprzez stosowanie innowacyjnych technologii i ogólną poprawę efektywności gospodarczej, w tym efektywne gospodarowanie paliwami i energią. Zobowiązania międzynarodowe Polski w zakresie zmian klimatu wynikają z postanowień Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych, a w szczególności Protokołu z Kioto. W zakresie transportu głównym celem jest redukcja gazów cieplarnianych, która będzie realizowana poprzez 8 celów szczegółowych i konkretne działania bazowe i dodatkowe, jak promocja transportu publicznego w miastach oraz stosowanie paliw alternatywnych, stosowanie innych form transportu m.in. kombinowanego, zapewnienie płynności ruchu pojazdów, racjonalne parkowanie i redukcja zanieczyszczeń z pojazdów itp.

Dnia 26 października 2007 roku została przyjęta w drodze uchwały Rady Ministrów nr 270/2007 **Krajowa strategia ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej**. Opracowany dokument prezentuje wizję Polski w odniesieniu do sfery przyrodniczej w perspektywie do 2025 roku, zakładając osiągnięcie dobrego stanu środowiska przyrodniczego, umożliwiającego zachowanie pełnego bogactwa różnorodności biologicznej przyrody oraz zapewnienie trwałości i równowagi procesów przyrodniczych. Z założenia rozwój zrównoważony jest uwarunkowany przestrzenią ekologiczną, a poprzez zakładaną synergię aspektów ekonomicznych, środowiskowych i społecznych, bezpieczny i korzystny dla człowieka, dla środowiska i dla gospodarki. Nie jest więc „hamulcem” postępu, a jego stymulatorem. Dla realizacji wizji proponowane jest objęcie cennych obszarów skuteczną ochroną prawną oraz połączenie systemów korytarzy ekologicznych w jeden spójny system chroniący tereny o najwyższych walorach przyrodniczych. Działania powinny być podejmowane we wszystkich sferach funkcjonowania człowieka oraz powinny służyć osiągnięciu celu nadrzędnego dot. zachowania bogactwa różnorodności biologicznej w skali lokalnej, krajowej i globalnej. Osiągnięcie celu nadrzędnego uwarunkowane jest realizacją ośmiu celów strategicznych, które zakładają m.in.: rozpoznanie i monitorowanie stanu różnorodności biologicznej oraz istniejących i potencjalnych zagrożeń, zachowanie istniejących oraz odtworzenie utraconych elementów różnorodności biologicznej oraz skuteczne usunięcie i ograniczanie pojawiających się dla niej zagrożeń.

Przyjęcie **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie** (KSRR) dnia 13 lipca 2010 r. otworzyło drogę do zmiany modelu polskiej polityki regionalnej na bardziej nowoczesny i skuteczny. Dokument stanowi rządową wizję rozwoju polskich regionów do 2020 roku. Ponadto określa najważniejsze założenia i cele polityki regionalnej Polski. Istotnym aspektem jest wprowadzenie założeń dotyczących zasad i mechanizmów współpracy pomiędzy

rzędem a samorządami wojewódzkimi oraz koordynacji tych działań na obydwu szczeblach. Formalnie KSRR jest jedną z dziewięciu strategii zintegrowanych, realizującą cele rozwoju kraju nakreślone w Strategii Rozwoju Kraju 2020. Stanowi również punkt odniesienia dla pozostałych ośmiu strategii, których założenia muszą być zgodne z założeniami przyjętymi w KSRR. Jednym z celów szczegółowych Strategii jest niwelowanie różnic w rozwoju poszczególnych obszarów kraju (dotyczy to szczególnie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług nie posiadających nowoczesnej sieci drogowej czy kolejowej).

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), przyjęta w grudniu 2011 r., jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Przedstawia wizję do 2030 roku, określa cele i kierunki polityki przestrzennej kraju oraz wskazuje zasady działalności człowieka w przestrzeni. Przyjęty dokument jest częścią nowego systemu zarządzania rozwojem Polski, co oznacza, że wraz z długo- i średniookresową Strategią Rozwoju Kraju oraz z dziewięcioma strategiami zintegrowanymi prezentują spójną wizję rozwoju Polski. Jedne z najpilniejszych problemów zagospodarowania polskiej przestrzeni dotyczą dwóch spośród sześciu obszarów tematycznych, a mianowicie: rozwoju infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej (1) oraz poszanowania środowiska naturalnego i walorów krajobrazowych (2).

W dniu 25 września 2012 roku uchwałą Rady Ministrów Nr 157 została przyjęta **Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020**. Stanowi ona kontynuację Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015 jednocześnie uwzględniając nowe uwarunkowania społeczno-gospodarcze oraz zewnętrzne i wewnętrzne wyzwania rozwojowe. Dokument przedstawia scenariusz stabilnego rozwoju, który jest oparty na analizie istniejących potencjałów, diagnozie barier i zagrożeń jak również możliwości sfinansowania zaprojektowanych działań. Działania koncentrują się w trzech obszarach strategicznych: sprawne i efektywne państwo (1), konkurencyjna gospodarka (2), spójność społeczna i terytorialna (3). W odniesieniu do projektowanego dokumentu, w zawartych w Strategii pięciu celach szczegółowych znajduje się zapis: „ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko”, który dotyczy również zmniejszenia ryzyka poważnych awarii. Ponadto cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia *Planu wykonawczego* ujęte są w II obszarze strategicznym – Konkurencyjna gospodarka, w Celu II.6: Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko. Tak sformułowany cel wskazuje, że w najbliższym dziesięcioleciu jednym z głównych wyzwań rozwojowych będzie przede wszystkim osiągnięcie zrównoważonego rozwoju możliwe poprzez harmonijne połączenie wzrostu gospodarczego z wymogami ochrony środowiska. Za istotne uznane zostały prace na rzecz przeciwdziałania fragmentacji przestrzeni jak również tworzenia rozwiązań sprzyjających ochronie przyrodniczych zasobów biotycznych i abiotycznych (szczególnie poprzez wyznaczanie korytarzy ekologicznych).

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030) przyjęta została w drodze uchwały Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013r. Opracowanie tego dokumentu miało na celu wyznaczenie najważniejszych kierunków działań i ich koordynację w zakresie stworzenia spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego. Założeniem spójności stało się zintegrowanie systemu krajowego z systemem europejskim i globalnym. Strategia spełnia wymagania ujęte w dokumentach międzynarodowych i wspólnotowych dotyczące uwzględniania ustaleń i zapisów w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu (tj. konieczność zachowania bioróżnorodności i swobody migracji zwierząt, minimalizacja emisji gazów cieplarnianych, problem ograniczonych zasobów paliw kopalnych). Dla osiągnięcia celów ograniczających negatywny wpływ transportu na środowisko proponuje się rozwój systemów transportowych z naciskiem na przesunięcie transportu na bardziej ekologiczną formę, jaką jest transport kolejowy. Uszczegółowieniem priorytetów transportowych zawartych w SRT jest **Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**, przyjęty Rząd RP 13 października 2014 r, który umożliwia realizację inwestycji z funduszy unijnych.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, przyjęta została uchwałą Rady Ministrów Nr 16 w dniu 5 lutego 2013 roku. Zgodnie z ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (art. 9 ust. 1 pkt 1) określa główne cele, wyzwania i kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju. Uwzględnia wyjściowe uwarunkowania, które wynikają ze zdarzeń i zmian w sferze politycznej, społecznej oraz gospodarczej Polski. Zakłada, że osiągnięcie celu głównego, którym jest poprawa jakości życia Polaków, powinno być mierzone nie tylko wzrostem produktu krajowego brutto (PKB) na mieszkańca, zwiększeniem spójności społecznej oraz zmniejszeniem nierówności o charakterze terytorialnym, ale także skalą skoku cywilizacyjnego społeczeństwa oraz innowacyjności gospodarki w stosunku do innych krajów. Osiąganie strategicznego celu kluczowego będzie możliwe dzięki podjęciu działań w trzech obszarach zadaniowych: (1) konkurencyjności i innowacyjności gospodarki, (2) równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski oraz (3) efektywności i sprawności państwa, dla których wyznaczone zostały cele strategiczne. Zawarty w obszarze zadaniowym konkurencyjności i innowacyjności gospodarki, Cel VII: „Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego oraz ochrona i poprawa stanu środowiska” zawiera osiem kierunków interwencji. Jeden z nich „Zwiększenie poziomu ochrony środowiska” to kierunek istotny z punktu widzenia analizowanego dokumentu, zawierający zapisy dotyczące: wprowadzania monitorowania i ochrony różnorodności biologicznej, przeciwdziałania fragmentacji ekosystemów, opracowania oraz wdrożenia strategicznego planu adaptacji do zmian klimatu, wprowadzenia instrumentów polityki publicznej integrujących działania w poszczególnych sektorach (m.in. transportu, budownictwa, gospodarki przestrzennej) dla zwiększenia ochrony klimatu.

Dnia 15 kwietnia 2014 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę (M.P. z 2014 r. poz. 469) dotyczącą **Strategii Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko – perspektywa do 2020 r.** (tzw. BEiŚ). Strategia BEiŚ jest jedną z dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju, które powstały w oparciu o ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Dokument ten uszczegóławia zapisy wyżej omawianej Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2020 w dziedzinie energetyki i środowiska. Ponadto stanowi wytyczne dla polityki energetycznej Polski. Celem głównym dokumentu jest zapewnienie wysokiej jakości życia obecnych i przyszłych pokoleń Polaków ze szczególnym uwzględnieniem zasad ochrony środowiska oraz stworzenie warunków do zrównoważonego rozwoju nowoczesnego sektora energetycznego, który zdolny byłby zapewnić Polsce bezpieczeństwo oraz konkurencyjną i efektywną gospodarkę energetyczną. Do celów szczegółowych BEiŚ należą: zrównoważone gospodarowanie zasobami środowiska (1), zapewnienie gospodarce krajowej bezpiecznego i konkurencyjnego zaopatrzenia w energię (2) oraz poprawa stanu środowiska (3). W dokumencie zawarte zostały także zagadnienia horyzontalne, które znacznie wykraczają poza wskazaną perspektywę czasową do roku 2020. Określone zostały kierunki interwencji (15), którym w obszarze energetyki i środowiska przyporządkowano 52 działania wraz ze szczegółowym podziałem na zadania. Każde zadanie jest przypisane poszczególnym instytucjom koordynującym, zaangażowanym i odpowiedzialnym za ich realizację.

Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020) przyjęty przez Radę Ministrów 29.10.2013r.) określa warunki stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego w obliczu ryzyka, jakie niosą ze sobą zmiany klimatyczne. Wskazuje działania adaptacyjne, dotyczące różnych dziedzin funkcjonowania społeczeństwa, w tym rozwój transportu w warunkach zmian klimatu, ponieważ infrastruktura narażona jest na bezpośrednie oddziaływanie czynników klimatycznych. Wskazuje na konieczność wypracowywania standardów konstrukcyjnych (już na etapie projektowania i budowy) odpornych na zjawiska ekstremalne, a także stworzenia systemu zarządzania szlakami komunikacyjnymi w celu ograniczenia sytuacji awaryjnych w transporcie.

Przyjęty 3 września 2015 roku **Krajowy Program Ochrony Powietrza do roku 2020 z perspektywą do 2030** (KPOP) jest dokumentem strategicznym wyznaczającym główne cele i kierunki działań, których implementacja ma nastąpić w szczególności na szczeblu lokalnym oraz w programach ochrony powietrza. Powstał w celu poprawy jakości życia mieszkańców, ochrony ich zdrowia i warunków życia, z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska. Realizacja Programu ma pozwolić na osiągnięcie w możliwie krótkim czasie dopuszczalnych poziomów pyłu zawieszonego i innych szkodliwych substancji w powietrzu, wynikających z obowiązujących przepisów prawa, a w perspektywie do 2030 r. względem poziomów wskazywanych przez Światową Organizację Zdrowia. Dokument zawiera szczegółowe propozycje zmian prawnych (m.in. dotyczące wymagań technicznych dla nowych kotłów opalanych paliwami stałymi) oraz wymagania dotyczące jakości paliw. Przedstawia harmonogram działań potrzebnych do osiągnięcia poprawy jakości powietrza w Polsce, wskazując przy tym odpowiedzialne za ich realizację podmioty (zarówno na poziomie rządowym jak i samorządowym). Dokument prezentuje ustalone wskaźniki w zakresie ochrony powietrza, które powinny zostać osiągnięte w latach 2018 i 2020. Działania ujęte w Programie określone zostały w podziale na: krótkoterminowe – do zrealizowania do 2018 r. (wskazując określone wskaźniki), średnioterminowe (do 2020 r.) i długoterminowe (do 2030 r.). Zdecydowane ostrze KPOP skierowane jest przeciw tzw. niskiej emisji, której drugą, co do ważności przyczyną jest motoryzacja, w tym także wadliwe systemy komunikacyjne w miastach. Ogniska miejskie niskiej emisji ujawniane dzięki pomiarom i badaniom modelowym muszą być likwidowane wszystkimi sposobami, w tym inwestycyjnymi. Takie motoryzacyjne ogniska niskoemisyjne trwale usadowiły się w Warszawie (Śródmieście, Wilanów, Mokotów, Wola), Są też obecne w Płocku, Radomiu, miastach tzw. pasma pruszkowskiego. Zatem każdy plan rozwoju transportu powinien uwzględniać tę okoliczność.

Projekt *Planu wykonawczego* zawiera nawiązania do kluczowych celów związanych z ochroną środowiska. W niniejszej *Prognozie*, wykonanej w ramach postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do projektu tego dokumentu, nie stwierdzono rozbieżności przyjętych rozwiązań w stosunku do celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym.

6.4. Dokumenty regionalne i lokalne istotne z punktu widzenia *Planu wykonawczego*

Dokumenty, których cele odnoszą się do terytorium województwa mazowieckiego, transponują postulaty zawarte w powyżej scharakteryzowanych opracowaniach. Dokonują tego w oparciu o miejscowe uwarunkowania, w tym m.in. zamierzenia inwestycyjne. Stąd zapisy dokumentów poziomu regionalnego i lokalnego niejednokrotnie uwzględniają cele ochrony środowiska, które wychodzą naprzeciw zagrożeniom związanym z realizacją *Planu wykonawczego*.

Program zwiększania lesistości dla województwa mazowieckiego do roku 2020 przyjęty został uchwałą Nr 18/07 przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 19 lutego 2007 r. Głównym celem polityki leśnej jest stworzenie warunków do zwiększenia lesistości województwa mazowieckiego, która to stanowi istotny czynnik: poprawy spójności ciągów ekologicznych (korytarzy), ochrony bioróżnorodności oraz istotnym warunkiem rozwoju zrównoważonego. Ponadto Program wskazuje na znaczącą rolę zadrzewień, zalesień i lasów w ograniczaniu dyspersji zanieczyszczeń i hałasu wzdłuż dróg i linii kolejowych, pylenia z dróg oraz przedostania się spalin poza tereny komunikacyjne.

Program ochrony środowiska województwa mazowieckiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy do 2018 roku uchwalony został przez Sejmik Województwa mazowieckiego w 2012 roku (Uchwała Nr 104/12). Jego celem jest określenie polityki ekologicznej dla województwa oraz realizacja polityki ekologicznej państwa. Priorytetem Programu jest potrzeba poprawy jakości życia człowieka. Przyjęta w dokumencie zasada zrównoważonego rozwoju umożliwia zharmonizowany rozwój gospodarczy i społeczny zgodny z ochroną walorów środowiska. Celem nadrzędnym Programu jest „Ochrona środowiska naturalnego na Mazowszu z zachowaniem zasad

zrównoważonego rozwoju, jako podstawa poprawy jakości życia mieszkańców regionu”. Spośród 5 obszarów priorytetowych: poprawy jakości środowiska, racjonalnego wykorzystania zasobów naturalnych, ochrony przyrody poprawy bezpieczeństwa ekologicznego i edukacji ekologicznej społeczeństwa wskazano konkretne cele środowiskowe wraz z harmonogramem działań m.in. w zakresie, ograniczenia emisji liniowej zanieczyszczeń oraz hałasu do środowiska.

Zagadnienie ochrony środowiska odnajdujemy w obszarze „Środowisko i energetyka” **Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku**. Istotne z perspektywy *Planu wykonawczego* są działania z bloku kierunkowego „Zapewnienie trwałego i zrównoważonego rozwoju oraz zachowanie wysokich walorów środowiska”. Są to:

- przeciwdziałanie fragmentaryzacji przestrzeni przyrodniczej i zwiększenie lesistości regionu,
- prowadzenie monitoringu zanieczyszczeń środowiska,
- osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu i potencjału ekologicznego wód i związanych z nimi ekosystemów,
- przeciwdziałanie deficytowi wodnemu,
- ochrona lasów i obszarów cennych przyrodniczo,
- szerzenie świadomości ekologicznej,
- ochrona powietrza i ochrona przed hałasem,
- racjonalne planowanie funkcji terenów z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska.

Cele, których osiągnięcie przewiduje się w wyniku realizacji *Planu wykonawczego* pozostają komplementarne względem dążeń zawartych w **programach ochrony powietrza**. W dokumentach tych zwraca się w szczególności uwagę na konieczność ograniczenia emisji zanieczyszczeń, w tym wzdłuż tras komunikacyjnych, poprzez działania naprawcze w przypadku zmierzających do poprawy jakości powietrza i zmniejszenia ryzyka wystąpienia przekroczeń oraz ograniczenia skutków i czasu ich trwania.

Programy ochrony środowiska przed hałasem mają na celu zapewnienie jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej lub na poziomie wartości dopuszczalnej, a na obszarach gdzie normy nie są dotrzymane - dążenie do zmniejszenia hałasu do co najmniej dopuszczalnego.. Programy te ustanowione są m.in. dla terenów położonych wzdłuż dróg krajowych nr 2, 7, 8, 17, 60, 61, 79 i drogi ekspresowej nr S-7.

6.5. Zbiorcza analiza teleologiczna konstruktywnej zawartości dokumentów strategicznych

Wyszczególnione wyżej dokumenty wskazują na potrzebę kreowania i wdrażania alternatywnego podejścia do polityki transportowej. Obecnie można już pisać o zrównoważonym rozwoju transportu jako o charakterze tej polityki. Nadal jednak, nie wszystkie cechy takiego podejścia są zidentyfikowane, a na pewno nie są wdrażane i wspierane. Ponieważ w Polsce nie obowiązuje (niestety) najważniejszy dokument programowy, czyli Polityka Ekologiczna Państwa, a więc resort ochrony środowiska nie dysponuje własnym zbiorem zasad i celów opisującym zrównoważony rozwój, wskazane jest zebranie poniżej najważniejszych kwestii.

Tradycyjne, wciąż uprawiane, podejście do polityki transportowej charakteryzuje się próbą nadążania za rosnącym popytem na usługi transportowe praktycznie na niego nie oddziałując. Punktem odniesienia są przede wszystkim wąsko rozumiane koszty ekonomiczne, a w odniesieniu do kosztów społecznych i ekologicznych poszukuje się sposobów ich minimalizowania w ramach dostępnych środków. W odmiennym podejściu nazywanym alternatywnym bardzo ważną rolę odgrywa oddziaływanie na zapotrzebowanie na usługi transportowe poprzez zarządzanie popytem. Punktem odniesienia jest wielkość zanieczyszczeń, jaką z działu transportu można odprowadzać do środowiska oraz wielkość zasobów naturalnych (przede wszystkim energetycznych), jaka może być przeznaczona na działalność tego sektora. Dopiero w tych ramach poszukuje się rozwiązań, które są gospodarczo i społecznie akceptowane. Pierwsze podejście jest związane z tradycyjnym wzrostem gospodarczym, a drugie wynika z zasad zrównoważonego rozwoju. W przypadku Mazowsza, lokalnie

dochodzi jeszcze jeden aspekt ograniczający – przestrzeń, która coraz częściej ma wyższą ogólną wartość od udogodnień transportowych. Mamy tu na myśli przestrzeń funkcjonalną oraz przyrodniczą.

Wyróżnić należy kilka kryteriów polityki transportowej wynikających z zasad ekorozwoju

Kryterium terenochłonności

Zapotrzebowanie na przestrzeń w przypadku samochodu (w przeliczeniu na jednego pasażera) jest przeciętnie na Mazowszu ok. 10-krotnie większe niż środków transportu zbiorowego. Zjawisko kongestii jest ściśle związane z masową motoryzacją, przy której nie jest możliwe sprostanie wielkiemu zapotrzebowaniu na przestrzeń drogową. To niekorzystne zjawisko występuje najczęściej w obszarach zurbanizowanych, ale od kongestii nie są też wolne obszary zamiejskie. Początkowo myślano, że zapewnienie większej przepustowości trwale zażegna problem kongestii. Poprawa - jeśli następowała - miała charakter krótkotrwały. Zachęcała tylko do zwiększenia ruchliwości istniejących samochodów i zakupu nowych. Jaskrawym, dosadnym przykładem jest warszawski wylot drogi ekspresowej nr 7 w kierunku Gdańska, gdzie w pierwszych latach zanotowani „nieracjonalny” wzrost natężenia ruchu, co oznaczało szybki powrót do złych warunków przejazdu. W konsekwencji okazało się, że rozbudowa sieci dróg zamiast oczekiwanego zmniejszenia kongestii, powodowała jej zwiększenie. Kongestia prowadzi do spowolnienia ruchu, co niweczy wysiłek włożony w budowę nowych dróg (zwłaszcza szybkiego ruchu) i stawia pod znakiem zapytania efektywność ekonomiczną tych inwestycji. Na zatłoczonych drogach i ulicach grzęzną pojazdy komunikacji zbiorowej, co powoduje dalsze pogarszanie jej rentowności oraz atrakcyjności dla pasażerów.

Z powodu kongestii spada przede wszystkim atrakcyjność centrum miasta, które staje się coraz trudniej dostępne i coraz bardziej zagrożone uciążliwościami funkcjonalnymi i środowiskowymi masowego ruchu samochodowego. W konsekwencji wymusza to powstawanie nowych aktywności na obrzeżach miasta, w nadziei, że będzie można łatwiej dojechać samochodem. Tymczasem powiększenie i rozpraszanie zabudowy miasta zwiększa długość podróży i nacisk na używanie samochodu, co skutkuje poszerzeniem obszaru kongestii. Szkolnym i wciąż aktualnym przykładem tych procesów jest Warszawa. Należy też pamiętać, że Warszawa znajduje się na początku listy miast o najgorszych warunkach podróżowania samochodem, nie tylko w skali Europy, ale i świata.

Kongestia pociąga za sobą wymierne straty gospodarcze i społeczne - w krajach wysoko zmotoryzowanych nawet rzędu kilku procent dochodu narodowego.

Kryterium energochłonności

Problem ograniczania zużycia energii jest kluczowym, zarówno w polityce transportowej, jak i ekologicznej. W transporcie mamy do czynienia z systematycznym wzrostem zużycia energii, podczas gdy w innych sektorach gospodarki zużycie energii maleje. Konieczność ograniczenia zużycia energii wynika z jednej strony z faktu konieczności rozwiązania problemu efektu cieplarnianego i skażeń, a z drugiej strony - z faktu wyczerpywania się światowych zasobów ropy. Przewiduje się, że przy obecnym poziomie konsumpcji, światowe zasoby ropy wyczerpią się około 2060 roku. Zrozumiałym jest, że Polska jako kraj słabszy ekonomicznie będzie miała trudności w dostępie do ropy. Na Mazowszu odnotowujemy dwa ośrodki miejskie: Warszawę i Płock, gdzie tempo wzrostu zużycia energii (paliw) na cele transportowe przewyższa tempo wzrostu PKB. Taki stan nie jest już obserwowany w miastach Zachodniej Europy od dekady.

Kryterium zagrożenia wypadkowego

Najbardziej bezpośrednimi i dotkliwymi zagrożeniami w transporcie są wypadki, przy czym są one bardzo zróżnicowane w poszczególnych gałęziach transportu. W Polsce corocznie ginie na drogach kilka tysięcy osób, a rannych jest kilkadziesiąt tysięcy. Poprawa bezpieczeństwa stanowi

jeden z priorytetów polityki transportowej. Jednak sama poprawa infrastruktury drogowej nie musi zmniejszać liczby wypadków.

Według badań zachodnich na autostradach wskaźniki wypadków są niższe niż na pozostałych drogach. Zmniejszenie liczby wypadków następuje jako efekt przeniesienia ruchu z istniejących dróg na autostrady. Ujawnione na istniejących drogach rezerwy przepustowości będą się szybko wypełniać wzrastającym ruchem, co będzie skutkować ogólnym wzrostem wypadkowości.

Kryterium gospodarcze

Powszechnie znany jest pogląd, że transport wpływa na rozwój gospodarczy, w szczególności na rynek pracy. Istnieją jednak prace, które udowadniają, że takiego wpływu nie ma. Na przykład Whitelegg, uważając zmiany liczby oferowanych miejsc pracy i stopy bezrobocia za najistotniejsze wskaźniki stanu gospodarki, nie stwierdził ich poprawy po wybudowaniu autostrad w Wielkiej Brytanii. Stwierdza natomiast w końcowej konkluzji, że nie ma dowodów, potwierdzających głęboko zakorzeniony pogląd, jakoby rozwój gospodarczy był stymulowany budową nowych i rozbudową istniejących dróg. Ten pogląd Whitelegg rozszerza na całość systemu transportu dostrzegając jego malejącą rolę w gospodarce np. uważa się, że dostępność samochodem do usług i handlu zwiększa w nich obroty. Jednakże można przedstawić wyniki badań, które wskazują na coś odwrotnego: tj. występowanie najsilniejszego trendu sprzedaży w miastach o najbardziej restrykcyjnej polityce parkingowej.

Nie ma zatem przekonującego dowodu na to, że określony scenariusz rozwoju systemu transportu ma znaczący wpływ na rozwój gospodarczy (zwłaszcza w skali makro); natomiast może mieć wpływ na generowanie wewnętrznych strat w systemie (kongestia). W szczególności nie ma jednoznacznej diagnozy w tym względzie dotyczącej Mazowsza i Warszawy. Oznaczać to może jednak to, że system transportowy stolicy i jej zaplecza nie jest jeszcze „racjonalnie ukształtowany”.

Zasadniczym celem polityki transportowej ekorozwoju jest „tworzenie warunków do sprawnego, bezpiecznego, efektywnego ekonomicznie, a zarazem społecznie, gospodarczo i przestrzennie zasadnego przemieszczania osób i ładunków w ramach wyznaczonych przez dostępne do tego działania szeroko rozumiane zasoby naturalne i możliwości odprowadzania zanieczyszczeń do środowiska. Wymaga to przestrzegania podstawowych zasad w rozwoju systemu transportowego. Są to:

- Racjonalizacja (w tym zmniejszanie) potrzeb podróżowania i transportu ładunków;
- Racjonalizacja (w tym zmniejszanie zakresu) użytkowania samochodu osobowego i ciężarowego;
- Promowanie bardziej energooszczędnych i pro środowiskowych środków transportu; w tym kolei
- Popieranie najlepszych dostępnych, a jednocześnie dostosowanych do polskich warunków technologii;
- Maksymalizacja wykorzystania pojazdów.

Punktem odniesienia do tworzenia alternatywnej polityki transportowej jest spełnienie wymogów ekologicznych wyrażonych tak zwanymi ładunkami krytycznymi zanieczyszczeń. Aby wymogi te zostały spełnione, konieczna jest rezygnacja z programu budowy autostrad, szerokie promowanie rozwoju kolei, bardzo duże ograniczenia dla samochodu w mieście i dominacja miejskiego transportu zbiorowego oraz pełna dostępność dla ruchu rowerowego i pieszego. W odniesieniu do transportu lotniczego spełniane powinny być zasady optymalizacji rachunku czas – odległość.

Istota opcji pro środowiskowej polityki tkwi w skuteczności całego pakietu oddziałującego na zachowania komunikacyjne, szczególnie w skuteczności zapewnienia dużego udziału transportu zbiorowego (osób i ładunków) w przewozach. Warunkiem jej realizacji jest także obciążenie użytkowników pełnymi kosztami (w tym zewnętrznymi), które sami powodują. Niezbędne jest:

- Dokonanie radykalnej rewizji polityki transportowej państwa w kierunku jej zbliżenia do zasad ekorozwoju;
- Weryfikacja programu budowy autostrad z pełnym uwzględnieniem aspektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych; do czasu jej dokonania niepodjęcie wiążących decyzji;
- Przeprowadzenie jak najszybciej i najefektywniej restrukturyzacji PKP;
- Prowadzenie w pełni zasady ponoszenia przez użytkownika infrastruktury transportu wszystkich kosztów;
- Promowanie przyjaznych środowisku rodzajów transportu, objęcia przez państwo opieką miejskiego transportu publicznego;
- Działanie na rzecz zrównoważonej mobilności osób i przewozu ładunków.

Znane są niektóre generalne wskaźniki zmian wzorców w sektorze transportu:

- Zwiększenie do co najmniej 30% udziału przypadającego w ogólnej pracy przewozowej w transporcie na rodzaje transportu inne niż transport samochodowy, przede wszystkim kolej, ale także transport lotniczy i morski kabotażowy (transport wodny śródlądowy teoretycznie możliwy, nie ma już na Mazowszu perspektyw);
- Zwiększenie do co najmniej 40% udziału w przewozie osób przypadającego na środki transportu zbiorowego;
- Potrojenie w stosunku do 1990 r. tonażu towarów przewożonych transportem kombinowanym;

Szczególne znaczenie ma handel samochodami, zwłaszcza osobowymi. Polska jest krajem, który doświadcza ogromnego boomu zakupów samochodów, zależnie od sytuacji celno-podatkowej nowych lub używanych. Ochrona środowiska jest praktycznie jedynym źródłem instrumentów mogących modyfikować ten rynek. Chodzi głównie o zapobieganie sprowadzaniu do kraju odpadów oraz ograniczenie użytkowania pojazdów emitujących więcej groźniejszych składników spalin, większe natężenie hałasu i stwarzających wyższe zagrożenie awarią. Ważnym krokiem na tej drodze była formalna likwidacja możliwości importu starych samochodów oraz z silnikami dwusuwowymi w 1993 roku. Miała ona na celu ukierunkowanie zainteresowań konsumentów na użytkowanie nowoczesnych pojazdów w znacznie mniejszym stopniu zagrażających środowisku. Decyzja ta jednak miała wyraźne wsparcie komercyjne i zadziałała także tak, że po wejściu Polski do UE w sposób oczywisty chybiony formalnie zakaz, musiał być cofnięty (zakaz nie dotyczy importu starych samochodów z krajów członkowskich) i do Polski trafia obecnie lawina samochodów używanych. W tym zakresie obserwujemy zatem regres. W województwie mazowieckim, gdzie popyt na używane samochody o najniższych cenach jest najwyższy w kraju obserwujemy długotrwałe zerwanie zasady globalnej stabilizacji emisji motoryzacyjnej, która rośnie pomimo okresowych zwiększonych zakupów nowoczesnych samochodów.

Motoryzacja jest ważnym działem relacji ekologia-konsumpcja. Większość zachowań zmotoryzowanych świadczy na razie o pomijaniu aspektów środowiskowych przy decyzjach indywidualnych. Dzień bez samochodu przechodzi w Polsce zupełnie bez echa i tylko w niektórych miastach jest wspierany przez administrację (w Warszawie bardzo słabo). Przeciętne zapewnienie samochodów osobowych podczas szczytu ruchu w Warszawie wynosi według ocen służb drogowych

około 1,3 osoby (wraz z kierowcą), a przeciętna długość przejazdu od postoju do postoju w centrum Warszawy podczas ruchu w ciągu dnia to nie więcej niż 350 m (to znaczy mniej niż przeciętna odległość między przystankami komunikacji miejskiej). Słabo działa system Park & Ride, ścieżki rowerowe nie są lubiane, czasem źle realizowane i oddalone od rzeczywistych celów podróży. Lobby motoryzacyjne jest w Polsce drapieżnie antyekologiczne, chociaż jest wiele okazji by zrównoważony rozwój był w zgodzie z budową dróg i ułatwianiem przejazdu samochodom. Największym paradoksem jest fakt nie zauważania związku nieskrępowanego rozwoju motoryzacji z zagrożeniem zdrowia i życia. Konsumenci towarów i usług motoryzacyjnych widzą tylko jakość dróg jako przyczynę ogromnej liczby wypadków w Polsce, nie dostrzegają przyczyny głównej, jaką jest wzrost liczby pojazdów, masy wożonych tym transportem towarów i zainteresowania samą jazdą, jako formą spędzania czasu.

Polska tradycja, lokalne zwyczaje, postawy społeczne, opcje polityczne, indywidualne decyzje, zmieniająca się moda, ruchy cen, skutki szeroko rozumianej reklamy i promocji, a przede wszystkim wzrost dobrobytu; czyli pisząc łącznie - zachowania konsumenckie, będące bardzo ważnym, z ekologicznego punktu widzenia, elementem stylu życia, należą do niezwykle istotnej, ale delikatnej sfery skojarzonej z wdrażaniem zrównoważonego rozwoju. Odnotowane w latach 2010-2015 przemiany i trendy w tej sferze wydają się umiarkowanie korzystne. Zwłaszcza w sferze transportu. I zwłaszcza w dużych i bogatych miastach, jak Warszawa. Mowa tu o nie rosnącej przeciętnej liczbie kilometrów pokonywanych przez samochód osobowy rocznie, o nie spadającej liczbie użytkowników transportu zbiorowego, o wzroście cen lokali wzdłuż linii metra, o rosnącym zainteresowaniu sprawną komunikacją szynową i nowych przeprawach mostowych. Niekorzystne są tendencje w decyzjach kupujących samochody – z jednej strony stare importowane, z drugiej strony nowe mocne, spalające więcej paliwa.

