



REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY  
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO  
w perspektywie do 2030 roku  
Sytuacja przestrzenna i demograficzna na Mazowszu

Warszawa, sierpień 2021 roku

Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego  
w perspektywie do 2030 roku

dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3  
w perspektywie finansowej 2021-2027 (2030)

Opracowany przez:

Departament Nieruchomości i Infrastruktury

Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie

Pod kierunkiem:

Katarzyny Jędruszczak - Zastępcy Dyrektora Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury

Zespół redakcyjny:

Magdalena Prządka – Głodek – Kierownik Wydziału Transportu Kolejowego

Klaudia Kruk – pracownik Wieloosobowego Stanowiska ds. Rozwoju Transportu i Lotnisk Regionalnych

Magdalena Lubiecka – Budzanowska – pracownik Wydziału Transportu Kolejowego

Przy współpracy:

Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie

Departamentu Rozwoju Regionalnego i Funduszy Europejskich Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie

Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie

Politechniki Krakowskiej pod kierownictwem Prof. dr hab. inż. Andrzeja Szaraty

Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Kontakt:

Departament Nieruchomości i Infrastruktury

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie

ul. Brechta 3, 03-472 Warszawa; tel. +48 22 59 79 801, fax. +48 22 59 79 802

Mail: [nieruchomosci@mazovia.pl](mailto:nieruchomosci@mazovia.pl)

*Wykaz skrótów do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego*

- Biała Księga - Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu (Transport 2050);
- CP3 - Cel Polityki 3 - „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”;
- CPK - Centralny Port Komunikacyjny „Solidarność”;
- DK - Droga krajowa;
- DNI - Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie;
- DP - Droga powiatowa;
- EZŁ, Europejski Zielony Ład - Europejski Zielony Ład – komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 11 grudnia 2019 r.;
- EZT - Elektryczne zespoły trakcyjne;
- EFRR - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego ;
- EFS+ - Europejski Fundusz Społeczny Plus;
- FEM 2021-2027 - Program Regionalny: Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 (FEM 2021-2027);
- FEnIKS - Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027;
- FS - Europejski Fundusz Spójności;
- FST - Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji;
- IP - Instytucja Pośrednicząca;
- IW - Instytucja Wdrażająca;
- IŻ - Instytucja Zarządzająca;
- IA - Instytucja Audytowa;
- IIT - Inne instrumenty terytorialne;
- IK UP - Instytucja Koordynująca Umowę Partnerstwa;
- GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- GUS - Główny Urząd Statystyczny;
- KE - Komisja Europejska;
- KM - „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.;
- KP - Kontrakt programowy;
- KPEiK - Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu;
- KPO - Projekt Krajowego Planu Odbudowy;
- KSRR - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego do 2030 roku, przyjęta Uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.;
- MFiPR - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej;
- MOF - Miejskie obszary funkcjonalne;
- m.st. Warszawa - Miasto stołeczne Warszawa;
- MPBR - Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie;
- MZDW - Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie;
- NPBRD - Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030;
- NUTS - Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych;
- OMW - Obszar Metropolitalny Warszawy;
- Warszawa-Stołeczna - NUTS I Warszawa-Stołeczna;

- Mazowiecki Region - NUTS II Mazowiecki Region;
- OSI - Obszary strategicznej interwencji;
- OZE - Odnawialne Źródła Energii;
- PEP 2030 - Polityka ekologiczna państwa 2030(PEP2030) w systemie zarządzania rozwojem kraju;
- PKP PLK - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- Plan transportowy - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego;
- PKB - Produkt Krajowy Brutto;
- POLiŚ - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020;
- PO PW - Program Polska Wschodnia;
- Prognoza - Prognoza oddziaływania na środowisko do Regionalnego Planu Transportowego;
- PT - Porozumienie terytorialne;
- Plan Zagospodarowania lub PZPWM - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego;
- Raport - Raport z konsultacji społecznych projektu Planu;
- Regionalna Strategia Innowacji - Regionalna Strategia Innowacji dla Mazowsza do 2030 roku;
- Ramy strategiczne dla regionalnego ekosystemu innowacyjności oraz inteligentna specjalizacja województwa mazowieckiego;
- RLKS - Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność;
- Rozporządzenie EFRR i FS - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności;
- Rozporządzenie ogólne - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej;
- Rozporządzenie w sprawie sieci TEN-T - Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;
- RP - Regionalny program;
- RPO - Regionalny Program Operacyjny;
- RPT WM lub **Regionalny Plan Transportowy** - Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 r.;
- RRF - Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności;
- Sejmik - Sejmik Województwa Mazowieckiego;
- SKM - Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- Strategia Mobilności - Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności;
- SOOŚ - Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko;
- SOR - Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r.;
- SRWM lub Strategia województwa - Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze;

- SZRT 2030 - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku;
- SRT - Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);
- SW - Studium wykonalności inwestycji;
- UE - Unia Europejska;
- Umowa Partnerstwa (UP) - Projekt Umowy Partnerstwa 2021-2027 ;
- 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 (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.);
- Ustawa o samorządzie województwa - Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668);
- Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju - Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295);
- Ustawa transporcie drogowym - Ustawa z dnia 6 września 2011r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.);
- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym - Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.);
- WKD - Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- WWK - Warszawski Węzeł Kolejowy;
- 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;
- ZTM - Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.

