

Realizacja ustawowych kompetencji województwa mazowieckiego i zmiany w zakresie transportu na przestrzeni 25 lat działalności samorządu

Piotr Szpiega, Elżbieta Trzcińska

STRESZCZENIE

Artykuł stanowi przekrój polityki transportowej województwa mazowieckiego prowadzonej od jego powstania w 1999 r. Omawia ustawowe kompetencje nowo powstałego województwa w zakresie polityki rozwoju transportu oraz jej ewolucję na przestrzeni lat, zobrazowaną w kolejnych strategiach rozwoju województwa oraz planach zagospodarowania przestrzennego. Elementem tej polityki jest również rozwój transportu publicznego, przede wszystkim kolejowego, co jest wynikiem działalności dwóch spółek kolejowych: Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej. W artykule ukazano drogę rozwoju spółek w kierunku nowoczesnych operatorów pasażerskiego transportu kolejowego, z udziałem nowego i modernizowanego taboru kolejowego oraz ze sprawnym zapleczem technicznym. Omówiono również działalność zarządcy dróg wojewódzkich, który dzięki licznym remontom i przebudowom dróg, tworzy sieć dróg przystającą do obsługi regionalnego ruchu drogowego. Ponadto w artykule wskazano wzrost roli transportu rowerowego w polityce przestrzennej województwa. Ważnym czynnikiem sprzyjającym realizacji kompetencji w zakresie transportu są środki unijne, dzięki którym możliwe było stworzenie nowoczesnej infrastruktury kolejowej i drogowej oraz zakup i modernizacja taboru kolejowego.

Słowa kluczowe: transport, polityka rozwoju, transport publiczny, transport rowerowy, kolej, drogi

Wstęp

W wyniku wprowadzenia z dniem 1 stycznia 1999 r. zapisów ustawy o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa powstało 16 województw, w tym województwo mazowieckie. Równoległe z reformą podziału administracyjnego kraju wprowadzono ustawy regulujące kompetencje. Podstawową ustawą regulującą funkcjonowanie województw jest ustawa o samorządzie województwa (uosw). Zgodnie z jej zapisami do kompetencji samorządu województwa należą zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami z zakresu m.in. transportu zbiorowego i dróg publicznych [art. 14 uosw]. Ponadto politykę rozwoju m.in. w zakresie „utrzymania i rozbudowy infrastruktury [...] technicznej o znaczeniu wojewódzkim” województwo prowadzi na podstawie strategii i programów rozwoju [art. 11 uosw]. Uosw w pierwotnym brzmieniu zawierała ogólne cele opracowywania SRW

[art. 11 ust. 1 uosw]¹, natomiast rozszerzenia zakresu i konkretyzację zapisów wprowadziły zmiany uosw wprowadzane ustawami z 2006 oraz 2020 r. Na realizację polityki rozwoju w tym zakresie mają wpływ również fundusze europejskie, za które samorząd województwa stał się odpowiedzialny na mocy ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Wśród ustawowych zadań o charakterze wojewódzkim wymieniono także zagospodarowanie przestrzenne, którego elementem jest infrastruktura transportowa. Zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (uopizp) za kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej w województwie, w tym uchwalanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa (PZPW), odpowiada samorząd województwa. Zgodnie z zapisami uopizp w PZPW uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa, które przenoszone są na układ przestrzenny. W PZPW określa się w szczególności „[...] podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych” [art. 39 ust. 3 pkt 1 uopizp] oraz umieszcza się inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które „[...] zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością” [art. 39 ust. 5 uopizp]. W związku z powyższym w PZPW uwzględnia się istniejącą sieć transportową oraz inwestycje transportowe wymienione w powyższych dokumentach – w tym przede wszystkim takie o znaczeniu wojewódzkim, jak drogi wojewódzkie. Nie oznacza to wprost na wskazanie lokalizacyjne inwestycji w terenie, gdyż duża skala rysunku PZPW nie pozwala na to. Ponadto szczegółowa lokalizacja należy do kompetencji samorządu gminnego [Niewiadomski 2016]. PZPW podlega okresowej ocenie. Zarząd województwa, co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku, dokonuje przeglądu zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, opracowuje raport o jego stanie oraz sporządza ocenę realizacji inwestycji.

Rozwinięcie i uszczegółowienie zadań o charakterze wojewódzkim w zakresie transportu zbiorowego określają z kolei przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (uoptz). Zgodnie z uoptz województwo jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim. W przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym [art. 4 ust. 1 pkt 25 uoptz] to także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa;
- właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg

¹ Dz.U. nr 91 poz. 576.

- tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie.

Zadaniem organizatora transportu zbiorowego jest planowanie rozwoju transportu oraz organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Planowanie w przypadku organizatora, jakim jest województwo, może być realizowane przez przyjęcie określonych założeń dotyczących przewozów, które następnie pozwalają na przyjęcie planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego (plan transportowy). Z kolei organizowanie to proces zawierający szereg czynności wskazanych w uoptz, którego istotny element stanowi zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Czynności związane organizowaniem transportu zbiorowego umożliwiają funkcjonowanie na rynku przewozowym zarówno operatorom, jak i przewoźnikom. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym to wszystkie działania organizatora, które następują po zawarciu umowy z operatorem oraz po wydaniu potwierdzenia zgłoszenia przewozu bądź decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu. Wśród tych działań powinny znaleźć się również te o charakterze kontrolnym [Kwiątek i in. 2021].

Wyżej wymienione zadania województwo wypełnia poprzez planowanie i organizowanie regionalnych przewozów kolejowych. Jednak zanim do tego doszło, zajęć musiały zmiany w funkcjonowaniu rynku kolejowego w Polsce, które wprowadziła ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. W wyniku jej wprowadzenia wydzielono z jednego dużego przedsiębiorstwa PKP szereg podmiotów tworząc spółki, m.in. odpowiedzialną za zarządzanie infrastrukturą kolejową (PKP PLK S.A.), przewozy towarowe (PKP CARGO) oraz pasażerskie: przedsiębiorstwo PKP Intercity obsługujące kwalifikowane przewozy międzywojewódzkie i PKP Przewozy Regionalne (PKP PR) wykonujące zadania w zakresie transportu regionalnego [Górny 2016]. Środki na funkcjonowanie regionalnych przewozów kolejowych miały być zapewniane przez budżet centralny. Były one jednak niewystarczające i niższe od założonych. Spowodowało to ograniczenie liczby uruchamianych pociągów i problemy finansowe spółki PKP [Bocheński, Wojtkiewicz 2019]. Sytuacja zmieniła się w 2004 r., gdy samorządy wojewódzkie zostały zobowiązane do dotowania przewozów regionalnych ze środków własnych, pochodzących ze zwiększenia udziału we wpływach z podatków od osób prawnych (CIT) i fizycznych (PIT) [Engelhardt 2018].

Kompetencje samorządu województwa w zakresie zarządzania drogami ukształtowały się na podstawie art. 52 ustawy o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej. W związku z reformą ustrojową państwa,

w ustawie o drogach publicznych (udp) wprowadzono nowy podział kategorii dróg, funkcje, jakie powinny pełnić poszczególne drogi oraz organizację administracji drogowej i zadania zarządcy drogi. Na tej podstawie samorządowi województwa powierzono zarządzanie drogami wojewódzkimi. Aby umożliwić samorządom wojewódzkim realizację tej kompetencji, w art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną, sformułowano konieczność wydania rozporządzenia określającego dostosowanie organizacji dotychczasowych dyrekcji okręgowych dróg publicznych oraz będących ich częściami zarządów drogowych i drogowej służby liniowej do organizacji administracji publicznej określonej w ustawach, w tym o samorządzie województwa oraz o drogach publicznych. W rozporządzeniu, w załączniku 2, określono jednostki organizacyjne do zarządzania drogami wojewódzkimi. Z kolei w art. 103 ust. 1 ww. ustawy stwierdzono, że wykaz dróg krajowych i wojewódzkich zostanie określony w rozporządzeniu – co nastąpiło w dniu 15 grudnia 1998 r. w związku z wydaniem rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich.

Prowadzenie polityki przestrzennej i rozwoju w zakresie infrastruktury transportowej

Polityka rozwoju prowadzona przez samorząd województwa opiera się na zapisach dwóch podstawowych dokumentów strategicznych regionu: strategii rozwoju województwa (SRW) oraz planu zagospodarowania przestrzennego województwa (PZPW). Od początku funkcjonowania województwa mazowieckiego oraz prowadzenia polityki jego rozwoju przez samorząd PZPW sporządzany był w formule zintegrowanego planowania rozwoju, co wyrażało się w jego ścisłych związkach, w ujęciu przedmiotowym i funkcjonalnym ze SRW. Prace nad PZPW prowadzone są w ramach współzależnych nurtów planowania strategicznego i operacyjnego, co oznacza, że stał się on z jednej strony wyrazem polityki przestrzennej województwa mazowieckiego, a zarazem stanowił jeden z głównych instrumentów jej realizacji [Struzik 2018]. W okresie funkcjonowania województwa mazowieckiego opracowano 3 PZPW: w 2004, 2014 oraz 2018 r. (obecnie obowiązujący).

Strategia rozwoju województwa (SRW) jest najważniejszym dokumentem samorządu województwa, określającym kierunki polityki rozwoju w perspektywie średnio- i długookresowej, wskazującym główne wyzwania, a także cele rozwojowe województwa do wykonania przez jego samorząd oraz inne podmioty. Jest punktem odniesienia dla innych dokumentów strategicznych, programowych i planistycznych na poziomie regionalnym oraz lokalnym. Należy wskazać, iż zapisy SRW wykonywane są w różnych dziedzinach i na wszystkich poziomach zarządzania, tym samym obok samorządu województwa, również inne podmioty odgrywają istotną rolę w jej realizacji. Zgodnie z zasadami partnerstwa, współpracy i subsydiarności system wielopoziomowego zarządzania procesami rozwojowymi obejmuje partnerów ze wszystkich

poziomów administracji, podmioty prywatne oraz organizacje pozarządowe. W okresie funkcjonowania województwa mazowieckiego opracowano 4 SRW: w 2001, 2006, 2013 oraz 2022 r. (obecnie obowiązująca).

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego z 2004 r.

Pierwszy PZPW po wejściu w życie nowego podziału terytorialnego kraju został przyjęty w 2004 r. (PZPW z 2004 r.) w zgodności z przepisami ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z 1994 r.

Podstawowe zadania województwa w zakresie infrastruktury transportowej sformułowano w polityce rozwoju ponadlokalnych systemów infrastruktury technicznej [PZPW 2004, s. 71–73], gdzie obok systemów transportowych o znaczeniu krajowym przebiegających w układzie korytarzy o znaczeniu europejskim i ponadregionalnym, określono rozwój sieci dróg wojewódzkich poprzez działania dotyczące budowy odcinków w ciągach dróg wojewódzkich, budowy uzupełniających odcinków dróg wojewódzkich, budowy nowych przepraw mostowych oraz usprawnienia sieci dróg wojewódzkich.