Oceniając jakość terenów zurbanizowanych w Polsce zwrócić należy uwagę na cztery aspekty. Przede wszystkim konieczność stałej walki z dezorganizacją istniejącego systemu porządku przestrzennego poprzez chaotyczny proces inwestycyjny. Deformacja centrów polskich miast szczególnie jaskrawo jest widoczna w stolicy. Drugim zjawiskiem, także negatywnym, jest niekontrolowana ekspansja przestrzenna peryferii miast (urban sprawl). W Polsce ten fenomen jest szczególnie widoczny. Do dużych i średnich miast wjeżdża się przez długie i wyjątkowo nieatrakcyjne suburbia. Niestety ta wada przedmieść nie jest przedmiotem zainteresowania samorządów, które w rozwoju obiektów komercyjnych widzą okazję do uzyskiwania dochodów. Trzeci problem dotyczy komercjalizacji wszelkich typów budownictwa w miastach. Polski nieestety nie ominęły ani szalenie ogrodzone enklawy luksusowych rezydencji ani stabilizacja rejonów o niskich standardach. Nie ma natomiast w Polsce slumsów. Dla systemu transportowego szczególne znaczenie ma proces pasmowego rozwoju suburbii utrudniający działania racjonalizujące system transportowy. W Warszawie występuje dodatkowo bardzo szkodliwy proces szybkiej, często nielegalnej, zabudowy wylotowych odcinków dróg. Klasycznym przykładem jest tu ul. Kolejowa w Łomiankach, niegdyś obwodnica tego miasta-satelity. Ale też wszelkie decyzje i realizacje urbanistyczne tylko w bardzo ogólnych granicach kontrolowane przez studium uwarunkowań (zresztą gotowe od niedawna) utrudniają prowadzenie racjonalnej polityki transportowej. Doskonale znane są liczne przykłady zablokowania możliwości komunikacyjnych przez zamknięte osiedla. Nie rozwijając tematyki przestrzennej, która powinna pojawić się w kolejnych wersjach dokumentów strategicznych ochrony środowiska województwa i Warszawy. Skuteczne, przemyślane planowanie przestrzenne jest najlepszym narzędziem ochrony środowiska, a więc trudności transportowe Warszawy i województwa w bardzo znaczącym stopniu wynikają z niedostatków tego planowania, i odwrotnie, nieudane lub nieukończone inwestycje komunikacyjne pogłębiają nieład przestrzenny.

Szczególne znaczenie dla uporządkowania przestrzeni kraju ma zarządzanie terenami miejskimi. Obserwujemy w Polsce wyraźnie większy wzrost zajmowanych przez ludność terenów miejskich w stosunku do wzrostu liczby mieszkańców. W ostatnim okresie, przy stabilizacji liczby mieszkańców,

ów wzrost terytorialny miast jest zjawiskiem szkodliwym. Jeśli przestrzeń rozumiemy jako zasób nieodnawialny, decyzje o jego wykorzystaniu powinny być szczególnie roztropne.

Szansą na poprawę jest wyraźny wzrost zainteresowania polskich urbanistów kanonami międzynarodowymi jak np. Kartą Nowej Urbanistyki, Nową Kartą Ateńską, koncepcjami Zielonych Pierścieni czy Systemów Ograniczania Suburbii. Spore nadzieje wiązać należy z przygotowywanym planem zagospodarowania obszaru metropolitalnego, zgodnie ze znowelizowaną ustawą o planowaniu i zagospodarowania przestrzennym.

Polska oczekuje na podjęcie serii inicjatyw Unii Europejskiej dotyczących racjonalizacji i ekologizacji gospodarowania przestrzenią i rozwoju osiedli mieszkaniowych. Z zainteresowaniem odebrano Komunikat o przygotowaniu Tematycznej Strategii Rozwoju Miast, gdzie zamieszczone zostały standardy zarządzania przestrzenią miejską, transportem na obszarach zurbanizowanych oraz wprowadzaniem decyzji lokalizacyjnych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Oddzielnie należy zauważyć dokumenty strategiczne dotyczące poprawy stanu środowiska miejskiego. Są to zarówno ustalenia unijne, jak i miejscowe, warszawskie oraz wojewódzkie (np. Rozporządzenia Wojewody Mazowieckiego w sprawie określenia Programu Ochrony Powietrza dla strefy - aglomeracja warszawska.) Dokumenty te dotyczą polityki ochrony powietrza w ogóle i w związku z rozwojem motoryzacji w szczególności. Nie mają jednak mocy sprawczej w rozumieniu strategicznym, gdyż transport jest domeną wolności obywatelskich i poziomy emisyjny nie mogą być generalnie dekretowane. To, że należy dążyć do zmniejszania stężeń zanieczyszczeń generowanych przez transport, także poprzez zaostrzanie standardów emisyjnych, jest oczywiste. Problemem jest metoda osiągania takich wyników w warunkach pełnej wolności użytkowania emitatorów. Tak więc, na liście dokumentów strategicznych wyznaczających kierunek rozwoju mazowieckiego transportu znajdują się dokumenty spreczne, niepełne a także dopiero oczekiwane.

7. PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Rozważając problematykę oddziaływań na środowisko związanych z realizacją inwestycji komunikacyjnych należy się odnieść zarówno do czynników (kategorii oddziaływań) generowanych w trakcie budowy i eksploatacji szlaków komunikacyjnych, jak i wrażliwości komponentów środowiska na te czynniki. Wpływ na środowisko uzależniony jest zarówno od przewidywanego natężenia ruchu komunikacyjnego, jak i cech przyrodniczej przestrzeni na której się znajduje, w tym przede wszystkim od wrażliwości poszczególnych elementów środowiska na oddziaływania bezpośrednie, emisje (np. hałas) oraz kumulację zanieczyszczeń. W tym kontekście istotna jest też wrażliwość i ranga funkcjonalnych powiązań poszczególnych elementów struktury przyrodniczej, które szlak komunikacyjny przecina lub oddziałuje na nie pośrednio. Czynniki oddziałujące niekorzystnie na środowisko są generowane zarówno przez już istniejącą sieć komunikacyjną, jak i przez planowaną jej rozbudowę. Punktem odniesienia dla oceny planowanych inwestycji jest stan istniejący, stąd pozytywne będą skutki inwestycji drogowych, które przyczyniają się do zmniejszenia uciążliwości funkcjonujących szlaków (głównie dla ludzi) np. poprzez:

- wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane (obwodnice, drogi ekspresowe lub tranzytowe);
- upłynnienie ruchu, zwiększenie przepustowości poprzez rozbudowę i modernizację (dodatkowe pasy, ronda, skrzyżowania wielopoziomowe);
- budowę nowych odcinków dróg i kolei, które stosują rozwiązania minimalizujące negatywny wpływ.

Jak wskazano w punkcie 3. *Prognozy* oddziaływanie każdej inwestycji komunikacyjnej powinno być przedmiotem analiz w odrębnej procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Niniejsza *Prognoza* dokonuje (na poziomie regionalnym) jedynie 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 identyfikuje potrzeby w zakresie niezbędnych rozwiązań służących ochronie środowiska (omówionych w punkcie 8. *Prognozy*).

W aspekcie **oddziaływań na środowisko** poszczególnych inwestycji komunikacyjnych kluczowym są pierwsze etapy procesu inwestycyjnego, gdzie dochodzi do wyboru lokalizacji inwestycji (dotyczy nowych przebiegów tras). Ważnym narzędziem jest wydawana decyzja środowiskowa, która zatwierdza wybór jednej, konkretnej lokalizacji inwestycji i zawiera jednocześnie zapisy (nawet o charakterze szczegółowym) o konieczności zastosowania rozwiązań chroniących środowisko (technicznych, technologicznych, organizacyjnych). Problem wyboru wariantów jest w chwili obecnej jednym z najtrudniejszych elementów procesu inwestycyjnego, ponieważ na ostateczny wybór wpływa szereg okoliczności, w tym:

- społeczne (m.in. oczekiwania ludzi, protesty),
- ekologiczne (lokalizacja inwestycji na obszarach chronionych, w tym na obszarach NATURA2000),
- ekonomiczne (koszt realizacji wariantu) i trwałość projektu.

Analiza dostępnych materiałów związanych z procedurą oddziaływania na środowisko (raportów, decyzji środowiskowych) wskazuje na fakt, że wybrane do realizacji warianty inwestycji infrastrukturalnych są optymalne. Wybrane warianty realizacyjne uwzględniają:

- ochronę gleb i powierzchni ziemi poprzez: zachowanie w dużej części istniejącego stanu infrastrukturalnego (drogi po „starym” śladzie), minimalizowanie wycinki istniejącego drzewostanu, szczelną konstrukcję nawierzchni dla potrzeb komunikacji kołowej, rekultywację powierzchni ziemi poza obszarami utwardzonymi, odnowę nasadzenia roślin w obszarze lokalizacji,
- ochronę wód podziemnych poprzez: szczelną konstrukcję nawierzchni dla potrzeb komunikacji kołowej, budowę systemu odwadniającego teren, włączenie do systemu odbioru deszczówki elementów zabezpieczających na drodze spływu wód oddzielających zanieczyszczenia stałe (piasek, szlamy, nawiewy organiczne itp.) oraz ciekłe (ewentualne związki ropopochodne),
- ochronę wód powierzchniowych poprzez odpowiednie zaplanowanie powierzchniowego spływu i odprowadzania wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej,
- ochronę powietrza atmosferycznego poprzez upłynnienie ruchu i zmniejszenie jego natężenia w miastach oraz na drogach do tego niedostosowanych. Oznacza to zmniejszenie emisji substancji zanieczyszczających atmosferę związanych z nieefektywnym wykorzystaniem transportu,
- ochronę klimatu akustycznego poprzez ograniczenie wpływu hałasu komunikacyjnego wynikającego z ruchu pojazdów i odpowiednie zagospodarowanie terenu inwestycji (obsadzenie zielenią). W ostateczności konieczne będzie stawianie ekranów dźwiękochłonnych, oddzielających od prowadzonych inwestycji chronione akustycznie obszary. Wyprowadzenie części źródeł dźwięku z centrum miasta oraz zastosowanie tzw. „cichych” nawierzchni również zmniejsza presję na ludzi (omówione w punkcie 8. *Prognozy*),
- zagospodarowanie odpadów (w czasie trwania budowy i eksploatacji) poprzez selekcję oraz przekazywanie do utylizacji wyspecjalizowanym firmom zajmującym się ich zagospodarowaniem lub utylizacją,
- minimalizację zagrożeń towarzyszących budowie inwestycji poprzez sprawny nadzór i organizację prac budowlanych (harmonogramy),
- minimalizację zagrożenia awariami dla środowiska poprzez: wyprowadzenie transportu niebezpiecznego z miast, poprawę płynności ruchu drogowego i bezpieczeństwa na drodze.

7.1. Ogólna charakterystyka planowanych inwestycji, rodzaje i typy

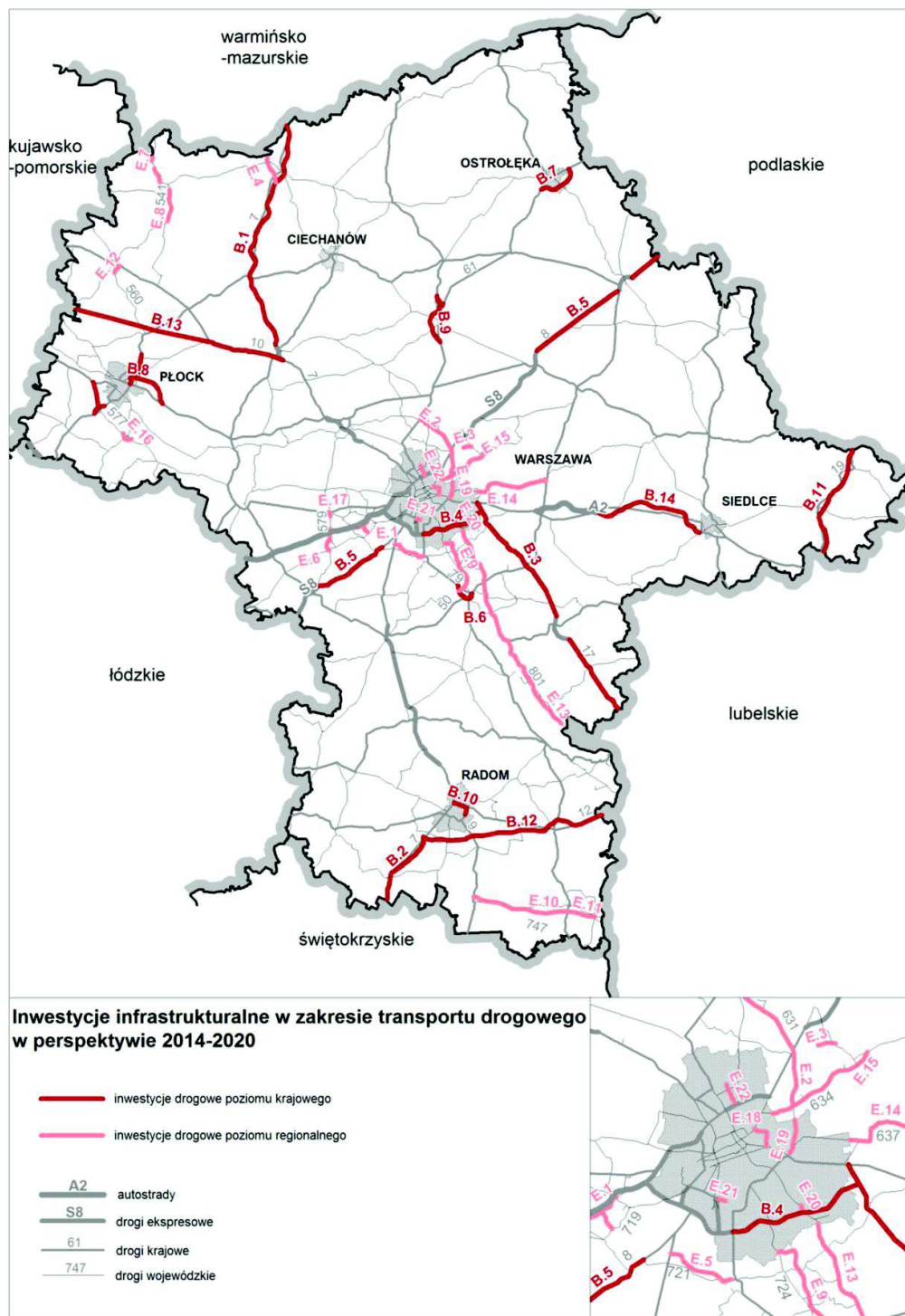
Plan wykonawczy ma charakter długookresowy, wyznacza działania w zakresie inwestycji: drogowych, kolejowych i pozostałych, z podziałem na etapy realizacji: do roku 2020 i do roku 2030.

W zakresie **inwestycji drogowych** wyodrębniono następujące typy inwestycji:

- **budowa autostrady:** inwestycja dotycząca realizacji autostrady A-2 na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce;
Budowa autostrady A-2 na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce jest inwestycją prowadzoną po nowym śladzie, stąd jej znacząca ingerencja w otwartą przestrzeń przyrodniczą (niezainwestowaną).
- **budowa drogi ekspresowej:** 8 inwestycji, w tym przedsięwzięcie polegające na budowie drogi S-2 (Puławska-Lubelska), związane z budową przeprawy przez Wisłę. Dla budowy S-10 i S-19 nie prowadzi się działań związanych z przygotowaniem rozbudowy dróg krajowych do parametrów drogi ekspresowej na terenie województwa mazowieckiego, a w przypadku budowy S-12 prowadzone jest postępowanie przetargowe na wykonanie prac projektowych w studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym z uwzględnieniem wariantowych przebiegów trasy⁵⁷;
- **budowa obwodnicy w ciągu drogi krajowej:** 4 inwestycje, z których budowa obwodnic Ostrołęki i Góry Kalwarii objęta jest Programem Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.);
- **budowa drogi wojewódzkiej:** 7 inwestycji po nowym śladzie (wraz z niezbędną infrastrukturą), w tym realizacja przepraw przez Wisłę w ramach Legionowskiej Trasy Mostowej (H.2) oraz budowa „Mostu Świderskiego” (H.4);
- **budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej:** 4 inwestycje polegające na realizacji połączenia drogowego częściowo po nowym śladzie;
- **budowa obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej:** 5 inwestycji związanych z wykonaniem obejścia drogowego Mławy, Grodziska Mazowieckiego, Sierpca, Stanisławowa, Gąbina po nowym śladzie wraz z niezbędną rozbudową dróg;
- **budowa drogi w granicach m.st. Warszawy:** 9 inwestycji, w tym budowa fragmentów Obwodnicy Śródmieścia, Trasy Mostu Północnego oraz Trasy Olszynki Grochowskiej. Inwestycje H.13 i H.14 – budowa ul. Krasińskiego, planowane są wraz z budową przeprawy mostowej i linii tramwajowej (wydano decyzję środowiskową w 2011r.);
- **budowa infrastruktury drogowej:** 2 inwestycje: budowa infrastruktury drogowej w rejonach atrakcyjnych turystycznie oraz budowa regionalnego węzła transportu publicznego w Radomiu;
- **rozbudowa drogi wojewódzkiej:** 4 inwestycje rozbudowy dróg wojewódzkich, często z poszerzeniem pasa drogowego;
- **rozbudowa/przebudowa/modernizacja infrastruktury drogowej poza granicami m.st. Warszawy:** 8 inwestycji polegających na rozbudowie, podwyższeniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej infrastruktury drogowej m.in. w celu poprawy dostępności do zakładów i przedsiębiorstw w Mławie, Ostrołęce, Wyszogrodzie, Gostyninie, Łysych;
- **przebudowa/modernizacja drogi i infrastruktury towarzyszącej w granicach m.st. Warszawy:** 6 inwestycji polegających na podwyższeniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejących dróg w granicach Warszawy, wraz z budową wiaduktów (E.19) a także z towarzyszącą budową torowiska i zakupem taboru (H.20 i H.22).

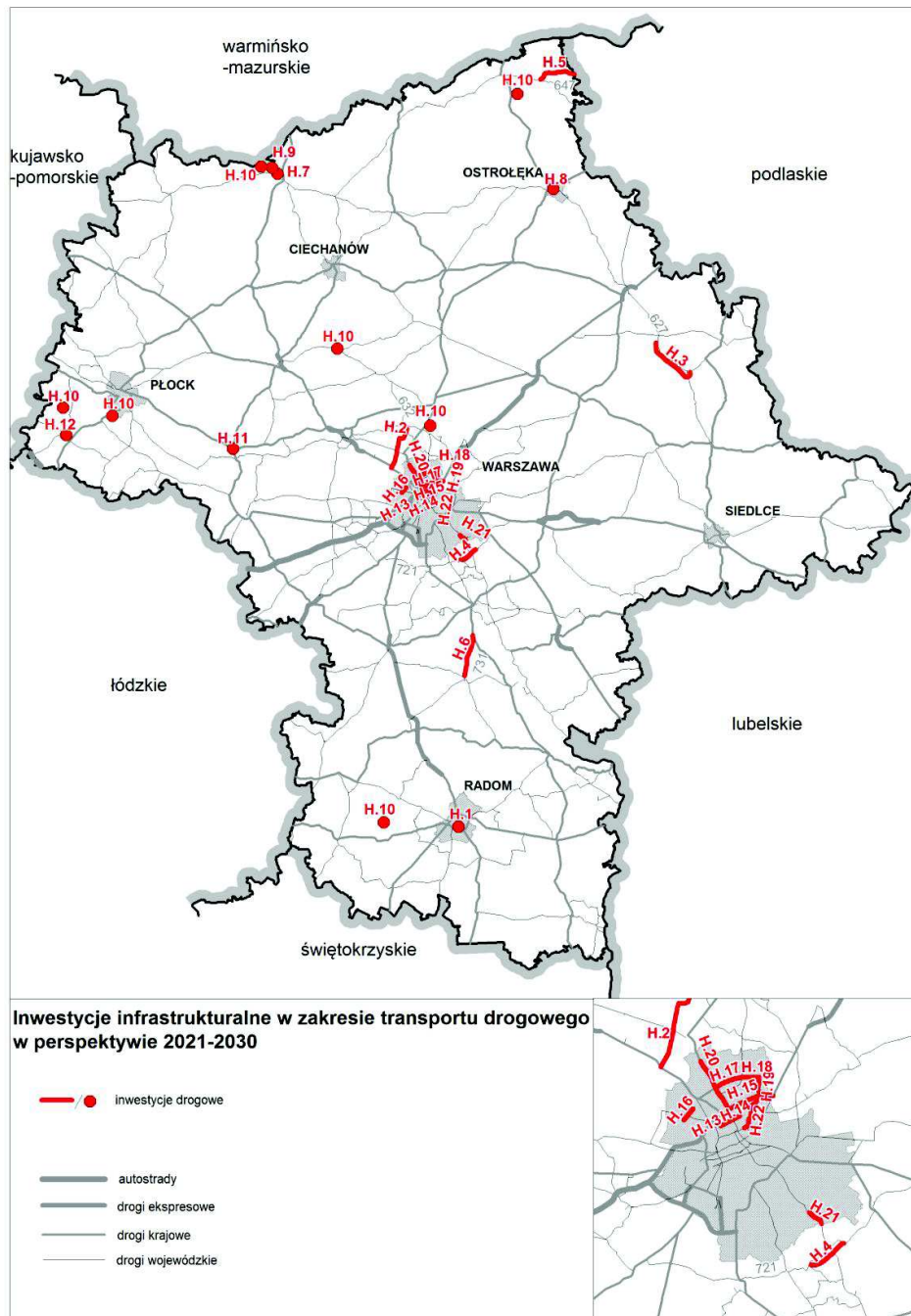
⁵⁷ http://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog_mazowieckie

Mapa 8. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu drogowego w perspektywie 2014-2020



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeni i Transport

Mapa 9. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu drogowego w perspektywie 2021 – 2030



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport, Warszawa, 2015 r.

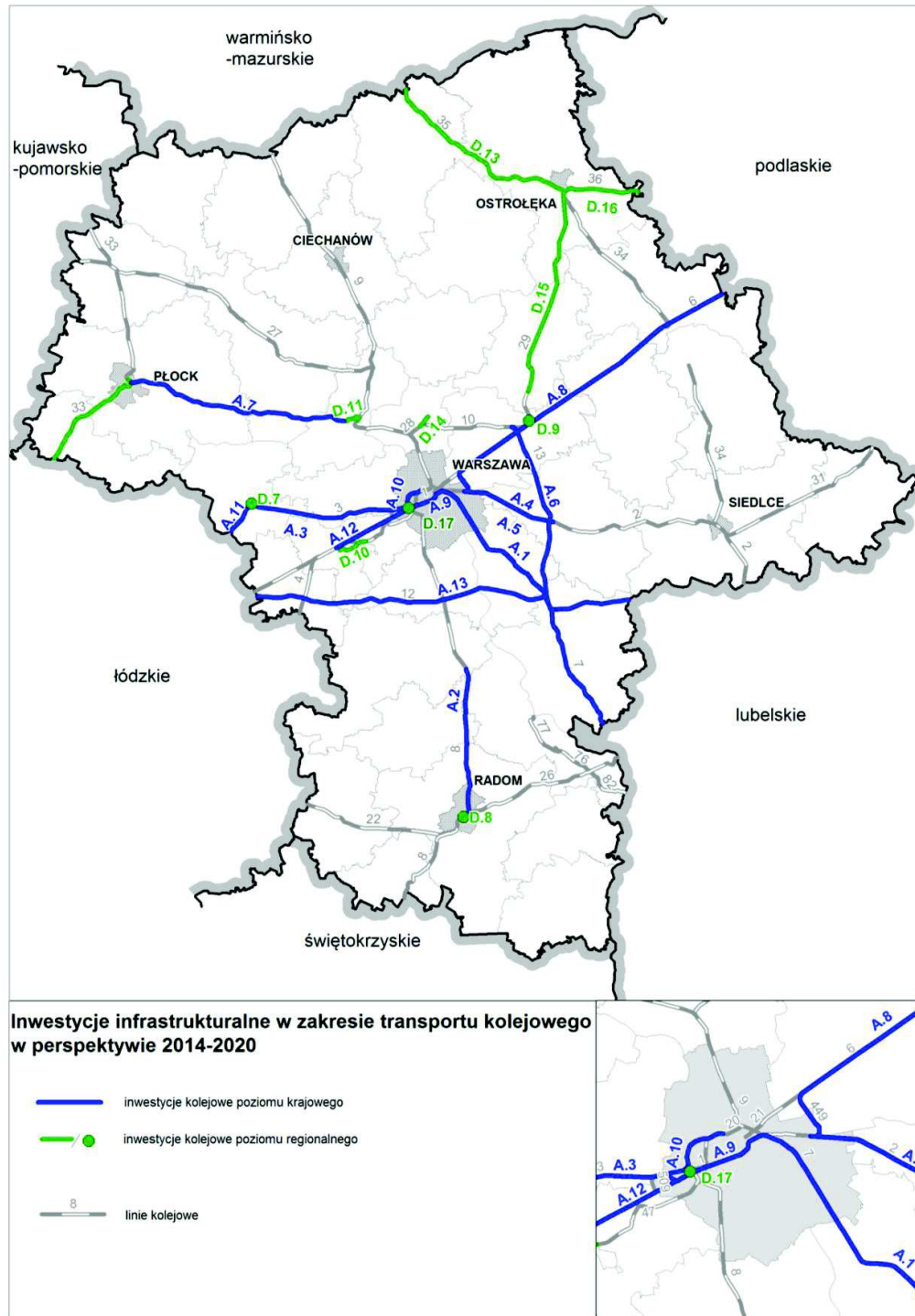
W zakresie **inwestycji kolejowych** wyodrębniono następujące typy inwestycji:

- **budowa linii kolejowej oraz/lub towarzyszących obiektów budowlanych:** 2 inwestycje, w tym budowa linii relacji Modlin-Płock o długości rekomendowanego wariantu 70 km⁵⁸, budowa ponad 5 km odcinka linii stacja kolejowa Modlin – Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin, częściowo po śladzie istniejącej bocznicy kolejowej (wydano decyzję środowiskową w 2012r.⁵⁹);
- **budowa kolejowego układu obwodowego:** inwestycja w Płocku wyprowadzająca transport materiałów niebezpiecznych poza miasto (G.1);
- **rozbudowa linii kolejowej:** 3 inwestycje związane z budową dodatkowej pary torów;
- **przebudowa/modernizacja linii kolejowej i infrastruktury towarzyszącej:** 22 inwestycje polegające na podwyższeniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej linii oraz infrastruktury towarzyszącej, w tym prace polegające na wymianie nawierzchni kolejowej, remoncie obiektów budowlanych, modernizacji urządzeń sterowania ruchem;
- **rozbudowa infrastruktury towarzyszącej:** 3 inwestycje infrastrukturalne w zaplecze techniczne do utrzymania taboru;
- **zakup taboru kolejowego** 6 inwestycji taborowych, których beneficjentami będą Koleje Mazowieckie oraz Szybka Kolej Miejska.

⁵⁸ *Wstępne Studium wykonalności dla budowy nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock*, Warszawa, 2011

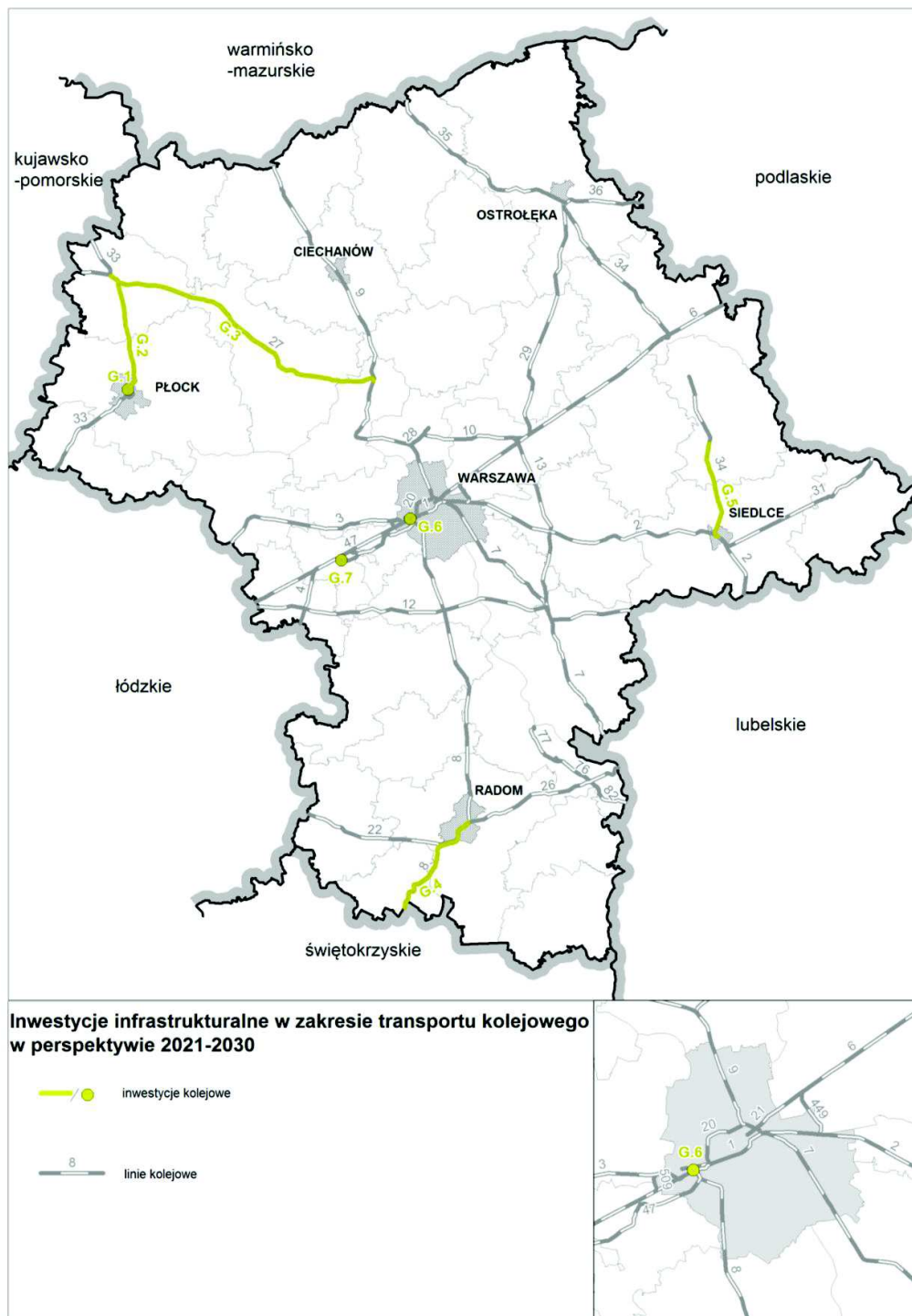
⁵⁹ <http://mapa.siskom.waw.pl/>

Mapa 10. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu kolejowego w perspektywie 2014 – 2020



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeni i Transport*, Warszawa, 2015 r.

Mapa 11. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu kolejowego w perspektywie |
2021 – 2030

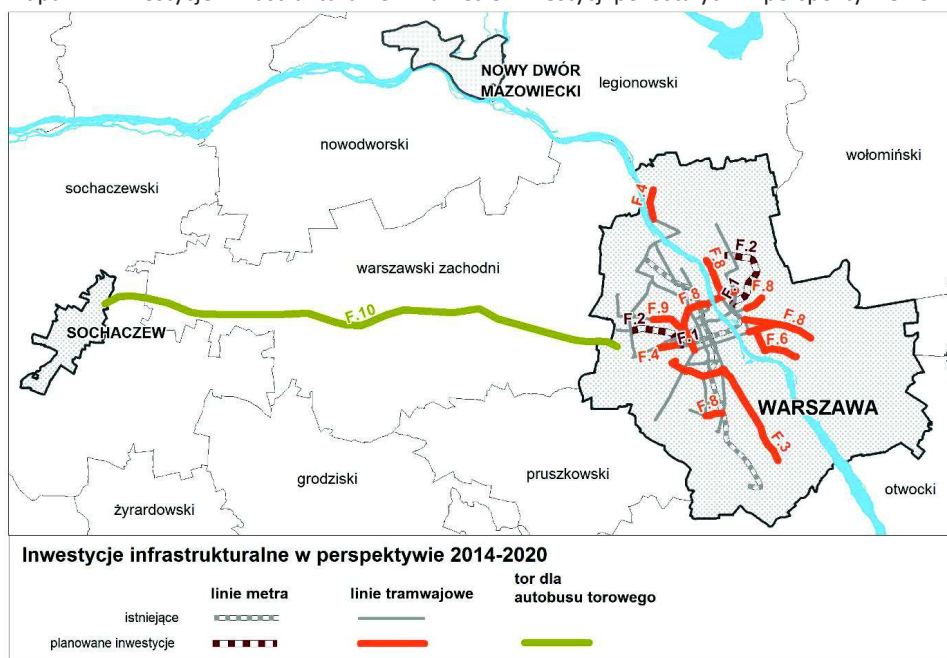


Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport, Warszawa, 2015 r.

W zakresie **inwestycji pozostałych** wyodrębniono następujące typy inwestycji:

- **budowa linii metra:** 4 inwestycje związane z dokończeniem II linii metra oraz budową odcinka Stadion Narodowy - Gocław, planowanego fragmentu III linii metra;
- **budowa linii tramwajowej:** 5 inwestycji polegających na budowie linii tramwajowej po nowym śladzie, przeważnie wraz z zakupem taboru. Planowane inwestycje są w fazie koncepcji - budowa tramwaju do Wilanowa oraz na Gocław, bądź oczekują na wydanie decyzji środowiskowej (tramwaj w ul. Światowida odc. ul. Mehoffera – Winnica: inwestycja F.4);
- **budowa toru dla autobusu torowego,** stanowiącego obsługę komunikacyjną korytarza Warszawa dzielnica Bemowo – Stare Babice – Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos – Sochaczew;
- **rozbudowa i przebudowa linii tramwajowej** na obszarze prawobrzeżnej Warszawy, polegająca na wymianie wyeksploatowanych torów wraz z unowocześnieniem ich konstrukcji oraz modernizacji infrastruktury towarzyszącej;
- **rozbudowa infrastruktury lotnisk i lądowisk:** 3 inwestycje, z czego dwie dotyczą rozbudowy infrastruktury lotniczej MPL Warszawa/Modlin, a jedna rozwoju infrastruktury lądowisk o charakterze specjalnym;
- **modernizacja infrastruktury drogowej:** inwestycja związana z modernizacją sygnalizacji świetlnej na drogach subregionu ciechanowskiego, płockiego, ostrołęckiego i powiecie wołomińskim;
- **zakup taboru autobusowego/tramwajowego/metra:** 5 inwestycji taborowych dotyczących jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej;
- **integracja transportu w obszarze miast:** 3 inwestycje o charakterze organizacyjno-infrastrukturalnym związane z wdrożeniem systemów Park&Ride, Bike&Ride oraz Zintegrowanym Systemem Zarządzania Ruchem.