## Spis treści

|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY.....</b>                      | <b>0</b>  |
| <b>WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO.....</b>                         | <b>0</b>  |
| <b>W PERSPEKTYWIE DO 2030 ROKU.....</b>                       | <b>0</b>  |
| <b>SYTUACJA PRZESTRZENNA I DEMOGRAFICZNA NA MAZOWSZU.....</b> | <b>0</b>  |
| <b>Wprowadzenie.....</b>                                      | <b>5</b>  |
| Cel opracowania Planu.....                                    | 5         |
| Odniesienie do dokumentów strategicznych.....                 | 6         |
| Warunkowość podstawowa.....                                   | 17        |
| Proces dojścia do Regionalnego Planu Transportowego.....      | 19        |
| <b>Sytuacja przestrzenna i demograficzna na Mazowszu.....</b> | <b>19</b> |
| Uwarunkowania demograficzne.....                              | 20        |
| Struktura ludności.....                                       | 23        |
| Prognozy demograficzne.....                                   | 24        |
| Osadnictwo.....                                               | 26        |
| Gospodarka i rynek pracy.....                                 | 29        |
| Infrastruktura społeczna.....                                 | 33        |
| Turystyka.....                                                | 34        |
| Obszary chronione.....                                        | 36        |
| <b>Spis tabel.....</b>                                        | <b>36</b> |
| <b>Spis schematów.....</b>                                    | <b>36</b> |

## Wprowadzenie

Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Województwie Mazowieckim do 2030 roku i stanowi kluczowy dokument planistyczny związany z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027 (2030). Dokument stanowi spójną wizję rozwoju transportu Samorządu Województwa Mazowieckiego.

Plan porządkuje proces planowania inwestycji w obszarze transportu oraz dokonuje ich hierarchizacji, jest spełnieniem realizacji warunku podstawowego wskazanego w Rozporządzeniu ogólnym dla Celu Polityki 3 - „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”. Warunkiem kompleksowego planowania transportu objęte zostały:

- Cel szczegółowy 3.1. - „Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej sieci TEN-T” – na szczeblu krajowym,
- Cel szczegółowy 3.2. - „Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej”.

Jednocześnie jest dokumentem stanowiącym uszczegółowienie „Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze”. Określa cele operacyjne w obszarze CP3 – przy wykorzystaniu środków funduszy Unii Europejskiej.

Założenia Programu wpisują się w cele Strategii oraz są spójne z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

Podstawą prawną opracowania Planu jest:

- Rozporządzenie ogólne,
- 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.

Z uwagi na fakt, że w trakcie opracowania Planu nie zostały zakończone prace nad dokumentami programowymi na szczeblu Unii Europejskiej oraz na szczeblu krajowym, należy mieć na uwadze, że Plan obejmuje dane ujęte w projektach dokumentów aktualnych w chwili opracowywania Planu. Wprowadzane w dokumentach UE oraz na szczeblu krajowym zmiany mające wpływ na realizację Planu będą w przyszłości uwzględniane w aktualizacjach Planu.

## Cel opracowania Planu

Celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie spójności długofalowych działań i kompleksowego planowania potrzeb inwestycyjnych w obszarze transportu na Mazowszu oraz zapewnienie spójnej sieci transportowej z województwami ościennymi, a także krajową siecią transportową. Zadaniem planu jest również uporządkowanie i skoordynowanie działań prowadzących do realizacji celów określonych w Strategii województwa, dokumentach strategicznych Unii Europejskiej, jak również dokumentach krajowych oraz zwiększenie przejrzystości procesu programowania strategicznego w województwie a tym samym umożliwienie efektywniejszego wydatkowania środków budżetowych wojewódzkich, krajowych i europejskich, przeznaczonych na realizację inwestycji.

Ponadto zapisy dokumentu mają zapewnić spójność Celów Polityki Perspektywy Finansowej 2021-2027 (2030) z celami strategicznymi określonymi w Strategii województwa oraz spełnienie warunku podstawowego, określonego w Rozporządzeniu ogólnym.

Dokument definiuje kluczowe inwestycje w obszarze transportu, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie z funduszy UE na lata 2021-2027 (2030). Szczegółowa lista inwestycji wskazana będzie na etapie weryfikacji projektów przy dofinansowaniu ich z poszczególnych programów finansowanych ze środków UE. Zakres przedsięwzięć wskazanych w Planie będzie służył osiągnięciu strategicznych celów rozwojowych województwa.

Plan określa również wstępny zestaw kryteriów wyboru projektów. Podobnie jak w przypadku listy inwestycji, szczegółowe kryteria wskazane będą na etapie weryfikacji projektów przy dofinansowaniu ich z poszczególnych programów.

Istotną cechą dokumentu jest określenie kierunków działań na rzecz poprawy wpływu transportu na środowisko naturalne. Działania inwestycyjne w perspektywie 2021-2027 (2030) skupiać się bowiem będą na wypełnieniu założeń Europejskiego Zielonego Ładu, czyli podporządkowaniu realizowanych zadań rozwiązywaniu problemów z zakresu ochrony środowiska i zapobieganiu zmianom klimatu.