Transport rowerowy w PZPW z 2004 r. został w dużej mierze sprowadzony do formy rekreacji, z pominięciem jego roli transportowej [Pawłowski, Sulmicki 2019]. W ogólnym punkcie dotyczącym poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wskazano jedynie na potrzebę oddzielenia ruchu pieszego od kołowego. Z kolei wzmianka o turystyce rowerowej jedynie w poszczególnych obszarach problemowych i brak uwzględnienia szlaków rowerowych na mapach zamieszczonych w PZPW wskazują, że również turystyka rowerowa traktowana była, jako dodatek do podróży (wycieczki jednodniowe, z powrotem do punktu wyjścia), a nie sposób przemieszczania się podczas całego wyjazdu (wycieczki liniowe, wieloetapowe).

Ocena PZPW z 2004 r. wykazała potrzebę jego aktualizacji ze względu na przemiany społeczno-gospodarcze i przestrzenne, zmiany dokumentów formalno-prawnych oraz korekty w rozmieszczeniu i częściową realizację inwestycji celu publicznego. W ocenie wskazano na dużą liczbę wykonanych działań w zakresie przebudowy dróg wojewódzkich oraz na bardzo niską realizację inwestycji dotyczących budowy dróg wojewódzkich [oPZPW 2004, s. 117–124]. Spośród uwzględnionych w PZPW budowy 36 odcinków miejscowości, 8 nowych dróg wojewódzkich i 4 przepraw mostowych przez Wisłę wykonane zostały 2 odcinki: Gostynina i Węgrowa.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego z 2014 r.

Kolejny PZPW (PZPW z 2014 r.) został opracowany w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. Zapisy zaktualizowanego PZPW uwarunkowane były ustaleniami koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,

programów zawierających zadania rządowe, służących realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym, o których mowa w art. 48 uopizp, dokumentów przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa zgodnie z ich właściwością [art. 39 ust. 5 uopizp] służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych, zawartych w stosownych rejestrach i programach.

W zakresie infrastruktury transportowej w PZPW z 2014 r. określono *politykę poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa* [PZPW 2014, s. 49–63]. Jej celem było zwiększanie dostępności transportowej województwa mazowieckiego, poprawa spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu, integracja różnych systemów transportowych zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. W *polityce* uwzględniono układ korytarzy o znaczeniu europejskim oraz krajowym, a także drogowy układ obwodowy składający się z 6 pętli drogowych, w skład których wchodziły istniejące i planowane drogi krajowe i wojewódzkie. *Politykę* podzielono branżowo na części dotyczące wzmocnienia systemu powiązań drogowych, rozwoju transportu kolejowego, rozwoju Warszawskiego Węzła Transportowego, transportu lotniczego, transportu towarów i logistyki, transportu zbiorowego, transportu wodnego oraz integracji systemów transportowych.

W zakresie zadań będących w kompetencji województwa określono w części *Wzmocnienie systemu powiązań drogowych*, że rozwój i docelowy kształt „[...] sieci dróg wojewódzkich odbywać się będzie na podstawie przygotowywanych okresowo przez zarządcę dróg wojewódzkich planów rozwoju sieci drogowej oraz planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich” [PZPW 2014, s. 53]. W części dotyczącej dróg wojewódzkich sformułowano zadania dotyczące budowy i modernizacji dróg wojewódzkich, które podzielono funkcjonalnie na odcinki stanowiące uzupełnienie dróg w Obszarze Metropolitalnym Warszawy, drogi łączące Warszawę z ośrodkami regio- i subregionalnymi, drogi pomiędzy tymi ośrodkami, inne ważne drogi w układzie wewnątrz- i ponadregionalnym oraz budowy obwodnic i przepraw mostowych na dużych rzekach województwa.

W efekcie podjęcia strategicznej decyzji o zaangażowaniu województwa w uruchomienie portu lotniczego Warszawa/Modlin w PZPW z 2014 r. znalazły się zapisy dotyczące tegoż lotniska. W części dotyczącej transportu lotniczego ustalono rozwój komplementarnego układu lotnisk w obszarze metropolitalnym Warszawy: Lotnisko Chopina w Warszawie oraz Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa–Modlin. Ponadto ustalono „usprawnienie połączeń lotnisk z otoczeniem za pomocą transportu zbiorowego (głównie szynowego)” oraz „wzmocnienie roli Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa–Modlin poprzez: wykonanie terminala cargo, rozwijanie połączeń drogowo-kolejowych z Warszawą i z siecią dróg ekspresowych oraz z modernizowanymi liniami kolejowymi, rozwój usług, stworzenie parku przemysłowo-usługowego, międzynarodową promocję portu, a także budowę drugiego pasa startowego i rozbudowę terminala pasażerskiego” [PZPW 2014, s. 59].

W PZPW z 2014 r. rower został po raz pierwszy potraktowany jako środek transportu. Pojawiają się ustalenia budowy dróg rowerowych wzdłuż linii kolejowych (istotnych dla rozwoju bezkolizyjnych tras rowerowych) i rozwoju „systemu transportu rowerowego” w ramach Warszawskiego Węzła Transportowego. Wśród wskaźników realizacji polityki poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa uwzględniono długość wybudowanych ścieżek rowerowych. Funkcja transportowa roweru nie wykluczała się przy tym z funkcji turystycznej. Wśród ustaleń dotyczących transportu zbiorowego pojawia się ustalenie nawiązujące do rozwoju systemu roweru publicznego w miastach. Miejsca do parkowania rowerów przy przystankach autobusowych i kolejowych oraz system ścieżek rowerowych zintegrowanych z transportem zbiorowym – zostały uznane za niezbędne działania integrujące układ transportowy, a poprawa warunków ruchu rowerowego została wymieniona wśród działań służących ograniczeniu hałasu (wraz z ograniczaniem ruchu samochodowego).

Część realizacyjna planu [PZPW 2014, s. 127–149] w postaci tabel inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym była novum w stosunku do PZPW z 2004 r. W zakresie inwestycji, za które odpowiada samorząd wojewódzki, w tabeli dotyczącej dróg wojewódzkich zawarto 86 inwestycji. W zakresie infrastruktury lotniczej, poza siecią TEN-T, wskazano jedną inwestycję dotyczącą lotniska w Modlinie. Pozostałe tabele zawierały inwestycje, za których wykonanie odpowiadała strona rządowa lub samorządowa (w przypadku inwestycji transportowych w Warszawie).

W wyniku przeprowadzonej w 2018 r. oceny planu (oPZPW z 2014 r.) stwierdzono wykonanie 8 spośród 86 inwestycji na drogach wojewódzkich [oPZPW 2014, s. 58–72], z kolei 19 było w trakcie realizacji, a 60 nie wykonano. Za taki stan rzeczy odpowiadał dosyć krótki okres obowiązywania planu, trwający zaledwie 4 lata. Ponadto inwestycje celu publicznego dotyczące budowy nowych odcinków dróg są trudne do wykonania w sensie samej procedury, często też nie miały zagwarantowanych wystarczających środków finansowych na ich realizację, bowiem są elementem planowania długoterminowego. Prognoza finansowa województwa, jako dokument służący efektywnemu zarządzaniu finansami publicznymi w perspektywie długookresowej, nie przewidywała wystarczających środków finansowych na realizację wszystkich zadań wojewódzkich zapisanych w PZPW. W efekcie, mając na uwadze wynik oceny PZPW, podjęto decyzję o dokonaniu przeglądu i rewizji wprowadzanych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wojewódzkich inwestycji drogowych zapisanych w PZPW, które nie są uwzględnione w dokumentach o charakterze rzeczowo-finansowym, określających koszty oraz przybliżony termin wykonania, a generują dla województwa koszty związane z realizacją zapisów art. 44 uopizp oraz art. 98 ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami. Wynik oceny PZPW oraz rewizja inwestycji dotyczących dróg wojewódzkich miały wpływ na ustalenia zawarte w kolejnym PZPW.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego z 2018 r.

Zmieniony PZPW (PZPW z 2018 r.) określa stan i wskazuje kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa, biorąc pod uwagę poszczególne dziedziny rozwoju, jak też różne obszary województwa. PZPW uwzględnia podział statystyczny województwa na dwie jednostki NUTS 2 – warszawski stołeczny i mazowiecki regionalny. Wskazuje ponadto mniejsze obszary wymagające wyjątkowej uwagi z racji słabego dostępu do dóbr i usług czy potrzeby wsparcia procesów rozwojowych. Zmieniony PZPW uwzględnia zmiany prawne, m.in. dotyczące konieczności sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Warszawy oraz wprowadzenia ustaleń nowej średniookresowej strategii rozwoju kraju – *Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do r. 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. Poszczególne części PZPW dotyczą stanu i kierunków rozwoju w podziale na obszar województwa mazowieckiego oraz miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy. Zapisy dotyczące transportu zawarto w częściach *Infrastruktura transportowa* [PZPW 2018, rozdziały 2.4 oraz 3.3] z podziałem na odpowiednie branże. Treść rozdziałów zawiera inwestycje w zakresie kompetencji województwa dotyczące dróg wojewódzkich, lotniska w Modlinie, infrastruktury kolejowej dla linii WKD oraz zapleczy utrzymania taboru kolejowego. Na bazie planu transportowego zidentyfikowano węzły i punkty przesiadkowe. Ponadto po raz pierwszy w historii dokumentów strategicznych województwa stworzono podrozdział dotyczący transportu rowerowego, określając w PZPW oraz prezentując na rycinie zasięg sieci szkieletowej. Przyjęto, że sieć będzie się opierać na trasach o zasięgu międzynarodowym, ponadregionalnym oraz regionalnym. Z racji przewidzianego przez ustawodawcę stopnia szczegółowości, w PZPW zostały wskazane jedynie orientacyjne przebiegi infrastruktury liniowej, w tym sieci szkieletowej tras rowerowych. Uwzględniają one punkty styku międzywojewódzkich tras rowerowych, konsultowane z województwami sąsiednimi podczas prac nad PZPW. Po raz pierwszy uznano, że sieć powiązań transportowych, obok paneuropejskich korytarzy transportowych, trans-europejskiej sieci transportowej TEN-T czy linii kolejowych, kształtuje się również na podstawie tras rowerowych. W PZPW zawarto najważniejsze wytyczne do uwzględnienia podczas wyznaczania i budowy tras rowerowych. Wskazano wreszcie na celowość wytyczania ich blisko centrów miast, ważnych stacji kolejowych oraz popularnych miejscowości wypoczynkowych, tak by mogły one pełnić funkcje zarówno komunikacyjne, jak i rekreacyjne. W zakresie transportu drogowego wskazano działania odnoszące się do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa rowerzystów poprzez budowę przeznaczonych dla nich dróg i przejazdów. Proponuje się również wdrażanie innych działań, niezwiązanych bezpośrednio z ruchem rowerowym, np. strefowanie prędkości pojazdów, wprowadzenie fizycznych środków uspokajania ruchu.

W części 4. *Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, poziom regionalny – wiążące ustalenia Planu* [PZPW 2018, s. 154–160], wymieniono wszystkie inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, za które odpowiada województwo (wraz

z listą dokumentów źródłowych). W zakresie transportu kolejowego zawarto 6 inwestycji, w zakresie lotnictwa – 3, w zakresie dróg wojewódzkich – 99 inwestycji, wśród których 17 dotyczy budowy dróg.