Mapa 12. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie inwestycji pozostałych w perspektywie 2014 – 2020



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport, Warszawa, 2015 r.

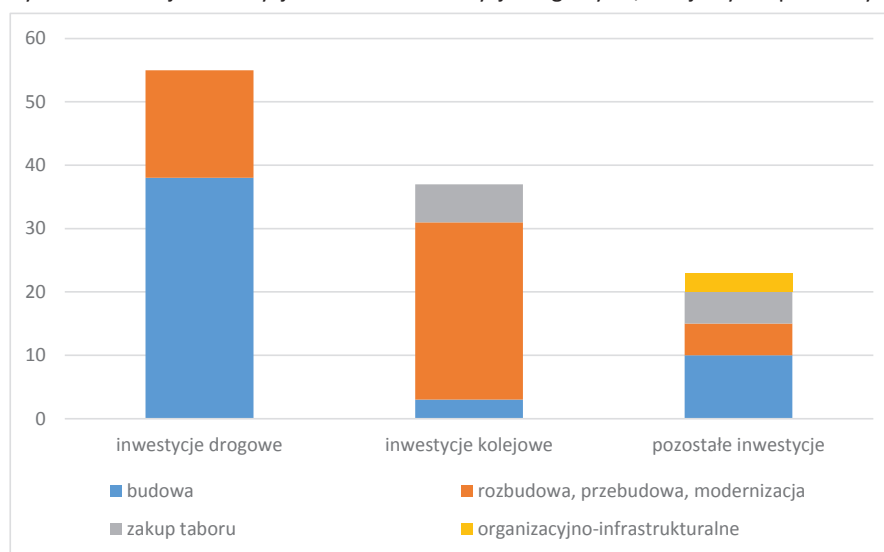
Mapa 13. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie inwestycji pozostałych w perspektywie 2021 – 2030



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport, Warszawa, 2015 r.

Najwięcej zawartych w *Planie wykonawczym* inwestycji dotyczy Warszawy, które oprócz przedsięwzięć dotyczących transportu drogowego, przewidują budowę kolejnych linii metra i linii tramwajowych, w ramach tzw. inwestycji pozostałych. Inwestycje w stolicy będą miały zdecydowanie pozytywny wpływ na człowieka i przyczynią się do łagodzenia presji komunikacji na środowisko. Wśród nich przeważają przedsięwzięcia mające na celu usprawnienie i rozbudowę multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym. W tym aspekcie ważna jest też planowana inwestycja o charakterze organizacyjno-inwestycyjnym służąca integracji systemów transportowych, która wpłynie na poprawę sprawności publicznej komunikacji miejskiej, eliminując lub ograniczając transport samochodów osobowych.

Wykres 1. Rodzaje inwestycji w zakresie inwestycji drogowych , kolejowych i pozostałych



Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeni i Transport*, Warszawa, 2015 r.

Zgodnie z założeniami, realizacja inwestycji zawartych w *Planie wykonawczym* służyć ma osiągnięciu celów ujętych w dokumentach strategicznych. Odbywać się będzie poprzez poprawę jakości istniejącej infrastruktury transportowej oraz budowę nowych połączeń. Wśród planowanych inwestycji w zakresie transportu drogowego przeważają inwestycje związane z budową połączeń drogowych po nowym śladzie. Najdłuższe odcinki zaprojektowane w nowym korytarzu (realizowane w ramach inwestycji poziomu krajowego), dotyczą budowy autostrady A-2 – ponad 40 km, dróg ekspresowych (S-12 – ponad 60 km, S-10 – ponad 40 km; S-7 – około 40 km) oraz obwodnic w ciągu dróg krajowych. Inwestycje drogowe planowane z poziomu krajowego zlokalizowane są w korytarzach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (np. A-2), natomiast planowane obejścia w ciągu dróg krajowych związane są z miastami: Płockiem, Pułtuskim, Ostrołęką, Górą Kalwarią i Sierpcem. Większość inwestycji drogowych poziomu regionalnego ma na celu rozwój Warszawskiego Węzła Transportowego, przewidywane przeprawy przez Wisłę - również znajdują się w granicach OMW. W przypadku transportu kolejowego (w porównaniu z transportem drogowym) zauważyć można większy nacisk położony na przebudowę istniejących połączeń kolejowych kosztem budowy nowych tras. W zakresie transportu kolejowego znaczące nowe inwestycje związane są z Płockiem (budowa linii Modlin-Płock oraz obwodnicy Płocka) i MPL Warszawa/Modlin. Pozostałe prace liniowe zostały rozłożone równomiernie na obszarze całego województwa.

7.2. Przewidywane znaczące oddziaływanie na środowisko

Ocena została przeprowadzona w odniesieniu do poszczególnych typów inwestycji. Dokonano jej zgodnie z zasadą „przezorności” z uwzględnieniem inwestycji (w ramach poszczególnych typów) cechującej się najszerszym zakresem i największą ingerencją w środowisko przyrodnicze. Analiza oddziaływania dotyczy etapu budowy, jak i fazy eksploatacji inwestycji, uwzględnia rodzaj inwestycji oraz siłę wpływu – również w kontekście aktualnych presji wynikających z istniejącego zagospodarowania i stanu technicznego szlaków komunikacyjnych.

Tabela 9. Potencjalne oddziaływania na środowisko realizacji typów inwestycji

Tabela 3.1. Stenogram oddziaływania na środowisko realizacji typów inwestycji															
Typ inwestycji	Wybrane komponenty środowiska	Numer inwestycji	Dominujący rodzaj oddziaływań	Obszary chronione, w tym Natura	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Dobra materialne i zabytki
INWESTYCJE DROGOWE															
Budowa autostrady	B.14	D, B,S	-1	-1	-1	-1	-2	-1	-1	-2	-2	0	-1	1	
Budowa drogi ekspresowej	B.1-B.5, B.11-B.13	D, B,S	-1	-1	1	-2	-2	-2	-1	-2	-2	0	-1	1	
Budowa obwodnicy w ciągu drogi krajowej	B.6-B.9	D, B,S	-1	-1	2	-1	-1	-1	1	-1	-1	0	0	2	
Budowa drogi wojewódzkiej	E.1, E.3, E.5, E.9, H.2-H.4	D, B,S	-1	-1	0	-1	-1	-2	-1	-1	-1	0	-1	1	
Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej	E.10, E.11, E.13, E.17	D, B,S	-1	-1	1	-1	-1	-1	0	-1	-1	0	0	1	
Budowa obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej	E.4, E.6, E.12, E.14, E.16	D, B,S	0	-1	1	-1	-1	-1	1	-1	-1	0	-1	2	
Budowa drogi w granicach m.st. Warszawy	E.18, H.13-H.19, H.21	D, B,S	-1	0	1	0	0	-2	-1	-1	-1	0	0	1	
Budowa infrastruktury drogowej	H.1, H.10	D, B,S	-1	-1	1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	1	
Rozbudowa drogi wojewódzkiej	E.2, E.7, E.8, E.15	D, B,S	0	-1	1	-1	-1	-1	0	-1	0	0	0	1	
Rozbudowa/przebudowa/modernizacja infrastruktury drogowej poza granicami m.st.	B.10, H.5-H.9, H.11, H.12	D, B,S	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	

[illegible]

Wybrane komponenty środowiska	Numer inwestycji	Dominujący rodzaj oddziaływań	Obszary chronione, w tym Natura	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Dobra materialne i zabytki
Typ inwestycji														
drogowej		S												
Zakup taboru autobusowego/tramwajowego /metra	F.5, F.7, I.10 – I.12	Ś, B, S	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Integracja transportu w obszarze miast	I.2, I.3, I.13	Ś, B, S	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2

Rodzaje oddziaływań: D-długoterminowe, Ś-średnioterminowe, K-krótkoterminowe, B-bezpośrednie, P-pośrednie, S-stałe, Z-zmienne

Punktowa ocena oddziaływania:

- 2 zdecydowanie niekorzystne/ negatywne;
- 1 przewaga niekorzystnych;
- 0 równoważące się korzystne i niekorzystne;
- 1 przewaga korzystnych;
- 2 zdecydowanie korzystne/ pozytywne.

Przy realizacji nowych inwestycji komunikacyjnych do najważniejszych potencjalnych oddziaływań na środowisko należy: przekształcenie powierzchni ziemi, wpływ na krajobraz, kolizje z obszarami prawnie chronionymi oraz przerwanie ciągłości korytarzy migracyjnych dzikich zwierząt (opisane w punkcie 3. i 4. *Prognozy*). Oddziaływania wynikające z realizacji inwestycji wyszczególnionych w *Planie wykonawczym* dotyczyć będą antropogenicznie przekształconych grup siedlisk przyrodniczych: leśnych, półnaturalnych formacji łąkowych (w dolinach rzek) i wód płynących (dotyczy m.in. przepraw mostowych).

W kontekście wpływu na **obszary chronione, w tym na obszary Natura 2000** do najważniejszych presji należy zaliczyć fizyczne zajęcie terenu, przecięcie siedlisk, a w konsekwencji zaburzenia lub przerwanie powiązań przyrodniczych (np. utrudnienia w przemieszczaniu się zwierząt). Dotyczy to zwłaszcza stref pełniących jednocześnie funkcje korytarzy ekologicznych

Nie ma możliwości całkowitego uniknięcia konfliktów sieci dróg z Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000, a tym samym niekorzystnych oddziaływań na funkcjonalne powiązania pomiędzy obszarami siedliskowymi i ptasimi, a także pomiędzy innymi strefami przyrodniczymi (o funkcji stref buforowych). Istnieje jednak szereg rozwiązań służących minimalizowaniu skutków przecięcia/fragmentacji siedlisk, a także mających na celu zmniejszenie zasięgów oddziaływania szklaków komunikacyjnych. Możliwości zastosowania tych rozwiązań są rozważane dla konkretnych inwestycji lokalizowanych w określonym terenie. Konieczność minimalizowania negatywnych oddziaływań, podnoszenie standardów jakości środowiska, a także wymogów stosowania rozwiązań zabezpieczających poszczególne elementy środowiska wynika z przepisów prawa, jak i przyjętych dobrych praktyk. Stąd poszukiwane są rozwiązania (techniczne, technologiczne i materiałowe) w coraz większym stopniu przyjazne dla środowiska.

Przeprowadzona przez autorów *Prognozy* analiza planów zadań ochronnych (PZO), sporządzonych dla obszarów Natura 2000⁶⁰ kolizyjnych lub położonych w odległości do 1km od ujętych w *Planie wykonawczym* inwestycji wykazała, że wśród zidentyfikowanych zagrożeń, znalazły się zagrożenia związane z rozwojem komunikacji. Spośród 25 analizowanych PZO w 8 wymieniono zagrożenie ze strony komunikacji: w 3 z nich – zagrożenie jest istniejące, natomiast w 7 – potencjalne. Szczegółowe zapisy PZO w tym zakresie zawiera Załącznik 3. *Prognozy*. Wśród zagrożeń ze strony komunikacji wymienia się:

- fragmentację i ograniczenie powierzchni siedlisk lęgowych i żerowisk lub ich niszczenie,
- przecinanie szlaków migracji/przelotów (skutkujące m.in. śmiercią lub urazem zagrożonych zwierząt w wyniku kolizji),
- prawdopodobieństwo zanieczyszczenia obszaru substancjami chemicznymi.

Spośród 32 analizowanych obszarów Natura 2000 tylko dla 7 z nich nie sporządzono PZO lub ich projektów. Dotyczy to wyłącznie specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOO), dla których analizie poddano opracowane Standardowe Formularze Danych (SDF). W SDF sporządzonych dla obszarów Natura 2000: Bagna Celestynowskie, Las Jana III Sobieskiego i Lasy Skarżyskie wskazano zagrożenie ze strony komunikacji.

Potencjalne oddziaływania na obszary chronione należy oceniać zarówno w kontekście przedmiotu ochrony analizowanych przyrodniczych obszarów prawnie chronionych, jak i ich położenia względem istniejących ciągów komunikacyjnych (modernizowanych) oraz planowanych do realizacji nowych odcinków dróg czy kolei (np. autostrada A-2, linia kolejowa relacji Modlin – Płock).

Istotnymi czynnikami oddziaływania są różnego rodzaju emisje związane z budową i eksploatacją dróg (emisja zanieczyszczeń do powietrza, powstawanie zanieczyszczonych spływów powierzchniowych, emisja hałasu i drgań oraz emisja światła), które zakłócają funkcjonowanie siedlisk i warunki bytowania chronionych gatunków. Skala oddziaływań jest zależna zarówno od natężenia ruchu samochodowego, jak i od cech poszczególnych komponentów (biotycznych i abiotycznych), w tym przede wszystkim wrażliwości receptorów środowiska na akumulację zanieczyszczeń komunikacyjnych.

W kontekście rozbudowy sieci dróg nie można również pominąć faktu, że na pewnych obszarach (np. zurbanizowanych) presje kumulują się i łączą z oddziaływaniem innych form działalności człowieka, poprzez podejmowanie aktywności gospodarczej (budownictwo, energetyka, w tym wydobywanie kopalin, rolnictwo), jak i jej zaniechanie (odłogowanie gruntów powodujące m.in. zanik łąk). Wówczas narażenie przedmiotu ochrony w obszarze Natura 2000 na dodatkowy zespół czynników związanych z realizacją drogi poprzez kumulację (lub synergię), może powodować trudne do oceny długofalowe skutki.

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko (w tym obszary chronione) w największym stopniu będzie dotyczyło terenów związanych z budową nowych dróg ekspresowych. Przykładem jest planowany odcinek drogi S-8 od Wyszkowa w kierunku granicy z województwem podlaskim, przecinający obszar Natura 2000 – Puszcza Biała (na ok. 30 km długości). Teren pod planowaną inwestycję stanowi korytarz istniejącej drogi krajowej, która aktualnie generuje znaczne negatywne oddziaływania związane z emisją hałasu, zanieczyszczeń (do powietrza i wód) oraz śmiercią zwierząt spowodowaną kolizjami z przemieszczającymi się pojazdami. Pomimo planowanych zabiegów łagodzących uciążliwe oddziaływanie, inwestycja może wpływać niekorzystnie na ptaki posiadające stanowiska lęgowe w obszarze specjalnej ochrony ptaków.

Planowany odcinek drogi ekspresowej S-8 zlokalizowany jest w granicach północno-centralnego głównego korytarza ekologicznego, służącego m.in. migracji zwierząt (łosi, wilków,...). Droga stanowi trudną do przebycia przeszkodę przyczyniającą się do ograniczenia migracji zwierząt, fragmentacji siedlisk, co w konsekwencji przyczynia się do redukcji różnorodności biologicznej regionu.

⁶⁰ Przedmiotem badania były obszary Natura 2000 wymienione w tabeli 6 *Prognozy*. Były to 32 obszary – dla 25 sporządzonych zostały plany zadań ochronnych (ewentualnie plany ochrony dla rezerwatów przyrody pokrywających się z obszarami Natura 2000).

Ocena wpływu **na zwierzęta** dotyczy ograniczenia możliwości swobodnych migracji (bariery migracyjne, przecięcie korytarzy migracyjnych i ciągów ekologicznych) oraz ewentualnej utraty miejsc korzystnych do rozrodu, bytowania i żerowania. Dotyczy to zwłaszcza przecięcia dolin rzecznych poza Warszawą oraz mokradeł. Taką barierę w środowisku stanowić może autostrada A-2 oraz drogi ekspresowe, ponieważ konieczne będzie zastosowanie ogrodzeń lub elektronicznych urządzeń odstraszających, mających na celu ograniczenie ilości wypadków z udziałem zwierząt. Ryzyko takie dotyczy praktycznie wszystkich gatunków zwierząt przekraczających linię kolejową, w tym ptaków (np. kruki, kanie) wykorzystujących padlinę (np. zwierzęta zabite przez pociąg) jako pokarm. Jednym z czynników, które zwiększają ryzyko wzrostu śmiertelności zwierząt jest zakładane wyciszenie linii (szyny spawane i szlifowane).

Występowanie gatunków zwierząt w dużej mierze jest uzależnione od spełnienia wymagań siedliskowych oraz od drożności ich szlaków wędrówkowych. W odniesieniu do koncepcji rozbudowy sieci dróg ważne są wymagania przestrzenne zwierząt (wielkość areału osobniczego i jego zdolności migracji) oraz wrażliwość gatunku na fragmentację siedliska i izolację danej populacji. Największe wymagania pod tym względem mają duże drapieżniki wilk i ryś, dla których uniemożliwienie migracji oraz rozczłonkowanie populacji zmniejsza zdolność do przetrwania. Na czynnik fragmentacji siedlisk wrażliwe są także gatunki odbywające masowe migracje sezonowe – np. płazy. Płazy należy uznać za szczególnie zagrożone, gdyż ich populacja w kraju zmniejsza się w związku z zanikiem odpowiednich siedlisk (obszarów wilgotnych, oczek wodnych). Fragmentacja siedlisk w wyniku budowy dróg może wywołać synergiczne negatywne oddziaływania na płazy. Drogi bez względu na wyposażenie w rozwiązania ochronne stanowią barierę uniemożliwiającą dyspersję i kolonizowanie nowych zbiorników przez płazy i gady.

Z realizacją inwestycji zawartych w *Planie wykonawczym* związane są zmiany warunków siedliskowych (m.in. glebowych oraz chemizmu wód) poszczególnych gatunków roślin i zwierząt. Gatunki roślin związane z wodami są wrażliwe przede wszystkim na zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i zasolenie gleb, będące wynikiem zimowego utrzymania dróg. Zasolenie zakłóca procesy fizjologiczne organizmów żywych, co może skutkować osłabieniem wzrostu roślin lub wyginięciem wrażliwych gatunków zwierząt. Niektóre z roślin mogą być także wrażliwe na zanieczyszczenia powietrza (np.: porosty w borach chrobotkowych). Przekształcenia przepływów oraz właściwości fizycznych i chemicznych wody, które powstają w wyniku budowy i eksploatacji dróg, mogą oznaczać dla wielu gatunków zwierząt istotną zmianę warunków siedliskowych (np. ryby i minogi, wydry i bobry). Regulacja rzek, towarzysząca często budowie obiektów mostowych, może prowadzić do zmian warunków środowiskowych i tym samym do ubożenia zespołów flory i fauny.

Z problemem przecięcia siedlisk i korytarzy migracji wiążą się bezpośrednie kolizje zwierząt z pojazdami. Ich śmiertelność na drogach zależy w dużej mierze od „rangi” powiązań przyrodniczych podzielonych przez drogę. Kwestia kolizji na drogach nieogrodzonych dotyczy drobnych ssaków, ale coraz częściej występują te z udziałem dużych zwierząt (np. łosi). W przypadku dróg ekspresowych i autostrad (wymagają ogrodzenia), na bezpośrednie kolizje z samochodami narażone są ptaki i nietoperze. Na tę kategorię oddziaływania najbardziej narażone są zwierzęta o aktywności zmierzchovej i nocnej - ptaki takie jak sowy, ptaki drapieżne oraz kuraki leśne, ponieważ światło oślepia je. Na kolizje z pojazdami narażone są także gatunki, które charakteryzują się powolnym lotem. Przerwanie ciągłości siedlisk stanowi też duże zagrożenie dla nietoperzy. Dotyczy to szczególnie gatunków związanych z lasami, unikających otwartych przestrzeni, dla których rozcięcie ekosystemu może oznaczać izolację populacji np. nocka.

Konieczne jest zatem zastosowanie środków minimalizujących liczne oddziaływania, które będą ograniczać niekorzystne oddziaływania na zwierzęta: wygrodzenie trasy, utworzenie specjalnych przejść dla zwierząt, ekranów ochronny akustycznej oraz nasadzenia zieleni o charakterze kompensacyjnym, osłonowym i izolacyjnym.

Wpływ komunikacji na **różnorodność biologiczną**, bogactwo gatunkowe i różnorodność ekosystemów, jest niekorzystny w wyniku tworzenia barier dla migracji organizmów żywych i materii. Szczególnie cenne typy siedlisk przyrodniczych oraz gatunków należą do sieci obszarów Natura 2000, które w znacznej mierze pokrywają z głównymi korytarzami migracyjnymi zwierząt.

Szlaki komunikacyjne stanowią barierę dla migracji zwierząt, a tym samym swobodnej wymiany genów, co skutkuje ograniczaniem obszaru występowania danego gatunku lub jego trwałym izolowaniem. W dłuższym okresie czasu skutkuje to zmniejszeniem ilości gatunków w danym zbiorowisku. Potencjalne oddziaływanie realizacji ustaleń *Planu wykonawczego* na bioróżnorodność dotyczy głównie stref krzyżowania się dróg i kolei z korytarzami ekologicznymi, czyli miejsc potencjalnych kolizji.

Wiele niekorzystnych oddziaływań na komponenty środowiska przyrodniczego (i bioróżnorodność) będzie związane z budową projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 721 oraz przeprawą przez rzekę Wisłę. Wynika to z lokalizacji tej inwestycji w rejonie rezerwatu Wyspy Świderskie oraz obszaru Natura 2000 – Dolina Środkowej Wisły w SUIKZP Miasta Józefów, zawarto zapis o możliwie bezkolizyjnej przeprawie w stosunku do rezerwatu przyrody (bez mostu) – przebiegającej na odcinku rezerwatu np. w tunelu, którego wlot znajdować się będzie poza granicami terenów prawnie chronionych. Forma tunelu miałaby zmniejszyć lub zniwelować przewidywane niekorzystne oddziaływania na ekosystemy wodne w Wisły, a także uchronić piaszczyste ławice i wyspy w korycie rzeki przed ingerencją człowieka. Ostateczne rozwiązania będą określone w decyzji środowiskowej.

Siedliska, w których **wody powierzchniowe** (płynące i stojące) stanowią najważniejszy czynnik warunkujący ich powstanie, należą do najwrażliwszych grup siedliskowych w Polsce. W kontekście koncepcji rozbudowy szlaków komunikacyjnych są także grupą najbardziej narażoną na negatywne oddziaływania ze strony budowy i eksploatacji dróg. Negatywne oddziaływanie planowanych inwestycji na wody powierzchniowe (w pewnym stopniu i na wody podziemne) może występować w miejscach kolizji z ciekami. Dotyczy to zwłaszcza siedlisk usytuowanych w dolinach rzek, które mogą być narażone na zmiany stosunków wodnych (odwodnienie lub podniesienie poziomu w wyniku powstania przeszkody w spływie wód), regulację cieku, prace związane z umacnianiem brzegów i pogłębianiem koryta, zabudowę hydrotechniczną rzeki. Wynika to zarówno z faktu, bezpośredniej kolizji z ciekami, jak i występowania terenów podmokłych, powiązanych hydrologicznie z wodami podziemnymi. Obszary takie są zazwyczaj siedliskami specyficznej roślinności z zachodzącymi procesami akumulacji osadów organicznych. Są to tereny pokryte zbiorowiskami roślin bagiennych i bagienno-łąkowych, niezwykle cennych z punktu widzenia przyrodniczego.

Wpływ inwestycji drogowych na wody w miejscach kolizji będzie najbardziej widoczny na etapie prac budowlanych. Jest to związane z: bezpośrednim naruszeniem koryta rzeki i zajęciem części brzegów, w związku z budową konstrukcji nośnych mostów, kształtowaniem dna i skarp cieków (możliwa zmiana lokalnych warunków hydrologicznych), zaburzeniem przepływu wody w korycie cieku. Ponadto istnieje ryzyko zanieczyszczenia rzek zawiesiną, wskutek erozji powierzchni terenu budowy, substancjami niebezpiecznymi np. ropopochodnymi z urządzeń czy środkach transportu, ściekami pochodzącymi z odwadniania wykopów z terenu budowy lub bytowo-gospodarczymi (z zaplecza budowy), odprowadzanymi wodami opadowymi i roztopowymi.

Częstym zjawiskiem wpływającym na jakość wody na etapie budowy, może być zwiększone stężenie zawiesiny w związku ze zmacnieniem wody w korycie. Powstała w ten sposób zawiesina może powodować obniżenie zawartości tlenu rozpuszczonego w wodzie, jednak dzięki procesom samooczyszczania, wpływ ten będzie krótkotrwały i odwracalny. Na etapie eksploatacji inwestycji mogą również wystąpić okresowe zmiany odczynu wód, w wyniku stosowania mieszanek soli do odmrażania nawierzchni jezdni.

Przy budowie konstrukcji nośnych i przyczółków mostów może nastąpić bezpośrednie naruszenie brzegów i koryta rzeki, oddziaływanie to będzie obejmowało jedynie okres, w którym prowadzone będą prace budowlane. Oddziaływanie związane z kształtowaniem dna i skarp dolin rzecznych przy budowie mostów może wpłynąć na zmianę lokalnych warunków hydrologicznych.

W rejonach planowanych inwestycji duża część spośród JCWP charakteryzuje się wysoką wrażliwością na eutrofizację, a budowa dróg i ich funkcjonowanie zawsze wiąże się z zanieczyszczeniem, zwiększeniem substancji biogennej, zmniejszeniem tlenu niezbędnego dla organizmów żywych. Na kolizję z drogami narażone są doliny rzek m.in. Wisły (głównie w rejonie Warszawy), Narwi, Świdra, Kostrzyna, Wkry, Wilanówki, Zwoleńki, Rokitnicy i Utraty. Spośród planowanych typów inwestycji, największy wpływ na środowisko wodne będzie miała budowa dróg

ekspresowych, w tym szczególnie S-2 wraz z przeprawą mostową oraz budowa Trasy Mostu Krasieńskiego. Ze względu na fakt, że dolina Wisły w Warszawie jest bardzo przekształcona (tzw. „gorset warszawski”), budowa mostu nie powinna znacząco zwiększyć presji na środowisko, wpłynie natomiast na upłynnienie ruchu między lewo- i prawobrzeżną częścią stolicy.

W przypadku dróg duże niebezpieczeństwo stanowią przedostające się do gruntu zanieczyszczone substancjami chemicznymi i ropopochodnymi wody opadowe. Projektowane inwestycje dotyczące budowy dróg ekspresowych i autostrad przewidują jednak odprowadzenie kanalizacji deszczowej do rowów trawiastych, następnie do zbiorników infiltracyjnych, a dopiero w dalszej kolejności do ziemi lub cieków. Przy założeniu oczyszczania wód opadowych w separatorach, inwestycje te nie powinny w znacząco negatywny sposób wpływać, na jakość wód powierzchniowych.

Emisja zanieczyszczeń z dróg oraz w wyniku poważnej awarii stwarza potencjalne zagrożenia zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. Są to m.in.:

- produkty spalania paliw (głównie związki azotu, siarki, ołowiu, kadmu i miedzi z katalizatorów), stąd możliwość zanieczyszczenia wód podziemnych przede wszystkim SO_4 oraz metalami ciężkimi;
- środki zimowego utrzymania dróg (głównie chlorki, w tym NH_4Cl - utleniające się w wodzie do azotynów i azotanów);
- środki antykorozyjne (źródła metali ciężkich);
- ścieranie się opon, klocków i tarcz hamulcowych w poruszających się po drodze pojazdach (metale ciężkie, substancje ropopochodne).

Potencjalny wpływ prac modernizacyjnych **na wody powierzchniowe lub gruntowe** (podziemne) będzie zależny od zakresu prac oraz warunków gruntowo-wodnych otoczenia inwestycji. Zanieczyszczenia, które mogą przedostać się do środowiska gruntowo-wodnego pochodzą przede wszystkim ze ścieków bytowych z obiektów związanych z obsługą ruchu pasażerskiego, w tym MOP. Groźniejsze w skutkach dla środowiska mogą być zagrożenia o charakterze punktowym, do których można zaliczyć kolizje i **poważne awarie** pojazdów (i pociągów) przewożących niebezpieczne substancje chemiczne. W takich sytuacjach może dojść do zanieczyszczenia gruntu i wód gruntowych.

Wśród czynników ograniczających negatywne oddziaływania spływów opadowych z dróg na środowisko gruntowo-wodne istotne są:

- warunki hydrograficzne – sieć hydrograficzna stanowi potencjalne odbiorniki spływów wód opadowych, konieczne jest więc uwzględnienie parametrów takich, jak przepływy miarodajne, przepustowość koryta cieku, występowanie ujęć wód powierzchniowych i ich stref ochronnych, standardy jakości wód powierzchniowych oraz ścieków i spływów opadowych,
- warunki hydrogeologiczne – głębokość występowania wód gruntowych, głębokość występowania użytkowego poziomu wodonośnego, stopień zagrożenia wód podziemnych, występowanie i stopień zagrożenia Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, współczynnik filtracji, występowanie ujęć wód podziemnych i ich stref ochronnych, standardy jakości gleby i ziemi, standardy jakości wód podziemnych,
- ukształtowanie terenu – determinuje kierunki spływu wód opadowych, posadowienie drogi na nasypie lub w wykopie wpływa na wybór sposobu odwodnienia drogi,
- zagospodarowanie terenu w sąsiedztwie.

W otoczeniu obiektów inżynierskich realizowanych na obszarze o płytkim zaleganiu wód gruntowych może wystąpić konieczność odwodnienia wykopów pod fundamenty konstrukcji, które mogą spowodować lokalne, krótkotrwałe obniżenie się zwierciadła wody gruntowej. Jednak po zakończeniu prac zwierciadło wody powinno ustabilizować się na poziomie sprzed budowy. W związku z tym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na wody podziemne. Również na etapie eksploatacji budowanych i modernizowanych dróg oraz linii kolejowych nie powinny występować zagrożenia wód podziemnych, zarówno jeśli chodzi o ich ilość, jak i jakość (z wyjątkiem poważnej awarii).

Potencjalne oddziaływanie realizacji *Planu wykonawczego* na jakość wód powierzchniowych związane jest głównie z pracami polegającymi na budowie oraz modernizacji obiektów inżynierskich w okolicy naturalnych cieków, w pobliżu zbiorników wodnych lub terenów podmokłych. Lokalnie

może to stanowić potencjalne zagrożenie dla jakości wód powierzchniowych (np. budowa mostu), wówczas zanieczyszczenia mogą przedostać się do wód bezpośrednio z terenu prowadzonych prac budowlanych, lub w wyniku spływu substancji poprzez systemy odwodnieniowe i drenażowe. O wielkości zasięgu negatywnego oddziaływania decydować będzie rodzaj i ilość substancji oraz czas trwania oddziaływań. Również w sytuacjach awaryjnych (kolizje, wypadki), niekontrolowane wycieki substancji chemicznych (np. ropopochodnych) mogą spowodować pogorszenie składu fizykochemicznego wierzchniej warstwy gruntu, głównie w obrębie dróg, torowisk lub bezpośrednim sąsiedztwie.

Pozytywnym aspektem modernizacji będzie m.in. wprowadzenie nowych technologii zwiększających trwałość sieci komunikacyjnej, modernizacja rozwiązań w zakresie ochrony wód przed wpływami zanieczyszczeń z jezdni (odstojniki z dobrą izolacyjnością) oraz wymiana miejscami uszkodzonej infrastruktury wodno-ściekowej.

Podsumowując należy stwierdzić, że generalnie nie przewiduje się wpływu na zmianę klasy stanu/potencjału ekologicznego wód, pod warunkiem stosowania właściwych rozwiązań technicznych na etapie realizacji inwestycji (w tym obiektów mostowych i przepustów).

Inwestycje infrastrukturalne (komunikacyjne) są przyczyną zmian warunków siedliskowych (glebowych czy chemizmu wód) poszczególnych gatunków organizmów żywych - w zasięgu oddziaływania. Dotyczy to etapu budowy, ale również eksploatacji. Gatunki roślin związane z wodami są wrażliwe przede wszystkim na zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i zasolenie gleb, będące wynikiem zimowego utrzymania dróg. Zasolenie zakłóca procesy fizjologiczne organizmów żywych, co może skutkować osłabieniem wzrostu roślin. Ponadto szereg organizmów cechuje duża wrażliwość na zanieczyszczenia powietrza.

Oddziaływanie na **las** wynika zasadniczo z konieczności zniszczenia szaty roślinnej (w tym wycinki drzew i krzewów) na terenach, gdzie prowadzona będzie nowa inwestycja. Roślinność przydrożna i towarzysząca terenom kolejowym, poza funkcją przyrodniczą czy urozmaiceniem przestrzeni, pełni także oczywistą rolę ochronną (przed hałasem) lub przeciwdziałającą zjawiskom erozji (umacnianie skarp, wysokich w niektórych miejscach, nasypów kolejowych). Ocenę wpływu na jakość lasów odniesiono do zbiorowisk leśnych będących środowiskiem życia zwierząt (siedlisko, miejsce rozrodu i migracji), które w wyniku nowych inwestycji ulegają fragmentacji. Może to pośrednio wpływać na bioróżnorodność. Do grupy **siedlisk leśnych**, która jest bardzo wrażliwa i narażona na negatywne oddziaływanie w związku z realizacją koncepcji rozbudowy dróg w Polsce, należą siedliska hydrogeniczne (bory i lasy bagienne, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, olsy oraz lasy łęgowe). Siedliska te są wrażliwe na zmiany przepływów i właściwości chemiczne wód. Do wrażliwych należy także zaliczyć siedlisko śródlądowy bór chrobotkowy - na zanieczyszczenia emitowane do powietrza atmosferycznego przez samochody, a także na zasolenie gleb powstające w związku z zimowym utrzymaniem dróg.

Budowa dróg stanowi dla wielu gatunków nagłą zmianę warunków siedliskowych. Wraz z zajęciem terenu, niszczeniem pokrywy glebowej, usuwaniem roślinności, hałasem i obecnością człowieka, niektóre z gatunków opuszczają obszary, a inne są niszczone (np. bezkręgowce, dla których siedliskiem są pojedyncze drzewa, darń, wody lub zarośla).