### Odniesienie do dokumentów strategicznych

Europejskie i krajowe dokumenty strategiczne określające kluczowe cele i oczekiwania względem systemu transportowego do roku 2030 są istotnymi przesłankami dla rozwoju regionalnego systemu transportowego.

Europejskie cele polityki transportowej do 2030 roku kładą silny nacisk na działania związane z ochroną środowiska i przeciwdziałania zmianom klimatu, zwłaszcza w kontekście realizacji podstawowego celu Unii Europejskiej, jakim jest zapewnienie trwałego i zrównoważonego rozwoju. Jednocześnie obejmują one następujące obszary działań:

- strategiczne powiązania regionu z siecią TEN-T przyczyniające się do wzrostu konkurencyjności regionu,
- poprawa konkurencyjności kolei, publicznego transportu autobusowego i żeglugi śródlądowej w stosunku do transportu drogowego,
- rozwój transportu intermodalnego,
- rozwiązanie problemu przeciążenia transportu na terenach zurbanizowanych oraz wspieranie zrównoważonych sieci transportowych,
- wdrażanie planów zrównoważonej mobilności,
- budowę obwodnic oraz podnoszenie poziomu bezpieczeństwa,
- rozwój ruchu niezmotoryzowanego oraz zapewnienie dostępności usług transportu publicznego dla różnych grup społecznych, w tym osób starszych i niepełnosprawnych;
- wzmocnienie jakości i bezpieczeństwa transportu.

Cele wspólnotowe posiadają swoje rozwinięcie w celach rozwoju transportu na poziomie krajowym, w tym w zakresie:

- rozwoju sieci dróg ekspresowych wpisujących się w układ sieci TEN-T i najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach krajowych,
- wyprowadzenia ruchu drogowego tranzytowego poza miasta poprzez budowę obwodnic,
- poprawy stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni),
- zwiększenia udziału kolei w przewozach pasażerskich i towarowych poprzez poprawę stanu technicznego układu w sieci kolejowej TEN-T i podnoszenie parametrów eksploatacyjnych tras przewozowych pasażerskich i towarowych,
- likwidacji „wąskich gardeł” na liniach kolejowych o dużym natężeniu przewozów pasażerskich i towarowych,

- modernizacji i reaktywacji regionalnej sieci kolejowej,
- poprawy standardu taboru i wzrost jakości usług kolejowych,
- zwiększenia roli transportu publicznego, jako alternatywy dla transportu indywidualnego, poprzez wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem, tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego,
- wzrostu bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach drogowych.

Cele określone dla systemu transportu na szczeblu regionalnym obejmują i uszczegóławiają cele określone na szczeblu unijnym i krajowym, dlatego też zapewniając komplementarność działań transportowych, w Planie ujęto założenia wskazane w dokumentach strategicznych wyższego rzędu o randze europejskiej, krajowej oraz dokumentami poziomu regionalnego w zakresie transportu. Plan wskazuje najważniejsze dokumenty w zakresie transportu, w tym:

I. Na szczeblu Unii Europejskiej:

- a. Rozporządzenie ogólne,
- b. Rozporządzenie EFRR i FS,
- c. Rozporządzenie w sprawie sieci TEN-T,
- d. Projekt Umowy Partnerstwa 2021-2027,
- e. Europejski Zielony Ład,
- f. Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna,
- g. Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności,
- h. Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu.

II. Na poziomie krajowym:

- a. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- b. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
- c. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
- d. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku,
- e. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- f. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030,
- g. Polityka Ekologiczna Państwa 2030,
- h. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030,
- i. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024,
- j. Projekt Krajowego Planu Odbudowy,
- k. Projekt Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027,
- l. Projekt Program Polska Wschodnia.

III. Na poziomie regionalnym:

- a. Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze,

- b. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego,
- c. Program ochrony środowiska dla Województwa Mazowieckiego do 2022 r.,
- d. Program ochrony powietrza dla stref w województwie mazowieckim, w których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu,
- e. Programy ochrony środowiska przed hałasem na terenie województwa mazowieckiego,
- f. Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, tj. obszarów dróg krajowych zaliczanych do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne,
- g. Projekt Programu Regionalnego: Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027.

### Dokumenty na poziomie europejskim

Rozporządzenie ogólne określa wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy. Określa główne zasady wdrażania funduszy polityki spójności. Jest najważniejszym elementem całego pakietu legislacyjnego dotyczącego polityki spójności.

Rozporządzenie EFRR i FS określa cele szczegółowe i zakres interwencji obu funduszy, tak aby wsparcie inwestycyjne było zgodne z celami Unii w zakresie polityki spójności i zrównoważonego rozwoju, wymogi dotyczące koncentracji tematycznej oraz inwestycji w zakresie rozwoju terytorialnego. Rozporządzenie obejmuje wyłączenia dotyczące zakresu interwencji, zasady koncentracji tematycznej oraz instrumenty wymiaru terytorialnego, w tym zrównoważony rozwój obszarów miejskich.