Poza inwestycjami wymienionymi w części 4. w PZPW z 2018 r. zawarto postulaty oraz rekomendacje² do podmiotów realizujących politykę przestrzenną na obszarze województwa. Jako postulaty i rekomendacje określono te inwestycje i działania organizacyjne, które nie zostały ustalone w dokumentach, o których mowa w art. 39 ust. 5 uopizp, a stanowią realizację celów rozwojowych zawartych w SRW (z 2013 r.)³ oraz kierunków zagospodarowania przestrzennego określonych w PZPW. Zapisy te stanowią propozycje rozwiązań przestrzennych przy formułowaniu stanowisk i wniosków samorządu województwa do polityki przestrzennej państwa oraz jako elementy fakultatywne – do uwzględnienia w dokumentach planistycznych gmin.

Strategia rozwoju województwa mazowieckiego z 2001 r.

Pierwszą SRW (SRW z 2001 r.) przyjęto już w dwa lata⁴ po wprowadzeniu nowego podziału terytorialnego kraju. Zasadniczy układ SRW stanowił ogólne cele długookresowe, bardziej skonkretyzowane cele średniookresowe po najbardziej szczegółowe cele operacyjne. W SRW wskazano priorytetowe dziedziny, wśród których w obszarze transportu wskazano na następujące cele: modernizacja i rozbudowa sieci drogowej w województwie oraz budowa przepraw mostowych przez Wisłę, rozbudowa i modernizacja systemu regionalnego transportu publicznego.

Strategia rozwoju województwa mazowieckiego z 2006 r.

W 2006 r. zaktualizowano SRW (SRW z 2006 r.) mając na uwadze zmiany istotnych uwarunkowań rozwoju związane przede wszystkim z przystąpieniem Polski w 2004 r. do Unii Europejskiej. Wiązało się to także ze zmianą dokumentów na poziomie rządowym w celu dostosowania polityki rozwoju do wymagań UE oraz decentralizacją programowania rozwoju: zintegrowany program rozwoju regionalnego miał zostać zastąpiony regionalnymi programami operacyjnymi. Zaktualizowana SRW wyznaczała perspektywę rozwoju regionu do 2020 r. Dokument zawierał ogólną charakterystykę województwa, bilans strategiczny, propozycje zamierzeń strategicznych, w tym opracowane scenariusze rozwoju, wizje, misje, a także cele strategiczne, pośrednie i kierunki działań, uwarunkowania realizacyjne oraz system monitorowania. W SRW z 2006 r. wskazano następujące kierunki działań, w których zawarte zostały działania

² Rozdziały 6 i 7 PZPW z 2018 r.

³ Obowiązująca SRW na dzień uchwalenia PZPW z 2018 r.

⁴ Uchwałę o przyjęciu strategii podjęto w dniu 31 stycznia 2001 r.

(m.in. przebudowa i budowa dróg wojewódzkich, rozwój transportu kolejowego, uruchomienie lotniska w Modlinie) należące do kompetencji województwa w dziedzinie transportu:

- 3.1. Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- 3.2. Rozwój i poprawa standardów infrastruktury technicznej,
- 4.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej i transportu w regionie, w tym lotnictwa cywilnego.

Strategia rozwoju województwa mazowieckiego z 2013 r.

Kolejna aktualizacja SRW nastąpiła w 2013 r. (SRW z 2013 r.). Spowodowana była znaczącymi zmianami uwarunkowań społeczno-ekonomicznych województwa. Zmieniły się także uwarunkowania prowadzenia polityki rozwoju na poziomie europejskim – w związku z przyjęciem strategii *Europa 2020*; oraz na poziomie krajowym – w związku z przyjęciem *Krajowej strategii rozwoju regionalnego* oraz aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju. Zmieniona SRW miała perspektywę wykonalności do 2030 r. Układ SRW w postaci diagnozy, scenariuszy rozwojowych oraz celów i kierunków działań został podzielony na obszary tematyczne: przemysł i produkcję, gospodarkę, przestrzeń i transport, społeczeństwo, środowisko i energetyka oraz kultura i dziedzictwo. Działania w zakresie transportu zostały zawarte w obszarze *przestrzeń i transport*. Układ kierunków działań i działań przyporządkowanych do odpowiednich obszarów przedstawiono na rycinie 1.

Zapisy SRW w obszarze *przestrzeń i transport* realizowane były przez *Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport* (plan wykonawczy), stanowiący spis najważniejszych inwestycji do podjęcia przez samorząd, w postaci dużych inwestycji zintegrowanych oraz inwestycji o istotnym znaczeniu dla regionu, jak również komplementarnych działań do realizacji w ramach RPO. Realizacja inwestycji zawartych w planie wykonawczym odbywała się przy wykorzystaniu środków własnych, krajowych, unijnych i prywatnych. W dokumencie zidentyfikowano 7 inwestycji, których beneficjentem były Koleje Mazowieckie, 2 inwestycje WKD, 2 inwestycje dla lotniska w Modlinie oraz 22 inwestycje Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich [Plan wykonawczy Załącznik 1. Lista projektów inwestycyjnych].

| PRZESTRZEŃ I TRANSPORT | | | | |
|--|--|-------------------------|--------|------------------|
| Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego | | | | |
| Kierunki działań | Działania | województwo mazowieckie | | |
| | | Warszawa z OMW | Miasta | Obszary wiejskie |
| 13. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu | 13.1. Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, tabo-ru 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, w tym budowa nowych linii | | | |
| | 13.6. Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T | | | |
| 14. Spójność wewnątrzregionalna – koncentracja na najbardziej zapóźnionych podregionach | 14.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów do ośrodków regionalnych i subregionalnych | | | |
| | 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 | | | |
| | 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 i kreowanie ładu przestrzennego | 16.1. Tworzenie spójnej, harmonijnej oraz uporządkowanej przestrzeni 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 | | | |

Ryc. 1. Kierunki działań i działania *Strategii rozwoju województwa mazowieckiego – przestrzeń i transport*, 2013

Źródło: *Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze*, 2013

Strategia rozwoju województwa mazowieckiego z 2022 r.

Aktualizacja SRW (SRW z 2022 r.) jest wynikiem zmian przepisów prawnych, sytuacji społeczno-gospodarczej, wprowadzenia w 2018 r. nowego podziału statystycznego województwa, a także nowego kształtu polityki spójności Unii Europejskiej na lata 2021–2027. W SRW przedstawiono wnioski i wyzwania zidentyfikowane w diagnozie, wizję rozwoju, cel główny, któremu przyporządkowano cele strategiczne, w podziale na pięć obszarów tematycznych: gospodarka, dostępność, środowisko i energetyka, społeczeństwo oraz kultura i dziedzictwo kulturowe. Strategia jest po raz pierwszy w sposób formalny dokumentem zintegrowanym⁵, łączącym wymiar społeczno-gospodarczy z terytorialnym. W dokumencie przedstawiono model struktury funkcjonalno-prze-strzennej województwa, zaimplementowany z PZPW⁶. Wskazano także dwa typy obszarów strategicznej interwencji: miejskie obszary funkcjonalne – bieguny wzrostu oraz obszary problemowe; wraz z kierunkami działań, wyrażającymi ich specyficzne potrzeby rozwojowe.

Kierunki działań i działania w zakresie transportu określono w obszarze Dostępność – cel Dostępne i mobilne Mazowsze. Jako priorytet w dziedzinie transportu określono „poprawę wzajemnej dostępności ośrodków subregionalnych, lokalnych i obszarów wiejskich, przy jednoczesnym zapewnieniu warunków zachęcających do korzystania z najmniej uciążliwych dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców środków transportu” [SRW 2022, s. 61]. Przyczynić do tego ma się „zintegrowany system regionalnego transportu publicznego, oparty na kolei oraz przywracaniu ruchu autobusowego w regionie Mazowieckim regionalnym”. Układ kierunków działań i działań przedstawiono na rycinie 2.

SRW w obszarze *Dostępność* stanowi punkt odniesienia dla *Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku* (rpt). W rpt określono inwestycje transportowe do przeprowadzenia w perspektywie do 2030 r., kluczowe do osiągnięcia wyznaczonych w rpt celów. Lista projektów na poziomie regionalnym opracowana została na podstawie uzgodnienia z najważniejszymi interesariuszami, w tym z: Kolejami Mazowieckimi – KM (10 inwestycji), Warszawską Koleją Dojazdową (8 inwestycji) i Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich (24 inwestycje). Pozostałe 4 projekty na liście, za które odpowiadać ma województwo mazowieckie, dotyczą: budowy szkieletowej sieci tras rowerowych, zakupu 100 pojazdów (autobusów) zero-emisyjnych, integracji systemów transportowych oraz innowacyjnego środka transportu pomiędzy Warszawą a Sochaczewem (przez Leszno) [rpt Załącznik 2. Inwestycje na poziomie regionalnym].

⁵ Zmiany w zakresie strategii rozwoju województwa wprowadzono ustawą z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2020 r. poz. 1378, z 2022 r. poz. 1079).

⁶ Obecnie obowiązujący PZPW z 2018 r.

| DOSTĘPNE I MOBILNE MAZOWSZE Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu przy ograniczeniu presji na przestrzeń i środowisko, kształtowanie ładu przestrzennego | |
|--|---|
| Kierunki działań | Działania |
| 7. Zwiększenie dostępności transportowej i spójności przestrzennej regionu oraz udziału środków transportu przyjaznych dla środowiska, mieszkańców i przestrzeni | 7.1. Rozbudowa i modernizacja transportu kolejowego, w szczególności poprzez inwestycje w linie poprawiające dostępność ośrodków subregionalnych 7.2. Budowa dróg krajowych i wojewódzkich do ośrodków subregionalnych słabo skomunikowanych z Warszawą i z sąsiednimi ośrodkami rozwoju kraju 7.3. Rozbudowa i poprawa konkurencyjności multimodalnego, zintegrowanego systemu ekologicznego transportu zbiorowego, w tym rozwój wojewódzkiej sieci połączeń autobusowych 7.4. Poprawa ciągłości i jakości tras pieszych i rowerowych 7.5. Budowa i utrzymanie sieci szkieletowej tras rowerowych 7.6. Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego 7.7. Rozbudowa infrastruktury do ładowania pojazdów o napędach alternatywnych |
| 8. Rozwój uporządkowanej sieci osadniczej, sprzyjającej wykorzystaniu transportu zbiorowego i ruchowi niezmotoryzowanemu | 8.1. Zapobieganie rozlewaniu i rozpraszaniu zabudowy i minimalizacja presji urbanistycznej na tereny otwarte 8.2. Koncentracja zabudowy w miastach i obszarach obsługiwanych wydajną komunikacją zbiorową, z zapewnieniem dogodnych warunków ruchu niezmotoryzowanego 8.3. Przekształcanie dróg w miastach w ulice o funkcjach miastotwórczych, tworzących przyjazną przestrzeń urbanistyczną 8.4. Aktywizacja przestrzeni miejskiej poprzez działania, w tym planistyczne, sprzyjające przenoszeniu handlu i usług do lokali przyulicznych 8.5. Kompleksowa rewitalizacja w miastach i miejscowościach wiejskich 8.6. Zwiększanie dostępności przestrzeni publicznej dla osób o ograniczonej mobilności 8.7. Zwiększanie udziału zieleni, w tym wysokiej, w pasie drogowym |
| 9. Udrożnienie systemu tranzytowego i ograniczenie ruchu tranzytowego na pozostałych trasach | 9.1. Tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu 9.2. Zwiększenie konkurencyjności towarowego transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług 9.3. Dostosowywanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji 9.4. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego (towarowe linie kolejowe, drogi krajowe, sieć TEN-T), omijającej miasta, wraz z przekształcaniem dawnych dróg przelotowych w ulice miejskie 9.5. Działania organizacyjno-prawne na rzecz ograniczenia ruchu tranzytowego w miastach i przenoszenia przewozów z dróg na tory |

Ryc. 2. Kierunki działań i działania *Strategii rozwoju województwa mazowieckiego – dostępne i mobilne Mazowsze, 2022*

Źródło: *Strategia rozwoju województwa mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze, 2022*

Planowanie i rozwój transportu zbiorowego

W celu realizacji ustawowej kompetencji w zakresie planowania transportu zbiorowego Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 3 listopada 2014 r. przyjął *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego* (plan transportowy), jako akt prawa miejscowego. Plan transportowy określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014–2030 w przewozach

o charakterze wojewódzkim realizowanych w ramach użyteczności publicznej. Celem Planu transportowego jest organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa. W Planie transportowym określono m.in. sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz zasady organizacji rynku przewozów.