Zanieczyszczenia komunikacyjne mają wpływ na **jakość powietrza atmosferycznego** i są jednym z zagrożeń zarówno zdrowia człowieka (szczególnie w dużych miastach), jak i środowiska przyrodniczego. Ich źródłem są procesy spalania w silniku pojazdu paliw ciekłych i w mniejszym stopniu gazowych, ale również eksploatacja dróg (pyły). Na rozprzestrzenianie się spalin zasadniczy wpływ ma ukształtowanie trasy przejazdu oraz zagospodarowanie terenu w jej otoczeniu, w tym brak lub obecność drzew i krzewów (które pochłaniają i neutralizują zanieczyszczenia) oraz innych barier i ograniczeń rozpraszania zanieczyszczeń. Na terenach otwartych występują dobre warunki przemieszczania się mas powietrza i nie ma zagrożenia stagnacją oraz okresowego kumulowania zanieczyszczeń, dlatego wpływ komunikacji w tych rejonach będzie mniejszy. W ostatnich latach obserwowany jest wzrost stężeń ozonu troposferycznego (przypowierzchniowego), który powstaje w wyniku przemian fizykochemicznych, głównie tlenków azotu, zazwyczaj w okresach największych

upałów. Obecnie normy nie są przekraczane, ale w ciągu najbliższych kilku lat spodziewać się należy wzrostu jego stężenia⁶¹.

Przewidywane znaczące niekorzystne oddziaływanie (o charakterze ciągłym) na **powietrze** dotyczy głównie fazy eksploatacji planowanych dróg ekspresowych i autostrad. W kontekście prognozy natężenia ruchu dla 2030 roku, przewiduje się zwiększenie zanieczyszczenia powietrza przez dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pył zawieszony (a w nim benzo(a)piren). Możliwe są także przekroczenia dopuszczalnych norm stężenia dwutlenku azotu w przypadku chociażby planowanego odcinka S-2 (w zależności od wariantu budowy)⁶² w zabudowie tunelowej.

W stosunku do aktualnej emisji zanieczyszczeń z istniejących dróg - na etapie eksploatacji nowych szlaków nie powinno wystąpić zwiększenie presji, ani potęgowanie niekorzystnych oddziaływań inwestycji na powietrze atmosferyczne, nawet przy wzroście natężenia ruchu. Wynikają to będzie ze zwiększenia płynności jazdy, efektywności komunikacji oraz wyższej sprawności silników. Transport szynowy uznawany za mniej uciążliwy dla środowiska i ludzi powinien być podstawą publicznej komunikacji. Emisja zanieczyszczeń pochodzących z transportu kolejowego jest relatywnie niska, dlatego kolej stanowi bardziej przyjazną środowisku alternatywę dla wysokoemisyjnego spalinyowego transportu samochodowego. Dotyczy to ruchu miejskiego jak i komunikacji dalekobieżnej.

Różnice pod względem skutków wywieranych na poszczególne komponenty środowiska, zdrowie ludzi, czy inną infrastrukturę – wskazują na prymat rozwoju transportu kolejowego. Wywiera on zdecydowanie mniejszą presję na powietrze. W dalszym horyzoncie czasowym, w którym przewiduje się wzrost liczby przejazdów (większe zapotrzebowanie na energię elektryczną), wystąpią oddziaływania pośrednie, które spowodowane będą wzrostem emisji zanieczyszczeń z zakładów wytwarzających energię. Jednakże z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że modernizacja i rozbudowa dróg, linii kolejowych oraz rozwój miejskiego transportu szynowego przyczynią się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych i poprawy jakości powietrza w miastach.

Na etapie budowy wpływ na powietrze będzie zróżnicowany i dominować będą oddziaływania krótkookresowe. W zależności od zakresu prac budowlanych oraz towarzyszącego im transportu materiałów, wystąpić mogą większe oddziaływania związane z emisją zanieczyszczeń (pyłowych, gazowych i ścieków) do środowiska.

Zakres inwestycji w analizowanym dokumencie nie będzie miał istotnego znaczenia dla jakości powietrza w regionie (w strefie mazowieckiej). Jednak realizacja obwodnic powinna obniżyć poziom zanieczyszczeń w miastach (w tym: w Warszawie, Płocku, Ostrołęce, Pułtusku, Górze Kalwarii, Mławie, Grodzisku Mazowieckim, Sierpcu czy Gąbinie), a tym samym poprawić warunki życia ludzi. Rozwój transportu szynowego przyczyni się do zmniejszenia presji transportu kołowego na jakość powietrza obszarów silnie zurbanizowanych, gdzie komunikacja ma wpływ znaczący.

Hałas komunikacyjny w coraz większym stopniu oddziałuje na środowisko i zdrowie mieszkańców Mazowsza. Jego źródłem są drogi, linie kolejowe i tramwajowe – zarówno w czasie budowy (przemijający), jak i eksploatacji (o uciążliwości zmiennej, sezonowo, a nawet w czasie doby). Ciągi komunikacyjne wpływają na klimat akustyczny, który uzależniony jest głównie od natężenia ruchu kołowego. Systematycznie wzrasta odsetek ludności narażonej na ponadnormatywny hałas, a w Warszawie sięga nawet 80%. Dotyczy on zwłaszcza terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg. Na obszarach zabudowanych konieczne jest podejmowanie działań mających na celu ograniczenie hałasu do wartości dopuszczalnych. Uciążliwości akustyczne w rejonie inwestycji kolejowych będą występowały na etapie realizacji przedsięwzięć, modernizacji sieci komunikacyjnej (dróg i kolei) oraz jej eksploatacji. Jednak skala oddziaływań kolei jest zdecydowanie niższa niż ruchu kołowego. Na etapie budowy uciążliwości akustyczne związane będą z pracami ciężkiego sprzętu budowlanego, a występowanie ograniczone będzie do czasu trwania robot. Większość robót

⁶¹ *Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2014 roku*, Raport, WIOŚ, 2015 r.

⁶² *Południowa Obwodnica Warszawy od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”. Raport o oddziaływaniu na środowisko*, Warszawa, 2010 r.

budowlanych przy modernizacji infrastruktury liniowej nie będzie bardziej uciążliwa dla otoczenia niż ruch samochodowy lub kolejowy. Jednocześnie będą to uciążliwości przemijające (o różnym okresie trwania). Poziom natężenia hałasu wielu robot budowlanych zwykle nie przekracza w sposób zdecydowany poziomu hałasu ruchu samochodowego lub hałasu kolejowego emitowanego z terenów arterii komunikacyjnych.

Jeśli w otoczeniu planowanych do rozbudowy i modernizacji ciągów komunikacyjnych znajdują się tereny wymagające ochrony przed hałasem, wówczas powinny być podejmowane działania dla jego ograniczenia. Dotyczą etapu doboru metod, jak i organizacji prac budowlanych, aby realizacja inwestycji nie była akustycznie uciążliwa.

Biorąc pod uwagę przemijalność fazy budowy, w ocenie wzięto pod uwagę docelowe oddziaływanie akustyczne inwestycji tj. na etapie eksploatacji zmodernizowanych dróg i linii kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej. Odczuwalna uciążliwość będzie zależała nie tylko od źródła hałasu jakim jest ruch pojazdów (samochodów i pociągów), ale i od sposobu zagospodarowania terenów położonych w sąsiedztwie. W pobliżu analizowanych inwestycji występuje: zabudowa zagrodowa (poza miastami), mieszkaniowo-usługowa, mieszkaniowa wielorodzinna oraz tereny związane z wielogodzinnym przebywaniem dzieci i młodzieży (szkoły, przedszkola, szpitale). W kontekście terenów wymagających ochrony akustycznej, emisja hałasu do środowiska w stanie docelowym będzie uzależniona od: rodzaju, typu drogi, obciążenia ruchem kołowym oraz stanu technicznego torowiska, liczby pociągów i ich prędkości.

Planowane inwestycje nie powinny zwiększać uciążliwości akustycznych **dla ludzi** i środowiska, mimo iż presje będą uzależnione od rodzaju inwestycji i lokalizacji. Wśród zakładanych skutków dla ludzi powinny przeważać pozytywne: wynikające z wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza miasta (w przypadku obwodnic) lub upłynniające ruch kołowy na drogach krajowych i wojewódzkich w wyniku poprawy stanu technicznego. Pozytywne wpływy będą wynikiem rozbudowy kolei, które będą mogły przejąć część:

- ruchu pasażerskiego, zmniejszając ruch samochodów osobowych;
- transportu towarów i obniżyć ilość ciężarowego taboru, który ma decydujący, degradujący wpływ na stan techniczny dróg.

Docelowo **pozytywny wpływ na warunki życia ludzi** terenów zurbanizowanych będą miały przedsięwzięcia inwestycyjne zakwalifikowane do pozostałych. Ich realizacja przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości hałasu i emisji zanieczyszczeń przy jednoczesnej poprawie sprawności i komfortu podróżowania. Zmniejszy to również degradujący wpływ na zieleni miejską i zabudowę (mniejsza emisja i drgania). Jest to szczególnie istotne w stolicy i całym OMW, gdzie komunikacja kształtuje parametry klimatu akustycznego i jakość powietrza. Do 2019 roku mają powstać trzy nowe stacje podziemnej kolejki na zachód i trzy na północny wschód. Na odcinku od ronda Daszyńskiego w kierunku Bemowa zbudowane zostaną stacje o roboczych nazwach Wolska, Moczydło i Księcia Janusza, a na odcinku od Dworca Wileńskiego w stronę Targówka – Szwedzka, Targówek i Trocka. Zgodnie z decyzją środowiskową dla tej inwestycji, roboty budowlane i późniejsze eksploataowanie metra będą prowadzone z uwzględnieniem ochrony zieleni, bezpiecznego gospodarowania odpadami i minimalizowania hałasu. Inwestor jest też zobowiązany do wykonania ekspertyzy technicznej odporności budynków na drgania.

Według oficjalnego stanowiska IPCC⁶³ „ocieplenie **klimatu** jest spowodowane emisją antropogeniczną gazów cieplarnianych, a konsekwencje tego będą oddziaływać na działalność i życie człowieka w przyszłości”, w tym poprzez emisje spowodowane istniejącym ruchem komunikacyjnym.

⁶³ IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change – organizacja założona w 1988 r. przez Światową Organizację Meteorologiczną związanego z wpływem człowieka na zmiany klimatyczne. IPCC opracowuje raporty dotyczące zmian klimatu (WMO) oraz Program Środowiskowy Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNEP) celem oceny ryzyka związanego z wpływem człowieka na zmiany klimatyczne. IPCC opracowuje raporty dotyczące zmian klimatu.

Współcześnie nie wyklucza się również dużego wpływu przyczyn naturalnych⁶⁴. Największe ilości zanieczyszczeń z ogólnej liczby pojazdów generują samochody osobowe. Ich liczba wzrasta m/w proporcjonalnie do liczby mieszkańców i stanowią one ponad 1,26 mln pojazdów w Warszawie wg stanu na koniec 2013 roku. Właśnie w stolicy samochody osobowe stanowią największy odsetek pojazdów w regionie – prawie 82%⁶⁵, dlatego mają one niewątpliwie wpływ na powstawanie miejskiej „wyspy ciepła” w tym obszarze⁶⁶.

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. Tym bardziej jeśli odniesiemy to do aktualnych oddziaływań komunikacji to planowane w *Planie wykonawczym* inwestycje nie powinny wpływać znacząco na klimat, poza korzystnym wpływem na mikroklimat stolicy i warunki życia ludzi.

Największe przewidywane oddziaływanie na **zasoby naturalne** związane jest z planowaną lokalizacją przebiegów inwestycji liniowych, w obrębie granic złóż surowców. Zajęcia terenu złóż będą związane z planowanymi inwestycjami:

- autostradą A-2, która przecina złoża piasków i żwirów „Ryczówek” w gminie Kałuszyn;
- drogą ekspresową S-7 przecinającą złoża: surowców ilastych ceramiki budowlanej „Mława” w gminie Szydłowo, piasków i żwirów „Chustki”, kamieni łamanych i blocznych „Szydłówek”;
- zachodnią obwodnicą Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579 przecinającą złoża surowców ilastych ceramiki budowlanej „Władysławów”.

Projektowany korytarz drogi S-7 w gminie Orońsko przebiega w obrębie perspektywicznego złoża kamieni ozdobnych⁶⁷. Obszar złoża stanowi potencjał ekonomiczny, a jego możliwość eksploatacji określa się na podstawie kryterium bilansowości (czyli takich wartości parametrów złoża, dla których eksploatacja jest technicznie możliwa i ma ekonomiczne uzasadnienie). Kryterium bilansowości może ulec zmianie z powodów górniczych, ekonomicznych, wymagań ochrony środowiska, czy też wykorzystania surowca na potrzeby lokalne. Potencjalne kolizje złóż prognostycznych i perspektywicznych z nowymi inwestycjami z *Planu wykonawczego* ujęte są w tabeli 8 *Prognozy*.

Ze względu na częściowe wyłączenie złóż⁶⁸ z eksploatacji na skutek wprowadzenia infrastruktury, jej oddziaływanie na zasoby naturalne można uznać za mało znaczące. Największa wrażliwość na potencjalne oddziaływanie inwestycji dotyczy złóż wód leczniczych, termalnych i solanek, które na analizowanym obszarze występują w znacznej odległości od projektowanych przedsięwzięć.

Znaczące oddziaływanie inwestycji na **powierzchnię ziemi**, w tym gleby, będzie wynikiem trwałego zajęcia terenu (pod drogę, linię kolejową, inną infrastrukturę komunikacyjną) oraz ingerencji w podłoże, podczas prowadzonych robót na etapie realizacji inwestycji. Obiekty i urządzenia tymczasowo towarzyszące etapowi budowlanemu powodują zmianę m.in.: struktury zagospodarowania i sposobów użytkowania terenu, warunków przyrodniczych przez izolację siedlisk. Podstawowymi skutkami degradacji powierzchni ziemi i gleb w odniesieniu do realizowanych elementów infrastruktury są: techniczno-przestrzenne rozdrobnienie powierzchni biologicznie czynnej, mechaniczne zniekształcenie (a nawet zniszczenie) poziomu próchniczego, zanieczyszczenie powierzchni ziemi, zmiana struktury rzeźby terenu i warunków przepływu wód czy intensyfikacja erozji powierzchniowej. Ingerencja w powierzchnię ziemi w ww. zakresie będzie głównie wynikać z:

- budowy nowych odcinków ciągów komunikacyjnych lub jezdni (np. równoległych),
- poszerzenia istniejących ław torowiska lub poszerzania istniejących nasypów;

⁶⁴ Warunki klimatyczne i oceanograficzne w Polsce i na Bałtyku Południowym. Spodziewane zmiany i wytyczne do opracowania Strategii adaptacyjnych w gospodarce krajowej, IMGW, Warszawa 2012

⁶⁵ Transport w województwie mazowieckim w 2013 r.; GUS, Warszawa, 2014 r.

⁶⁶ Oprócz ogrzewania pomieszczeń

⁶⁷ Na podstawie Mapy Geośrodowiskowej pozyskanej w 2012r. z Państwowego Instytutu Geologicznego

⁶⁸ Złoże w rozumieniu art. 6 ust. 1 pkt. 19 ustawy *Prawo geologiczne i górnicze* (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r., poz. 613)

- korekty geometrycznej istniejącego przebiegu tras;
- wykonania głębokich wykopów m.in. w związku z budową wielopoziomowych skrzyżowań (tunele drogowe i kolejowe, tunele dla instalacji systemów sterowania ruchem;
- wymiany podtorza oraz budowy obiektów kubaturowych i inżynieryjnych (mostów, tuneli, wiaduktów) i skrzyżowań z drogami i liniami kolejowymi;
- budowy lub dobudowy kanałów odwadniających.

W kontekście oddziaływań na powierzchnię ziemi (i na gleby) niekorzystny wpływ wystąpi zarówno w przypadku zrealizowania inwestycji, jak i odstąpienia od ich wykonania. W dalszej perspektywie realizacja *Planu wykonawczego* spowoduje zmniejszenie uciążliwości komunikacyjnych na wszystkie komponenty środowiska i ludzi, w tym powierzchnię ziemi (i gleby) w sąsiedztwie tras komunikacyjnych. Nowe drogi, modernizowane i rozbudowywane odcinki dróg i linii kolejowych zlokalizowane są głównie w istniejących korytarzach transportowych (z wyjątkiem odcinków planowanych jako nowe połączenia), dlatego ochrona konkretnych obszarów gleb (klasy bonitacyjne, kompleksy glebowo-rolnicze) analizowana jest na poziomie raportu o oddziaływaniu na środowisko konkretnej inwestycji (liniowej). W obszarze istniejących korytarzy komunikacyjnych występują przeważnie gleby silnie przekształcone, a miejscami także zanieczyszczone, co zmniejsza ostateczny skutek antropopresji.

W trakcie wykonywania modernizacji i rozbudowy na poszczególnych odcinkach analizowanych linii kolejowych, na skutek prowadzenia prac ziemnych może dojść do lokalnego, okresowego zajęcia terenu na potrzeby składowania materiałów budowlanych m.in. kruszywa oraz elementów konstrukcyjnych.

Warstwa glebowa jest podstawowym elementem siedliska lądowego, która charakteryzuje się zmiennością typów, morfologii, uziarnienia i innych właściwości, w tym decydujących o troficzności siedlisk. Istotne są również cechy innych elementów przyrodniczych, przede wszystkim podłoża geologicznego, rzeźby terenu i uwilgotnienia. Mozaikowość pokrywy glebowej ma istotne znaczenie dla bioróżnorodności. Zmiana warunków wodnych w glebie może spowodować zniszczenie zarówno struktury, kwasowości jak i trofiki, powodując zwiększenie wrażliwości na zanieczyszczenia. Gleby charakteryzują się dużą wrażliwością na oddziaływania związane z budową (zajęcie gruntu i zniszczenie pokrywy) oraz eksploatacją dróg, jak i w zasięgach – kiedy emitowane i akumulowane są zanieczyszczenia. Niewielka miąższość oraz przepuszczalność utworów powierzchniowych sprzyja szybkiej migracji zanieczyszczeń (z powierzchni dróg) w głąb profilu do podłoża lub do wód gruntowych. Sprzyja temu niska pojemność sorpcyjna i kwaśny odczyn gleb. Mniej wrażliwe na negatywne oddziaływania wynikające z rozbudowy dróg, są gleby wytworzone z glin, utworów z dużą zawartością pyłu i ilu, charakteryzujących się znacznie większą pojemnością sorpcyjną, obojętnym odczynem, wysoką zasobnością substancji organicznych i składników mineralnych. Oznacza to, że procesy degradacji w tych glebach postępują wolniej, co umożliwia zachowanie roślinności oraz środowiska gruntowo-wodnego (gleby, wody powierzchniowe i podziemne).

Oddziaływanie **na gleby**, które powinny być szczególnie chronione z uwagi na ich żyzność i wysoką przydatność rolniczą, może potencjalnie wystąpić w miejscach, gdzie inwestycja wykracza poza obszar istniejących dróg czy linii kolejowych, jak budowa dodatkowych pasów jezdnych, chodników, torów i obiektów inżynieryjnych (tuneli drogowych i kolejowych), lokalizacja modułów dźwiękochłonnych. Zamierzenia modernizacyjne realizowane w ramach realizacji *Planu wykonawczego* nie przyczynią się do istotnego zanieczyszczenia powierzchni ziemi i gleby na etapie eksploatacji. Jednak wzrost natężenia ruchu kołowego i pociągów, a także dobudowa nowych pasów i torów spowoduje oddziaływania na gleby w zakresie opadania zanieczyszczeń w sąsiedztwie zmodernizowanych tras.

Zagrożeniem dla środowiska gruntowo-wodnego w trakcie eksploatacji dróg jest przede wszystkim możliwość infiltracji substancji (w tym toksycznych) ze ścieków technologicznych i spływów z odwonienia dróg, a także ścieków bytowo-gospodarczych z takich obiektów, jak miejsca obsługi podróżnych. Szczególnie szkodliwe są zanieczyszczenia chlorkami, a także substancjami ropopochodnymi (smary, oleje, benzyny, w tym głównie ich składniki: benzen, toluen i ksylen), które migrują łatwo również w gruntach słabo przepuszczalnych.

Największe oddziaływanie na **powierzchnię ziemi** w związku z kumulacją inwestycji liniowych po nowym śladzie będzie dotyczyło głównie północno-zachodniej części województwa. Inwestycje polegające na budowie dróg S-10, S-7, linii kolejowej Modlin-Płock, obwodnicy Płocka w ciągu dróg krajowych, zajmą znaczne powierzchnie gruntów o bardzo dobrej przydatności dla rolnictwa (kompleksy rolniczej przydatności 1, 2, 1z) w powiatach płońskim i płockim, a także pułtuskim (w rejonie planowanej obwodnicy Pułtuską). Na podstawie wyników badań gruntu prowadzonych wzdłuż eksploatowanych tras komunikacyjnych, ponadnormatywne zanieczyszczenie gruntu stwierdza się w pasie szerokości do 50 m od pasa jezdni. Prawidłowa eksploatacja polegająca na czyszczeniu jezdni, zbieraniu piasku i myciu pozwoli na ograniczenie niekorzystnego oddziaływania na uprawy.⁶⁹

Funkcjonujące drogi i koleje w antropogenicznie przekształconych obszarach, stały się integralnym elementem krajobrazu, determinującym w pewnym stopniu strukturę użytkowania terenów, przez które przebiegają oraz rozwój pasm osadniczych. Infrastruktura komunikacyjna jest impulsem dla rozwoju nowej zabudowy, a więc ma potencjalnie duży **wpływ na krajobraz** każdego regionu. Proces rozwoju infrastruktury (jako całości czy też poszczególnych zadań z osobna) jest procesem historycznym, w którym np. zbudowana droga staje się trwałym elementem zagospodarowania przestrzennego. Podobnie jak każdy układ osadniczy, infrastruktura transportu należy do najtrwalszych elementów cywilizacji. Tuż za rozwojem społeczno – gospodarczym podąża intensyfikacja wykorzystania obszaru prowadząca, przy niewłaściwym zagospodarowaniu, do degradacji przestrzeni geograficznej, często związanej z naruszeniem równowagi ekologicznej⁷⁰. 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. Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej wpływa ponadto na koncentrację funkcji jednostek osadniczych zlokalizowanych przy głównych szlakach komunikacyjnych.

Siłę oddziaływania infrastruktury komunikacyjnej na fizjonomię krajobrazu i jego strukturę można charakteryzować w terenie na podstawie głównych cech fizjonomicznych (rzeźby, pokrycia powierzchni, sposobu użytkowania, zabudowy itp.) oraz stopnia degradacji krajobrazu. Poza OMW, wzdłuż szlaków komunikacyjnych w granicach woj. mazowieckiego, występują antropogenicznie przekształcone tereny rolnicze, leśne, w tym także tereny zabudowy o obniżonej wartości krajobrazu kulturowego związanej z bliskością kolei oraz innych ciągów transportowych (parkingi, bocznice, drogi dojazdowe). Ciągi te wraz z infrastrukturą towarzyszącą (MOP, wiadukty, przejścia dla zwierząt, nasypy, napowietrzna sieć trakcyjna, bocznice, obiekty kubaturowe) stanowią wyróżniającą formę przestrzenną w krajobrazie. Dotyczy to zwłaszcza autostrady (A-2), dróg ekspresowych i nowej linii kolejowej. Budowa linii kolejowej Modlin-Płock przekształci rolniczy krajobraz wysoczyzny, przez którą przebiega, natomiast inwestycje w transport szynowy na obszarze stolicy będą porządkowały przestrzeń i nie muszą mieć niekorzystnego wpływu na krajobraz.

Inwestycje infrastrukturalne, jako trwałe elementy w przestrzeni, wpływają niekorzystnie na **walory krajobrazowe** terenów otwartych. Sieć komunikacyjna zazwyczaj przecina struktury krajobrazu w sposób przypadkowy i adekwatny do pozostałych czynników lokalizacyjnych (innych niż krajobraz) oraz wpływa na jego walory wizualne, a co za tym idzie na odbiór przez potencjalnego użytkownika szlaków komunikacyjnych. Jednak poprawa stanu technicznego dróg i linii kolejowych oraz zwiększenie dostępności (dot. rozbudowy sieci) - może sprzyjać odbudowie i poprawie stanu technicznego obiektów zabytkowych w otoczeniu, a także zapewnieniu ich ekspozycyjności. Oznacza to korzystny wpływ na walory krajobrazowe.

Naturalna i seminaturalna **rzeźba terenu** ukształtowana na obszarze regionu modyfikowana jest przez specyficzne procesy naturalne (min. erozję), ale także podlega przekształceniom

⁶⁹ *Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe oraz materiały do wniosku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozbudowy drogi krajowej nr7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od granicy woj. Warmińsko-mazurskiego do początku obwodnicy Płocka. Raport oddziaływania na środowisko*, Warszawa, 2008

⁷⁰ Basiewicz T. i in., 2007, *Infrastruktura transportu*, wyd. Oficyna Wydawnicza PW, Warszawa

antropogenicznym, m.in. podczas budowy dróg. W porównaniu z przekształceniami naturalnymi zmiany rzeźby w wyniku inwestycji drogowych odbywają się w bardzo krótkim czasie. Deformacje rzeźby terenu następują poprzez rozcięcia i zagłębianie się w formy wypukłe, w tym polodowcowe (np. kemy, moreny czołowe) oraz wskutek tworzenia nasypów w zagłębieniach lub wiaduktów (dla spłaszczenia przebiegu dróg i linii kolejowych oraz tworzenia bezkolizyjnych skrzyżowań). Zmiany w rzeźbie terenu są tym większe, im większe są różnicowania wysokości względnych na planowanym odcinku drogi. Na przeważającym obszarze Mazowsza dominuje polodowcowa rzeźba o stosunkowo niewielkich deniwelacjach, dlatego oddziaływanie planowanej rozbudowy sieci dróg będzie skutkowało niewielkimi zmianami. Jednakże w skali lokalnej zmiany będą bardziej odczuwalne poprzez:

- rozcięcia wyniesień (nasypy w obniżeniach terenowych) i powstanie dodatkowych stoków, stosunkowo stromych, gdzie mogą wystąpić intensywne procesy erozji.
- przewężenia w dolinach rzek w rejonie przepraw mostowych.

Istotniejsze oddziaływania na rzeźbę i modyfikacje krajobrazu dotyczyć będą głównie południowego rejonu województwa.

W ramach inwestycji *Planu wykonawczego* najbardziej znaczące oddziaływania na **krajobraz** będą związane z inwestycjami liniowymi prowadzonymi po nowym śladzie, przecinającymi istniejące formy użytkowania terenu. Autostrady i drogi ekspresowe w terenie otwartym znacząco dominują w terenie. Szczególnymi dominantami krajobrazowymi będą wielopoziomowe węzły drogowe, wiadukty, mosty, a także infrastruktura towarzysząca - również w formie znaków i reklam wielkopowierzchniowych. Działaniami szczególnie niekorzystnie wpływającymi na krajobraz są wycinki drzew w celu utworzenia korytarza w zwartym kompleksie leśnym. Sytuacja taka będzie miała miejsce w przypadku trasy S-8 przebiegającej przez Puszcę Białą.

Wpływ realizacji ustaleń *Planu wykonawczego* na **zabytki i dobra materialne** będzie raczej pozytywny. Dotyczy to zarówno oddziaływań bezpośrednich (np. poprzez poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej, rewitalizację i rewaloryzację zabytkowych linii kolejowych z towarzyszącymi im obiektami kulturowymi), a także pośrednich wynikających ze zmniejszenia negatywnych oddziaływań komunikacji samochodowej na obiekty zabytkowe (zmniejszenie emisji i drgań). Czynnikiem wpływającym na podejmowanie prac rewitalizacyjnych i modernizacyjnych obiektów zabytkowych może stać się wówczas wzmożony ruch turystyczny, którego obiektem docelowym mogą stać się wspomniane obiekty zabytkowe.

Realizacja dokumentu zmierza do zrównoważenia gałęziowej struktury transportu i ograniczenia szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport i gwałtownego rozwoju transportu drogowego w województwie. Jest odpowiedzią na zapotrzebowanie w zakresie obsługi komunikacyjnej regionu. Rozwój i usprawnianie komunikacji kolejowej będzie przeciwdziałać nadmiernemu wzrostowi samochodowego ruchu dojazdowego do Warszawy. By to osiągnąć konieczne jest zwiększenie udziału kolei w przewozach aglomeracyjnych i wewnątrzmiastowych, czemu sprzyjać będą działania szczegółowe w zakresie usprawnień komunikacyjnych i stworzenie systemu transportu zrównoważonego.

Wpływ realizacji ustaleń *Planu wykonawczego* 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 czasu).

Jedną z konsekwencji realizacji dokumentu ma być **minimalizacja zagrożenia występowania poważnych awarii** oraz ich potencjalnych skutków dla środowiska. Według rejestru poważnych awarii prowadzonego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska i najnowszych danych, w 2014 r. doszło w województwie mazowieckim do 38 zdarzeń związanych z transportem materiałów niebezpiecznych, które miały znamiona poważnej awarii. Stanowią one 70% wszystkich zdarzeń, jakie miały miejsce w regionie.

Realizacja ustaleń *Planu wykonawczego* będzie miała wpływ na spójność, konkurencyjność i **rozwój zrównoważony** regionu. W tym aspekcie przyczyni się do:

- usprawnienia komunikacji skutkującego niską szkodliwością dla środowiska naturalnego (o mniejszej emisji pyłu zawieszonego, tlenków azotu, benzo(a)pirenu itd.);
- poprawy dostępności komunikacyjnej do miasta stołecznego (w ruchu pasażerskim i towarowym) oraz integracji różnych form transportu publicznego (kolejowy) jako alternatywnego wobec komunikacji samochodowej;
- zwiększenia efektywności ekologicznej i ekonomicznego uzasadnienia (opłacalność) komunikacji publicznej w obszarze metropolitalnym;
- zmniejszenia presji (i natężenia) ruchu samochodowego w stolicy i OMW, w tym poprawy jakości powietrza, gdzie notowane są ponadnormatywne stężenia zanieczyszczeń komunikacyjnych.

7.3. Podsumowanie

- Wśród analizowanych potencjalnych oddziaływań przeważają te o charakterze długoterminowym, bezpośrednim i stałym. Wynika to z charakteru planowanych inwestycji, które w głównej mierze polegają na trwałym zainwestowaniu towarzyszącym wprowadzeniu nowej infrastruktury. Średnioterminowe oddziaływanie dotyczyć będzie inwestycji polegających na zakupie taboru oraz modernizacji infrastruktury, co podyktowane jest mniejszą trwałością „inwestycji taborowych”, w porównaniu z chociażby okresem eksploatacji infrastruktury liniowej. Inwestycjami, które jedynie w sposób pośredni oddziaływały będą na poszczególne komponenty środowiska, są działania o charakterze organizacyjnym, które przyczynią do zintegrowania różnych rodzajów transportu.
- Wyniki oceny potencjalnych oddziaływań na środowisko ustaleń *Planu wykonawczego* są rezultatem analizy wpływów korzystnych i niekorzystnych planowanych przedsięwzięć komunikacyjnych – również w kontekście aktualnych presji związanych z funkcjonowaniem sieci dróg. Podstawą tych ocen były głównie *raporty o oddziaływaniu na środowisko* oraz *decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach* wydane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (RDOŚ) – dla poszczególnych przedsięwzięć inwestycyjnych.
- Najwięcej negatywnych oddziaływań będzie związanych z realizacją inwestycji drogowych zarówno na etapie budowy, jak i funkcjonowania – mimo zaproponowanych środków ochrony i rozwiązań technicznych zapewniających minimalizację presji (przejścia dla zwierząt, ekrany akustycznej ochrony dla jednostek osadniczych, zabezpieczenia wód przed zanieczyszczeniami itp.). Dotyczy to zwłaszcza nowych odcinków autostrady A-2 i dróg ekspresowych, realizowanych po nowym śladzie. Przewaga negatywnych oddziaływań dotyczyć będzie wszystkich komponentów – w zasięgu oddziaływania (po obu stronach arterii).
- Ostatecznie preferowane warianty przebiegu tras opracowane zostały w oparciu o wielokryterialną analizę, z uwzględnieniem aspektów zarówno środowiskowo-społecznych, a także techniczno-funkcjonalnych i ekonomicznych. Są to warianty najbardziej korzystne ekologicznie i ekonomicznie, dla których wydano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. W decyzjach tych RDOŚ w Warszawie motywuje zasadność wyboru konkretnego wariantu (autostrady, drogi ekspresowej) oraz określa warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Dotyczy to zwłaszcza konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczania uciążliwości dla terenów sąsiednich.
- Ze względu na długoterminowe, stałe i bezpośrednie oddziaływanie, szczególnie wrażliwe na wprowadzenie inwestycji liniowych są obszary Natura 2000. Planowane inwestycje, które ingerują w ciągłość obszarów chronionych, w sposób bezpośredni (kolizje) lub pośredni mogą prowadzić do zaburzeń łączności pomiędzy siedliskami oraz drożności korytarzy ekologicznych, będących gwarantem ciągłości przestrzennej ekosystemów. Długotrwałe oddziaływania na obszary Natura 2000 doprowadzić mogą do zmian w siedliskach, zmniejszenia zasięgu występowania chronionych gatunków lub spadku ich liczebności. W *Prognozie* nie zidentyfikowano istotnych negatywnych oddziaływań planowanych inwestycji na obszary i gatunki objęte ochroną, poza przeprawami mostowymi, których realizacja wymagać

będzie specjalnych rozwiązań. Za realizacją inwestycji wskazanych w *Panie wykonawczym* przemawiają konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego (...). Tam gdzie prawdopodobieństwo niekorzystnych oddziaływań jest znaczące (zwłaszcza na etapie budowy) wskazano działania pozwalające je zminimalizować oraz wskazano wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000⁷¹.