Rozporządzenie w sprawie sieci TEN-T ma na celu stworzenie infrastruktury transportowej niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE. Rozwój sieci TEN-T do lat 2030/2050 zakłada dwupoziomą strukturę. Sieć bazowa, wyodrębniona na sieci kompleksowej ma zostać utworzona do 2030 r. Będzie ona stanowiła trzon systemu transportowego w ramach jednolitego rynku, natomiast sieć kompleksowa ma być uzupełniona na poziomie regionalnym i krajowym i ukończona do 2050 r.

Umowa Partnerstwa jest jednym z głównych dokumentów wdrożeniowych, istotnym z uwagi na wdrażanie Funduszy Europejskich w latach 2021-2027 (2030) (zwana również UP).

Umowa Partnerstwa na lata 2021-2027 (2030) wynika z art. 7 projektu Rozporządzenia ogólnego UE. Zgodnie z jego treścią państwa członkowskie UE przygotowują dokument, w którym określą warunki efektywnego i skutecznego wykorzystania funduszy w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2027 r. (+ 3 lata). Zgodnie z propozycją przedstawioną w projektach dokumentów na kolejną perspektywę finansową na lata 2021-2027 (2030) polityka spójności ma zostać sfinansowana z następujących funduszy: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), Fundusz Spójności (FS), Europejski Fundusz Społeczny+ (EFS+) oraz Fundusz Sprawiedliwej Transformacji (FST).

Polska, przygotowuje Umowę Partnerstwa w celu określenia strategii wykorzystania środków pochodzących z polityki spójności. Projekt UP identyfikuje potrzeby w różnych dziedzinach gospodarki, na których będą się koncentrować działania przyszłej perspektywy. Wyzwania i cele rozwojowe stanowią część diagnostyczną dokumentu, na końcu której

umieszczono logikę powiązań zidentyfikowanych wyzwań z działaniami wynikającymi z celów polityki spójności po cel rozwojowy, jaki dzięki wdrażaniu funduszy unijnych ma być osiągnięty na terenie naszego kraju.

Europejski Zielony Ład wyznacza kierunki rozwoju gospodarek Państw Członkowskich w długofalowej perspektywie celu klimatycznego całej Unii jakim jest neutralność klimatyczna, którą planuje się osiągnąć do roku 2050. Dokument definiuje 9 głównych obszarów interwencji (strategii), a wśród nich wskazuje: różnorodność biologiczną, żywność, rolnictwo i obszary wiejskie, energia, przemysł, sektor budowlany, transport, zanieczyszczenia, klimat.

Europejski Zielony Ład zawiera plan działań umożliwiających:

- bardziej efektywne wykorzystanie zasobów dzięki przejściu na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym,
- przeciwdziałanie utracie różnorodności biologicznej i zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń.

Ma on pomóc przekształcić UE w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę:

- która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto,
- w której nastąpi oddzielenie wzrostu gospodarczego od zużywania zasobów,
- w której żadna osoba ani żaden region nie pozostaną w tyle.

Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna. Trzeci pakiet działań służących modernizacji europejskiego systemu transportowego, który ma umożliwić wszystkim Europejczykom korzystanie z bezpieczniejszego ruchu drogowego, mniej zanieczyszczających pojazdów i bardziej zaawansowanych technologicznie rozwiązań, a jednocześnie wspierać konkurencyjność przemysłu UE. Inicjatywy wskazane w dokumencie obejmują: zintegrowaną politykę na rzecz przyszłości bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz środki dotyczące bezpieczeństwa pojazdów i infrastruktury; normy emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności; strategiczny plan działania dotyczący rozwoju i wytwarzania akumulatorów w Europie i strategię w dziedzinie połączonej z siecią i zautomatyzowanej mobilności.

Strategię na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności określa Plan Działania UE z 82 konkretnymi inicjatywami na najbliższe 4 lata. Ich realizacja ma przyczynić się w zamierzeniu Komisji do stworzenia bardziej neutralnego klimatycznie, cyfrowego i odporniejszego europejskiego systemu transportu. W Strategii znajduje się 10 kamieni milowych, które należy osiągnąć kolejno do 2030 r., 2035 r. i 2050 r.

Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu stanowi długofalowy dokument, którego nadrzędnym celem jest stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu - w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysokim poziomem konkurencyjności oraz będzie bardzo oszczędnie wykorzystywał nieodnawialne surowce naturalne. Osiągnięcie powyższego celu ma nastąpić do 2050 roku, a ma być to możliwe dzięki realizacji 10 celów, dla których poziomem odniesienia jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 60 %.

### Dokumenty na szczeblu krajowym

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) jest długofalowym dokumentem planistycznym określającym kierunki rozwoju kraju do 2030 r. Została przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r. Głównym celem SOR jest „Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”. Regionalny Plan

wpisuje się w cel główny SOR jak również w cel szczegółowy Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony (w obszarze: Rozwój zrównoważony terytorialnie).