Obsługa publicznego transportu kolejowego na terenie województwa odbywa się za pośrednictwem tzw. podmiotów wewnętrznych, powołanych do wykonywania zadań własnych województwa, tj. Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. i Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o., które zawarły z województwem stosowne umowy ramowe⁷ o świadczenie usług publicznych na lata 2010–2030 (2031). Umowy zostały zawarte w trybie bezpośredniego powierzenia. Na podstawie obowiązujących umów ramowych zawierane są kolejne umowy roczne. Poza wymienionymi operatorami, świadczone są usługi publiczne za pośrednictwem innych operatorów bądź przewoźników kolejowych, na podstawie porozumień zawieranych z województwami sąsiadującymi. Porozumienia takie zawarto z województwem podlaskim dla linii nr 31 Siedlce – Czeremcha, linii nr 6 Małkinia – Czyżew; z województwem kujawsko-pomorskim dla linii nr 27 Toruń – Sierpc.

Od czasu przyjęcia Planu transportowego nie uruchomiono wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym.

Regionalne przewozy kolejowe – „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. i Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” (KM) została powołana 29 lipca 2004 r. przez Samorząd Województwa Mazowieckiego (51% udziałów) i PKP PR (49% udziałów). W 2006 r. Samorząd Województwa Mazowieckiego zwiększył swój udział w kapitale zakładowym spółki KM do 95%, natomiast 8 stycznia 2008 r. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników KM wyraziło zgodę na zbycie przez Wspólnika Spółki – PKP PR udziałów spółki na rzecz Województwa Mazowieckiego. Efektem tego Samorząd Województwa Mazowieckiego objął wszystkie udziały spółki KM.

Spółka KM działalność przewozową rozpoczęła od 1 stycznia 2005 r. na bazie majątku Oddziału Mazowieckiego PKP PR, który dzierżawiła na podstawie umowy dzierżawy zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Nowa spółka przejęła również 1774 pracowników ww. Oddziału.

Na początku działalności do obsługi połączeń eksploatowano dzierżawione od PKP PR elektryczne zespoły trakcyjne (EZT) typu EN57 w liczbie 184 sztuk oraz 3 sztuki

⁷ <https://mazovia.pl/pl/bip/zalatw-sprawe/transport/transport-publiczny/umowy-ramowe.html>, [dostęp kwiecień 2023].

spalinowych zespołów trakcyjnych (SZT) typu VT627 i VT628 udostępnionych przez Samorząd Województwa Mazowieckiego. Dodatkowo, w celu prawidłowej realizacji rozkładu jazdy, PKP PR odpłatnie udostępniały spółce KM średnio 26 szt. EZT EN57 miesięcznie oraz 2 składy wagonów piętrowych. W kolejnych latach funkcjonowania spółki⁸ modernizowano tabor przejęty od PKP PR oraz pozyskiwano nowy, także przy współfinansowaniu ze środków pochodzących z UE (tab. 1). W wyniku modernizacji taboru EZT EN57 otrzymano jednostki typu EN57KM/AKM (71 szt.) oraz EN57AL (66 szt.).

Tabela 1. Projekty taborowe spółki KM współfinansowane ze środków UE

| Program | Nazwa projektu | Wartość projektu (zł) | Kwota dofinansowania (zł) | Perspektywa finansowa UE |
|---|--|-----------------------|---------------------------|--------------------------|
| Transport | Zakup 10 elektrycznych Zespołów Trakcyjnych | 221 674 000,00 | 83 180 000,00 | 2004–2006 |
| Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko | Zakup taboru kolejowego przewożącego pasażerów do obszarów Aglomeracji Warszawskiej | 256 542 645,00 | 166 732 996,00 | 2007–2013 |
| | Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi ruchu aglomeracyjnego i regionalnego, etap II | 165 439 070,51 | 101 913 345,24 | |
| | Zakup 10 szt. czteroczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu ER 75 FLIRT | 181 700 000,00 | 87 216 000,00 | |
| Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego | Zakup 11 nowych, dwukabinowych lokomotyw elektrycznych przeznaczonych do prowadzenia składów pociągów pasażerskich zmienokierunkowych, złożonych z wagonów typu push-pull ze świadczeniem usług serwisowych w okresie czterech lat od daty przekazania każdej lokomotywy oraz przeszkoleniem pracowników zamawiającego | 206 306 370,94 | 67 206 392,59 | 2007–2013 |
| | Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych | 206 589 396,06 | 64 594 010,49 | |

⁸ Dane o taborze w poszczególnych latach na podstawie raportów rocznych spółki (brak raportów za rok 2008 i 2020), <https://www.mazowieckie.com.pl/pl/kategoria/raporty-roczne> [dostęp kwiecień 2023].

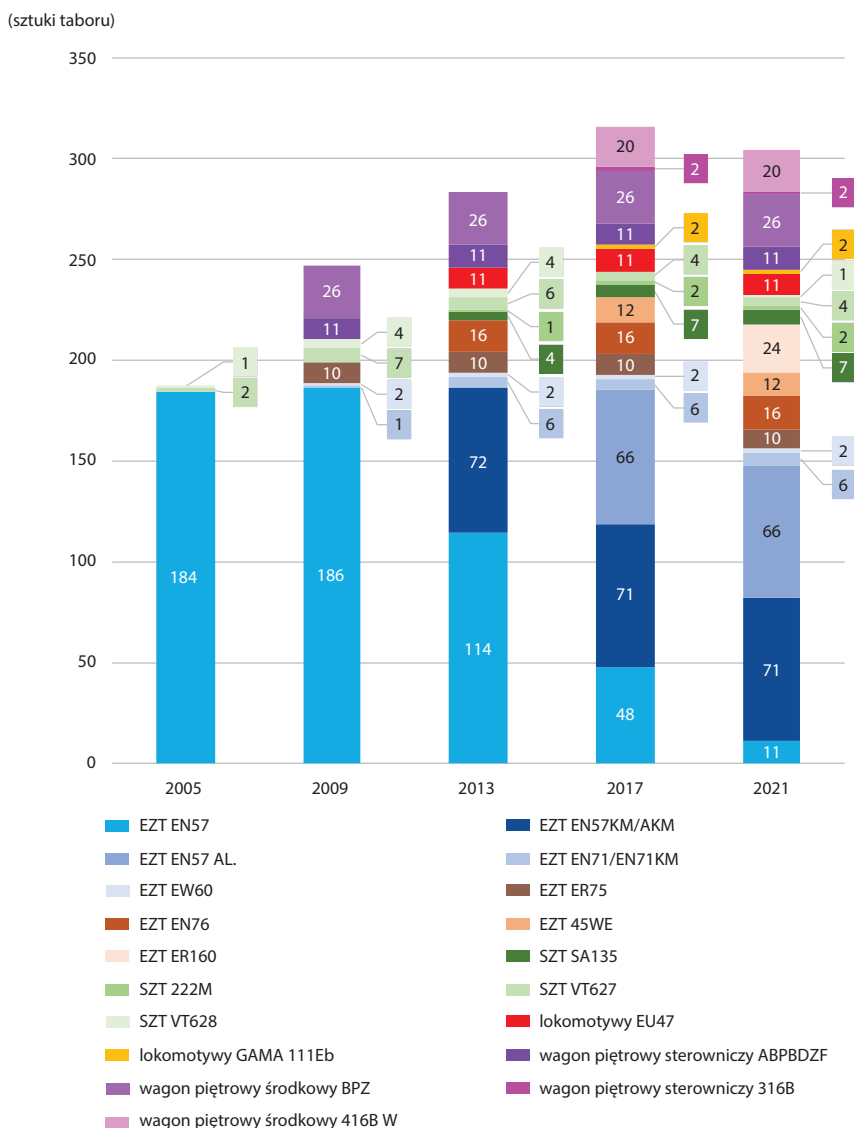
| Program | Nazwa projektu | Wartość projektu (zł) | Kwota dofinansowania (zł) | Perspektywa finansowa UE |
|---|---|-----------------------|---------------------------|--------------------------|
| Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko | Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej | 395 115 106,19 | 238 319 254,90 | 2007–2013 |
| | Zakup 20 sztuk nowych piętrowych wagonów oraz 2 sztuk wagonów sterowniczych i 2 sztuk nowych lokomotyw do składów pociągów w systemie push-pull | 267 267 096,06 | 173 820 257,60 | |
| | Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych do kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym i w obrębie aglomeracji warszawskiej | 242 505 334,63 | 148 180 460,61 | |
| Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko | Zakup 12 sztuk nowych pięcioletnich Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych II | 294 830 701,71 | 153 328 211,58 | 2014–2020 |
| | Zakup 16 sztuk nowych pięcioletnich Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych | 413 612 012,14 | 215 133 120,00 | |
| | Zakup 15 sztuk nowych pięcioletnich Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych | 387 770 314,10 | 201 687 040,00 | |
| | Zakup 12 sztuk nowych pięcioletnich Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych I | 301 397 892,67 | 156 745 285,50 | |
| Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego | Modernizacja 39 sztuk Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych | 197 356 514,03 | 128 349 960,30 | 2014–2020 |
| | Zakup 6 sztuk nowych pięcioletnich Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych | 153 288 923,25 | 96 010 375,47 | |

Źródło: <https://mapadotacji.gov.pl>, www.mazowieckie.com.pl

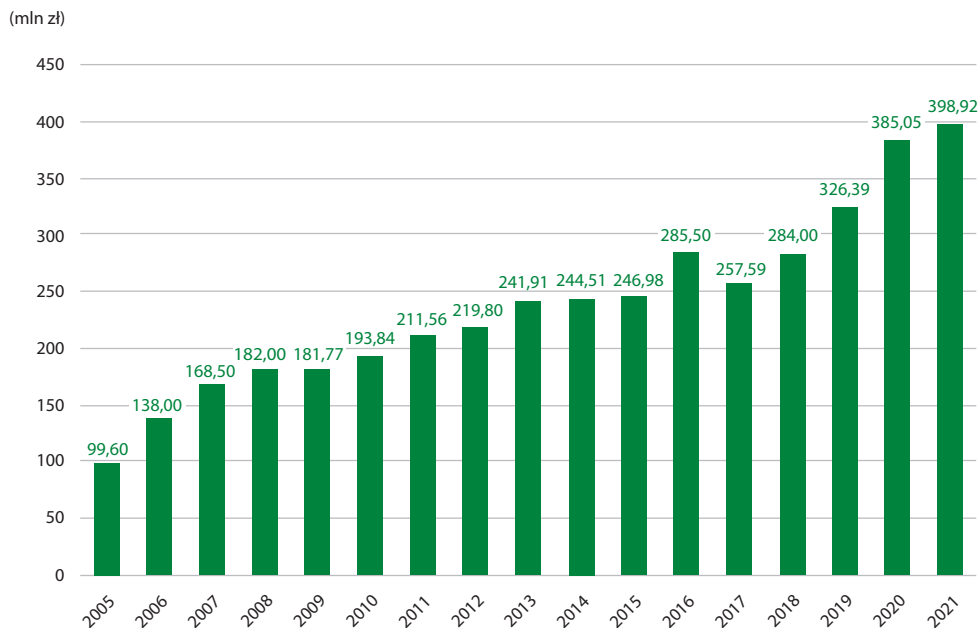
W 2021 r. spółka eksploatowała w sumie 304 sztuki taboru. Stan ilościowy taboru w poszczególnych latach przedstawia rycina 3.