- Budowa obwodnic wpłynie pozytywnie przede wszystkim na zdrowie ludzi. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zwartej zabudowy pozwala poprawić warunki życia ludności, w tym jakość powietrza i klimatu akustycznego oraz bezpieczeństwo na drogach. W przypadku obejść drogowych następuje przeniesienie negatywnych oddziaływań na środowisko terenów otwartych: zajęcie nowego terenu, zniszczenie części siedlisk zwierząt (tereny leśne, użytki zielone) i kolidującej zabudowy oraz przekształcenie podmiejskiego krajobrazu.
- Najwięcej pozytywnych skutków w dłuższej perspektywie czasowej będzie efektem przebudowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury drogowej w granicach miasta stołecznego Warszawy (w tym fragmentów obwodnicy śródmieścia). Wszystkie prowadzone tam inwestycje zmierzają do usprawnienia ruchu i zmniejszenia presji na środowisko i ludzi. Realizacja odcinków obwodnicy m.st. Warszawy drogi usprawni funkcjonowanie transportu w stolicy i OMW, przyczyni się do płynnego ruchu tranzytowego oraz zapewni bezpieczeństwo ruchu wszystkich jego uczestników, jednocześnie minimalizując uciążliwości związane z komunikacją drogową.
- Rozwój miejskiego i dalekobieżnego transportu szynowego, jako bardziej efektywnego energetycznie niż transport kołowy – jest jedną z metod ograniczania negatywnych skutków komunikacji dla środowiska (ograniczenie emisji zanieczyszczeń). W porównaniu z pozostałymi rodzajami transportu infrastruktura kolejowa – tory, sieci trakcyjne, system GSM-R łącznie zajmują stosunkowo niewielki obszar (**zajęcie terenu** jest około 5 razy mniejsze w stosunku do autostrad). Transport kolejowy wyróżnia także możliwość zmiany źródła zasilania ze spalinowego na elektryczne lub z wykorzystaniem energii odnawialnej np. słonecznej. Więcej presji notuje się w trakcie realizacji przedsięwzięć kolejowych, ponieważ jak inne inwestycje infrastrukturalne stanowią istotną ingerencję w przestrzeń przyrodniczą i krajobraz – tak jak np. na etapie planowanej budowy nowej linii Modlin-Płock⁷², odcinków obwodowych oraz rozbudowy istniejących trakcji. Aktualnie rozważane są warianty przebiegu linii opracowane w oparciu o analizę aspektów zarówno środowiskowych, społecznych, jak też ekonomicznych. Najbardziej korzystny ekologicznie i ekonomicznie wariant wskazany zostanie na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestycje kolejowe stanowią grupę przedsięwzięć, gdzie również dominują wpływy długotrwałe i bezpośrednie, ale jednocześnie ich zasięg jest niewielki. Poza budową nowej linii przeważają oddziaływania pozytywne.
- Realizacji inwestycji infrastruktury komunikacyjnej zawsze towarzyszyć będą nieuniknione, niekorzystne oddziaływania na środowisko, gdyż w terenie otwartym powstaje przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko (nowy odcinek drogi lub linia kolejowa, obwodnica miasta). Wiąże się to z przekształceniem powierzchni ziemi i niekorzystnym wpływem na krajobraz (lokalnie) oraz prowadzeniem szlaków komunikacyjnych:
 - przez lub w sąsiedztwie terenów przyrodniczych prawnie chronionych lub pełniących funkcje korytarzy ekologicznych (m.in. doliny rzek),
 - przez obszary leśne, gdzie konieczna jest wycinka drzew i przekształcenie dotychczasowych siedlisk.
- Inwestycje zakwalifikowane do kategorii „pozostałych” będą miały pozytywny wpływ na ludzi (przede wszystkim) ponieważ zmierzają do usprawnienia komunikacji i komfortu podróżowania, przy jednoczesnym zmniejszeniu presji na klimat akustyczny i powietrze. Efektem ich realizacji będzie zmniejszenie degradującego wpływu na zieleń miejską i zabudowę (mniejsza emisja i

⁷¹ Zgodnie z art. 34.1. ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2015 r., poz. 1651)

⁷² *Wstępne Studium wykonalności dla budowy nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock*, Warszawa, 2011 r.

drzania). Jest to szczególnie istotne w stolicy i całym OMW, gdzie komunikacja kształtuje parametry klimatu akustycznego i jakości powietrza.

8. ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH POWSTAĆ W WYNIKU REALIZACJI USTALEŃ *PLANU WYKONAWCZEGO*

Przy realizacji dużych projektów infrastrukturalnych ujętych w *Planie wykonawczym* nie da się uniknąć negatywnych oddziaływań na środowisko, do których należy trwałe zajęcie fragmentu przestrzeni, przekształcenie krajobrazu i lokalnie emisja zanieczyszczeń (do powietrza i wód). Skala niekorzystnych wpływów może być w znacznym stopniu zminimalizowana przy zastosowaniu odpowiednich procedur (m.in. systemu ocen oddziaływania na środowisko) oraz nowoczesnych rozwiązań technicznych i technologicznych ograniczających ingerencję w biotyczne i abiotyczne środowisko. Ważne jest także przestrzeganie ustalonych toków postępowania i nie wprowadzanie zmian na etapie realizacji inwestycji, które mogą prowadzić do nieplanowanych efektów środowiskowych.

Wśród działań prewencyjnych najważniejszy jest wybór odpowiedniej, niekolizyjnej lokalizacji przebiegu trasy. Jest to bardzo trudne zadanie, ponieważ sieć ekologiczna Mazowsza jest poprzecinana istniejącymi ciągami komunikacyjnymi, które wymagają rozbudowy i uzupełnienia (proponowane w ramach *Planu wykonawczego*). Dla nowych odcinków dróg i kolei przewidzianych do realizacji w bliższej perspektywie czasowej, które posiadają już decyzje i raporty środowiskowe, dokonano wyboru optymalnej ekologicznie i ekonomicznie lokalizacji. Dla inwestycji, które nie posiadają jeszcze szczegółowych przesądzeń lokalizacyjnych, najistotniejszą kwestią jest wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przedsięwzięcia. Wybór właściwego projektu (przy szerokim udziale społecznym), uwzględniającego potrzeby ochrony środowiska, jest ważny zarówno na etapie budowy, jak i w fazie eksploatacji każdej z inwestycji. Również dobór technologii i dostosowanie harmonogramu robót budowlanych do warunków środowiskowych (np. uwzględnienie okresów lęgowych, terminu wycinki drzew, przeprowadzenie inwentaryzacji populacji roślin i zwierząt), może zminimalizować potencjalne negatywne oddziaływania. Prowadzenie monitoringu porealizacyjnego, sporządzanie map akustycznych, przygotowywanie okresowych wykazów i raportów dotyczących korzystania ze środowiska - daje informacje o skali presji na środowisko. Dokonywana okresowo ewaluacja efektów ekologicznych, będąca wynikiem prac z wykorzystaniem służb ochrony środowiska, w tym służb hydrologicznych, meteorologicznych, sanitarnych czy geologicznych, umożliwi podejmowanie działań zmniejszających siłę niekorzystnych oddziaływań, stosowanie odpowiednich działań kompensacyjnych, jak również weryfikację ustaleń *Planu wykonawczego* w ramach jego aktualizacji.

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska⁷³ kompensacja przyrodnicza obejmuje zespół działań (w tym: roboty budowlane, roboty ziemne, rekultywacja gleby, zalesianie, zadrzewianie, tworzenie skupień roślinności) prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej na danym terenie oraz wyrównania szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia i zachowania walorów krajobrazowych. Warianty kompensacji przyrodniczej powinny być określone w ramach wydawanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację poszczególnych przedsięwzięć. Zgodnie z ustawą o oś (art. 71 ust. 1, art. 82 ust. 1 pkt 1a i 2b) decyzje te określają środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięć, a w szczególności warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich. Również w przypadku,

⁷³ Ustawa prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.)

gdy z oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba wykonania kompensacji przyrodniczej – stwierdzają konieczność jej wykonania.

Za środki minimalizujące należy uznać wszelkie działania umożliwiające uzyskanie wymaganych efektów w zakresie ochrony środowiska, w tym mające na celu ograniczenie do minimum negatywnego oddziaływania na **obszary cenne przyrodniczo**, które może zaistnieć na skutek realizacji planowanych przedsięwzięć. Do rozwiązań chroniących cenne przyrodniczo tereny, charakteryzujące się dużą wrażliwością na zanieczyszczenia, zaliczyć można estakady. Zostaną one zastosowane np. nad rezerwatem przyrody Białe Łąki przy budowie drogi ekspresowej S-2 (inwestycja oznaczona nr B.4), nad Potokiem Cedron przy budowie Obwodnicy Góry Kalwarii (B.6), czy nad terenami zalewowymi w Dolinie Kostrzyna, przy realizacji autostrady A-2 (B.14).

Jedną z najistotniejszych kwestii przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych jest przeciwdziałanie wzrostowi śmiertelności **zwierząt** na szlakach komunikacyjnych oraz łagodzenie fragmentacji siedlisk, prowadzącej do izolacji poszczególnych populacji. Zapobieganiu wchodzenia zwierząt na jezdnie oraz kierowaniu ich w stronę specjalnych przejść (konstrukcje umożliwiające bezkolizyjne przemieszczanie się zwierząt w poprzek drogi) służą ogrodzenia ochronne (siatka o odpowiedniej wielkości oczek, płotki dla płazów). Dla zachowania populacji zwierząt i utrzymania wymiany genetycznej ważna jest też budowa przejść i przepustów dla zwierząt oraz przepławek dla ryb. Przejścia, pozwalające na swobodny ruch dzikich zwierząt w poprzek drogi, dotyczą niemal wszystkich tras (m.in. inwestycji: B.1, B.3, B.4, B.5, B.7, B.11, B.12, B.13, B.14, D.12, D.13, D.15, E.1, E.9, E.13, E.16, H.2, H.3, H.4, H.13). Działaniami wspomagającymi efektywne wykorzystanie przejść dla zwierząt jest wprowadzanie zieleni naprowadzającej (drzewa i krzewy zwięzające się w kierunku przejścia), a także zastosowanie odpowiedniego oświetlenia kierunkowego. Dobrze zlokalizowane i wykonane przejścia dla zwierząt umożliwiają wykorzystywanie siedlisk rozciętych szlakiem komunikacyjnym przez lokalne populacje oraz przemieszczanie się osobników migrujących na dalekie odległości. Dla zabezpieczenia płazów, gadów i małych ssaków przed wchodzeniem na jezdnie, na odcinkach gdzie ustawiono ekrany akustyczne, ważne jest szczelne posadowienie tych elementów (bez szczelin przy gruncie).

Do innych sposobów minimalizujących skutki realizacji drogowych szlaków komunikacyjnych dla świata fauny należy stosowanie rozwiązań miejscowo odstrasżających zwierzęta oraz odpowiednich oznaczeń drogowych czy ograniczenie prędkości jazdy. Należy przy tym zwrócić uwagę na dostosowanie terminu oraz pory prowadzenia prac do wymagań ekologicznych gatunków występujących na terenie objętym inwestycją. Przy realizacji tras przecinających obszary Natura 2000, w tym: Doliny Środkowej Wisły (B.4, H.4, E.13, F.8, H.2, H.13, A.9, A.13), Puszczy Białej (B.5, D.15), Doliny Dolnego Bugu i Ostoi Nadbużańskiej (B.11, D.15, H.3), Doliny Dolnej Narwi (D.13, B.7), Doliny Kostrzyna (B.14), Doliny Dolnej Pilicy (A.2), Doliny Środkowego Świdra (A.6), Doliny Liwca i Ostoi Nadliwieckiej (A.8, G5), Uroczyska Łąckie (D.12), Ostoi Bagno Całowanie (A.13), Doliny Omulwi i Płodownicy i Zachodniokurpiowskich Borów Sasankowych (D.13), Kampinoskiej Doliny Wisły (H.2), Wydm Lucynowsko - Mostowieckich (D.15), należy uwzględnić okresy ochronne rozrodu zwierząt czy lęgu ptaków. Na etapie eksploatacji inwestycji zlokalizowanych na obszarach objętych ochroną prawną, zgodnie z ustawą o *ochronie przyrody* (wskazanych w tabeli 5 w pkt 5 *Prognozy*), w miejscach dolin rzek czy terenów leśnych, wskazany byłby ponadto nadzór przyrodniczy, który na bieżąco reagowałby na możliwe zagrożenia dla świata zwierząt.

Ważnym aspektem, szczególnie na obszarach wrażliwych, ale również na pozostałych obszarach, jest zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska, które może oddziaływać zarówno na środowisko **gruntowo-wodne, powietrze atmosferyczne, faunę i florę**. W ramach zabiegów chroniących jakość poszczególnych komponentów środowiska wskazane jest ograniczenie zanieczyszczeń powstających na skutek prac i na placu budowy oraz stosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska, metod prowadzenia prac budowlanych oraz nowoczesnych technologii. Celowe jest:

- stosowanie najlepszych dostępnych technologii na etapie realizacji prac i użytkowania,
- minimalizowanie powierzchni terenu budowy oraz jego zabezpieczenie w czasie robót,
- ograniczenie do niezbędnego minimum prac prowadzonych w sąsiedztwie obszarów chronionych w myśl ustawy o *ochronie przyrody*, lasów, cieków i zbiorników wodnych,

- unikanie lokalizacji zaplecza budowy na terenach wrażliwych na zanieczyszczenia (w tym w sąsiedztwie cieków, zbiorników wodnych, terenów podmokłych i źródliskowych),
- zachowanie szczególnej ostrożności w czasie prowadzenia prac w sąsiedztwie cieków i zbiorników wodnych, ograniczenie do minimum trwałej ingerencji w strukturę koryt i brzegów cieków,
- zgodne z obowiązującymi przepisami składowanie materiałów, utrzymywanie parku maszynowego i odprowadzanie ścieków bytowych z terenu budowy,
- zaprojektowanie i utrzymywanie sprawnego systemu odprowadzania wód opadowych z tras komunikacyjnych, w tym stosowanie urządzeń podczyszczających spływy deszczowe odprowadzane do odbiorników oraz utrzymywanie odpowiednich warunków wilgotnościowych,
- w przypadku koniecznej likwidacji zbiorników wodnych lub siedlisk – przeprowadzanie prac poza sezonem rozrodczym i lęgowym;
- takie prowadzenie prac budowlanych, aby minimalizować ryzyko przedostawania się do środowiska zanieczyszczeń substancjami chemicznymi, pochodzącymi z ewentualnych wycieków paliwa, bądź smarów maszyn i środków transportu,
- ograniczenie do minimum liczby drzew podlegających wycince oraz wykonywanie nasadzeń kompensacyjnych, tworzenie pasów zieleni izolacyjnej, w tym zwłaszcza na terenach zabudowanych i obszarach kompleksów gleb o wysokiej przydatności rolniczej,
- zabezpieczenie w czasie robót istniejącej kanalizacji,
- oszczędne używanie w okresie zimowym środków zmniejszających śliskość jezdni, tak aby nie powodować nadmiernego zanieczyszczenia środowiska,
- czyszczenie jezdni, zbieranie piasku z jezdni, przykrywanie transportowanego materiału plandekami w celu ograniczenia niekorzystnego pylenia;
- wykorzystanie humusu z terenów zajmowanych pod inwestycje do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni.

Istotnym elementem projektowania przebiegów i budowy nowych dróg oraz poprawy stanu technicznego istniejących, szczególnie dla środowiska **wodnego**, powinna być skuteczna ochrona obszarów wrażliwych na oddziaływania związane z odwodnieniem pasa drogowego np. ujęć wód podziemnych, obszarów ochronnych GZWP, zbiorników stanowiących jedyne źródło zaopatrzenia w wodę, miejsc łatwoprzepuszczalnych, których zanieczyszczenie zagraża użytkowym zbiornikom wód podziemnych. Konieczna jest ochrona m.in.: doliny rzeki Mieni i rzeki Świder - na trasie inwestycji B.3, doliny Kostrzyna i torfowiska w Starym Koniku - na trasie B.14, nieizolowanych GZWP: czwartorzędowego Nr 222 „Dolina Środkowej Wisły” - na odcinku trasy B.6 i jurajskiego Nr 413 „Szydłowiec- Goszczewice” - na trasie B.2. W miejscach tych, w systemach odwodnienia należy stosować odpowiednie zabezpieczenia, wskazane jest m.in. miejscowe podczyszczanie wód deszczowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych do osadników, piaskowników, separatorów ropopochodnych czy zbiorników retencyjnych budowanych na poboczu dróg. W przypadkach stanów awaryjnych skuteczne zabezpieczenie stanowią wodoszczelne zasuwy, a także kłapy zwrotne uniemożliwiające przedostanie się szkodliwych substancji do rzek (np. inwestycja B.5).

Wzrost ilości powierzchni nieprzepuszczalnych oraz powierzchni o wysokim współczynniku spływu może powodować przyspieszenie obiegu wody w zlewni oraz wpływać na ilość i wielkość wezbrań w ciekach, które są odbiornikami ścieków z dróg. Przy projektowaniu i realizacji nowych inwestycji drogowych problem ten powinien być uwzględniony w projektowanym systemie odwodnień. Należy, gdzie jest to możliwe, zapobiegać stałemu odwodnieniu terenów przylegających do inwestycji drogowych a przy odprowadzaniu wód opadowych - umożliwić ich infiltrację do gruntu. Ograniczenie prędkości odpływu wód z danej zlewni można osiągnąć poprzez zastosowanie odpowiednich systemów odwodnień, opartych o naturalne procesy i infiltrację (np. rowy trawiaste).

Na klimat akustyczny i jakość powietrza wpływ mają takie czynniki jak m.in.: rodzaj zastosowanej nawierzchni, dopuszczalna prędkość ruchu oraz jego natężenie i płynność, udział pojazdów ciężkich. Najskuteczniejszym sposobem ograniczenia uciążliwości hałasu i zanieczyszczeń przedostających się do atmosfery jest odpowiednie kształtowanie trasy.

W przypadku nowych inwestycji bardzo ważne jest, aby projektowane główne szlaki komunikacyjne omijały zwłaszcza tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową (zwartą w miastach, rozproszoną na terenach wiejskich). Jeżeli jest to niemożliwe, należy stosować takie rozwiązania, jak m.in.: ekrany akustyczne, wały ziemne, które sprawiają wrażenie naturalnych form terenu, zieleń ekranizującą, strefy buforowe. Na trasach przebiegających przez tereny miejskie oraz na trasach obwodnic większych miast (np. B.4- dla południowej Warszawy, B.6 - dla Góry Kalwarii, B.7 - dla Ostrołęki, B.8 – dla Płocka, E.6- dla Grodziska Mazowieckiego), należy dostosować prace tak, aby je ograniczyć w porze najwyższej aktywności dobowej oraz używać sprzętu o niskiej emisji hałasu. Celowym, zwłaszcza w stolicy i na terenach większych miast, jest stosowanie taboru użytkowego publicznego transportu, który spełnia wysokie normy akustyczne i emisji spalin oraz zaplanowanie robót z wykorzystaniem głośnego sprzętu tak, aby umożliwić wypoczynek mieszkańcom. Na etapie budowy, emisję zanieczyszczeń do atmosfery należy ograniczać poprzez minimalizację spalin z maszyn budowlanych i samochodów transportowych oraz stosując techniki piaskowania „na mokro” i kurtyn zabezpieczających przed pyleniem.

Minimalizację niekorzystnych oddziaływań **na krajobraz** można osiągnąć poprzez jak najmniejsze ingerowanie w krajobraz przyrodniczy i kulturowy, zachowanie naturalnych osi i punktów widokowych, postępowanie zgodne z zasadami gospodarowania obowiązującymi dla terenów chronionych, ochronę miejsc o szczególnych walorach krajobrazowych i widokowych oraz podtrzymywanie walorów krajobrazu kulturowego miast i wsi. Celowym jest wprowadzanie, tam gdzie jest to możliwe, nasadzeń zieleni oraz takiej aranżacji otoczenia drogi, aby w jak największym stopniu złagodzić powstałe zakłócenia w odbiorze wizualnym otoczenia. Należy także ograniczać liczbę drzew podlegających wycince, a w przypadku konieczności jej przeprowadzenia - wykonywać nasadzenia kompensacyjne.

Ze względu na konieczność ochrony **zasobów naturalnych**, do realizacji inwestycji powinny być wykorzystywane w pierwszej kolejności kruszywa wydobywane ze złóż już istniejących. Eksploatacja nowych złóż powinna odbywać się z jak najmniejszą presją na środowisko, po uprzednim wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych inwestycji związanych z wydobyciem i produkcją kruszyw. Bardzo ważna jest również zasada pierwszeństwa dla stosowania kruszyw lokalnych. Dobrym rozwiązaniem jest stosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw (oprócz kruszyw naturalnych zastosowanie kruszyw sztucznych produkowanych np. z żużli pohnutnicznych czy kruszywa pochodzącego z recyklingu). Zaletami kruszyw sztucznych, jest poza ceną, ich dużo niższa gęstość objętościowa⁷⁴. Zastosowanie kruszywa pochodzącego z przeróbki materiału uprzednio zastosowanego w budownictwie przynosi korzyści w postaci wykorzystania w procesie produkcji kruszyw z odpadów przemysłowych oraz ogranicza objętość składowisk poprzemysłowych.

W przypadku złóż prognostycznych i perspektywicznych, których zasięg jest w dużej mierze niedookreślony, przeprowadzona w ramach niniejszej *Prognozy* analiza wskazuje na potencjalne kolizje z planowanym przebiegiem 8 inwestycji (tabela 10.) Przeprowadzenie szczegółowych badań umożliwi rozpoznanie zasobów geologicznych i ewentualne wydobycie surowca np. na potrzeby planowanych w *Planie wykonawczym* przedsięwzięć.

⁷⁴ *Prognoza oddziaływania na środowisko Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*, MRR, 2010 r., str. 181

Tabela 10. Potencjalne kolizje złóż prognostycznych i perspektywicznych z nowymi inwestycjami z Planu wykonawczego

Numer inwestycji w Planie wykonawczym	Rodzaj surowca – przybliżona lokalizacja potencjalnych kolizji
A.7 i D.11	piaski i żwiry – w rejonie Raszewa Dworskiego i Kobylnik, na północ od Zakroczymia iły ceramiki budowlanej – na wysokości miejscowości Trębki Nowe
B.1	piaski - w okolicy miejscowości Góra, piaski i żwiry - w okolicy Dalanówka i Michalinka iły ceramiki budowlanej – w rejonie Siedlina
B.2	piaskowce - w okolicach Szydłówka; piaski - w okolicach Świerczka i Zdziechowa piaski oraz <u>kamienie ozdobne</u> w okolicy Dobruta (jedyne takie złożo w woj. mazowieckim)
B.12	torfy na północ od Zwolenia
E.4	piaski i żwiry - w okolicach Mławy
E.11	<u>opoki i margle</u> , <u>opoki margliste</u> – na pd.-zach. od Solca nad Wisłą
E.14	piaski - w okolicy Michałowa i Zalesia

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Mapy Geośrodowiskowej Polski w skali 1:50 000 oraz tabeli 4. *Prognozy*

Realizacja *Planu wykonawczego* służy przede wszystkim podniesieniu komfortu **życia i bezpieczeństwa ludzi**. W zaproponowanych rozwiązaniach uwzględniono działania mające na celu usprawnienie ruchu drogowego i poprawę bezpieczeństwa pasażerów poprzez m.in. zastosowanie monitoringu wizyjnego w pojazdach używanych w komunikacji miejskiej oraz rozwiązań, które ułatwią osobom niepełnosprawnym poruszanie się komunikacją zbiorową. Rozwiązania towarzyszące nowym inwestycjom, do których należy zapewnienie dostępności do dróg poprzez węzły, wygradzenia dróg (dotyczy klas A i GP), stosowanie odpowiedniej infrastruktury oraz poprawa parametrów technicznych tras komunikacyjnych, zwiększą komfort oraz poczucie bezpieczeństwa wśród ich użytkowników. Minimalizacja negatywnych wpływów na zdrowie ludzi opiera się na zastosowaniu działań mających na celu zapobieganie niekorzystnym oddziaływaniom na poszczególne komponenty środowiska na terenach zurbanizowanych.

9. ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE

Analiza wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację poszczególnych przedsięwzięć zawartych w *Planie wykonawczym* oraz raportów o oddziaływaniu na środowisko⁷⁵, stanowiących podstawowy załącznik do wniosku o wydanie ww. decyzji wskazuje, że większość inwestycji z bliższej perspektywy (lata 2014-2020) ma już przesądzenia lokalizacyjne oraz opracowaną dokumentację z dokładnym przebiegiem dokonany na podstawie wyboru najkorzystniejszego wariantu. Dotyczy to głównie przedsięwzięć drogowych poziomu krajowego, których koordynatorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Konfrontacja inwestycji

⁷⁵ Zestawienie wydanych decyzji środowiskowych oraz raportów o oddziaływaniu na środowisko zawiera załącznik 2 do *Prognozy*.

z *Planu wykonawczego* z mapą ilustrującą stan budowy dróg w województwie mazowieckim, pozwala na weryfikację stopnia realizacji planowanych inwestycji⁷⁶:

- w realizacji znajdują się fragmenty dróg: S-17, S-7 (od okolic Radomia na południe do granic województwa), S-8 (Wyszków-Ostrów Mazowiecka, Ostrów Mazowiecka-granica województwa, Radziejowice-Wolica) jak również S-2 na obszarze samej Warszawy;
- procedurą przetargu objęte są budowy: S-7 od Płońska w kierunku północnym do granic województwa oraz obwodnica Góry Kalwarii;
- na etapie przygotowawczym są inwestycje dotyczące budowy S-12 i A-2 na wschód od Mińska Mazowieckiego;
- nie prowadzi się działań związanych z przygotowaniem rozbudowy DK10 i DK19 do parametrów drogi ekspresowej na terenie województwa mazowieckiego. W przypadku planowanej drogi S-10 alternatywą dla przebiegu wyznaczonego w *Planie wykonawczym* (zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego) jest przeprowadzenie inwestycji po istniejącym śladzie DK10.

W odniesieniu do inwestycji poziomu regionalnego, stopień ich zaawansowania zawiera załącznik do *Planu wykonawczego* (załącznik nr 3. Gotowość do realizacji projektów - Project pipeline). Dla każdego z przedsięwzięć określone zostały przybliżone daty: opracowania/uaktualnienia studium wykonalności, uzyskania decyzji środowiskowej, ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane oraz zakończenia robót budowlanych. Analiza tych treści uzupełniona o informacje zgromadzone na potrzeby niniejszego opracowania w załączniku 2. *Prognozy*, wskazuje na duży stopień zaawansowania przedmiotowych projektów, w tym przeprowadzenie szeregu analiz środowiskowych przebiegu planowanych inwestycji oraz dokonanie wyboru wariantu najkorzystniejszego tj. najbardziej optymalnego - godzącego różne aspekty.

W przypadku liniowych inwestycji kolejowych, w ramach których przewidywana jest głównie modernizacja istniejących połączeń, wariantowanie szczegółowe dotyczy jedynie przebiegu nowej linii kolejowej planowanej na odcinku Płock-Modlin⁷⁷ dla której opracowane zostało wstępne studium wykonalności⁷⁸. W wyniku szeregu przeprowadzonych analiz, w tym środowiskowych, społeczno-gospodarczych, technicznych, ruchowo-przewozowych i ekonomiczno-finansowych, rekomendowany został wariant uwzględniający możliwie najkrótszy przebieg, małą ilość kolizji z obszarami chronionymi, drogami krajowymi i wojewódzkimi oraz krótki czas przejazdu.

Stan przygotowania pozostałych inwestycji kolejowych poziomu krajowego prezentowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.⁷⁹ uwzględnia projekty realizacyjne oraz projekty dokumentacyjne i przygotowawcze. Dla większości głównych linii kolejowych regionu, zwłaszcza zbiegających się w aglomeracji warszawskiej, ww. projekty zostały już opracowane. Planowane przedsięwzięcia mają na celu przede wszystkim poprawę przepustowości (dobudowa kolejnych torów do już istniejących) oraz modernizację linii. W tej sytuacji, tak jak m.in. na linii: Warszawa-Rembertów-Sulejówek Miłosna (inwestycja A.5), nie można mówić o alternatywnych rozwiązaniach w kategoriach przestrzennych, a jedynie w kategoriach techniczno-wykonawczych.

Uwzględniając powyższe, rozwiązania alternatywne do rozwiązań proponowanych w *Planie wykonawczym*, można wskazać odnosząc się do stopnia realizacji planowanych inwestycji (i wynikających konsekwencji):

1. wariant „zerowy”, polegający na braku realizacji jakichkolwiek inwestycji ujętych w dokumentacji;
2. realizacja inwestycji w sposób częściowy, zgodnie z możliwościami finansowymi oraz z uwzględnieniem innych czynników, w tym społecznych i przyrodniczych;
3. realizacja inwestycji w sposób całościowy i w pełnej zgodności z założonym harmonogramem czasowym;

⁷⁶ http://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog_mazowieckie (stan na dzień 14.03.2016)

⁷⁷ <http://siskom.waw.pl/kp-kolej-warszawa-plock.htm>

⁷⁸ http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/lk_plock_modlin/wstepne_sw/lk_plock_modlin_sw_wstepne_2011_tekst.pdf

⁷⁹ <http://www.plk-inwestycje.pl/>

4. przeprowadzenie analiz możliwości poprowadzenia innych wariantów przebiegów tras (czy też zakupów taboru⁸⁰) związane z powstającymi nowymi czynnikami determinowanymi przez nowe okoliczności, w tym inwestycje o bardziej złożonych czynnikach planowania przebiegu.

„**Wariant zerowy**”, stanowiący alternatywę dla rozwiązań zawartych w *Planie wykonawczym*, zakłada zaniechanie realizacji inwestycji planowanych na poziomie centralnym oraz samorządu województwa i tylko częściowe wypełnienie zapisów *Strategii*. W obszarze „Przestrzeń i Transport” jest to możliwe w zakresie dróg zarządzanych na poziomie lokalnym oraz inwestycji „dowiązujących” obszary zainwestowane do już istniejącej infrastruktury przez podmioty niższych szczebli samorządu (powiatowego i gminnego), prywatnych przedsiębiorców, czy też w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Bez realizacji kluczowych przedsięwzięć nie będzie jednak możliwe stworzenie spójnego, zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportowego w regionie. Skutki odstąpienia od realizacji zapisów *Planu wykonawczego*, zróżnicowane w zależności od rodzaju inwestycji oraz zakresu ingerencji w przestrzeń przyrodniczą i kulturową, zostały przedstawione w punkcie 3.2. *Prognozy* (Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu). Uwzględniając stopień przygotowania poszczególnych inwestycji oraz zdolność podmiotów do ich terminowej realizacji, przedstawiony „wariant zerowy” należy uznać za czysto teoretyczne rozwiązanie. Jednocześnie, rozważając tę opcję należy uznać, iż odległe koszty środowiskowe (w postaci negatywnych oddziaływań) mogłyby się okazać znacznie wyższe niż doraźne korzystne efekty odstąpienia od realizacji *Planu wykonawczego*.

Częściowa realizacja przedsięwzięć (**wariant 2**) możliwa jest w wielu przypadkach, w tym w sytuacji ograniczonych możliwości finansowych podmiotów realizujących poszczególne projekty, uwarunkowanych między innymi sytuacją społeczno-gospodarczą i wpływami budżetowymi. Nie bez znaczenia są też uwarunkowania natury prawnej, społecznej oraz ekologiczno-przyrodniczej, jak również ewentualne trudności techniczne napotkane podczas prowadzenia skomplikowanych procesów modernizacyjnych i inwestycyjnych. Jest to najbardziej prawdopodobny scenariusz realizacji zapisów *Planu wykonawczego*, pomimo iż w bliższej perspektywie czasowej tj. w latach 2014-2020 większość inwestycji jest już w fazie realizacji (opracowane dokumentacje techniczne, sporządzone studium wykonalności). Większych korekt, dotyczących zarówno zakresu planowanych przedsięwzięć, harmonogramu prac jak i przebiegu poszczególnych inwestycji, można oczekiwać w przypadku projektów z dalszej perspektywy czasowej. Sytuacja taka jest tym bardziej prawdopodobna w świetle prowadzonej przez samorząd województwa polityki zmniejszającej dysproporcje rozwoju i konieczności osiągnięcia celów strategicznych odnoszących się do sześciu obszarów działań. Wśród określonych w *Strategii* celów jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego (w obszarze „Przestrzeń i Transport”). Jego osiągnięcie wymagać będzie realizacji inwestycji infrastrukturalnych również w rejonach o słabej/niedostatecznej dostępności komunikacyjnej. Brak takich inwestycji w analizowanym *Planie wykonawczym* (zarówno w perspektywie 2014-2020 jak i 2021-2030) jest zauważalny między innymi w rejonie ośrodka subregionalnego Ciechanowa. Poprawa powiązań komunikacyjnych miasta z otoczeniem jest istotna z punktu widzenia niskiej gęstości sieci transportowych tej części regionu oraz podnoszonej przez lokalne społeczności potrzeby realizacji krótszego połączenia z Warszawą i budowy obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 60. Aspekt poprawy powiązań powinien być uwzględniony także przy rozważaniach alternatywnych inwestycji w ramach dalszej perspektywy czasowej.

Kompleksowa realizacja *Planu wykonawczego* w pełnej zgodności z założonym harmonogramem czasowym nie wymaga bliższych wyjaśnień (**wariant 3**). Jest to realistyczna i korzystna dla zrównoważonego rozwoju wersja realizacji rozpatrywanego dokumentu. W świetle analizy określonych kierunków działań *Strategii* w obszarze „Przestrzeń i Transport” przeprowadzonej w powiązaniu z planowanymi inwestycjami (w zakresie inwestycji regionalnych – tabela 1 w punkcie 2.2 *Prognozy*) w sferze dyskusji pozostaje jedynie fakt, czy realizacja *Planu wykonawczego* w przedstawionej wersji pozwoli na pełne osiągnięcie założonych w *Strategii* celów.

⁸⁰ Nie rozstrzygamy tutaj konkretnych modeli, ale charakter taboru np. kolej spalinowa czy zelektryfikowana.