*Strategia* wskazuje na duże znaczenie uwarunkowań infrastrukturalnych dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Zintegrowany i nowoczesny system transportowy jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa. Dlatego też w zakresie transportu założono rozbudowę i modernizację sieci transportowych i technicznych dla podwyższenia pozycji konkurencyjnej kraju i regionów. Zwrócono przy tym uwagę na konieczność zadbania, aby inwestycje te nie generowały nadmiernych kosztów związanych z utrzymaniem. Jako priorytety rozwoju przyjęto:

- zbudowanie wielogałęziowej (kolej, drogi, sieci aglomeracyjne, sieci żeglugi śródlądowej i morskiej, porty lotnicze), zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej;
- zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów;
- rozwój infrastruktury obszarów wiejskich dla zwiększenia dostępności mieszkańców obszarów wiejskich do podstawowych usług;
- dokończenie sieci drogowej zapewniającej połączenia w oparciu o autostrady i drogi ekspresowe pomiędzy największymi ośrodkami w kraju i połączenia transgraniczne;
- odbudowa możliwości transportowych polskich szlaków wodnych oraz promowanie transportu rzeczno-gospodarczego jako konkurencyjnego i niskoemisyjnego;
- większe wykorzystanie potencjału transportu kolejowego w obszarze transportu międzynarodowego, regionalnego, między- i wewnątrz aglomeracyjnego, a także w zakresie przewozów intermodalnych w relacjach międzykontynentalnych;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, skrócenie czasu podróży, wzrost bezpieczeństwa transportowanych kolejną ładunków oraz zmniejszenie kosztów transportu, a także poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (zwana dalej również KSRR 2030) to podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa, przyjęty uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. W zakresie transportu, KSRR 2030 r. kładzie nacisk na zrównoważony rozwój całego kraju, czyli zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych obszarów, głównie miejskich i wiejskich.

Głównymi obszarami oddziaływania polityki regionalnej w zakresie wspierania infrastruktury transportowej będą:

- działania na rzecz poprawy dostępności polskiej przestrzeni we wszystkich wymiarach;
- inwestycje służące stworzeniu nowoczesnego systemu transportowego pozwalającego sprostać potrzebom wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz mobilności mieszkańców, a także wykorzystać w pełni potencjał gospodarczy regionu;
- zintegrowane systemy transportu publicznego w miastach przy wykorzystaniu nisko i zeroemisyjnych środków transportu;
- inwestycje służące skomunikowaniu obszarów wiejskich z miastami, jak również inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych;
- działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej oraz rozwoju usług i środków transportu zbiorowego na obszarach wiejskich;
- działania skutkujące poprawą dostępności na obszarach zmarginalizowanych;
- wykorzystanie potencjału kolei w przewozach międzyregionalnych, regionalnych, a także między- i wewnątrz aglomeracyjnych;

- inwestycje dostosowujące dworce kolejowe do wymagań pasażerów korzystających z usług transportu kolejowego, także w zakresie udogodnień multimodalnych, jak „P&R”.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 (dalej zwana również SZRT 2030) została przyjęta uchwałą nr 105/2009 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. Strategia wyznacza główne kierunki rządu dla polityki transportowej, którymi jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wiąże się z wdrożeniem sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej gałęzi transportu:

- kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- kierunek interwencji 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- kierunek interwencji 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Ww. działania mają na celu zwiększyć dostępność transportową kraju, zapewnić zrównoważony rozwój poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawić warunki świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Dokument wskazuje także na nowoczesne rozwiązania ułatwiające funkcjonowanie całego sektora transportowego, zmniejszające jego negatywny wpływ na środowisko i klimat, tak aby możliwe było stworzenie zrównoważonego systemu transportowego kraju do 2030 r.

W zakresie infrastruktury kolejowej SRT2030 wskazuje na realizację następujących działań w perspektywie do 2030 roku:

- konsekwentna modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych;
- na rzecz: ukończenia sieci bazowej i konsekwentnego uzupełniania sieci kompleksowej TEN-T, podnoszenie parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnienie spójności sieci kolejowej;
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast;
- realizacja projektów dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, w szczególności zadań, dla których przygotowana została z udziałem środków unijnych, dokumentacja przedprojektowa i projektowa;
- uzupełnienie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej, m.in. w oparciu o Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 roku;
- likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność;
- wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) Sterowanie oraz GSM-R.;
- modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz ewentualna budowa nowej pasażerskiej infrastruktury usługowej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się

- zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM);
- opracowanie dokumentacji technicznej dla rozbudowy sieci kolejowej, w szczególności związanej z budową systemu przewozów opartego o Centralny Port Komunikacyjny (CPK).

Zasadnicze znaczenie do sektora kolejowego definiuje Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK). KPK jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania w latach 2014-2023 roku. Obejmuje projekty inwestycyjne współfinansowane ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2014-2020/23 oraz pozostałe inwestycje w infrastrukturę zarządzaną przez PKP PLK S.A. finansowane ze środków publicznych. Cel główny KPK, obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Komplementarne wobec celu głównego, cele szczegółowe obejmują:

- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego;
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego;
- poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), przyjęta przez rząd w grudniu 2011 r., jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. KPZK wskazuje najpilniejsze problemy zagospodarowania polskiej przestrzeni i konkretne działania naprawcze w sześciu obszarach tematycznych dla:

- poprawy konkurencyjności największych miast i powiązań między nimi,
- tworzenia warunków równomiernego rozwoju poza dużymi miastami,
- rozwoju infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej (np. sieci szerokopasmowe),
- poszanowania środowiska naturalnego i walorów krajobrazowych, a także kulturowych,
- wzmacniania odporności Polski na zagrożenia związane z bezpieczeństwem energetycznym (np. poprzez budowanie połączeń energetycznych z sąsiednimi państwami) czy ekstremalnymi zjawiskami naturalnymi (np. powodzią),
- systematycznej budowy i utrzymania skutecznego systemu planowania przestrzennego (np. eliminowania chaotycznego sposobu zabudowy przedmieść).