Z punktu widzenia finansowania działalności przewozowej podstawowe znaczenie miała umowa z dnia 30 grudnia 2004 r. zawarta pomiędzy spółką KM a Samorządem Województwa Mazowieckiego dotycząca organizowania i finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa mazowieckiego. Łączna wartość dofinansowania przewozów kolejowych z tytułu tej umowy wyniosła w 2005 r. 99,6 mln zł. Od 2010 r. finansowanie przewozów regionalnych opiera się na wieloletniej

umowie ramowej oraz umowach rocznych. Kwoty rekompensaty z tytułu świadczenia usług w kolejowym transporcie publicznym w kolejnych latach kształtowały się następująco (ryc. 4).



Ryc. 3. Stan taboru spółki KM w poszczególnych latach
 Źródło: Raporty roczne spółki KM, www.mazowieckie.com.pl



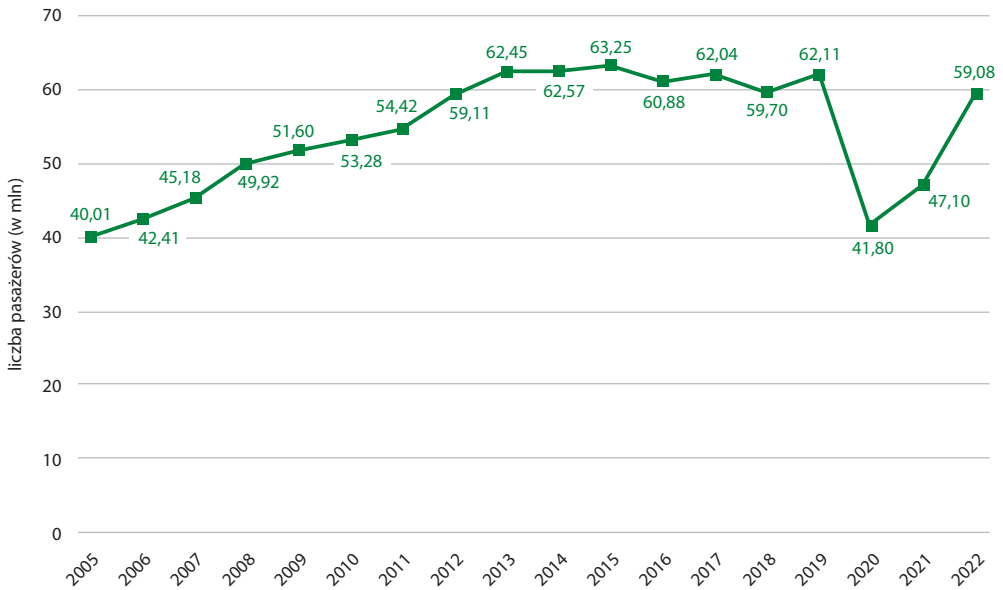
Ryc. 4. Kwoty rekompensaty dla spółki KM z tytułu świadczenia usług w kolejowym transporcie publicznym⁹
Źródło: www.mazovia.pl

Początkowo Koleje Mazowieckie obsługiwały linie nr 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 20, 21, 447, 449 wchodzące w skład oraz wybiegające z warszawskiego węzła kolejowego, a także linie nr 26 Radom – Dęblin i 29 Tuszcz – Ostrołęka. Od grudnia 2005 r. w pełni przejęto od PKP PR obsługę odcinków linii nr 2 Siedlce – Łuków oraz nr 8 Radom – Skarżysko-Kamienna. Od stycznia 2006 r. reaktywowano przewozy pasażerskie na liniach nr 10 Legionowo – Tuszcz oraz 27 Nasielsk – Sierpc. Z kolei w 2007 r. uruchomiono nowe połączenia kolejowe na odcinkach linii nr 31 Siedlce – Czeremcha, nr 3 Kutno – Łowicz Główny oraz nr 33 Kutno – Sierpc, natomiast na odcinku linii nr 22 Drzewica – Radom reaktywowano zawieszane dotąd połączenia kolejowe. W 2009 r. uruchomiono połączenia do Góry Kalwarii, a w 2012 r. do Lotniska Chopina, przez co układ realizowanych przez KM połączeń otrzymał obecny kształt.

Z racji obsługi najludniejszego województwa w kraju oraz położonej w nim aglomeracji warszawskiej będącej obszarem znacznej podaży miejsc pracy, w której zbiegają się linie kolejowe z ośrodków subregionalnych, spółka od początku działalności przewoziła dużą liczbę pasażerów (ryc. 5). W pierwszym roku działalności przewieziono

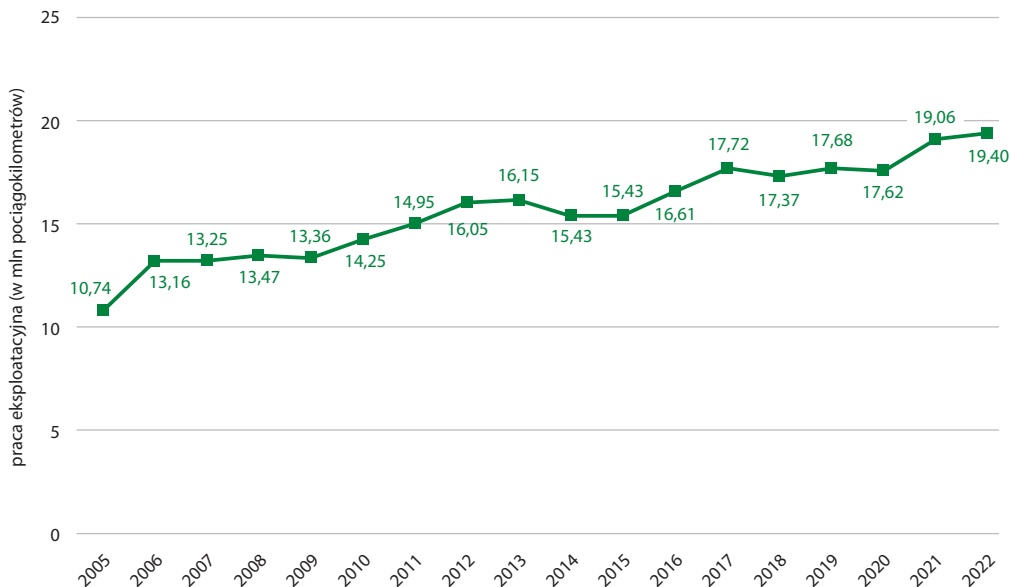
⁹ Transport publiczny. Sprawozdania/zestawienia, <https://mazovia.pl/pl/bip/zalaw-sprawie/transport/transport-publiczny/sprawozdaniazestawienia.html> [dostęp kwiecień 2023].

40 mln pasażerów, co stanowiło 15,5%¹⁰ liczby pasażerów w transporcie kolejowym w kraju. Spółka KM miała największy udział w kolejowych przewozach pasażerskich w 2013 i 2014 r., kiedy jej udział w rynku wyniósł ponad 23%. Z kolei najwyższą liczbę pasażerów osiągnięto w 2015 r., kiedy przewieziono ponad 63 mln pasażerów. Wahania w kolejnych latach wynikały z częstych ograniczeń w kursowaniu pociągów związanych z modernizacją linii kolejowych w województwie. Ograniczenia związane z pandemią koronawirusa wprowadzone w okresie 2020 – połowa 2021, co prawda nie ograniczyły kursowania pociągów, jednak restrykcje związane z liczbą przewożonych pasażerów oraz przeniesienie aktywności zawodowej i edukacyjnej do komunikacji elektronicznej spowodowały spadek pasażerów w tym okresie (ryc. 6).



Ryc. 5. Liczba pasażerów spółki KM w latach 2005–2022
 Źródło: Raporty roczne spółki KM, www.mazowieckie.com.pl

¹⁰ Na podstawie danych UTK.



Ryc. 6. Praca eksploatacyjna spółki KM w latach 2005–2022

Źródło: Raporty roczne spółki KM, www.mazowieckie.com.pl

Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD) jest przedsiębiorstwem, którego działalność rozpoczęła się 11 grudnia 1927 r. Uruchomiono wtedy Elektryczne Koleje Dojazdowe, czyli pierwszą normalnotorową kolej elektryczną zbudowaną od podstaw w II Rzeczpospolitej. 1 lutego 1994 r. WKD wydzielono ze struktur PKP i utworzono Zakład Eksploatacji Linii WKD w Grodzisku Mazowieckim. Istotnym wydarzeniem dla WKD była decyzja o komercjalizacji Polskich Kolei Państwowych na podstawie przepisów ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Decyzją Zarządu PKP w dniu 16 listopada 2000 r. przekształcono WKD w spółkę z ograniczoną działalnością. W wyniku wprowadzenia powyższej ustawy w dniu 1 lipca 2001 r. działalność gospodarczą rozpoczęło przedsiębiorstwo PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Spółka z o.o. – będące częścią utworzonej Grupy PKP. Na podstawie wcześniej zaplanowanego harmonogramu przekształcania WKD, następnym krokiem miała być sprzedaż WKD. Jednak zdaniem władz samorządowych właściwsze było nieodpłatne bądź symboliczne przekazanie WKD związkowi komunalnemu. W efekcie tego, w wyniku przetargu udziały w WKD objęło Konsorcjum Samorządowe, w skład którego wchodziły: Samorząd Województwa Mazowieckiego, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy oraz sześć gmin leżących na trasie WKD. Udziały spółki WKD podzielono pomiędzy Samorząd Województwa Mazowieckiego, który objął łącznie 73% udziałów (później dodatkowo przejmując wcześniejsze zobowiązania m.st. Warszawy) oraz 6 gmin wzdłuż linii – pozostałe 27%. Obecnie liczba właścicieli

spółki pozostaje bez zmian. Natomiast w efekcie sukcesywnie podnoszonego kapitału zakładowego przedsiębiorstwa oraz objęcia tą drogą nowych udziałów, Samorząd Województwa Mazowieckiego dysponuje udziałem w wysokości niemal 98% (w ramach objęcia dodatkowych udziałów w dniu 20 listopada 2007 r. Samorząd Województwa Mazowieckiego wniósł aportem do spółki 1 szt. EZT EN95-01)¹¹.