Niewątpliwie nie rozwiązuje całkowicie problemów transportowych regionu, szczególnie w obszarze aglomeracji warszawskiej. Jest to związane z ograniczonymi możliwościami ekonomicznymi oraz odzwierciedla aspekty środowiskowe. „Niedomknięcie” układu obwodnicowego Warszawy skutkować będzie w niektórych obszarach znaczącymi obciążeniami komunikacyjnymi dróg niższych klas z powodu braku odpowiednich ciągów drogowych. Istotnym jest tutaj brak w planach inwestycyjnych wschodniej obwodnicy Warszawy, domykającej transport drogowy na kierunku północ-południe⁸¹.

Kolejną alternatywę realizacji *Planu wykonawczego* stanowi rozpatrywany w *Prognozie wariant 4* który mógłby być skutkiem analiz i korekty sytuacji przedstawionej powyżej (wariant 3). W przypadku inwestycji będących w początkowym stadium opracowania (przede wszystkim dotyczy projektów z perspektywy 2021-2030) możliwe są uszczegółowienia inwestycji, włącznie z wariantowaniem zakresu i tras ich przebiegu. Ewentualne zmiany będą wynikiem między innymi, większego niż dotychczas, wykorzystania potencjału jednostek naukowo-badawczych i innowacyjno-wdrożeniowych oraz rozwoju społeczno-gospodarczego regionu zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. W obszarze aglomeracji warszawskiej szczególnymi inwestycjami są planowane przedsięwzięcia związane z transportem szynowym, w peryferyjnych częściach regionu alternatywę stanowią mogą nowe inwestycje zwiększające jego spójność przestrzenną i gospodarczą (m.in. poprawiające dostępność komunikacyjną miast subregionalnych oraz innych znaczących ośrodków lokalnych).

Istotne zmiany, w stosunku do postulowanego obecnie przebiegu, dotyczyć mogą trasy projektowanej linii kolejowej Modlin-Płock, między innymi w kontekście ewentualnej reaktywacji planów związanych z budową Kolei Dużych Prędkości, częściowo w korytarzu linii Płock-Modlin. W takiej sytuacji wskazane będą kolejne analizy przebiegu linii, w relacji do planowanej nowej infrastruktury. Sama potrzeba istnienia dwu linii w korytarzu dotychczas nieobsługiwanym wydaje się być wątpliwa, stąd wartym rozważenia jest ujednolicenie planów w celu wytrasowania jednej linii o statusie linii konwencjonalnej, z możliwością osiągania dużych prędkości dla ruchu dalekobieżnego (z przedłużeniem linii do Włocławka). Również w zakresie innych inwestycji kolejowych (poza inwestycjami liniowymi), których wykonanie przewidywane jest w *Planie wykonawczym*, możliwe są alternatywne rozwiązania. Między innymi przy realizacji przedsięwzięcia o charakterze modernizacyjno-rewitalizacyjnym obejmującego budowę bazy utrzymaniowo-naprawczej (Sochaczew, Radom, Tłuszcz) analiza rozmieszczenia tego typu obiektów może wskazać inne lokalizacje, w tym w części północnej lub północno-zachodniej regionu.

Ze względu na wysoki stopień urbanizacji działania w zakresie usprawnienia transportu wewnątrzaglomeracyjnego Warszawy będą miały bardziej złożony charakter niż w pozostałej części Mazowsza. Wynikają one nie tylko z uwarunkowań przestrzennych (potrzeba „dowiązania” do innych rodzajów transportu i wspólnego zajmowania korytarzy transportowych miasta przez różne rodzaje komunikacji), ale również uwarunkowań technicznych. W przypadku metra konieczne są specjalistyczne badania geologiczne oraz ocena wpływu na otaczającą przestrzeń (oddziaływania na sąsiednie budowle, infrastrukturę, stosunki wodne). Dla planowanej w perspektywie 2021-2030 budowy III linii metra prowadzone są natomiast wielokierunkowe prace studialne, mające na celu określenie korytarzy tej linii z uwzględnieniem innych rodzajów transportu⁸². Mniej skomplikowana sytuacja jest w przypadku rozbudowy linii tramwajowych, która w znacznej części determinowana jest już istniejącą siecią tramwajową oraz infrastrukturą drogową. Wskazane warianty przebiegu tras tramwajowych wzdłuż drogowych ciągów komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu wydają się najbardziej optymalnymi – zgodnie z dotychczasowymi wieloczynnikowymi analizami.

Alternatywę dla proponowanej w *Planie wykonawczym* obsługi komunikacyjnej pasma zachodniego województwa na odcinku Warszawa Bemowo-Sochaczew (inwestycja F.10), obejmującej budowę trasy dla autobusu torowego wzdłuż istniejących szlaków komunikacyjnych (sporządzone

⁸¹ <http://www.siskom.waw.pl/s17.htm>

⁸² <http://www.siskom.waw.pl/kp-metro-3.htm>

studium wykonalności), stanowić może obsługa komunikacyjna ZTM, zwiększenie częstotliwości kursowania kolei, czy też powstanie innych połączeń np. busami.

Realizacja inwestycji o charakterze przestrzennym z dalszej perspektywy czasowej (2021-2030) powinna być poprzedzona sporządzeniem studium wykonalności, w którym w miarę możliwości powinno zawrzeć się wariantowanie przebiegu nowych tras w terenie. Rozwiązania alternatywne wielu przedsięwzięć determinowane są istniejącą infrastrukturą, jak w przypadku inwestycji dotyczącej infrastruktury rowerowej przy dworcach kolejowych (I.3).

Rozwiązanie problemów transportowych regionu wymaga wielu nowych inwestycji, szczególnie w aglomeracji warszawskiej oraz w rejonach o słabej dostępności komunikacyjnej w północnej części regionu.

10. INFORMACJE O PRZEWIDYWANYCH METODACH ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI PROJEKTU PLANU WYKONAWCZEGO ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEJ PRZEPROWADZANIA

Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2030 w obszarze Przestrzeni i Transport podlega okresowemu monitorowaniu, służącemu ocenie stopnia realizacji określonych w dokumencie celów, w szczególności monitorowaniu postępu rzeczowego w realizacji projektów inwestycyjnych. Dane te mogą dodatkowo posłużyć do dalszych analiz oceny oddziaływania realizacji działań inwestycyjnych na środowisko.

Zgodnie z założeniami *Planu wykonawczego*, monitorowanie realizacji inwestycji, w tym pomiar wskaźników określonych w pkt. 4.3.3 *Skutki realizacji projektów Planu wykonawczego*, odbywać się będzie corocznie, na podstawie informacji przekazanych przez instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji, z rozróżnieniem na poziom regionalny i lokalny. Monitoring dotyczyć będzie oceny stopnia realizacji: celów określonych w *Planie wykonawczym*, poszczególnych inwestycji wskazanych w tym dokumencie, a także założonych/osiągniętych wskaźników dotyczących:

- inwestycji kolejowych: całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, całkowita długość nowych linii kolejowych, liczba zmodernizowanych pojazdów kolejowych, liczba zakupionych pojazdów kolejowych, budowa/rozbudowa baz do obsługi taboru,
- inwestycji drogowych: całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg, całkowita długość nowych dróg, długość wybudowanych autostrad, długość wybudowanych dróg ekspresowych, długość wybudowanych lub przebudowanych tras rowerowych, liczba parkingów P+R, liczba parkingów B+R, liczba zakupionych pojazdów niskoemisyjnych, liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- pozostałych inwestycji: całkowita długość zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra, całkowita długość nowych linii tramwajowych i linii metra, całkowita długość wybudowanego toru dla autobusu torowego, liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym lub publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej.

Monitorowany będzie stopień postępu rzeczowego i finansowego inwestycji oraz identyfikowane będą problemy związane z ich realizacją.

Dla pełnej analizy skutków realizacji planowanych w *Planie wykonawczym* działań i ich wpływu na środowisko przyrodnicze, konieczne jest monitorowanie jego stanu. Prowadzenie monitoringu pozwoli na dostarczenie informacji o efektach stopniowo wdrażanych inwestycji. Ujednolicone metody zbierania i przetwarzania danych w zakresie jakości elementów przyrodniczych, standardów jakości środowiska oraz zmian, jakie zachodzą w trakcie realizacji zadań, pozwolą w porę ocenić zagrożenia i podjąć działania zapobiegawcze lub ratownicze. Do monitorowania zmian w strukturze użytkowania gruntów, spójności systemu obszarów chronionych, jakości poszczególnych komponentów środowiska (poziomu zanieczyszczenia powietrza w rejonie kluczowych węzłów komunikacyjnych, jakości wód powierzchniowych i podziemnych) oraz lokalnych zmian klimatu akustycznego odnosi się, sporządzony do powiązanego tematycznie *Programu rozwoju i modernizacji*

technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim⁸³, dokument *Prognozy oddziaływania na środowisko*⁸⁴. Przygotowane, w oparciu o art. 52. ust. 2 ustawy o ośrodkach opracowanie zawiera zestaw wskaźników, wymagających okresowej kontroli. Należą do nich:

- **wskaźniki w zakresie zmian w strukturze użytkowania gruntów:** dynamika zmian powierzchni gruntów rolnych i leśnych wyłączonych z produkcji na cele rozwoju infrastruktury transportowej, dynamika zmian długości eksploatowanej normalnotorowej sieci kolejowej, dynamika zmian długości sieci drogowej, gęstość sieci kolejowej w przeliczeniu na jednostkę powierzchni lub mieszkańca w obrębie danej jednostki administracyjnej⁸⁵, gęstość sieci drogowej w przeliczeniu na jednostkę powierzchni lub mieszkańca w obrębie danej jednostki administracyjnej, realizacja inwestycji z zakresu obsługi podróży (P&R, B&R);
- **wskaźniki w zakresie spójności systemu obszarów chronionych oraz zachowania powiązań przyrodniczych:** dynamika zmian powierzchni terenów objętych ochroną prawną spowodowanych rozwojem infrastruktury transportowej; udział przyrodniczych obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem (%), wskaźnik presji na krajobraz (iloraz powierzchni biologicznie czynnej do powierzchni zabudowy i zurbanizowanej), wskaźnik presji na obszary Natura 2000 (iloraz powierzchni obszarów Natura 2000 do powierzchni zabudowanej i zurbanizowanej), udział udrożnionych korytarzy ekologicznych przecinanych przez linie kolejowe i drogowe w całkowitej liczbie korytarzy⁸⁶, liczba przejść dla zwierząt/łączników korytarzy ekologicznych;
- **wskaźniki w zakresie zmian jakości środowiska:** stopień redukcji zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, odsetek ludności narażonej na ponadnormatywny poziom hałasu komunikacyjnego (%), liczba awarii związanych z transportem substancji i materiałów niebezpiecznych, wielkość całkowitej emisji głównych zanieczyszczeń powietrza (t/rok);
- **wskaźniki w zakresie ograniczania niekorzystnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze:** ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu ogółem, wynikające z przejęcia ruchu przez transport kolejowy (mld zł)⁸⁷;
- **wskaźniki w zakresie klimatu akustycznego:** nakłady na środki trwałe służące zmniejszeniu hałasu i wibracji (mln zł), długość ekranów akustycznych (km).

W ramach państwowego monitoringu środowiska na terenach komunikacyjnych prowadzone są coroczne badania, przede wszystkim w zakresie jakości powietrza i klimatu akustycznego. Ponadto zgodnie z procedurą w przypadku przedsięwzięć, dla których wydano lub zostaną wydane decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych, przeprowadzany będzie monitoring środowiska w poszczególnym zakresie i metodach określonych w wydanej decyzji.

Wymienione wyżej propozycje wyboru elementów systemu monitoringu nie wyczerpują ocen wszystkich możliwych bezpośrednich i pośrednich negatywnych skutków względem środowiska wywołanych wdrażaniem celów oraz kierunków działań przewidzianych w *Planie wykonawczym*. Wskazane jest włączenie do systemu monitorowania, w możliwie największym stopniu, danych gromadzonych przez organy i jednostki monitoringu środowiskowego w regionie (RDOŚ, WIOŚ), organy statystyki publicznej (GUS, Eurostat) oraz inne sektorowe jednostki budżetowe (np. GDDKiA, PKP PLK S.A., RZGW).

11. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

⁸³ Przyjęty Uchwałą nr 116/5/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 16 grudnia 2014 roku w sprawie przyjęcia i poddania konsultacjom projektu „Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim”.

⁸⁴ *Prognoza oddziaływania na środowisko do Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim*, projekt, MBPR, 16 grudnia 2014 r.

⁸⁵ *Wskaźniki zagospodarowania i ładu przestrzennego w gminach*, PAN, Warszawa, 2013 r.

⁸⁶ *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030*, Warszawa, 2008 r.

⁸⁷ Wskaźnik dla okresów 5-cio letnich, uwzględniony w *Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, Warszawa, 2008 r.

Zgodnie z art. 104 ustawy o oś istnieje wymóg stwierdzenia możliwości znacznego transgranicznego oddziaływania na środowisko realizacji polityk, strategii, planów lub programów. Oddziaływanie transgraniczne należy rozumieć jako możliwość wystąpienia istotnego wpływu, przewidzianych do realizacji działań, na obszary usytuowane poza granicami kraju. Województwo mazowieckie, ze względu na usytuowanie w centralnej części Polski, nie posiada bezpośredniego sąsiedztwa z państwami ościennymi, jedynie jego wschodnie tereny znajdują się w strefie przygranicznej⁸⁸.

Z uwagi na stosunkowo niewielką odległość do granicy polsko-białoruskiej przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej S-19 Białystok - Lublin (B.11), dokonano analizy tej inwestycji pod kątem wpływu na warunki środowiskowe sąsiedniej Białorusi. Analiza przewidywanych skutków środowiskowych towarzyszących realizacji tego przedsięwzięcia wyklucza możliwość wystąpienia znaczącego oddziaływania transgranicznego. Realizacja tej inwestycji, tak jak i pozostałych przedsięwzięć zawartych w *Planie wykonawczym* niesie za sobą niebezpieczeństwo wystąpienia przekształceń, które mogą powodować pewne zakłócenia w systemie przyrodniczym. Analiza rodzaju oraz zasięgu oddziaływania planowanych inwestycji na środowisko wskazuje na ich lokalny (niekorzystny na pewne komponenty) i regionalny charakter (z przewagą korzystnych). Wszelkie niekorzystne potencjalne oddziaływania będą dotyczyły obszaru Mazowsza.

Ewentualne odległe skutki pośrednie wynikające z budowy fragmentu autostrady A-2 i sieci dróg dojazdowych zlokalizowanych w międzynarodowym korytarzu sieci bazowej TEN-T: Morze Północne – Morze Bałtyckie oraz paneuropejskim korytarzu transportowym KII - będą w przewadze pozytywne. Realizacja odcinka Mińsk Mazowiecki – Siedlce wraz z planowanym w kolejnej perspektywie odcinkiem Siedlce – przejście graniczne w Kukurykach (nieujęty w *Planie wykonawczym*), usprawni tranzyt z Europy Zachodniej do Białorusi. W uzasadnieniu decyzji środowiskowej z 20.12.2011r., ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie autostrady A-2 na odcinku Warszawa-Kukuryki jest mowa o przekazaniu stronie białoruskiej, w ramach postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia⁸⁹, dokumentacji w sprawie oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji. Zgodnie z prośbą strony białoruskiej w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, odniesiono się w szczególności do wpływu planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, podziemne i glebę w dolinie Bugu. Strona białoruska nie zgłosiła żadnych uwag do przekazanej dokumentacji.

12. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Prognoza oddziaływania na środowisko do Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport jest dokumentem sporządzanym na potrzeby procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Została wykonana zgodnie z zakresem określonym w ustawie 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.

Celem sporządzenia niniejszej *Prognozy* jest m.in. zidentyfikowanie i ocena potencjalnych zagrożeń dla środowiska i ludzi oraz innych ewentualnych skutków związanych z realizacją zapisów *Planu wykonawczego*, w tym określenie znaczących oddziaływań na obszary i obiekty chronione ze wskazaniem możliwości i sposobów ograniczenia niekorzystnych skutków dla środowiska związanych z realizacją planowanych inwestycji.

Jednym z zadań tego dokumentu jest m.in. dostarczenie społeczeństwu (w ramach konsultacji) informacji na temat:

⁸⁸ Najbardziej skrajny punkt regionu znajduje się w odległości około 3,5 km od granicy z Białorusią.

⁸⁹ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał w dniu 17.03.2009r. postanowienie nakładające obowiązek przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia

- zawartości ocenianego dokumentu tj. *Planu wykonawczego* (pkt 2. *Prognozy*) i jego celów w kontekście rozwoju regionu oraz poprawy warunków życia mieszkańców Mazowsza;
- stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem, do których zaliczono obszary realizacji nowych inwestycji infrastrukturalnych oraz położone na styku z korytarzami ekologicznymi,
- skutków dla środowiska i zdrowia ludzi, wynikających z wdrożenia opracowanego dokumentu,
- jakie działania podejmowane będą dla zmniejszenia uciążliwości planowanych inwestycji dla człowieka i środowiska (w czasie budowy i eksploatacji szlaków komunikacyjnych).

Prezentowane w *Prognozie* informacje posłużą mieszkańcom regionu do współudziału/partycypacji w procesie podejmowania decyzji przez organy samorządowe przyjmujące dokument.

Przedmiotem oceny jest wpływ na środowisko wdrożenia *Planu wykonawczego*, której dokonano w podziale na komponenty biotyczne (wszystkie organizmy żywe, w tym życie i zdrowie człowieka) i abiotyczne środowiska (m.in. wody, gleby, rzeźbę terenu, klimat) w obszarze realizacji inwestycji tj. województwie mazowieckim. Ponieważ *Plan wykonawczy* obejmuje szereg przedsięwzięć, dla potrzeb oceny dokonano podziału na poszczególne typy inwestycji drogowych, kolejowych i tzw. pozostałych, co umożliwiło generalizację oddziaływań i skutków środowiskowych. Najwięcej niekorzystnych wpływów będzie wynikiem budowy nowych odcinków dróg ekspresowych i autostrady A-2, natomiast najwięcej pozytywnych skutków przyniosą nowe rozwiązania komunikacyjne w Warszawie.

Prognoza odnosi się do środowiskowych skutków braku realizacji inwestycji wskazanych w *Planie wykonawczym* (pkt 3.2. *Prognozy*), a także spodziewanych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska (zasoby, jakość) w przypadku realizacji ustaleń dokumentu (pkt 7. *Prognozy*). Brak realizacji *Planu wykonawczego* wiąże się z zaniechaniem wykonania nowych inwestycji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej - w skali lokalnej (obwodnice, drogi dojazdowe), regionalnej (m.in. drogi wojewódzkie), jak również krajowej (m.in. drogi ekspresowe, autostrada). Nie wpłynie to pozytywnie na ograniczenie emisji spalin samochodowych, ani na rozładowanie „korków ulicznych”. Przy wzrastającej liczbie pojazdów i zwiększającej się mobilności mieszkańców może nastąpić pogorszenie jakości wszystkich komponentów środowiska. Brak poprawy stanu technicznego i przepustowości istniejących szlaków komunikacyjnych prowadzi do wielu negatywnych konsekwencji, w tym: wzrostu zanieczyszczenia środowiska spalinami, wzrostu zagrożenia kolizjami i poważnymi awariami, pogorszenia warunków klimatu akustycznego oraz zwiększenia liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywne wartości poziomu hałasu, skutkujących obniżeniem jakości życia mieszkańców Mazowsza i negatywnym wpływem na zdrowie. Najwięcej negatywnych skutków takich decyzji byłoby odczuwanych na obszarach silnie zurbanizowanych. Brak inwestycji drogowych czy szynowych (w tym metro) w Warszawie skutkowałby paraliżem komunikacyjnym stolicy, a także pogorszeniem jakości powietrza i klimatu akustycznego. Z wnikliwych analiz dokumentów m.in. raportów, prognoz i decyzji środowiskowych wynika, że odstąpienie od realizacji inwestycji transportowych wpłynie zdecydowanie niekorzystnie na zrównoważony rozwój regionu, jak również degradując na środowisko oraz negatywnie na warunki życia i zdrowie ludzi w miastach.

Wyniki analiz oddziaływań wskazują, że z rozwojem infrastruktury transportowej związana będzie presja niemal na wszystkie elementy środowiska. Inne oddziaływania generują projekty polegające na modernizacji i rozbudowie elementów infrastruktury drogowej, które nie absorbują nowych obszarów niezainwestowanych, a inny charakter mają inwestycje „po nowym śladzie”, które powodują przekształcenia przestrzeni niezainwestowanej (wytypowane obszary objęte przewidywanym znaczącym oddziaływaniem na środowisko – pkt 4. *Prognozy*).

Prognoza zawiera informacje o stanie środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem oraz problemy ochrony środowiska i przyrody wynikające z realizacji *Planu wykonawczego*, dotyczące obszarów prawnie chronionych, a w szczególności Natura 2000 (pkt 5. *Prognozy*). Diagnostyka konfliktów i problemy pojawiające się na styku prowadzonych inwestycji i obszarów chronionych (wpływ na spójność) oraz w bezpośrednim ich sąsiedztwie (możliwość wpływu na siedliska lub żyjące tam zwierzęta), wskazując potrzebę i metody minimalizowania oddziaływań.

Znaczące ryzyko wystąpienia potencjalnie istotnych oddziaływań na zwierzęta (a pośrednio na bioróżnorodność) stwierdzono w przypadku budowy nowych dróg oraz realizacji inwestycji zlokalizowanych na obszarach przecięcia się szlaków komunikacyjnych z korytarzami migracji zwierząt i roślin. Mogą one prowadzić do naruszenia równowagi biodynamicznej, w wyniku zaburzenia ciągłości obszarów przyrodniczych. Te negatywne oddziaływania można jednak zmniejszyć lub wyeliminować poprzez zastosowanie odpowiednich środków minimalizujących i kompensacyjnych, do których należy budowa przejść dla zwierząt, odtwarzanie miejsc rozrodczych, przenoszenie zagrożonych populacji itp. Znaczna część projektów drogowych, dla których zidentyfikowano potencjalne oddziaływania, posiada decyzje środowiskowe, w których tego rodzaju środki łagodzące oddziaływania zostały ujęte.

Za realizacją inwestycji wskazanych w *Planie wykonawczym* przemawiają konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, jednak lokalnie mogą mieć potencjalnie niekorzystny wpływ na łączność obszarów prawnie chronionych, w tym niektóre obszary Natura 2000. W przypadku przedsięwzięć komunikacyjnych, gdzie prawdopodobieństwo niekorzystnych oddziaływań jest znaczące - wskazano działania pozwalające je zminimalizować. Stosowanie „dobrych praktyk” oraz odpowiednich rozwiązań projektowych, technicznych, technologicznych i organizacyjnych, polegających na budowie przejść i przepustów dla zwierząt, stosowaniu ekranów akustycznych, zieleni ekranizującej, stref buforowych, uwzględnianiu okresów ochronnych dla zwierząt i ptaków, nadzorze przyrodniczym nad pracami, szeregu działań ograniczających powstawanie zanieczyszczeń, stosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska i metod prowadzenia prac budowlanych oraz nowoczesnych technologii sprawi, że oddziaływania te mogą zostać w dużej mierze zmniejszone.

Prace na etapie budowy inwestycji prowadzić będą do m.in: zniszczenia pokrywy glebowej, trwałego przekształcenia krajobrazu, warstw litosfery i hydrosfery, zwiększenia emisji hałasu i drgań, zaburzeń środowiska wodno-gruntowego oraz presji na tereny cenne przyrodniczo. Największej presji poddane zostaną obszary odznaczające się dużą gęstością zaludnienia (m.in. Warszawa) i obszary chronione, dlatego ważne jest, aby poszczególne zadania ujęte w *Planie wykonawczym* realizować w sposób jak najmniej szkodzący w środowisku, wnikliwie przeanalizowany na etapie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W ramach prac nad *Prognozą* dokonano analizy powiązań *Planu wykonawczego* z dokumentami na poziomie międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym i regionalnym. Prześledzono (pkt 6. *Prognozy*), stopień uwzględnienia celów środowiskowych, które określone zostały w ratyfikowanych przez Polskę konwencjach międzynarodowych oraz dokumentach strategicznych rangi europejskiej (m.in. *Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030*, *Traktat o Unii Europejskiej*, *Siódmy Unijny Program Działań w Zakresie Środowiska Naturalnego do roku 2020*), krajowej (m.in. *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego*, *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, *Krajowej Polityki Miejskiej*) oraz regionalnej (m.in. *Program ochrony środowiska Województwa Mazowieckiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy do 2018 roku*, *Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku*; *Innowacyjne Mazowsze*). Realizowanie inwestycji infrastrukturalnych zawartych w *Planie wykonawczym* jest nie tylko zgodne z określonymi celami rozwoju UE, kraju i regionu, lecz również służy realizacji priorytetów rozwoju zrównoważonego wspólnoty europejskiej. Dotyczy w części sieci dróg zlokalizowanych w międzynarodowym oraz paneuropejskim korytarzu transportowym KII.

7. Załączniki

Załącznik 1: Charakterystyka projektów inwestycyjnych poziomu regionalnego w perspektywie 2014 – 2020

Rodzaj inwestycji	Nazwa inwestycji	Zakres inwestycji	Planowany okres realizacji
KOLEJOWE	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Modernizacja 39 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych	- modernizacja 39 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych w celu osiągnięcia wyższych parametrów technicznych oraz spełnienia obowiązujących wymogów w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego, - przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych	2016 – 2017
	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup pojazdów kolejowych. Zakup 6 szt. nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych	- zakup 6 sztuk nowych pięcioczęłonowych lub o równoważnej pojemności elektrycznych zespołów trakcyjnych, - przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych	II kw. 2017 r. - IV kw. 2017 r.
	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup taboru kolejowego: 10 nowych dwuczłonowych EZT	- zakup 10 sztuk nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, - przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych	2017 – 2018
	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup 55 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych	- zakup 55 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych, - przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych	2018 – 2021
	Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap I	zakup 8 pojazdów czteroczęłonowych, wyposażonych w innowacyjny system do optymalizacji sposobu jazdy pod względem zużycia energii sprzężony z Europejskim Systemem Sterowania Pociągami (ETCS)	I połowa 2018 r.

Rozszerzenie potencjału przewozowego kolei metropolitalnej na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego – etap II	zakup 12 pojazdów czteroczęściowych, wyposażonych w innowacyjny system do optymalizacji sposobu jazdy pod względem zużycia energii sprzężony z Europejskim Systemem Sterowania Pociągami (ETCS)	I połowa 2020 r.
Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup i rozbudowa bazy utrzymaniowo – naprawczej w Sochaczewie	zakup i rozbudowa bazy przeglądowo – naprawczej w Sochaczewie, w tym budowa nowej hali przeglądowo – naprawczej do wykonywania napraw na poziomie P4	2014 – 2020
Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Budowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu	- budowa hali utrzymania taboru, stanowiska do odladzania pojazdów oraz innych obiektów (magazyn, pomieszczenia warsztatowe, garaż, itp.), - wyposażenie bazy w niezbędne maszyny i urządzenia, - dostosowanie niezbędnych instalacji sieci trakcyjnej oraz układu torowego do nowej infrastruktury	2015 – 2019
Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Zakup bazy utrzymaniowo – naprawczej w Tłuszczu	- zakup terenów wraz z infrastrukturą obecnej Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Tłuszczu oraz jej dalsza rozbudowa, m.in. wyposażenie w całoroczną myjnię oraz stanowisko do odladzania samochodów, - rozbudowa istniejących hal przeglądowych, - budowa nowych magazynów, warsztatów i hal umożliwiających wykonywanie przeglądów od poziomu pierwszego do trzeciego, - rozbudowa układu torowego	2015 – 2016
Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego	- budowa drugiego toru linii kolejowej nr 47 na szlaku Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska o długości 7 km, - rozbudowa torów, sieci trakcyjnej oraz systemu sterowania ruchem, - poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych	2015 – 2019
Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	- budowa jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej długości ok. 5,3 km na odcinku od stacji kolejowej Modlin do stacji MPL Warszawa/Modlin, - budowa naziemnej stacji kolejowej w pobliżu terminala lotniskowego Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa/Modlin	2016 – 2023

Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock	• rewitalizacja jednotorowej (z wyjątkiem dwutorowego szlaku Łąck – Płock Radziwie) zelektryfikowanej linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock długości ok. 52 km, • modernizacja torów i rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz elektroenergetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej, • poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, • poprawa stanu peronów i obiektów inżynierskich	2016 – 2020
Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele	• całkowita lub częściowa wymiana nawierzchni kolejowej oraz wymiana rozjazdów, • remont obiektów inżynierskich oraz peronów, • modernizacja przejazdów w poziomie szyn, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz infrastruktury towarzyszącej	2016 – 2020
Prace na linii kolejowej nr 28 na odcinku Wieliszew – Zegrze	• odbudowa nawierzchni na odcinku linii ponad 3,7 km, • remont toru stacyjnego na stacji Wieliszew wraz z odbudową peronu	2017 – 2020
Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka – Ostrołęka	• rewitalizacja jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 29 na odcinku Mostówka – Ostrołęka długości ok. 62 km, • prace odtworzeniowe z zakresu branży drogowej, automatyki i telekomunikacji oraz elektroenergetyki trakcyjnej i nietrakcyjnej, • poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, • poprawa stanu peronów i obiektów inżynierskich	2016 – 2021
Prace na linii kolejowej nr 36 odcinek Ostrołęka – Śniadowo	• rewitalizacja jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 36 na odcinku Ostrołęka – Śniadowo długości ok. 20 km, • wymiana nawierzchni kolejowej torów i rozjazdów, • poprawa stanu peronów i obiektów inżynierskich, • poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych	2016 – 2020
Modernizacja Stacji Techniczno – Postojowej Warszawa Szczęśliwice	• przebudowa hali całopociągowej wraz z budową i przebudową instalacji wewnętrznych oraz przyłączy, • budowa budynku biurowo – socjalnego z instalacjami wewnętrznymi i kotłownią olejową oraz budowa przyłączy i budowa bezodpływowego zbiornika na ścieki sanitarne, • budowa zewnętrznych zbiorników na olej opałowy, • budowa hali myjni całopociągowej z instalacjami wewnętrznymi oraz z budową przyłączy i oczyszczalni ścieków przemysłowych, • przebudowa i budowa sieci trakcyjnej, układu torowego, sieci sanitarnych, sieci telekomunikacyjnych, sieci elektroenergetycznych	2014 – 2016

		SN oraz układu drogowego wraz z budową odwodnienia, • budowa zbiornika przeciw pożarowego	
DROGOWE	Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkwianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2	• budowa ok. 10 km drogi, wraz z niezbędną infrastrukturą, • budowa rozgałęzień w stronę Pruszkowa, Brwinowa, Błonia i Starych Babic	2014 – 2020
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61)	• przebudowa ok. 19 km drogi wraz z poszerzeniem pasa drogowego oraz wzmocnieniem konstrukcji jezdni, • przebudowa poboczy i chodników, • przebudowa odwodnienia i oświetlenia	2014 – 2020
	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S – 8	• budowa ok. 2,5 km drogi, wraz z niezbędną infrastrukturą łączącą się z planowaną obwodnicą Marek leżącą w ciągu drogi ekspresowej S8	2014 – 2020
	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7	• budowa zachodniej obwodnicy Mławy o długości ok. 6,2 km, wraz z wykonaniem niezbędnych robót towarzyszących	2014 – 2020
	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie	• budowa nowej drogi wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
	Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579	• budowa obwodnicy wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem) • częściowa rozbudowa odcinka drogi woj. nr 579	2014 – 2020
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500	• rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinkach, łącznie ok. 12,7 km wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 55+328 do km 72+755	• rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku ok. 17,4 km wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
	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	• budowa obwodnicy Konstancina Jeziorna wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020

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	rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 747 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
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	rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 747 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc	budowa drogi – obwodnicy m. Sierpc w ciągu drogi wojewódzkiej nr 560 o długości ok. 2,8 km wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
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	rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 801 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów	rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 637 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
Rozbudowa DW 634 (odc. od DW 631 do Wołomina)	rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 634 wraz z niezbędną infrastrukturą (np. chodnikami, kanalizacją, odwodnieniem drogi, oświetleniem)	2014 – 2020
Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck – Ruszki, na terenie m. Gąbin	- budowa drogi – obwodnicy miasta Gąbina o długości ok. 5 km wraz z wykonaniem wszystkich robót towarzyszących branż, - budowa skrzyżowań z drogami istniejącymi, - budowa chodników, ścieżek rowerowych oraz dróg serwisowych	2014 – 2020
Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu	przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 579 o długości ok. 2,5 km wraz z niezbędną infrastrukturą	2014 – 2020
Budowa obwodnicy Śródmieścia etap I: odcinek od ul. Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej	- budowa odcinka obwodnicy łączącego dzielnice Praga Południe i Targówek (droga klasy GP, dwujezdniowa 2x2 i 2x3 pasy ruchu w każdym kierunku w zależności od odcinka), - budowa bezkolizyjnych skrzyżowań w postaci węzłów wielopoziomowych	2018 – 2021
Modernizacja ciągu ulic Marsa – Żołnierska, odc. Węzeł Marsa – granica	przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 637 i 631 (docelowo 2x2 pasy) od ul. Naddnieprzańskiej do granicy miasta,	2015 – 2017

	miasta – etap II	• budowa środkowych wiaduktów nad „Koleją Otwocką”, • budowa dwupoziomowego skrzyżowania ulic Żołnierska – Marsa – Rekrucka, • wykonanie urządzeń ograniczających negatywny wpływ ruchu drogowego na środowisko	
	Przebudowa ul. Wał Miedzeszyński na odc. od ronda z ul. Trakt Lubelski do węzła z planowaną trasą ekspresową S2	• przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 801 od skrzyżowania z ul. Trakt Lubelski, wraz z rozwiązaniem tego skrzyżowania, do połączenia z planowanym węzłem z trasą S2 – Południową Obwodnicę Warszawy (w rejonie ul. Ogórkowej), • przebudowa ulicy do parametrów drogi głównej ruchu przyspieszonego GP, o długości ok. 1 km, dwujezdniowej, po 2 pasy ruchu w każdą stronę, • poszerzenie skrzyżowań, przebudowa odwodnienia oraz sygnalizacji świetlnej	2017 – 2019
	Przebudowa ul. Marynarskiej na odcinku ul. Taśmowa – ul. Rzymowskiego	• przebudowa ul. Marynarskiej na odcinku od ul. Taśmowej do węzła Marynarska – Wołoska – Rzymowskiego o długości 800 m, • przebudowa jezdni do szerokości 2x3 pasy ruchu w każdym kierunku z dodatkowymi pasami skrętu w prawo na skrzyżowaniach, • przebudowa ul. Postępu wraz z budową wiaduktu nad ul. Marywilską, • przebudowa trasy tramwajowej, ścieżek rowerowych i chodników, • budowa przystanków autobusowych i tramwajowych, • przebudowa infrastruktury podziemnej	2015 – 2017
	Przebudowa ciągu ulic: Marywilska – Czołowa – Polnych Kwiatów na odc. Trasa Toruńska – ul. Mehoffera – etap I	• przebudowa ciągu ulic Marywilska – Czołowa – Polnych Kwiatów na odc. Trasa Toruńska – ul. Mehoffera do klasy drogi GP, wraz z urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, • odcinek objęty projektem będzie przebiegać po starej trasie (wybudowana zostanie druga jezdnia ul. Marywilskiej), • przebudowa/budowa wiaduktu, • budowa sygnalizacji świetlnej, ścieżek rowerowych i chodników, • przebudowa infrastruktury podziemnej i naziemnej, • wykonanie urządzeń ograniczających negatywny wpływ ruchu drogowego na środowisko	2016 – 2019
POZOSTAŁE	Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą i zakupem taboru – etap II	• budowa odcinka zachodniego II linii metra od stacji C6 do stacji C8, • budowa odcinka wschodniego – północnego II linii metra od stacji C16 do stacji C18, • modernizacja infrastruktury znajdującej się na terenie Stacji Techniczno – Postojowej Kabaty w celu dostosowania do obsługi II linii metra,	2015 – 2019