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (KPEiK) został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich na posiedzeniu w dniu 18 grudnia 2019 r. KPEiK określa założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji 5 wymiarów unii energetycznej tj.

- bezpieczeństwa energetycznego,
- wewnętrznego rynku energii,
- efektywności energetycznej,
- obniżenia emisyjności oraz
- badań naukowych, innowacji i konkurencyjności.

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 w zakresie transportu zakłada 14% wzrost odnawialnych źródeł energii (OZE) do 2030 r.

Dokument odwołuje się do kierunków działań przewidzianych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, w tym do ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, realizowanego poprzez wspieranie m.in.:

- transportu zbiorowego i systemów współdzielenia pojazdów i jednocześnie ograniczaniu używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym;

- zmiany podziału zadań przewozowych między poszczególne środki transportu (modal split) i maksymalizacji udziału zero-oraz niskoemisyjnych gałęzi transportu;
- rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności;
- różnorodności gałęziowej i komplementarności poszczególnych gałęzi sieci transportowej oraz wsparciu dla tych rodzajów transportu, których oddziaływanie na środowisko jest najmniejsze;
- zarządzania popytem na ruch transportowy, w tym promowania wzorców zrównoważonej mobilności;
- zarządzania popytem na przewozy ładunków poprzez łączenie wolumenów transportowych;
- wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym;
- upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez: dostępność informacji o podróży, zintegrowane taryfy, wydzielanie obszarów zamieszkania oraz stref centralnych z ograniczonym dostępem dla samochodów, działania edukacyjnoinformacyjne w zakresie promocji zrównoważonego i zbiorowego transportu, zarządzanie popytem na transport.

Polityka ekologiczna państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej (PEP2030) przyjęta 16 lipca przez Radę Ministrów jest najważniejszym dokumentem strategicznym w tym obszarze. Rolą PEP2030 jest zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego Polski oraz wysokiej jakości życia dla wszystkich mieszkańców. Strategia wspiera realizację celów i zobowiązań Polski na szczeblu międzynarodowym, w tym na poziomie unijnym oraz ONZ. Polityka zgodnie ze Strategią zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 – SRT wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu, dla wszystkich sektorów transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego, wodnego śródlądowego, miejskiego oraz intermodalnego.

#### Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030

Głównym celem NPBRD 2021-2030 jest ograniczenie w ciągu dekady o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Oznacza to, iż w roku 2030 na polskich drogach liczba ofiar śmiertelnych wypadków nie powinna przekroczyć wartości 1.455, a liczba ofiar ciężko rannych nie powinna być większa niż 5.317. Docelową wizją polskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz długoterminowych programów i strategii jest całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, co jest zgodne z europejską polityką transportową, przyjętą w ramach realizacji tzw. Wizji Zero do roku 2050.

Osiągnięcie celu głównego oznacza, że w całym okresie realizacji NPBRD 2021-2030 powinien następować stały spadek zagrożenia w ruchu drogowym.

Struktura interwencji Programu jest oparta na pięciu filarach stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r. Są to w kolejności:

Filar I – System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, poprzez m.in.: optymalizację struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu krajowym i regionalnym, optymalizację przepisów prawa w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, utworzenie mechanizmów finansowania w odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, optymalizację systemu zbierania i analizy danych, optymalizację systemu badań i transferu wiedzy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, optymalizację działań komunikacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;

Filar II – Bezpieczny człowiek, poprzez kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego oraz ochronę uczestników ruchu drogowego;

Filar III – Bezpieczne drogi poprzez zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych, rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, usprawnienie systemu zarządzania prędkością;

Filar IV – Bezpieczny pojazd poprzez podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów, usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów;

Filar V - Ratownictwo i opieka powypadkowa poprzez integrację i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa oraz jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024, którego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych pozostających w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Podejmowane w ramach Programu działania są ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej – a w efekcie zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar. Program jest dokumentem określającym cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji.

Projekt Krajowego Planu Odbudowy (KPO) ma odbudować kondycję gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią koronawirusa COVID- 19 i zapewnić jej większą odporność na przyszłe nieprzewidziane okoliczności. Otrzymane w ramach programu pieniądze mają zostać przeznaczone na modernizację technologiczną, wzmocnienie firm oraz poprawić jakość życia Polaków i konkurencyjność polskiej gospodarki. Środki przeznaczone na KPO pochodzić będą z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności i przeznaczone będą w szczególności na wsparcie dla obszarów: transformacji cyfrowej, wzmocnienia odporności i konkurencyjności gospodarki, energii i zmniejszenia energochłonności, transformacji cyfrowej, dostępności i jakości systemu ochrony zdrowia oraz zielonej i inteligentnej mobilności.