W początkowym okresie działalności spółki po przejęciu od PKP udziałów przez Konsorcjum przewozy wykonywano za pomocą 31 EZT EN94 produkcji Pafawag oraz 1 szt. EZT EN95 produkcji Pesa. W kolejnych latach pozyskiwano nowy tabor, który był współfinansowany ze środków zewnętrznych (tab. 2), mając także na uwadze planowaną zmianę napięcia w sieci trakcyjnej z 600V do 3000V.

Tabela 2. Projekty taborowe spółki WKD współfinansowane ze środków zewnętrznych

| Program | Nazwa projektu | Wartość projektu (zł) | Kwota dofinansowania (zł) | Perspektywa finansowa |
|---|---|-----------------------|---------------------------|-----------------------|
| Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego | Zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń regionalnych na linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej w Warszawskim Obszarze Metropolitalnym | 284 126 729,49 | 93 195 971,04 | 2007–2013 |
| Szwajcarsko-Polski Program Współpracy | Rozwój systemu publicznego transportu pasażerskiego w aglomeracji warszawskiej poprzez zwiększenie wydajności, niezawodności i bezpieczeństwa Warszawskiej Kolei Dojazdowej | ~146 000 000,00 | ~76 000 000,00 | 2012–2017 |

Źródło: www.wkd.com.pl

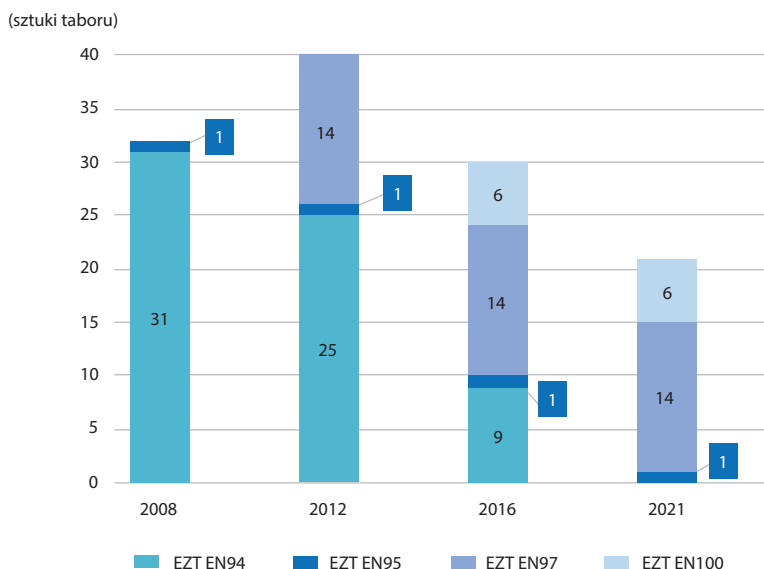
Obecnie eksploatuje się 21 szt. taboru, jednak stan ilościowy taboru zmieniał się w poszczególnych latach (ryc. 7).

Spółka WKD łączy zadania operatora przewozów kolejowych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, po której poruszają się pociągi WKD. W skład infrastruktury kolejowej wchodzi:

- linie kolejowe nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska, nr 48 Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów i nr 512 Pruszków – Komorów o łącznej długości 38,675 km,
- 4 stacje i 24 przystanki osobowe,
- 45 przejazdów drogowo-kolejowych,

¹¹ Na podstawie „Historia firmy” (WKD), <https://www.wkd.com.pl/o-wkd/historia-ekd-wkd>, [dostęp kwiecień 2023].

- 3 podstacje trakcyjne i jedna kabina sekcyjna,
- zaplecze techniczne do utrzymania linii kolejowej w Komorowie,
- zaplecze przeglądowo-techniczne utrzymania taboru kolejowego – zlokalizowane na terenie siedziby Spółki w Grodzisku Mazowieckim,
- zdalne centrum sterowania w Komorowie i lokalne centra sterowania przystosowane do sterowania ręcznego (na wszystkich stacjach),
- dwa parkingi P&R: w Komorowie i Pruszkowie.



Ryc. 7. Stan taboru spółki WKD w poszczególnych latach

Źródło: Raporty roczne spółki WKD, www.wkd.com.pl

Sieć linii WKD jest zelektryfikowana w 91%, nieelektryfikowana jest jedynie linia nr 512 Pruszków – Komorów, łącząca sieć WKD z siecią PKP PLK. Sieć trakcyjna zasilana jest od 28 maja 2016 r. prądem stałym o napięciu 3000V. Dwutorowy odcinek sieci liczy 25,070 km, tj. odcinek linii nr 47 pomiędzy Warszawą Śródmieście a Podkową Leśną. Pozostały odcinek linii nr 47¹² oraz linie nr 48 i 512 są jednotorowe. Tory na liniach WKD wykonane są w 80% z szyn bezстыkowych S49 ułożonych na podkładach struno-betonowych typu PS83 z przymocowaniem sprężystym typu SB. W zakresie infrastruktury kolejowej przeprowadzono liczne inwestycje w zakresie remontów, modernizacji, w tym współfinansowane ze środków zewnętrznych (tab. 3).

¹² Stan sprzed dobudowy toru na linii nr 47 na odcinku Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki.

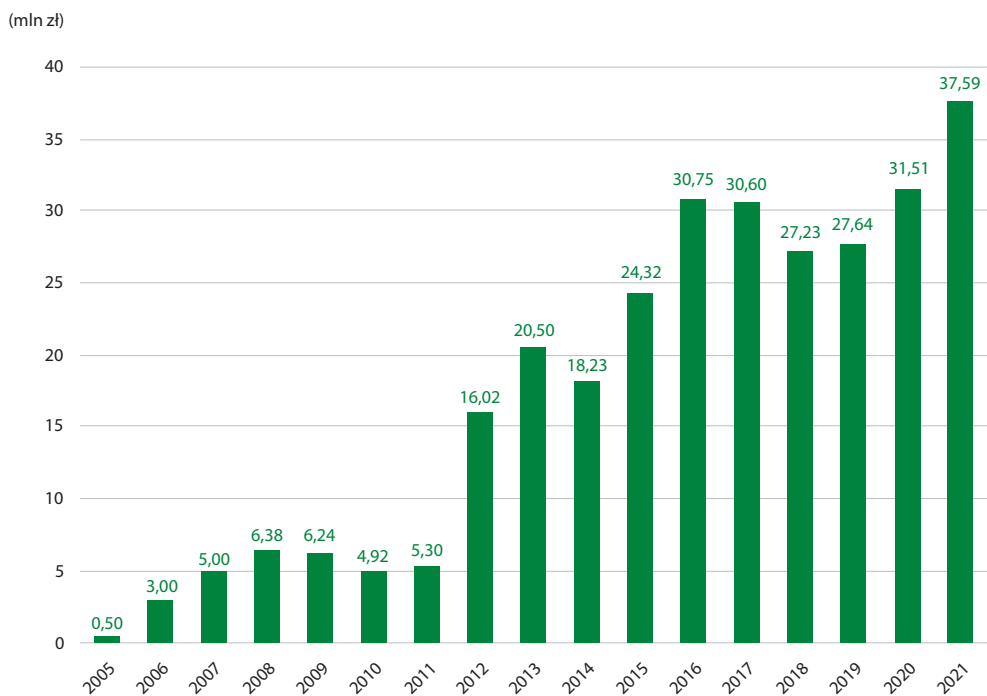
Tabela 3. Projekty infrastrukturalne spółki WKD współfinansowane ze środków zewnętrznych

| Program | Nazwa projektu | Wartość projektu (zł) | Kwota dofinansowania (zł) | Perspektywa finansowa |
|--|---|-----------------------|---------------------------|-----------------------|
| Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko | Modernizacja infrastruktury kolejowej linii WKD – poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego | 150 761 000,64 | 74 581 777,91 | 2014–2020 |
| Szwajcarsko-Polski Program Współpracy | Rozwój systemu publicznego transportu pasażerskiego w aglomeracji warszawskiej poprzez zwiększenie wydajności, niezawodności i bezpieczeństwa Warszawskiej Kolei Dojazdowej | 146 000 000,00 | 76 000 000,00 | 2012–2017 |

Źródło: www.wkd.com.pl

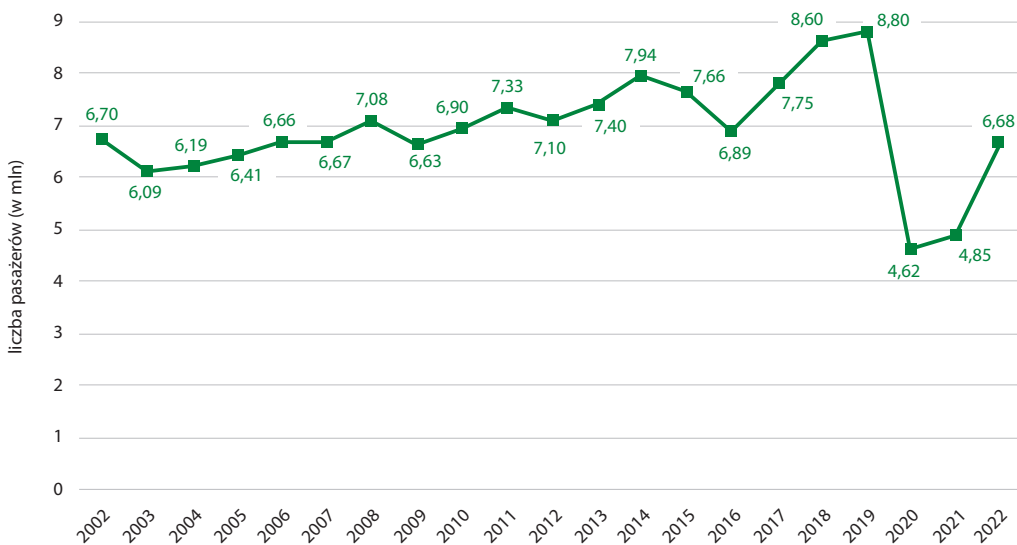
Z punktu widzenia finansowania działalności przewozowej ważne znaczenie dla spółki WKD mają rekompensaty przekazywane przez organizatora przewozów kolejowych, które polegają na dofinansowaniu nierentownych przewozów z tytułu utraconych przychodów w związku z wykonywaniem usług użyteczności publicznej. Rekompensata jest przekazywana na podstawie umów o świadczenie usług publicznych oraz zawiera rozsądny zysk. W 2005 r. przekazano spółce WKD rekompensatę w wysokości 0,5 mln. Od 2010 r. finansowanie przewozów na linii WKD opiera się na wieloletniej umowie ramowej oraz umowach rocznych. Kwoty rekompensaty z tytułu świadczenia usług w kolejowym transporcie publicznym w kolejnych latach kształtowały się następująco (ryc. 8).