	• zakup 13 sztuk taboru dostosowanego do obsługi I i II linii metra, • budowa odcinka metra o długości ok. 6 km, • prace przygotowawcze dla etapu III	
Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III	• budowa odcinka zachodniego, od stacji C4 do stacji C5, • budowa odcinka wschodniego – północnego, od stacji C16 do stacji C18, • zakup 17 sztuk taboru dostosowanego do obsługi I i II linii metra, • budowa odcinka metra o długości ok. 6 km	2015 – 2019
Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą	• budowa tras tramwajowych w ciągu ulic: Rakowieckiej – Puławskiej – Goworka – Spacerowej – Belwederskiej – Sobieskiego – al. Rzeczypospolitej (wraz z budową odpowiednich terminali czołowych) oraz w ciągu ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. na odcinku od ul. Grójeckiej do Dworca Zachodniego (wykonanie torowiska wydzielonego z jezdni, o dużym udziale torowisk trawiastych), • wyposażenie peronów przystankowych w: wiaty, ławki, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygradzenia ochronne, • zakup 50 tramwajów: dwukierunkowych, przegubowych, wieloczlonowych, niskopodłogowych, • budowa zajezdni Annopol o planowanej pojemności ok. 150 tramwajów niskopodłogowych, • budowa obiektów zaplecza technicznego, w tym: hali postojowej, budynku obsługi technicznej z halą obsługi technicznej, halą napraw, warsztatami i magazynami	2017 – 2020
Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru	• budowa dwutorowej trasy tramwajowej w ul. Światowida – na odc. Mehoffera – Winnica (wykonanie torowiska wydzielonego z jezdni, o dużym udziale torowisk trawiastych), - budowa nowych przystanków, - wyposażenie peronów przystankowych w: wiaty, ławki, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygradzenia ochronne, • budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Kasprzaka od ul. Wolskiej do ul. Skierniewickiej, której część będzie bezkolizyjnie przebiegać w wykopie (na poziomie – 1) natomiast większość nowej trasy poprowadzona zostanie na wydzielonym torowisku, - przeniesienie torowiska tramwajowego w ul. Wolskiej w pas dzielący jezdnię na odcinku od ul.	2015 – 2020

	Elekcyjnej do ul. Kasprzaka, - budowa nowych peronów przystankowych, • zakup 10 sztuk tramwajów: dwukierunkowych, przegubowych, wielocłonowych, niskopodłogowych	
Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą	• zakup 130 autobusów niskoemisyjnych (zasilanych napędem alternatywnym do spalinowego, tj. elektrycznym, hybrydowym lub gazowym) do obsługi zabytkowych i szczególnie cennych pod względem przyrodniczym rejonów Warszawy – Traktu Królewskiego i Lasku Bielańskiego, • wykonanie niezbędnej infrastruktury: systemu ładowania (zasilania paliwem) autobusów w zajezdniach oraz na krańcach (do 16 przyłączy)	2014 – 2020
Budowa tramwaju na Gocław w Warszawie wraz z zakupem taboru	• budowa dwutorowej trasy tramwajowej od al. Waszyngtona wariantowo: a) wzdłuż ul. Międzynarodowej i Afrykańskiej b) wzdłuż Kanału Wystawowego i dalej wzdłuż ciągu ulic Egipska – Bora-Komorowskiego do pętli Gocław wraz z budową pętli oraz wiaduktu nad al. Stanów Zjednoczonych: - wykonanie torowiska wydzielonego z jezdni z udziałem torowisk trawiastych, - wyposażenie peronów przystankowych w: wiaty, ławki, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygrodenia ochronne, • zakup 18 tramwajów: jednokierunkowych, przegubowych, wielocłonowych, niskopodłogowych	2016 – 2020
Zakup taboru tramwajowego dla obsługi tras tramwajowych w Warszawie	• zakup 20 tramwajów dwukierunkowych oraz 20 tramwajów jednokierunkowych (na potrzeby wymiany taboru istniejącego w maksymalnie ujednoliconej kompletacji z wagonami dwukierunkowymi): przegubowych, wielocłonowych, niskopodłogowych	2016 – 2020
Rozbudowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze prawobrzeżnej Warszawy	• przebudowa lub rozbudowa tras tramwajowych: 1. ul. Jagiellońska – na odc. pętla Żerań FSO – Rondo Starzyńskiego; 2. ul. Kijowska – al. Tysiąclecia – na odc. Markowska – Kawęczyńska; 3. al. Zamoyskiego – ul. Grochowska – na odc. al. Zieleniecka – Pętla Gocławek; 4. al. Waszyngtona – na odc. Rondo Waszyngtona – Rondo Wiatraczna; 5. w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej – na odc. pl. Zawiszy – Rondo Żaba, w tym: - wymiana wyeksploatowanych torów, zmiana w systemie odwodnienia oraz elementach układu drogowego wraz z chodnikami, - wyposażenie peronów przystankowych w: wiaty,	2016 – 2020

		ławki, latarnie doświetlające wraz z instalacją zasilającą, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygradzenia ochronne	
	Budowa i przebudowa tras tramwajowych na obszarze lewobrzeżnej części Warszawy	• modernizacja trasy tramwajowej w ciągu ul. Obozowej: - modernizacja torowiska wraz z peronami przystankowymi ze zmianą w układzie zasilania (wymiana ok. 5,1 km toru pojedynczego), - zmiana w systemie odwodnienia oraz elementach układu drogowego wraz z chodnikami, • budowa trasy tramwajowej w ciągu al. Wilanowskiej – na odc. Służewiec – Dworzec Południowy: - wykonanie torowiska wydzielonego z ruchu, - wyposażenie peronów przystankowych w: wiaty, ławki, instalację przystosowaną do zamontowania kamer systemu monitoringu, wygradzenia ochronne	2016 – 2020
	Obsługa komunikacyjna pasma zachodniego województwa mazowieckiego w korytarzu: m.st. Warszawa dzielnica Bemowo – Stare Babice – Ożarów Mazowiecki – Leszno – Błonie – Kampinos – Sochaczew	• budowa ok. 43 km sztywnego toru autobusowego wraz z peronami oraz przystankami autobusowymi wyposażonymi w wiaty i ławki, • budowa drogi rowerowej wzdłuż planowanego korytarza transportowego oraz przebudowa istniejących skrzyżowań, • budowa obiektów inżynierskich w miejscu przecinania się planowanej trasy z drogami wyższych klas oraz barierami geograficznymi, • budowa dworców przesiadkowych w Sochaczewie i Warszawie w miejscu planowanej stacji metra Chrzanów, • budowa parkingów: Parkuj i Jedź (P+R) oraz Bike and Ride (B+R) w gminach: Sochaczew, Kampinos, Leszno i Stare Babice	2015 – 2020

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport*, Warszawa, 2015 r. (tabele D-F z Załącznika 2)

Załącznik 2: Wydane decyzje środowiskowe oraz raporty o oddziaływaniu na środowisko dla wybranych przedsięwzięć z Planu wykonawczego z perspektywy 2014 – 2020

Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji	Decyzja środowiskowa/ raport o oddziaływaniu na środowisko	Adres elektroniczny zawierający odnośnik do dokumentu
INWESTYCJE DROGOWE				
budowa autostrady	A-2 Mińsk Mazowiecki - Siedlce	B.14	Decyzja z dnia 20.12.2011r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4200.1.2011.MW (Dotyczy budowy A2 na odcinku Warszawa-Kukuryki)	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/dec/4200.1. 2011.pdf
budowa drogi ekspresowej	S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki: Gdańsk – Elbląg, Olsztynek – Miłomłyn, Nidzica – Płońsk- odcinki na terenie województwa mazowieckiego	B.1	Decyzja z dnia 31.08.2011r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4200.8.2011.JI (dot. budowy S7 na odcinku Napierki-Płońsk)	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/dec/4200.8. 2011.zip
	S-7 Warszawa – Rabka odcinki: Radom – Skarżysko Kamienna, Chęciny – granica województwa, Igołomska – Christo Botewa, Lubień – Rabka – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	B.2	Raport do odcinka inwestycji Radom-granica województwa mazowieckiego z 2013r. Uzupełnienie Raportu z 2014r.	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/rap2014/42 00.36.2014.zip http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/rap2014/42 00.36.2014.1.zip
	S-17 Warszawa-Lublin, odcinek: Zakręt – Kurów – odcinki na terenie województwa mazowieckiego	B.3	Raport do odcinka inwestycji węzeł „Lubelska” - granica województwa lubelskiego z 2009r. Postanowienie z dnia 7.05.2015r., wydane przez RDOŚ w Warszawie, odmawiające uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: Budowa drogi ekspresowej S-17 Warszawa (węzeł Zakręt) - Garwolin, odcinek węzeł Lubelska (A2) - węzeł Garwolin, zadanie: Budowa węzła "Wiązowna I" - Etap I Znak: WOOŚ-II.4200.4.2015. MW	http://siskom.w aw.pl/s17- lubelska.htm#kp http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/post2015/4 200.4.2015.1.pd f
	S-2 Puławska - Lubelska	B.4	Decyzja z dnia 29.04.2011r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4200.12.2011.JI	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/dec/4200.12 .2011.pdf
	S-8 odcinki Radziejowice –	B.5	Raport do odcinka inwestycji	http://mmm.rd

Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji	Decyzja środowiskowa/ raport o oddziaływaniu na środowisko	Adres elektroniczny zawierający odnośnik do dokumentu
	Paszków, Wyszaków – Zambrów, Wiśniewo – Jeżewo – odcinki na terenie woj. mazowieckiego		Radziejowice –Paszków z 2013r.	os.gov.pl/doc/waw/rap2013/4200.11.2013.zip
			Uzupełnienie 1 Raportu z 2013r.	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/rap2013/4200.11.2013.1.zip
			Uzupełnienie 2 Raportu z 2013r.	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/rap2014/4200.11.2013.zip
			Decyzja z dnia 24.01.2014r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4200.14.2013.ŁJ – stanowiące wygaśnięcie części decyzji (dot. budowy S8 na odcinku Wyszaków-granica woj. maz.)	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/dec2014/4200.14.2013.pdf
	S-19 Białystok - Lublin	B.11	Raport do odcinka inwestycji w granicach województwa mazowieckiego z 2008r.	http://www.siskom.waw.pl/s19-mazowsze.htm
	S-12 Radom - Lublin	B.12	b.d.	-
	S-10 Toruń – Bydgoszcz, Płońsk -Toruń	B.13	b.d.	-
budowa obwodnicy w ciągu drogi krajowej	Obwodnica Góry Kalwarii w ciągu DK 50 i 79	B.6	Raport z 2011r.	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/rap/4200.28.2011.pdf
	Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Ostrołęki)	B.7	Postanowienie z dnia 23.03.2012r., wydane przez RDOŚ w Warszawie, o uzgodnieniu realizacji przedsięwzięcia Znak: WOOŚ-II.4200.28.2011. DŚ	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/post2012/4200.28.2011.pdf

Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji	Decyzja środowiskowa/ raport o oddziaływaniu na środowisko	Adres elektroniczny zawierający odnośnik do dokumentu
	Budowa obwodnicy Płocka w układzie dróg krajowych	B.8	Decyzja z dnia 31.01.2011r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4210.36.2011.TS Decyzja z dnia 11.02.2014r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4210.99.2013.MW (stwierdzająca wygaśnięcie Decyzji z 31.01.2011r.) Postanowienie z dnia 12.12.2013r., wydane przez RDOŚ w Warszawie, o uzgodnieniu realizacji przedsięwzięcia Znak: WOOŚ-II.4210.45.2013.MW	<a href="http://mmm.rd
os.gov.pl/doc/w
aw/dec/4210.36
.2011.pdf">http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/dec/4210.36 .2011.pdf <a href="http://mmm.rd
os.gov.pl/doc/w
aw/dec2014/42
10.99.2013.pdf">http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/dec2014/42 10.99.2013.pdf <a href="http://mmm.rd
os.gov.pl/doc/w
aw/post2013/4
210.45.2013.pdf">http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/post2013/4 210.45.2013.pdf
	Przebudowa drogi krajowej nr 61 (obejście Pułtusk)	B.9	Raport z 2008r.	<a href="http://www.sisk
om.waw.pl/dro
gi/61/Pultusk/R
OS.pdf">http://www.sisk om.waw.pl/dro gi/61/Pultusk/R OS.pdf
budowa drogi wojewódzkiej	Budowa drogi wojewódzkiej „Paszkowianki” łączącej drogę krajową nr 8 z autostradą A2, na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2	E.1	Raport z 2016r.	<a href="http://mmm.rd
os.gov.pl/doc/w
aw/rap2016/42
10.70.2014.zip">http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/rap2016/42 10.70.2014.zip
	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „WOŁOMIN” na trasie S-8	E.3	Raport z 2014r. Postanowienie z dnia 21.07.2015r., wydane przez RDOŚ w Warszawie, odmawiające uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia Znak: WOOŚ-II.4242.79.2015.UW	<a href="http://mmm.rd
os.gov.pl/doc/w
aw/rap2015/42
42.79.2015.pdf">http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/rap2015/42 42.79.2015.pdf <a href="http://mmm.rd
os.gov.pl/doc/w
aw/post2015/4
242.79.2015.pdf">http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/post2015/4 242.79.2015.pdf
	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania drogi wojewódzkiej 721 z ulicą Mleczarską w Piasecznie	E.5	Decyzja z dnia 23.03.2012r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4210.45.2011.ŁJ	<a href="http://mmm.rd
os.gov.pl/doc/w
aw/dec2012/42
10.45.2011.pdf">http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w aw/dec2012/42 10.45.2011.pdf
	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 724	E.9	Decyzja z dnia 28.10.2015r., wydana przez RDOŚ w Warszawie	<a href="http://mmm.rd
os.gov.pl/doc/w">http://mmm.rd os.gov.pl/doc/w

Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji	Decyzja środowiskowa/ raport o oddziaływaniu na środowisko	Adres elektroniczny zawierający odnośnik do dokumentu
	na odcinku od granic m. st. Warszawy i m. Konstancina-Jeziorna do nowego przebiegu drogi krajowej nr 79 na terenie gm. Góra Kalwaria		Znak: WOOŚ-II.4200.37.2014.TR	aw/dec2015/4200.37.2014.pdf
budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej	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	E.10	Decyzja z dnia 9.08.2011r., wydana przez Wójta Gminy Rzecznów, Znak: GPiBHP-7624.39.10.2011	http://www.biuletyn.net/nt-bin/start.asp?podmiot=rzeczniow/&strona=13&typ=menu&menu=58&id=331&str=1
	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	E.11	Decyzja z dnia 9.08.2011r., wydana przez Wójta Gminy Rzecznów, Znak: GPiBHP-7624.39.10.2011	http://www.biuletyn.net/nt-bin/start.asp?podmiot=rzeczniow/&strona=13&typ=menu&menu=58&id=331&str=1
	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	część E.13	b.d.	-
	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu	E.17	Decyzja z dnia 14.11.2013r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4210.36.2012.TR	http://mmm.rdos.gov.pl/doc/waw/dec2013/4210.36.2012.pdf
	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy – odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7	E.4	Decyzja z dnia 23.01.2012r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4210.67.2011.TS (brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko)	http://mmm.rdos.gov.pl/doc/waw/dec2012/4210.67.2011.pdf
budowa obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej	Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579	E.6	Decyzja z dnia 24.09.2015r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4210.54.2014.MW	http://mmm.rdos.gov.pl/doc/waw/dec2015/4210.54.2014.pdf
	Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi	E.12	Postanowienie z dnia 19.01.2015r., wydane przez RDOŚ	http://mmm.rdos.gov.pl/doc/w

Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji	Decyzja środowiskowa/ raport o oddziaływaniu na środowisko	Adres elektroniczny zawierający odnośnik do dokumentu
	wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10 w rejonie m. Sierpc		w Warszawie, zawieszające postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Znak: WOOŚ-II.4210.63.2014.MW	aw/post2015/4210.63.2014.pdf
	Rozbudowa DW 637 na odcinku od gr. Warszawy do m. Stanisławów wraz z budową obwodnicy m. Stanisławów	część E.14	Raport z 2011r.	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/rap/4242.498.2011.pdf
	Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszek, na terenie m. Gąbin	E.16	Raport z 2015r. Uzupełnienie Raportu z 2016r.	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/rap2015/4242.413.2015.zip http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/rap2016/4242.413.2015.1.zip
budowa drogi w granicach m.st. Warszawy	Budowa obwodnicy Śródmieścia, etap I: odcinek od ul. Ronda Wiatraczna do ul. Radzywińskiej	E.18	Decyzja z dnia 30.12.2008r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: RDOŚ-14-WOO-6613-6/07/sk (Dotyczy budowy obwodnicy Śródmieścia na odcinku od Ronda Wiatraczna do połączenia z Dzielnicą Targówek- Etap I, wg. wariantu III) Decyzja z dnia 26.04.2013r., wydana przez RDOŚ w Warszawie, umarzająca postępowanie w sprawie wydania postanowienia stwierdzającego, że realizacja przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki zawarte w decyzji z dnia 30.12.2008r. Znak: WOOŚ-II.4210.13.2013.DŚ	http://siskom.waw.pl/materiały/rdos_decyzje/dus_os_etapl.pdf http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/dec2013/4210.13.2013.pdf
INWESTYCJE KOLEJOWE				
budowa linii kolejowej oraz towarzyszących	Budowa linii kolejowej w relacji Modlin- Płock	A.7	brak	-
	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu	D.11	Decyzja z dnia 12.12.2012r., wydana przez RDOŚ w Warszawie Znak: WOOŚ-II.4210.61.2011.ŁJ	http://mmm.rd os.gov.pl/doc/waw/dec2012/42

Typ inwestycji	Nazwa inwestycji	Numer inwestycji	Decyzja środowiskowa/ raport o oddziaływaniu na środowisko	Adres elektroniczny zawierający odnośnik do dokumentu
obiektów budowlanych	Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin		Postanowienie z dnia 11.01.2016r., wydane przez RDOŚ w Warszawie, zawieszające postępowanie administracyjne zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Znak: WOOŚ-II.4210.61.2011. ŁJ	10.61.2011.pdf http://mmm.rdos.gov.pl/doc/waw/post2016/4210.61.2011.1.pdf
	Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru. Budowa bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu	D.8	b.d.	-

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie Kart informacyjnych z Publicznie Dostępnego Wykazu Danych RDOŚ w Warszawie (<http://www.ekokarty.pl/wykaz/rdos-warszawa>), <http://siskom.waw.pl>
Urząd Gminy Rzecznów (<http://www.biuletyn.net/nt-bin/start.asp?podmiot=rzecznow/&strona=13&typ=menu&menu=58&id=331&str=1>)

Załącznik 3. Zagrożenia ze strony komunikacji na podstawie planów zadań ochronnych sporządzonych dla obszarów Natura 2000

Lp.	Nazwa i kod obszaru Natura 2000	Plan zadań ochronnych (PZO)	Zagrożenia ze strony komunikacji zidentyfikowane w PZO	Nr inwestycji z Planu Wykonawczego
OSO				
1.	Dolina Dolnego Bugu PLB140001	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie, RDOŚ w Białymstoku i RDOŚ w Lublinie z dnia 5 września 2014 r. z późn. zm. ⁹⁰	nie wskazano w dokumencie	D.15, B.11
2.	Dolina Liwca PLB140002	Zarządzenie nr 12 RDOŚ w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ⁹¹	nie wskazano w dokumencie	A.8
3.	Dolina Pilicy PLB140003	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Łodzi z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ⁹²	nie wskazano w dokumencie	A.2
4.	Dolina Środkowej Wisły PLB140004	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Lublinie z dnia 24 kwietnia 2014 r. z późn. zm. ⁹³	potencjalne - mosty i wiadukty – ewentualna budowa i eksploatacja przepraw mostowych na Wiśle (w szczególności typu pylonowego), planowana budowa Trasy i Mostu na Zaporze, planowanej budowy Trasy Legionowskiej, budowa Mostu Krasińskiego, planowanej budowy Południowej Obwodnicy Warszawy (Most Południowy) oraz Mostu Ciszycza – Józefów, realizacja planowanej budowy mostu w Świerżach Górnych, może zakłócić migrację ptaków wzdłuż doliny oraz prowadzić do śmiertelności ptaków w wyniku kolizji z wysokimi elementami obiektów mostowych	A.9, A.10, A.13, D.12, B.4, B.6, E.9, E.13, E.20, F.1, F.4, F.6, F.8, H.2, H.4, H.6, H.13, H.14, H.1, H.20, H.21
5.	Doliny Omulwi i Płodownicy PLB140005	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Olsztynie z	nie wskazano w dokumencie	D.13

⁹⁰ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie, RDOŚ w Białymstoku i RDOŚ w Lublinie z dnia 12 listopada 2015 r.⁹¹ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.⁹² Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Łodzi z dnia 23 grudnia 2014 r.⁹³ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Lublinie z dnia 16 grudnia 2014 r.

Lp.	Nazwa i kod obszaru Natura 2000	Plan zadań ochronnych (PZO)	Zagrożenia ze strony komunikacji zidentyfikowane w PZO	Nr inwestycji z Planu Wykonawczego
		dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ⁹⁴		
6.	Puszcza Biała PLB140007	Zarządzenie nr 15 RDOŚ w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ⁹⁵	nie wskazano w dokumencie	D.15, B.5, B.9
7.	Dolina Wkry i Mławki PLB140008	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Olsztynie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ⁹⁶	nie wskazano w dokumencie	E.4, E.7, E.8
8.	Dolina Kostrzynia PLB140009	Zarządzenie nr 17 RDOŚ w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ⁹⁷	nie wskazano w dokumencie	B.14
9.	Bagno Całowanie PLB140011	Zarządzenie nr 11 RDOŚ w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ⁹⁸	nie wskazano w dokumencie	A.13
10.	Ostoja Kozienicka PLB140013	Zarządzenie nr 13 RDOŚ w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ⁹⁹	nie wskazano w dokumencie	B.12
11.	Dolina Dolnej Narwi PLB140014	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Białymstoku z dnia 23 kwietnia 2014 r. z późn. zm. ¹⁰⁰	potencjalne - drogi, autostrady - budowa drogi ekspresowej „Via Baltica” może doprowadzić do fragmentacji i ograniczenia powierzchni siedlisk lęgowych i żerowisk oraz płoszenia ptaków	D.13, B.7
SOO				
1.	Przełom Wisły w Małopolsce PLH060045	Zarządzenie RDOŚ w Lublinie, RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Kielcach z dnia 31 marca 2015 r.	nie wskazano w dokumencie	E.11
2.	Ostoja Bagno Całowanie	Zarządzenie nr 9 RDOŚ w Warszawie	nie wskazano w dokumencie	A.13

⁹⁴ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Olsztynie z dnia 23 grudnia 2014 r.⁹⁵ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.⁹⁶ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Olsztynie z dnia 29 grudnia 2014 r.⁹⁷ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.⁹⁸ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.⁹⁹ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.¹⁰⁰ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Białymstoku z dnia 10 lutego 2015 r.

Lp.	Nazwa i kod obszaru Natura 2000	Plan zadań ochronnych (PZO)	Zagrożenia ze strony komunikacji zidentyfikowane w PZO	Nr inwestycji z Planu Wykonawczego
	PLH140001	z dnia 31 marca 2014 z późn. zm. ¹⁰¹		
3.	Ostoja Nadbużańska PLH140011	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie, RDOŚ w Białymstoku i RDOŚ w Lublinie z dnia 5 września 2014 r.	istniejące – drogi, autostrady: • konieczność dopasowania dróg do określonych parametrów oraz utrzymania ich w dobrym stanie technicznym wymusza działania związane niekiedy z wycinką drzew; w omawianym przypadku wiązałoby się to ze zniszczeniem siedlisk pachnicy; • na drogach utwardzonych (zwłaszcza asfaltowych) przebiegających w pobliżu zbiorników rozrodczych kumaka (i innych płazów) dochodzi do kolizji z pojazdami podczas ich migracji; • do kolizji z samochodami może dochodzić podczas wysokich stanów wód, kiedy wydry mogą próbować przekraczać drogę (zwłaszcza drogi asfaltowe) przemieszczając się pomiędzy starorzeczami a rozlewiskami na łąkach (na przykład nad rzeką Krzna) potencjalne – drogi, autostrady: • spływ substancji ropopochodnych w wyniku katastrof drogowych, pochodnych amoniaku i soli; opad azotu atmosferycznego; • możliwość zanieczyszczenia wody w wyniku katastrof drogowych; • śmierć lub uraz w wyniku kolizji – sąsiedztwo dróg (zwłaszcza ruchliwych dróg asfaltowych) może	D.15, B.11, H.3

¹⁰¹ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.

Lp.	Nazwa i kod obszaru Natura 2000	Plan zadań ochronnych (PZO)	Zagrożenia ze strony komunikacji zidentyfikowane w PZO	Nr inwestycji z Planu Wykonawczego
			powodować kolizje bobrów z poruszającymi się pojazdami przy próbach ich przekraczania	
4.	Wydmy Lucynowsko-Mostowieckie PLH140013	Zarządzenie nr 8 RDOŚ w Warszawie z dnia 28 marca 2014 r.	nie wskazano w dokumencie	D.15
5.	Dolina Dolnej Pilicy PLH140016	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Łodzi z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ¹⁰²	nie wskazano w dokumencie	A.2
6.	Forty Modlińskie PLH140020	Zarządzenie nr 29 RDOŚ w Warszawie z dnia 30 grudnia 2013 r.	potencjalne - drogi, autostrady; drogi kolejowe - drogi szybkiego ruchu oraz linie kolejowe nie tylko generują hałas, ale przecinają szlaki migracji/przelotów nietoperzy	D.11
7.	Uroczyska Łąckie PLH140021	Zarządzenie nr 33 RDOŚ w Warszawie z dnia 30 grudnia 2013 r.	nie wskazano w dokumencie	D.12, B.8
8.	Bagna Celestynowskie PLH140022	Brak PZO PZO sporządzane w ramach projektu POIS.05.03.00-00-285/10 ¹⁰³	brak możliwości określenia z powodu braku projektu planu zadań ochronnych	A.1, B.3
9.	Dolina Środkowego Świdra PLH140025	Zarządzenie nr 10 RDOŚ w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ¹⁰⁴	potencjalne - śmierć lub uraz w wyniku kolizji - sąsiedztwo arterii komunikacyjnych jakimi są drogi, może powodować kolizje z poruszającymi się pojazdami podczas migracji zwierząt, zwłaszcza osobników młodych	A.6, B.3
10.	Kampinoska Dolina Wisły PLH140029	Brak PZO PZO sporządzane w ramach projektu POIS.05.03.00-00-285/10 ¹⁰⁵	brak możliwości określenia z powodu braku projektu planu zadań ochronnych	D.12, F.4, H.2
11.	Las Jana III Sobieskiego PLH140031	Brak PZO	brak możliwości określenia z powodu braku (projektu) planu zadań ochronnych	A.1

¹⁰² Zarządzenie RDOŚ w Warszawie i RDOŚ w Łodzi z dnia 23 grudnia 2014 r.¹⁰³ Obwieszczenie o przystąpieniu do opracowania projektów planów zadań ochronnych z 18 maja 2012 r.¹⁰⁴ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.¹⁰⁵ Obwieszczenie o przystąpieniu do opracowania projektów planów zadań ochronnych z 17 czerwca 2013 r.

Lp.	Nazwa i kod obszaru Natura 2000	Plan zadań ochronnych (PZO)	Zagrożenia ze strony komunikacji zidentyfikowane w PZO	Nr inwestycji z Planu Wykonawczego
12.	Ostoja Nadliwiecka PLH140032	Zarządzenie nr 14 RDOŚ w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ¹⁰⁶	istniejące - drogi twarde – na drogach utwardzonych, zwłaszcza przebiegających w pobliżu zbiornika rozrodczego kumaki (i inne płazy) często giną pod kołami; potencjalne - drogi, autostrady, drogi, szosy, autostrady - spływ substancji ropopochodnych w wyniku katastrof drogowych, pochodnych amoniaku i soli; opad azotu	A.8, G.5
13.	Poligon Rembertów PLH140034	Brak PZO PZO sporządzane w ramach projektu POIS.05.03.00-00-285/10 ¹⁰⁷	brak możliwości określenia z powodu braku projektu planu zadań ochronnych	A.4, A.5
14.	Puszcza Kozienicka PLH140035	Zarządzenie nr 16 RDOŚ w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. z późn. zm. ¹⁰⁸	nie wskazano w dokumencie	B.12
15.	Strzebla Błotna w Zielonce PLH140040	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 15 kwietnia 2015 r.	istniejące - drogi, autostrady - zagrożenie zdefiniowano jako istniejące dla gatunku 6236; w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 planowany jest przebieg drogi ekspresowej (Wschodniej Obwodnicy Warszawy), która może bezpośrednio lub pośrednio negatywnie wpływać na stan ochrony gatunku oraz jego siedliska; zagrożeniem dla gatunku i jego siedliska może być także prowadzona modernizacja dróg wojewódzkich Nr 631 i 634, a także samo ich sąsiedztwo oraz związane z nim prawdopodobieństwo zanieczyszczenia obszaru substancjami chemicznymi (między innymi zawartymi w wodach odpływowych); należy	A.8, E.2, E.15

¹⁰⁶ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.¹⁰⁷ Obwieszczenie o przystąpieniu do opracowania projektów planów zadań ochronnych z 18 maja 2012 r.¹⁰⁸ Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 29 października 2014 r.

Lp.	Nazwa i kod obszaru Natura 2000	Plan zadań ochronnych (PZO)	Zagrożenia ze strony komunikacji zidentyfikowane w PZO	Nr inwestycji z Planu Wykonawczego
			zaznaczyć, iż właściwy stan zachowania gatunku utrzymuje się pomimo bliskiego sąsiedztwa wyżej wymienionych szlaków komunikacyjnych, niemniej jednak nie można wykluczyć zagrożenia wynikającego z ich istnienia	
16.	Las Natoliński PLH140042	Zarządzenie RDOŚ w Warszawie z dnia 30 grudnia 2014 r.	nie wskazano w dokumencie	B.4, F.3
17.	Myszynieckie Bory Sasankowe PLH140049	Zarządzenie nr 31 RDOŚ w Warszawie z dnia 30 grudnia 2013 r.	nie wskazano w dokumencie	H.5
18.	Łąki Ostrówieckie PLH140050	Brak PZO PZO sporządzane w ramach projektu POIS.05.03.00-00-285/10 ¹⁰⁹	brak możliwości określenia z powodu braku projektu planu zadań ochronnych	A.13, E.13
19.	Zachodnio-kurpiowskie Bory Sasankowe PLH140052	Zarządzenie nr 34 RDOŚ w Warszawie z dnia 30 grudnia 2013 r.	potencjalne – wszystkie drogi twarde /asfaltowe - potraktowane jako zagrożenie potencjalne ze względu na ich podwójne oddziaływanie; z jednej strony występuje zniszczenie i degradacja siedlisk wzdłuż drogi już podczas budowy czy remontu oraz w strefie najsilniejszych kumulacji zanieczyszczeń, fragmentacja siedliska, ekspansja gatunków inwazyjnych i synantropijnych; z drugiej strony należy zwrócić uwagę, że większość stanowisk na omawianym obszarze znajduje się w sąsiedztwie drogi, która polepsza warunki świetlne i umożliwia rozwój sasanki na skraju lasu	D.13
20.	Łąki Żukowskie PLH140053	Brak PZO PZO sporządzane w ramach projektu POIS.05.03.00-00-285/10 ¹¹⁰	brak możliwości określenia z powodu braku projektu planu zadań ochronnych	A.13
21.	Lasy Skarżyskie	Brak PZO	brak możliwości określenia z	B.2

¹⁰⁹ Obwieszczenie o przystąpieniu do opracowania projektów planów zadań ochronnych z 23 maja 2014 r.

¹¹⁰ Obwieszczenie o przystąpieniu do opracowania projektów planów zadań ochronnych z 23 maja 2014 r.