Projekt Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS), którego głównym celem jest poprawa warunków rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego, w tym poprzez:

- obniżenie emisyjności gospodarki transformację w kierunku gospodarki przyjaznej środowisku i o obiegu zamkniętym,
- budowę efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym negatywnym wpływie na środowisko naturalne,
- dokończenie realizacji odcinków sieci bazowej TEN-T do roku 2030,
- poprawę bezpieczeństwa transportu,
- zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej oraz poprawę odporności systemu ochrony zdrowia,
- wzmocnienie roli kultury w rozwoju społecznym i gospodarczym.

W zakresie transportu FEnIKS dążąc do zmniejszenia emisji zakłada rozwój transportu szynowego, w tym poprzez zwiększanie dostępności komunikacji zbiorowej, a także alternatywne wobec dróg łańcuchy logistyczne (porty morskie, drogi wodne śródlądowe, przewozy intermodalne). W celu poprawy spójności komunikacyjnej i ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego program koncentruje się na budowie nowych i modernizacji istniejących linii kolejowych oraz dróg krajowych oraz obwodnic miast.

Projekt Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (PO PW) jest instrumentem wsparcia, który finansuje projekty przyczyniające się do gospodarczego i

społecznego rozwoju pięciu województw: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego.

Program ma na celu zwiększenie konkurencyjności tych województw poprzez wsparcie:

- powstawanie i rozwój startupów,
- międzynarodowej działalność małych i średnich przedsiębiorstw,
- tworzenie innowacyjnych produktów lub usług oraz umiejętne zarządzanie wzornictwem w firmie,
- inwestycji w komunikację miejską, drogi i kolej.

W obszarze transportowym celem PO PW jest wzmocnienie wewnętrznych i uzupełnienie zewnętrznych połączeń kolejowych wschodniej Polski.

Oprócz wyżej wskazanych dokumentów opracowanych na poziomie krajowym, na rozwój transportu na terenie Mazowsza mogą mieć wpływ następujące dokumenty:

- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku stanowiący narzędzie osiągania celów polityki państwa w zakresie zapewnienia dostępności komunikacyjnej regionów. Program przewiduje się, że PKP PLK S.A. (wykonawca programu) we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego będzie realizować projekty służące rozwojowi sieci połączeń kolejowych do mniejszych miejscowości. Zadania inwestycyjne będą mogły być sfinansowane w 85 proc. ze środków programu, a w 15 proc. ze środków samorządowych,
- Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020 – 2025 mający na celu budowę 200 przystanków kolejowych w całej Polsce. Przystanki mają ułatwić skorzystanie z transportu kolejowego i wymazać białe plamy komunikacyjne. Program ma na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu,
- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych 2030 (z perspektywą do 2033 r.) będący kontynuacją obecnego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 i obejmujący listę inwestycji drogowych, które rząd będzie chciał zrealizować do 2030 r.,
- Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023 wraz z Koncepcją przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny (dalej również: CPK) dla Rzeczypospolitej Polskiej wraz z Ustawą o Centralnym Porcie Komunikacyjnym z dnia 10 maja 2018 r., określając koncepcję, zasady i tryb zarządzania przygotowaniem oraz realizacją inwestycji w zakresie CPK w tym inwestycjami towarzyszącymi obejmującymi inwestycje w linie kolejowe o znaczeniu państwowym,
- Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.), która wskazuje główne założenia odnośnie do celów, kierunków i sposobów kreowania i realizacji rządowej polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce,
- Programy wsparcia uruchamiane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w tym: Program Zielony Transport Publiczny, który wspiera rozwój bezemisyjnego transportu publicznego w Polsce. Jego celem jest obniżenie wykorzystania energii i paliw emisyjnych w publicznym transporcie zbiorowym, a także rozwój zielonej mobilności,
- Plan Rozwoju Elektromobilności mający wspomóc rozwój ekosystemu elektromobilności oraz zwiększyć zastosowanie innych paliw alternatywnych w Polsce. Plan określa korzyści związane z upowszechnieniem stosowania pojazdów elektrycznych w naszym kraju oraz identyfikuje potencjał gospodarczy i przemysłowy tego obszaru,
- Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadzająca m.in. możliwość darmowego parkowania w strefach płatnego parkowania oraz korzystania z tzw. buspasów przez samochody z napędem wyłącznie

elektrycznym jako zachęty do wykorzystywania tego rodzaju pojazdów. Ustawa ma stymulować rozwoju elektromobilności oraz upowszechnić stosowanie innych paliw alternatywnych w sektorze transportowym w Polsce.

W dalszej kolejności opracowane zostaną również kontrakty programowe oraz instrumenty terytorialne.

### **Dokumenty na poziomie regionalnym**

Strategia województwa oraz Plan Zagospodarowania stanowią punkt odniesienia przy opracowaniu Regionalnego Planu, jednocześnie cele i kierunki działań wskazane w Planie wpisują się w cele europejskiej oraz krajowej polityki transportowej i są z nimi spójne.