Przebieg linii kolejowych zarządzanych przez spółkę WKD przez gęsto zaludnione obszary zachodniego ramienia aglomeracji warszawskiej (Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Podkowa Leśna, Pruszków) sprawia, iż pociągi WKD stanowią istotny środek transportu zbiorowego do/ze stolicy. Od 2003 r. obserwowany jest przyrost (z niewielkimi wahaniami w 2009, 2012 i 2016) liczby pasażerów: od 6,09 mln pasażerów w 2003 r. do 8,8 mln pasażerów w 2019 r. Podobnie jak w przypadku spółki KM liczba pasażerów w 2020–2021 r. spadła z powodu czynników związanych z pandemią (ryc. 9). Jednak operator nie ograniczył w tym czasie kursowania pociągów (ryc. 10). Udział WKD w liczbie przewiezionych pasażerów w kraju rósł od 2002 r. osiągając maksymalny pułap w 2014 r. – prawie 3%. Później udział malał, by osiągnąć niespełna 2% w 2022 r. Pociągi spółki odznaczają się najlepszą punktualnością w kraju, przekraczającą 99%, co wynika z kursowania po własnej infrastrukturze (bez pociągów innych operatorów) oraz jej niezawodnością i małą awaryjnością taboru.



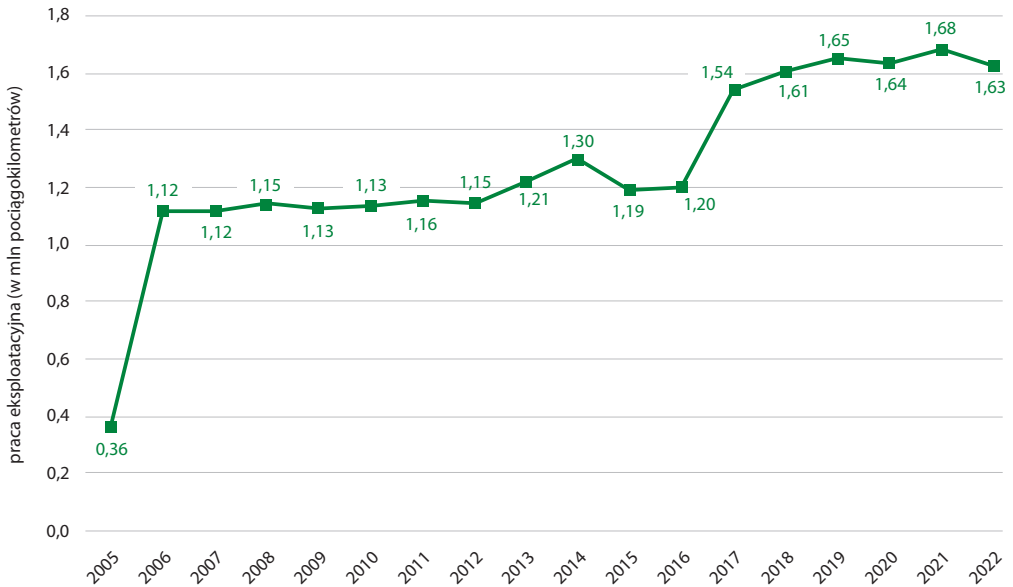
Ryc. 8. Kwoty rekompensaty dla spółki WKD z tytułu świadczenia usług w kolejowym transporcie publicznym

Źródło: www.mazovia.pl



Ryc. 9. Liczba pasażerów spółki WKD w latach 2002–2022

Źródło: Raporty roczne spółki WKD, www.wkd.com.pl



Ryc. 10. Praca eksploatacyjna spółki WKD w latach 2005–2022

Źródło: Raporty roczne spółki WKD, www.wkd.com.pl

Praca eksploatacyjna od 2006 r. pozostawała praktycznie bez zmian, a liczba uruchamianych pociągów rosła od 129 w 2009 r. do 147 w 2016 r. Zwiększenie napięcia w sieci do 3000V w 2016 r. oraz wprowadzenie nowego taboru pozwoliło na uruchomienie od rozkładu jazdy 2016/2017 178 pociągów w dni robocze. Od edycji rozkładu jazdy 2020/2021 kursowały już 192 pociągi w dni robocze, co całkowicie wykorzystało zdolność przepustową linii.

Zarządzanie drogami wojewódzkimi

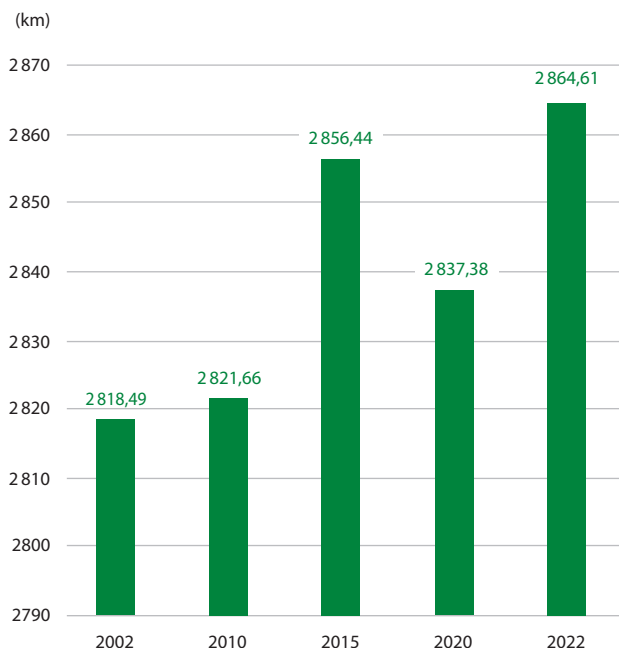
W celu realizacji zadań w zakresie zarządzania drogami wojewódzkimi Sejmik nowo utworzonego województwa mazowieckiego w dniu 26 kwietnia 1999 r. podjął uchwałę w sprawie utworzenia wojewódzkiej samorządowej jednostki organizacyjnej pod nazwą Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie (MZDW). MZDW otrzymał do zarządzania 129 dróg wojewódzkich o długościach od 120 m do 91 km. Łączna długość dróg wojewódzkich pod koniec 2002 r. wynosiła ponad 2818 km. Długości dróg wojewódzkich w kolejnych latach podlegały wahaniom (ryc. 11).

Zmiany w długości sieci dróg wojewódzkich świadczą o tym, iż województwo otrzymywało do zarządzania drogi krajowe (zazwyczaj klasy GP i G) zastąpione nowymi przebiegami dróg wyższej klasy (obwodnicami, drogami ekspresowymi), jednak przekazywało je dalej do zarządzania samorządom powiatowym na zasadzie

proporcjonalności. Dzieje się tak zazwyczaj z krótkimi odcinkami dawnych dróg krajowych, które nie mają istotnego znaczenia w sieci dróg wojewódzkich. Podobnie czyni się z drogami wojewódzkimi, niespełniającymi wymogów określonych dla dróg wojewódzkich [art. 6 ust. 1 udp] (np. posiadają klasy techniczne Z i L), które nie stanowią połączenia między miastami, jak również nie przyczyniają się do możliwości rozwoju województwa.

W perspektywie lat 1999–2022 zarząd dróg wojewódzkich wykonywał wiele zadań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich: remonty, przebudowy, rozbudowy, budowy nowych dróg, dróg dla rowerów i obiektów inżynierskich. Wiele z tych inwestycji było wykonanych przy udziale środków europejskich (tab. 4). Efektem działań zarządcy na sieci dróg jest postępująca poprawa stanu technicznego nawierzchni dróg wojewódzkich (ryc. 12).

Klasy A i B to nawierzchnie dróg niewymagające remontu, na których dopuszczalne jest występowanie uszkodzeń. Klasa C to nawierzchnie ze znaczącymi uszkodzeniami, wymagające zaplanowania remontu. Klasa D to nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, dla których wymagany jest natychmiastowy remont. Udział klas nawierzchni dróg niewymagających remontu (A i B) stopniowo wzrastał od 51,66% w 2010 r. do 70% w 2022 r.



Ryc. 11. Długości dróg wojewódzkich w poszczególnych latach

Źródło: MZDW



Ryc. 12. Stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich w klasach A–D w latach 2010–2022
 Źródło: MZDW

Tabela 4. Projekty drogowe współfinansowane ze środków UE

| Program | Nazwa projektu | Wartość projektu (zł) | Kwota dofinansowania (zł) | Perspektywa finansowa |
|--|---|-----------------------|---------------------------|-----------------------|
| PHARE 2003 SSG (Spójność Społeczna i Gospodarcza) | Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 627 wraz z remontem mostów | 13 843 504,00 | 8 966 391,00 | 2004 |
| | Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 694 wraz z remontem mostów | 17 578 600,00 | 9 600 000,00 | |
| Zintegrowany Program Operacyjny | Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 630 Nowy Dwór Mazowiecki – Jabłonna od km 0+000 do km 16+648 | 24 111 495,65 | 11 230 356,19 | 2004–2006 |
| | Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 580 na odcinku gr. Warszawy – Leszno Etap I od km 9+500 do km 27+411 | 38 920 866,40 | 18 120 233,52 | |

| Program | Nazwa projektu | Wartość projektu (zł) | Kwota dofinansowania (zł) | Perspektywa finansowa |
|---|--|-----------------------|---------------------------|-----------------------|
| Zintegrowany Program Operacyjny | Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 580 relacji Warszawa – Leszno Etap II | 11 640 299,80 | 5 282 640,00 | 2004–2006 |
| | Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 579 Kazuń – Błonie Etap I – od km 0+000 do km 22+600 | 39 196 535,32 | 28 031 060,35 | |
| Interreg Polska–Białoruś–Ukraina | Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 677, przejście przez m. Telaki od km 82+100 do km 83+401,22 | 4 629 000,08 | 2 943 901,02 | |
| Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego | 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) | 8 600 020,73 | 6 097 279,96 | 2007–2013 |
| | Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 727 na odcinku od km 0+000 do km 10+182,50 | 31 317 264,82 | 24 153 669,84 | |
| | Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 724 relacji Warszawa – Góra Kalwaria wraz z przebudową mostu przez rzekę Jeziorkę w m. Konstancin-Jeziorna | 58 714 535,79 | 46 547 522,19 | |
| | Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 732 relacji Stary Gózd – Przytyk na całej długości, tj. od km 0+000 do km 16+580 | 55 617 246,72 | 43 428 442,00 | |
| | 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 | 50 129 391,80 | 40 044 258,30 | |
| | Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 631 relacji Nowy Dwór Maz. – Warszawa; Rozbudowa odcinka Zielonka – granica Warszawy do przekroju dwujezdniowego | 47 098 538,73 | 39 352 834,85 | |
| | 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 | 81 978 199,16 | 65 800 217,12 | |

| Program | Nazwa projektu | Wartość projektu (zł) | Kwota dofinansowania (zł) | Perspektywa finansowa |
|---|---|-----------------------|---------------------------|-----------------------|
| Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego | Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 relacji Grójec – Nowe Miasto n. Pilicą – gr. województwa, odcinek od km 0+500 do km 20+809 | 74 460 962,26 | 59 230 990,13 | 2007–2013 |
| | Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz – Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885 | 59 260 515,30 | 48 704 042,60 | |
| | Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa – Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362 | 135 698 888,66 | 110 343 941,68 | |
| Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego | Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „Wołomin” na trasie S8 | 20 687 558,05 | 15 233 273,70 | 2014–2020 |
| | Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu DW 579 | 152 397 339,79 | 117 225 117,86 | |
| | Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500, od km 55+350 do km 57+660 oraz od km 69+230 do km 72+781 | 125 176 837,19 | 90 407 840,72 | |
| | Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck – Ruszki na terenie m. Gąbin | 46 772 064,19 | 36 513 797,39 | |
| | Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 na odcinku od km 41+272 do km 52+714 | 74 010 890,17 | 56 510 136,00 | |
| | 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 | 54 515 056,75 | 30 873 864,24 | |