Lp.	Nazwa i kod obszaru Natura 2000	Plan zadań ochronnych (PZO)	Zagrożenia ze strony komunikacji zidentyfikowane w PZO	Nr inwestycji z Planu Wykonawczego
	PLH260011		powodu braku (projektu) planu zadań ochronnych	

Użyte skróty w tabeli:

RDOŚ – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Źródło: Opracowanie MBPR na podstawie *Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 w obszarze Przestrzeni i Transport*, Warszawa, 2015 r. oraz zarządzeń i obwieszczeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie: <http://bip.warszawa.rdos.gov.pl/zarzadzenia>, <http://bip.warszawa.rdos.gov.pl/obwieszczenia-i-zawiadomienia>

Słowniczek pojęć i skrótów

agrocenoza - specyficzny typ biocenozy wytworzony na terenach użytkowanych rolniczo (pola, łąki, sady), charakteryzujący się z reguły znacznym uproszczeniem składu gatunkowego niż biocenozy naturalną i osłabionymi możliwościami samoregulacji

BDL – Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

B+R – Badanie i Rozwój

DK – droga krajowa

DW – droga wojewódzka

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GDOŚ – Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska

GIOŚ – Główny Inspektorat Ochrony Środowiska

GUS – Główny Urząd Statystyczny

GZWP – Główny Zbiornik Wód Podziemnych

hylocenoza - biocenoza leśna (botaniczna)

JCWP – Jednolita Część Wód Powierzchniowych – oddzielny i znaczący element wód powierzchniowych, taki jak: jezioro lub inny naturalny zbiornik wodny, sztuczny zbiornik wodny, struga, strumień, potok, rzeka, kanał (lub ich części) oraz morskie wody wewnętrzne, wody przejściowe lub wody przybrzeżne

JCWpd – Jednolita Część Wód Podziemnych – określona objętość wód podziemnych występująca w obrębie warstwy wodonośnej lub zespołu warstw wodonośnych

KPN – Kampinoski Park Narodowy

KPOŚK – Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych

MPL – Mazowiecki Port Lotniczy sp. z o.o. w Modlinie

Natura 2000 – program sieci obszarów objętych ochroną przyrody na terytorium Unii Europejskiej. Celem programu jest zachowanie określonych typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków, uważanych za cenne i zagrożone w skali całej Europy

OChK – Obszar Chronionego Krajobrazu

OMW – Obszar Metropolitalny Warszawy

OSN – obszary szczególnie narażone na odpływ związków azotu ze źródeł rolniczych

PK – park krajobrazowy

PM10 – pył zawieszony o bardzo małej frakcji do 10 µm, stanowiący wskaźnik zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego

PM2,5 – pył zawieszony o średnicy nie większej niż 2,5 µm, stanowiący wskaźnik zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego

P+R –parkingi w systemie „Parkuj i Jedź” (z ang. Park&Ride)

RPO WM – Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego

RZGW – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej

SOO - specjalne obszary ochrony siedlisk, wyznaczone na podstawie tzw. Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG, w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory

OSO - obszar specjalnej ochrony ptaków, wyznaczone na podstawie tzw. Dyrektywy Ptasiej 79/409/EWG, w sprawie ochrony dzikich ptaków

TEN-T – z ang. *Trans-European Transport Networks* (transeuropejska sieć transportowa)

UE – Unia Europejska

WFS – z ang. Web Feature Service – sieć aktualizująca dane geograficzne i ich atrybuty dla analiz przestrzennych i prezentacji graficznych

WIOŚ – Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska

WKD – Warszawska Kolej Dojazdowa

ZTM – Zakład Transportu Miejskiego

Bibliografia

Dokumenty europejskie

- *Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030*, przyjęta na Szczycie Zrównoważonego Rozwoju w Nowym Jorku w dniach 25-27 września 2015 r.
- *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, przyjęta przez Komisję Europejską w dniu 28 marca 2011 r.
- *Plan działań na rzecz inteligentnych systemów transportowych*, Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r.
- *Siódmy Unijny Program Działań w Zakresie Środowiska Naturalnego do roku 2020 „Dobrze żyć w granicach naszej planety”*, przyjęty decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1386/2013/UE z dnia 20 listopada 2013 r.
- *Strategia Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Bruksela, 2010 r.

Dokumenty krajowe

- *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030*, przyjęta uchwałą Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r.
- *II Polityka Ekologiczna Państwa 2009-2012 z perspektywą do roku 2016*, przyjęta Uchwałą Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 maja 2009 r.
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* – przyjęta Uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. 2012 poz. 252)
- *Krajowa Polityka Miejska*, przyjęta Uchwałą Rady Ministrów z dnia 20 października 2015 r.
- *Krajowa strategia ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej*, przyjęta Uchwałą Rady Ministrów nr 270/2007 z dnia 26 października 2007 r.
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (KSRR)*, przyjęta przez Radę Ministrów z dnia 13 lipca 2010 r.
- *Krajowy Program Ochrony Powietrza do roku 2020 (z perspektywą do 2030)*, przyjęty 3 września 2015 r.
- *Master Plan dla obszaru dorzecza Wisły*, KZGW, 2014 r.
- *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030*, Warszawa, 2008 r.
- *Odnowiona Strategia UE dot. trwałego rozwoju*, zatwierdzona 26 czerwca 2006 r.
- *Polityka klimatyczna Polski – strategię redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020*, przyjęta przez Radę Ministrów 4 listopada 2003 r.
- *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju)*, przyjęta Uchwałą Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. (M.P. z 2013 r., poz. 121)

- *Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko*, przyjęta przez Radę Ministrów 15 kwietnia 2014 r. (M.P. z 2014 r. poz. 469)
- *Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo*, przyjęta Uchwałą Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. (M.P. 2012 poz. 882)
- *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030)* przyjęta Uchwałą Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. (M.P. z 2013 r., poz. 75)
- *Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2030. Innowacyjne Mazowsze* – przyjęta Uchwałą Nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.
- *Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)*, Ministerstwo Środowiska, 2013 r.
- *Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020*, przyjęta uchwałą Rady Ministrów Nr 157 z dnia 25 września 2012 r.

Dokumenty wojewódzkie

- *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, zatwierdzony na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 22 lutego 2011 r. (M.P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549)
- *Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2030 w obszarze Przestrzeń i Transport*, Warszawa, 2015 r.
- *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*, przyjęty Uchwałą Nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 r. (Dz. U. Woj. Maz. z dnia 15 lipca 2013 r., poz. 6868)
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego*, przyjęty Uchwałą Nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r.
- *Program ochrony środowiska województwa mazowieckiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy do 2018 roku*, przyjęty uchwałą Nr 104/12 przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 13 kwietnia 2012 r.
- *Program Rozwoju Infrastruktury Lotnictwa Cywilnego w Województwie Mazowieckim*, przyjęty Uchwałą Nr 117/5/14 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 16 grudnia 2014 r.
- *Program Rozwoju i Modernizacji Technologicznej Transportu Szynowego w Województwie Mazowieckim*, Warszawa, 2014 r.
- *Program zwiększania lesistości dla Województwa Mazowieckiego do roku 2020*, przyjęty Uchwałą Nr 18/07 przez Sejmik Województwa Mazowieckiego z dnia 19 lutego 2007 r.
- *Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku*, przyjęta Uchwałą Nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.

Regulacje prawne

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie norm jakości środowiska w dziedzinie polityki wodnej oraz zmieniająca dyrektywę 2000/60/WE
- Europejska Konwencja Krajobrazowa, sporządzona we Florencji, 20 października 2000 r.
- Konwencja Berneńska, o ochronie dzikiej flory i fauny europejskiej, 1979 r.
- Konwencja Bońska, o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt, 1979 r.
- Konwencja o ochronie różnorodności biologicznej, Rio de Janeiro, 1992 r.
- Obwieszczenie o przystąpieniu do opracowania projektów planów zadań ochronnych z 23 maja 2014 r.
- Ramowa Dyrektywa Wodna 2000/60/WE (RDW) z 23 października 2000 r.
- Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, podpisana w Rio de Janeiro w 1992 r.

- Rozporządzenie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie nr 5/2015 z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie *ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Środkowej Wisły* (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2015 r., poz. 3449)
- Rozporządzenie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie nr 22/2015 z dnia 28 października 2015 r. w sprawie *określenia wód powierzchniowych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszarów szczególnie narażonych, z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć na terenie województwa mazowieckiego* (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2015 r., poz. 8835)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 października 2014 r. w sprawie *sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1482)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej nr 1303/2013 z 17 grudnia 2013 r. dotyczące polityki spójności UE na lata 2014-2020
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 71) w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*
- Uchwała nr 116/5/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 16 grudnia 2014 r. w sprawie przyjęcia i poddania konsultacjom projektu „Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim”
- Ustawa o *ochronie przyrody* z dnia 16 kwietnia 2004 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2015 r., poz. 1651)
- Ustawa o *samorządzie województwa* z dnia 5 czerwca 1998 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1392)
- Ustawa o *transporcie kolejowym* z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 z późn. zm.)
- Ustawa o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* z dnia 3 października 2008 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2016, poz. 353 z późn. zm.)
- Ustawa o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* z dnia 6 grudnia 2006 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 383 z późn. zm.)
- Ustawa *Prawo geologiczne i górnicze* z dnia 5 marca 2014 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r., poz. 613)
- Ustawa *prawo ochrony środowiska* z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.)
- Ustawa *prawo wodne* z dnia 18 lipca 2001 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2015, poz. 469 z późn. zm.)

Materiały uzupełniające

- Basiewicz T. i in., 2007, *Infrastruktura transportu*, wyd. Oficyna Wydawnicza PW, Warszawa
- *Bilans zasobów eksploatacyjnych i dyspozycyjnych wód podziemnych Polski wg stanu na 31.XII.2014 r.*, PIG-PIB, Warszawa, 2015 r.
- *Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg. stanu na 31.XII.2014 r.*, PIG-PIB, Warszawa, 2015 r.
- Bohatkiewicz J., 2008 r., *Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych*, BEIPBK „EKKOM” Sp. z o.o., Kraków
- Engel J. i wsp., 2009 r., *NATURA 2000 w ocenach oddziaływania przedsięwzięć na środowisko*, Ministerstwo Środowiska
- Jędrzejewski W. i in., 2005 r., *Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*, Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża
- Kondracki J., 1967 r., *Geografia fizyczna Polski*, PWN, Warszawa
- *Korytarze ekologiczne w województwie mazowieckim ze szczególnym uwzględnieniem korytarza ekologicznego Wkry*, Warszawa, MBPR, 2015 r.

- Lenart W., 2009 r., *Istota zrównoważonego rozwoju i jego miejsce w rozwoju gmin*, UW, Warszawa
- Lenart W., 1998 r., *Ziemia czeka na społeczników*, AH w Pułtusku, Ciechanów
- *Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*, MBPR, Warszawa, 2011 r.
- *Plany zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły*, KZGW, 2015 r.
- *Plany zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Środkowej Wisły*, KZGW, 2015 r.
- *Południowa Obwodnica Warszawy od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”. Raport o oddziaływaniu na środowisko*, Warszawa, 2010 r.
- *Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych*, GDDKiA, Kraków, 2008 r.
- *Prognoza oddziaływania na środowisko dla Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, MliR, 2014 r.
- *Prognoza oddziaływania na środowisko dla Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023*, GDDKiA, Warszawa, 2015 r.
- *Prognoza oddziaływania na środowisko Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*, MRR, 2010 r.
- *Prognoza oddziaływania na środowisko do Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim*, projekt, MBPR, z 16 grudnia 2014 r.
- *Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku*, Warszawa-Ciechanów, 2012-2013 r.
- *Projekt Aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*, KZGW, 2014 r.
- *Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*, Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża, 2005 r.
- *Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. Raport za 2014 r.*, Warszawa, 2015 r.
- *Scenariusze zagospodarowania i wykorzystania surowców skalnych w województwie mazowieckim*, Instytut Górnictwa Odkrywkowego, Kraków-Wrocław, 2013 r.
- *Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2014 roku*, Raport, WIOŚ, 2015 r.
- *Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe oraz materiały do wniosku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozbudowy drogi krajowej nr7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od granicy woj. warmińsko-mazurskiego do początku obwodnicy Płońska. Raport oddziaływania na środowisko*, Warszawa, 2008
- *Transport w województwie mazowieckim w 2013 r.*, GUS, Warszawa, 2014 r.
- Uziak S., Klimowicz Z., 2002 r., *Elementy geografii gleb i gleboznawstwa*, Wyd. UMCS, Lublin
- *Warunki klimatyczne i oceanograficzne w Polsce i na Bałtyku Południowym. Spodziewane zmiany i wytyczne do opracowania Strategii adaptacyjnych w gospodarce krajowej*, IMGW, Warszawa, 2012 r.
- *Wskaźniki zagospodarowania i ładu przestrzennego w gminach*, PAN, Warszawa, 2013 r.
- *Wstępne Studium wykonalności dla budowy nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock*, Warszawa, 2011 r.
- *Zagrożenie hałasem. Wybrane zagadnienia. Opracowania tematyczne OT-612*, Warszawa, 2012 r.
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <http://www.gddkia.gov.pl>
- Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych, <http://www.stat.gov.pl/bdl>
- Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy, <http://www.pgi.gov.pl>

Materiały udostępnione na stronach internetowych

<http://bip.warszawa.rdos.gov.pl/obwieszczenia-i-zawiadomienia>
<http://bip.warszawa.rdos.gov.pl/zarzadzenia>,
<http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>
<http://mapa-akustyczna.umradom.pl/layout/Main.aspx>.
<http://sdi.gdos.gov.pl/wfs>
<http://siskom.waw.pl>
<http://warszawa.rdos.gov.pl>
<http://warszawa.rdos.gov.pl/decyzja-srodowiskowa-dla-wschodniego-odcinka-ii-linii-warszawskiego-metra-wydana-2>
[http://warszawa.rdos.gov.pl/formy-ochrony-przyrody - stan na dzień 28.01.2016 r.](http://warszawa.rdos.gov.pl/formy-ochrony-przyrody-stan-na-dzien-28.01.2016-r)
<http://warszawa.rzgw.gov.pl/>
<http://www.biuletyn.net/ntin/start.asp?podmiot=rzeczniow/&strona=13&typ=menu&menu=58&id=331&str=1>
<http://www.ekokarty.pl/wykaz/rdos-warszawa>
http://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog_mazowieckie
<http://www.mazovia.eu>
<http://www.plk-inwestycje.pl/>
http://www.plock.eu/pl/mapa_akustyczna.html
<http://www.siskom.waw.pl>
http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/lk_plock_modlin/wstepne_sw/lk_plock_modlin_sw_wstepne_2011_tekst.pdf
<http://siskom.waw.pl/kp-kolej-warszawa-plock.htm>
<http://www.siskom.waw.pl/kp-metro-3.htm>
<http://www.stat.gov.pl>
<http://www.wios.warszawa.pl>

Spis map

Mapa 1. Rozkład stężeń benzo(a)pirenu i dwutlenku azotu	26
Mapa 2. Mapy akustyczne sporządzone dla aglomeracji, dróg i linii kolejowych	28
Mapa 3. Inwestycje drogowe i kolejowe z realizacją których przewidywane jest znaczące oddziaływanie na środowisko	42
Mapa 4. Inwestycje pozostałe, z realizacją których przewidywane jest znaczące oddziaływanie na środowisko	43
Mapa 5. Planowane inwestycje na tle obszarów wrażliwych.....	48
Mapa 6. Inwestycje liniowe z <i>Planu wykonawczego</i> na tle korytarzy ekologicznych	54
Mapa 7. Kolizje z obszarami prawnie chronionymi	66
Mapa 8. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu drogowego w perspektywie 2014-2020	87
Mapa 9. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu drogowego w perspektywie 2021 – 2030	88
Mapa 10. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu kolejowego w perspektywie 2014 – 2020	90
Mapa 11. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu kolejowego w perspektywie 2021 – 2030	91
Mapa 12. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie inwestycji pozostałych w perspektywie 2014 – 2020	93
Mapa 13. Inwestycje infrastrukturalne w zakresie inwestycji pozostałych w perspektywie 2021 –2021	93

Spis tabel

Tabela 1. Wybrane charakterystyki imisyjne województwa mazowieckiego, stan na 2014 rok	6
Tabela 2. Korelacja inwestycji regionalnych w <i>Planie wykonawczym</i> z kierunkami działań <i>Strategii</i> w obszarze "Przestrzeń i Transport"	14
Tabela 3. Priorytety/cele w dokumentach europejskich, krajowych i regionalnych w obszarze "Przestrzeń i Transport"	15
Tabela 4. Inwestycje z realizacją których przewidywane jest znaczące oddziaływanie na środowisko	39
Tabela 5. Kolizje inwestycji liniowych z perspektywy 2014-2020 ujętych w <i>Planie wykonawczym</i> z korytarzami ekologicznymi łączących sieć Natura 2000	50
Tabela 6. Wykaz kolizji inwestycji ujętych w <i>Planie wykonawczym</i> z obszarami prawnie chronionymi	58
Tabela 7. Dokumenty uwzględniające cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu.....	68
Tabela 8. Relacje <i>Planu wykonawczego</i> z celami zrównoważonego rozwoju	71
Tabela 9. Potencjalne oddziaływania na środowisko realizacji typów inwestycji	95
Tabela 10. Potencjalne kolizje złóż prognostycznych i perspektywicznych z nowymi inwestycjami z Planu wykonawczego	115

Spis wykresów

Wykres 1. Rodzaje inwestycji w zakresie inwestycji drogowych , kolejowych i pozostałych	94

Spis załączników

Załącznik 1:Charakterystyka projektów inwestycyjnych poziomu regionalnego w perspektywie 2014 – 2020	124
Załącznik 2:Wydane decyzje środowiskowe oraz raporty o oddziaływaniu na środowisko dla wybranych przedsięwzięć z Planu wykonawczego z perspektywy 2014 – 2020	133
Załącznik 3. Zagrożenia ze strony komunikacji na podstawie planów zadań ochronnych sporządzonych dla obszarów Natura 2000	139



Załącznik nr 3 do Uchwały nr 1546/183/16
Zarządu Województwa Mazowieckiego
z dnia 4 października 2016 r.

**Podsumowanie strategicznej oceny
oddziaływania na środowisko
Planu wykonawczego
do Strategii Rozwoju Województwa
Mazowieckiego do 2030 roku
w obszarze Przestrzeń i Transport**

zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego
ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach
oddziaływania na środowisko

Warszawa, październik 2016 r.

Wprowadzenie

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi 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 tzw. ustawa ooś (tekst jednolity Dz.U. z 2016 r. poz. 353), która implementuje Dyrektywę nr 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

Zgodnie z art. 46 pkt 2) ustawy ooś, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają między innymi projekty planów w dziedzinie transportu opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport (projekt *Planu wykonawczego*) obejmował etapy:

- uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
- uzyskanie wymaganych opinii oraz zapewnienie udziału społeczeństwa w opiniowaniu,
- analizę opinii i uwag o projekcie.

Zgodnie z art. 43 ustawy ooś: Organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa podaje do publicznej wiadomości informację o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz:

- *uzasadnieniem*, zawierającym informację o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa,
- *podsumowaniem*, które zawiera uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
 - 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
 - 2) opinie właściwych organów ochrony środowiska i inspekcji sanitarnej (RDOS, PWIS);
 - 3) zgłoszone uwagi i wnioski;
 - 4) wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko;
 - 5) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu środowiskowych skutków realizacji postanowień dokumentu.

1. Informacja o udziale społeczeństwa w postępowaniu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Przyjęty przez Zarząd Województwa Mazowieckiego (uchwała nr 549/141/16 z dnia 12 kwietnia 2016 r.) projekt Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko został skierowany do konsultacji z mieszkańcami, jednostkami samorządu terytorialnego oraz partnerami społecznymi i

gospodarczymi. Możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 54 ust. 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 zapewniona została w terminie od dnia 18 kwietnia 2016 r. do dnia 23 maja 2016 roku. Przebieg procesu konsultacji społecznych projektu *Planu wykonawczego* wraz z *Prognozą* określony został w ww. uchwale Zarządu Województwa Mazowieckiego.

Projekt *Planu wykonawczego*, Prognoza oddziaływania na środowisko do Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeni i Transport (*Prognoza*) oraz formularz zgłaszania uwag dostępny był na stronach internetowych: www.funduszedlamazowska.eu, www.dialog.mazovia.pl, www.ngo.pl, www.mazovia.pl, www.bip.mazovia.pl, www.mbpr.pl. 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.

Warunkiem udziału w konsultacjach było prawidłowe wypełnienie formularza wraz z podaniem imienia i nazwiska osoby zgłaszającej uwagi lub nazwy organizacji wraz z podaniem imienia i nazwiska osoby zgłaszającej udział w konsultacjach. Projekt *Planu wykonawczego* wraz z *Prognozą* 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 dla zainteresowanych w godzinach od 8:00 do 15:00, od poniedziałku do piątku (oprócz dni wolnych od pracy Urzędu).

W ramach konsultacji społecznych projektu *Planu wykonawczego* wraz z *Prognozą* w dniu 18 maja 2016 r. o godz. 11.00 w sali konferencyjnej w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej 26 odbyło się spotkanie konsultacyjne, na którym przedstawiono ww. dokumenty. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego, Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego, Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz zainteresowane instytucje i mieszkańcy województwa mazowieckiego.

Ponadto, stosownie do przepisów art. 54 ust. 1 i art. 57 ust.1 pkt. 2 ustawy o oś projekt *Planu wykonawczego* wraz z *Prognozą* został skierowany do właściwych organów opiniujących: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.

2. Informacja dotycząca sposobu i zakresu uwzględnienia uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa

Podczas trwania konsultacji społecznych projektu *Planu wykonawczego* wraz z *Prognozą* do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie wpłynęło ogółem 35 uwag, zgłoszonych przez 11 podmiotów. Zdecydowana większość uwag (29) odnosiła się do projektu *Planu wykonawczego*. Zostały one przeanalizowane pod kątem ich zasadności i możliwości wykorzystania w sporządzanym dokumencie. Większości uwag nie uwzględniono (25), 2 postulaty zostały uwzględnione w całości i 2 częściowo. Aż 16 uwag zgłosił powiat wołomiński oraz samorządy gmin powiatu wołomińskiego. Dotyczyły one głównie rozbudowy dróg wojewódzkich nr 631 i 634. Postulaty wprowadzające rozszerzenie zakresu projektów zostały odrzucone ze względu na brak możliwości realizacji proponowanej inwestycji w ramach obecnej perspektywy finansowej. Pozostałe

niewuwzględnione wnioski dotyczyły m.in. wprowadzenia na listę projektów budowy obwodnicy Ciechanowa w ciągu drogi krajowej nr 60, realizacji najkrótszego połączenia drogowego tego miasta subregionalnego ze stolicą oraz skomunikowania gminy Żabia Wola poprzez połączenie kolejowe z Warszawą.

Uwzględnione całkowicie bądź częściowo postulaty wiązały się z korektą daty rozpoczęcia robót oraz źródeł finansowania inwestycji (uwaga wniesiona przez Departament Rozwoju Regionalnego i Funduszy Europejskich Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego). Wprowadzone do projektu *Planu wykonawczego* korekty nie wpłynęły w istotny sposób na zakres czy układ merytoryczny dokumentu przedstawionego do konsultacji.

Wśród zgłoszonych uwag, jedynie 6 odnosiło się do projektu *Prognozy* (tabela poniżej).

Uwagi i wnioski zgłoszone do Prognozy oddziaływania na środowisko do projektu Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport

Lp.	Data wpływu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi/wniosku	Sposób rozpatrzenia
1.	23.05.2016	Powiat wołomiński oraz samorządy gmin powiatu wołomińskiego Kazimierz Rakowski - Starosta Powiatu Wołomińskiego	Uwaga dotyczy rozszerzenia nazwy inwestycji: Rozbudowa drogi wojewódzkiej 631 (odc. od DW 634 do DK 61) o zapis: „wraz z budową ścieżki rowerowej w kierunku Zalewu Żegrzyńskiego”	Wniosek nieuwzględniony, w dostosowaniu do rozpatrzenia wniosku do <i>Planu wykonawczego</i>
2.	23.05.2016	Powiat wołomiński oraz samorządy gmin powiatu wołomińskiego Kazimierz Rakowski - Starosta Powiatu Wołomińskiego	Uwaga dotyczy wprowadzenia zapisu mówiącego o dokończeniu modernizacji drogi wraz z ciągiem pieszo-rowerowym od granicy z Warszawą do DW 636 wraz z budową nowego śladu DW 634 od Al. Niepodległości w Wołominie do miejscowości Duczki	Wniosek nieuwzględniony, w dostosowaniu do rozpatrzenia wniosku do <i>Planu wykonawczego</i>
3.	23.05.2016	Powiat wołomiński oraz samorządy gmin powiatu wołomińskiego Kazimierz Rakowski - Starosta Powiatu Wołomińskiego	Wniosek dotyczy wprowadzenia nowej inwestycji: Budowa ścieżki rowerowej w ciągu DW 635 z Wołomina do Radzymina	Wniosek nieuwzględniony, w dostosowaniu do rozpatrzenia wniosku do <i>Planu wykonawczego</i>

4.	26.05.2016	Gmina Pomiechówek Monika Piłkowska-Końska - Kierownik ds. Pozyskiwania Środków Zewnętrznych, Rozliczeń i Audytu	Uwaga dotyczy uzupełnienia dokumentu o proponowany zapis w ramach inwestycji kolejowych: Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin wraz z budową odnogi do specjalnej strefy ekonomicznej oraz budową stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin (sugerowana zmiana w każdym miejscu dokumentu, w którym mowa jest o budowie odcinka linii kolejowej do MPL)	Wniosek nieuwzględniony, w dostosowaniu do rozpatrzenia wniosku do <i>Planu wykonawczego</i>
5.	10.06.2016 ¹	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Arkadiusz Siembida	Uwaga dotyczy uzupełnienia w dokumencie niewypełnionej Tabeli 1 prezentującej wybrane charakterystyki imisyjne województwa mazowieckiego	Wniosek uwzględniony. W Tabeli 1 przeprowadzona została ilościowa charakterystyka sozologiczna w postaci danych pozwalających na zestawienie tabelaryczne. Uwzględniono charakterystyki imisyjne mające związek ze źródłami pochodzenia transportowego.
6.	10.06.2016 ²	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Arkadiusz Siembida	Uwaga dotyczy korekty umieszczonej w dokumencie nieprawidłowej nazwy granicznego obszaru Natura 2000 zlokalizowanego pomiędzy woj. świętokrzyskim a mazowieckim - Lasy Skarżyskie PLH 260011	Wniosek uwzględniony. W Prognozie dokonano korekty nazwy obszaru Natura 2000 PLH260011, w Rozdziale 5 (Tabela 6) oraz w Rozdziale 7.2

Nieuwzględnione uwagi do *Prognozy* dotyczyły skorygowania ujętych w *Planie wykonawczym* inwestycji poprzez zmianę nazw i zakresu planowanych przedsięwzięć, a także wprowadzenia nowych inwestycji. Z tego względu postulaty powiatu wołomińskiego, samorządów gmin tego powiatu oraz gminy Pomiechówek zostały rozpatrzone zgodnie ze sposobem rozpatrzenia wniosków zgłoszonych do *Planu wykonawczego*.

W dokumencie *Prognozy* skorygowano błędy wskazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (pismo znak: WOOŚ-I.410.296.2016.ARM z dnia 10 czerwca 2016 roku), poprzez uzupełnienie tabeli dotyczącej wybranych charakterystyk imisyjnych województwa mazowieckiego oraz wpisanie prawidłowej nazwy obszaru Natura 2000 PLH260011 Lasy Skarżyskie.

¹ data wystania opinii

² data wystania opinii

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyraził opinię w sprawie przedmiotowych dokumentów akcentując najważniejsze aspekty zawarte w konsultowanych dokumentach. Podkreślono, iż zawarte w *Planie wykonawczym* działania, w tym dot. rozwoju sieci komunikacyjnej, mają fundamentalne znaczenie dla kształtowania ładu przestrzennego województwa w kontekście zidentyfikowanych problemów jak: chaotyczna zabudowa, zwłaszcza na terenach podmiejskich, niekontrolowana suburbanizacja, niskie poszanowanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, zajmowanie powierzchni cennych przyrodniczo, wkraczanie zabudowy na tereny pozbawione dostępu do transportu zbiorowego, zawłaszczanie przestrzeni publicznych, słabość wyposażenia terenów mieszkaniowych w komunikacyjną infrastrukturę osiedlową. Wyznaczone w *Planie wykonawczym* cele i działania dotyczą przede wszystkim rozwoju transportu kolejowego, drogowego (w tym dróg rowerowych), pozostałego (węzły/punkty przesiadkowe, systemy typu *Parkuj i Jedź* oraz *Parkuj rower i Jedź*), jak również sieci miejskich. Nie zgłoszono uwag dotyczących przyjętego zakresu oraz metody sporządzonej *Prognozy*. Żadna z wprowadzonych korekt nie wpływa na zmianę określonego przewidywanego znaczącego oddziaływania na środowisko tj. zasadniczego wymogu ustawowego dotyczącego zawartości merytorycznej *Prognozy*.

3. Informacja o sposobie wykorzystania ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko

Zgodnie z art. 53 ustawy ooś, 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 08 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.

Celem sporządzonej *Prognozy* do *Planu wykonawczego* jest: zidentyfikowanie potencjalnych zagrożeń dla środowiska i ludzi związanych z realizacją zapisów projektu *Planu wykonawczego*, określenie znaczących negatywnych oddziaływań na obszary i obiekty chronione oraz 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 negatywnych oddziaływań lub kompensację przyrodniczą. Do działań mających na celu minimalizację presji i niepożądanych wpływów 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, redukcję presji, 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 płatami 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 (*Plan wykonawczy* nie obejmuje m.in. Wschodniej Obwodnicy Warszawy, która stanowiłaby domknięcie Ekspresowej Obwodnicy Warszawy) oraz w zakresie poprawy dostępności transportowej ośrodka subregionalnego Ciechanów.

4. Wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko i sposób uwzględnienia w dokumencie

W ramach prac nad *Prognozą* przeanalizowano możliwość/ryzyko wystąpienia oddziaływań na środowisko w aspekcie transgranicznym. Przeprowadzone analizy ewentualnych skutków środowiskowych związanych z realizacją poszczególnych działań zawartych w *Planie wykonawczym* dowodzą, iż nie wystąpią znaczące oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Dotyczy to również przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi krajowej S-19 Białystok - Lublin (B.11) zlokalizowanego w stosunkowo niewielkiej odległości do granicy polsko-białoruskiej. Wynika to m.in. z faktu, że inwestycje ukierunkowane są na poprawę przepustowości istniejącej infrastruktury oraz dostosowywanie do standardów europejskich, w tym w zakresie norm i ograniczeń dotyczących minimalizowania wpływu na środowisko. W odniesieniu do inwestycji transportowych, podstawowe znaczenie dla oceny ryzyka wystąpienia oddziaływań transgranicznych mają nie emisje, ale raczej miejsce realizacji przedsięwzięcia. Przewidywany zasięg niekorzystnych oddziaływań planowanych przedsięwzięć w fazie realizacji i eksploatacji ograniczy się do terenów bezpośrednio sąsiadujących ze szlakami transportowymi.

Realizacja *Planu wykonawczego* przyczyni się zarówno do usprawnienia przewozu osób i towarów, jak i poprawy bezpieczeństwa podróżnych i mienia. Oznacza to przewagę korzystnych wpływów na ludzi, przy lokalnych oddziaływaniach niekorzystnych w czasie modernizacji lub budowy poszczególnych odcinków szlaków komunikacyjnych. Wszelkie potencjalnie niekorzystne oddziaływania, w tym możliwość wystąpienia przekształceń lub zakłóceń w systemie przyrodniczym będą dotyczyły jedynie obszaru Mazowsza.

5. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

W ramach państwowego monitoringu środowiska na terenach komunikacyjnych prowadzone są coroczne badania, przede wszystkim w zakresie jakości powietrza i klimatu akustycznego, których harmonogram powinien być elastyczny i modyfikowalny w czasie. Oznacza to, iż w sytuacjach zidentyfikowania niepożądanych oddziaływań, lub innych następstw realizowanych inwestycji powinien podlegać bieżącym weryfikacjom w zakresie: poszerzania listy standardowych parametrów monitoringu, miejsca (zasięgu) i przedmiotu monitoringu oraz listy komponentów środowiska podlegających monitoringowi.

Śledzenie zmian stanu środowiska przyrodniczego, w kontekście rozwoju sieci transportowych, jest możliwe dzięki danym gromadzonym: w Banku Danych Lokalnych (prowadzonych przez GUS), przez jednostki monitoringu środowiskowego w regionie (WIOŚ, RDOŚ) oraz instytucje odpowiedzialne za sektor transportu (m.in. GDDKiA; PKP PLK S.A.). Obserwacja zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, związanych z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej, odbywać się będzie również w ramach monitoringu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego oraz Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego.

Ujednolicone metody zbierania i przetwarzania danych w zakresie jakości elementów przyrodniczych, standardów jakości środowiska oraz zmian, jakie zachodzą w trakcie realizacji zadań, pozwolą w porę ocenić zagrożenia i podjąć działania zapobiegawcze lub ratownicze.

Monitorowaniu realizacji *Planu wykonawczego* służyć będzie pomiar wskaźników określonych w pkt. 4.3.3 tego dokumentu, który będzie odbywać się corocznie, na podstawie informacji przekazanych przez instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji. Przekazywane informacje obejmować będą między innymi ocenę stopnia realizacji założonych/osiągniętych wskaźników, ocenę stopnia postępu rzeczowego i postępu finansowego inwestycji oraz identyfikację problemów związanych z realizacją inwestycji.

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

KOMUNKAT
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO
z dnia 4 października 2016 r.

o podjęciu przez Zarząd Województwa Mazowieckiego uchwały w sprawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko oraz Podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zawierającego uzasadnienie wyboru przyjętego Planu.

Na podstawie art. 19 ust. 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r. poz. 838 i 1250) ogłasza się co następuje:

§ 1.

Zarząd Województwa Mazowieckiego w dniu 4 października 2016 r. podjął uchwałę w sprawie Planu wykonawczego do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko oraz Podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zawierającego uzasadnienie wyboru przyjętego Planu.

§ 2.

Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. w obszarze Przestrzeń i Transport obowiązywać będzie od dnia 4 października 2016 r.

§ 3.

Treść dokumentów o których mowa w § 1 zamieszcza się na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej pod adresem www.bip.mazovia.pl oraz na stronach internetowych www.mazovia.pl, www.mbpr.pl, www.funduszedlamazowska.eu, www.dialog.mazovia.pl i www.ngo.pl.