Źródło: <https://mapadotacji.gov.pl/>, <https://mzdw.pl/pl/strona/unia-europejska> [dostęp kwiecień 2023]

Podsumowanie

Nowy podział administracyjny kraju, oprócz utworzenia 16 nowych województw, wymagał również reformy zadań realizowanych przez ten poziom administracji. W wyniku wprowadzenia szeregu ustaw nowym jednostkom administracyjnym przydzielono odpowiednie zadania, w tym województwu – za pomocą ustawy o samorządzie województwa. Omawiane w artykule zadania województwa w zakresie transportu wprowadzono następującymi ustawami: zarządzanie drogami wojewódzkimi – zmiana ustawy o drogach publicznych; prowadzenie polityki rozwoju – ustawą o samorządzie województwa i później, o zasadach prowadzenia polityki rozwoju; prowadzenie polityki przestrzennej – ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym; oraz transport zbiorowy – dzięki reformom kolei oraz ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Województwo mazowieckie, jako największe wśród województw, położone na przecięciu szlaków transportowych o zasięgu międzynarodowym i krajowym, mające w swoich granicach stolicę i węzeł transportowy – Warszawę, odgrywa wyjątkową rolę w polityce transportowej kraju. Sprawne prowadzenie polityki rozwoju transportu wymaga uwzględnienia w swoich planach i strategiach polityki transportowej kraju, a także odpowiedniej realizacji zadań własnych w zakresie transportu zbiorowego – przede wszystkim kolejowego w obsłudze ośrodków subregionalnych i aglomeracji Warszawy. Z tego powodu podjęto decyzje o powołaniu własnego operatora pasażerskiego transportu kolejowego – Kolei Mazowieckich oraz przejściu od PKP Warszawskich Kolei Dojazdowych wraz z infrastrukturą kolejową. W celu niezawodnej realizacji zadań przewozowych obie spółki dokonały inwestycji w postaci zakupu nowoczesnego taboru oraz modernizacji infrastruktury kolejowej (torów czy zapleczy utrzymania taboru) – głównie za pomocą środków zewnętrznych. W ostatnim czasie samorząd województwa, dostrzegając pogłębiające się zjawisko wykluczenia transportowego niektórych obszarów województwa, podjął decyzję o uruchomieniu transportu autobusowego skomunikowanego w węzłach przesiadkowych z połączeniami kolejowymi.

Poza wymienionymi wyżej zadaniami, opisanymi w artykule, samorząd województwa prowadzi także prace koncepcyjne, dotyczące różnych gałęzi transportu, w celu realizacji polityki poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa. W związku z tym przystąpił do *Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku* oraz nadzorował opracowanie wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych dla rewitalizacji linii kolejowej nr 34 na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia oraz rewitalizacji linii kolejowej nr 55 na odcinku Sokołów Podlaski – Siedlce. Efektem tych prac jest zakwalifikowanie się obydwu projektów do dalszej realizacji – przy współfinansowaniu inwestycji przez Samorząd Województwa Mazowieckiego w wysokości co najmniej 15%. Realizacja innych inwestycji dotyczących infrastruktury kolejowej, niebędącej zadaniem własnym samorządu województwa mogłaby nie dojść do skutku, gdyby nie przeznaczono na nie środków z Regionalnego Programu Operacyjnego. Mowa tu chociażby o liniach kolejowych do lotniska w Modlinie, linii nr 35 Ostrołęka – Chorzele czy nr 28 Wieliszew – Zegrze. Zadania te oraz inne,

np. wykonywany obecnie przez zarządcę linii kolejowych PKP PLK S.A. program budowy przystanków kolejowych czy koncepcje linii kolejowych zawarte w dokumentach rządowych i zarządcy linii kolejowych, znalazły się wcześniej w opracowanym przez MBPR w 2015 r. *Programie rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim*, który jest opracowaniem o charakterze studialno-prospektywnym i wykorzystywany jest do przedstawiania stanowiska województwa w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej. Dostrzegając istotną rolę transportu rowerowego podjęto również decyzję o zaangażowaniu samorządu województwa w rozwój tego rodzaju transportu i budowę tras rowerowych. W tym celu najpierw w PZPW z 2018 r. zawarto ogólną koncepcję budowy tras rowerowych, po czym na tej podstawie opracowano w MBPR dokument *Standardy infrastruktury rowerowej i koncepcja tras rowerowych wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku w województwie mazowieckim*, który został przyjęty przez Zarząd Województwa Mazowieckiego.

Materiały źródłowe

Literatura

Bocheński T., Wojtkiewicz S., 2019, *Regionalizacja kolei w Polsce i województwie zachodniopomorskim*, Problemy Transportu i Logistyki, 1, 45, s. 7–18.

Engelhardt J., 2018, *Zarządzanie publicznym transportem kolejowym w Polsce w latach 1990–2018*, Transport Miejski i Regionalny, 11, s. 17–23.

Górny J., 2016, *Samorząd wojewódzki jako organizator kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 19, 4, Gdańsk, s. 72–81.

Kwiatek B., Wach A., Wach K., 2021, *Publiczny transport zbiorowy. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa.

Niewiadomski Z., 2016, *Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz*, Wydawnictwo BECK, Warszawa.

Pawłowski S., Sulmicki M., 2019, *Ewolucja roli transportu rowerowego w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego*, MAZOWSZE Studia Regionalne, 28, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, s. 111–125.

Struzik A., 2018, *Realizacja polityki rozwoju województwa mazowieckiego w latach 1998–2018*, MAZOWSZE Studia Regionalne, 25, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, s. 93–114.

Źródła prawa

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 grudnia 1998 r. w sprawie dostosowania organizacji dyrekcji okręgowych dróg publicznych oraz będących ich częściami zarządów drogowych i drogowej służby liniowej do organizacji administracji publicznej określonej przepisami o reformie administracji publicznej (Dz.U. z 1998 r. nr 156 poz. 1027).

Uchwała 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.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 645, 760, 1193, 1688).

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 1994 r. nr 89 poz. 415).

Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 344, 1113, 1463).

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. nr 91 poz. 576).

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2094, z 2023 r. poz. 572, 1688).

Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz.U. z 1998 r. nr 96 poz. 603, nr 104 poz. 656, z 1999 r. nr 101 poz. 1182, z 2001 r. nr 45 poz. 497).

Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej – w związku z reformą ustrojową państwa (Dz.U. z 1998 r. nr 106 poz. 668, nr 162 poz. 1115 i poz. 1126, z 2000 r. nr 12 poz. 136, nr 84 poz. 948).

Ustawa z dnia 13 października 1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz.U. z 1998 r. nr 133 poz. 872, nr 162 poz. 1126, z 2000 r. nr 6 poz. 70, nr 12 poz. 136, nr 17 poz. 228, nr 19 poz. 239, nr 52 poz. 632, nr 95 poz. 1041, nr 122 poz. 1312, z 2001 r. nr 45 poz. 497, nr 100 poz. 1084, nr 111 poz. 1194, nr 145 poz. 1623, z 2009 r. poz. 206, z 2016 r. poz. 2260).

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2542, z 2023 r. poz. 1720).

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 977, 1506, 1597, 1688).

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1786, 1720).

Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1259, 1273).

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1343, 2666, z 2023 r. poz. 1003, 1234, 1688, 1720).

Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2020 r. poz. 1378, z 2022 r. poz. 1079).

Dokumenty

Ocena Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, 2010.

Okresowa Ocena Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego – raport o zmianie stanu zagospodarowania przestrzennego oraz ocena realizacji inwestycji celu publicznego. Część II. Ocena realizacji inwestycji celu publicznego i najważniejszych inwestycji strategicznych zapisanych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, 2018.

Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeń i Transport, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 1546/183/16 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 4 października 2016 r.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Uchwała nr 65/2004 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 czerwca 2004 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (Dz.Urz. Woj. Maz. nr 217 poz. 5811).

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Uchwała nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 r. w sprawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (Dz.Urz. Woj. Maz. poz. 6868).

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Uchwała nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r. w sprawie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego (Dz.Urz. Woj. Maz. z dnia 28 grudnia 2018 r. poz. 13180).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, Uchwała 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 03 listopada 2014 r. w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego (Dz.Urz. Woj. Maz. z 2014 r. poz. 10701).

Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku, Uchwała 515/313/22 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 5 kwietnia 2022 r. w sprawie Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego, Uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego nr 3/01 z 31 stycznia 2001 r.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (aktualizacja), Uchwała nr 78/06 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 29 maja 2006 r.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze, Uchwała nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze, Uchwała nr 72/22 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 24 maja 2022 r. w sprawie Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+.

Inne źródła

Pismo WDKF2e-3212-26/23 z danymi do Raportu o stanie województwa za 2022 r.

Strony internetowe

[dostęp kwiecień 2024]

www.mapadotacji.gov.pl

www.mazovia.pl

www.mazowieckie.com.pl

www.mzdw.pl

www.wkd.com.pl

Implementation of the statutory competences of the Mazowieckie Voivodeship and changes in the transport sector over 25 years of self-government activity

ABSTRACT

The article provides an overview of the transport policy of the Mazowieckie Voivodeship since its establishment in 1999. It discusses the statutory competences of the newly formed voivodeship in the field of transport development policy and its evolution over the years, illustrated in successive regional development strategies and spatial development plans. An integral part of this policy is also the development of public transport, primarily railway transport. This is the result of the activities of two railway companies: Masovian Railways and Warsaw Commuter Railway. The article depicts the development path of the companies towards modern rail passenger transport operators, involving new and modernized rolling stock and with efficient technical facilities. The article also discusses the activity of the manager of voivodeship roads, which through numerous road repairs and reconstructions, creates a road network suitable for servicing regional road traffic. In addition, the article highlights the increasing role of bicycle transport in the spatial policy of the voivodeship. An important factor facilitating the implementation of competences in the transport sector is EU funding, which has made it possible to create modern rail and road infrastructure, as well as to purchase and modernize rolling stock.

Key words: transport, development policy, public transport, bicycle transport, railway, roads

Piotr Szpiega, Elżbieta Trzcińska

Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Oddział Terenowy w Radomiu /

Mazovian Office of Regional Planning in Warsaw, Branch Office in Radom

e-mail: pszpiega@mbpr.pl, etrzcińska@mbpr.pl



cytacja:

Szpiega P., Trzcińska E., 2024, *Realizacja ustawowych kompetencji województwa mazowieckiego i zmiany w zakresie transportu na przestrzeni 25 lat działalności samorządu*, MAZOWSZE Studia Regionalne, 49, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, s. 57–90, <https://www.doi.org/10.21858/msr.49.04>