Strategia województwa została przyjęta uchwałą Nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r. i jest najważniejszym dokumentem samorządu województwa, określającym kierunki polityki rozwoju w perspektywie 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. W dniu 19 listopada 2019 r. Sejmik Województwa Mazowieckiego przyjął uchwałę nr 221/19 w sprawie przystąpienia do aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku oraz określenia zasad, trybu i harmonogramu opracowania tej aktualizacji. Plan uwzględnia planowane zmiany do Strategii, w tym m.in. w zakresie celów oraz kierunków działań w systemie transportowym.

Plan Zagospodarowania jest kluczowym 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 19 grudnia 2018 r. Uchwałą nr 22/18 został przyjęty przez Sejmik Województwa Mazowieckiego.

Program Ochrony Powietrza (POP) to akt prawa miejscowego, opracowywany ze względu na przekroczenia norm jakości powietrza. Obowiązek przygotowania i przyjęcia nowego programu ochrony powietrza przez wszystkie województwa jest konsekwencją wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 2018 r. oraz utrzymującej się złej jakości powietrza. Program zawiera konkretne działania naprawcze, których wprowadzenie przełoży się na poprawę jakości powietrza w regionie. Celem POP jest poprawa jakości powietrza w regionie. Główne narzędzia to sukcesywna wymiana lub likwidacja źródeł niskiej emisji tzw. kopciuchów, ich identyfikacja przez inwentaryzację oraz nowe nasadzenia zieleni. Na realizację działań samorządy i mieszkańcy mają maksymalnie 6 lat. POP przyjęty został uchwałą nr 115/20 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 08 września 2020 r. w sprawie programu ochrony powietrza dla stref w województwie mazowieckim, w których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu.

Programy ochrony powietrza mają na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i poziomów docelowych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji dla pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>. Program ochrony powietrza dla stref w województwie mazowieckim, określa się dla stref, w których poziom choćby jednej substancji przekracza poziom dopuszczalny powiększony o margines tolerancji lub poziom docelowy. Na terenie województwa mazowieckiego wyróżnione zostały 4 strefy: aglomeracja warszawska, miasto Płock, miasto Radom oraz mazowiecka, obejmująca pozostały obszar województwa.

Program ochrony środowiska przed hałasem na terenie województwa mazowieckiego jest dokumentem, który ma na celu dostosowanie poziomu hałasu w środowisku do dopuszczalnego. W ramach programu określone są niezbędne priorytety i wskazywane są kierunki i działania naprawcze mające na celu zmniejszenie uciążliwości akustycznej oraz

ograniczenie poziomu hałasu w środowisku na terenach chronionych akustycznie, w tym terenach zabudowy mieszkaniowej.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, tj. obszarów dróg krajowych zaliczanych do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne głównym celem Programu jest wskazanie kierunków i zakresu działań, których realizacja spowoduje dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego, na terenach, na których stwierdzono przekroczenia. Łączna długość dróg objętych Programem wynosi ok. 1 090 km i dotyczy dróg o dużym natężeniu ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie. Program określa kierunki i zakresy działań niezbędne do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Celem Programu Regionalnego: Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 jest uszczegółowienie zasad i praktyczna obsługa wdrażania Funduszy Europejskich na poziomie regionalnym. Program wspierać będzie realizację celów polityki spójności, do których należą: Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa, Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa, Lepiej połączona Europa, Europa o silniejszym wymiarze społecznym oraz Europa bliżej obywateli. W zakresie transportu, w ramach Programu planowane jest dofinansowanie inwestycji w rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, np. inwestycje w infrastrukturę rowerową, parkingi parkuj i jedź, inteligentne systemy do zarządzania ruchem, ale też w planach są punkty tankowania samochodów elektrycznych i stacji tankowania samochodów wodorowych. Finansowanie obejmie drogi oraz obwodnice miejskie.

### Warunkowość podstawowa

W perspektywie finansowej 2021-2027 (2030), dla Celu polityki 3 na poziomie regionalnym określone zostały dwa warunki podstawowe, które muszą być spełnione przez cały okres finansowania tj.:

- Warunek 1.1 Dobre zarządzanie krajową lub regionalną strategią inteligentnej specjalizacji,
- Warunek 3.1. Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie.

W celu wypełnienia wymogów warunkowości podstawowej dla Celu Polityki 3 „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności” w perspektywie finansowej 2021-2027 (2030), 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 dotyczących:

- Celu szczegółowego 3.1. „Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej sieci TEN-T” – na szczeblu krajowym,
- Celu szczegółowego 3.2. „Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej”.

Regionalny Plan Transportowy dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) stanowić będzie wizję rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 r. Zastępuje dotychczas obowiązujący „Plan wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku w obszarze Przestrzeni i Transport spełniający kryteria warunku ex ante dla Celu tematycznego 7 do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014 – 2020”, realizując nowe wytyczne UE w obszarze transportu.

Plan określi potrzeby i cele transportowe, odpowiadające na wyzwania w zakresie wzrastającej mobilności regionalnej, uwzględniając optymalną integrację międzygałęziową

transportu, interoperacyjność sieci, poprawę bezpieczeństwa i ograniczanie wpływu transportu na środowisko, w kontekście społecznym i gospodarczym.

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, Plan powinien koncentrować się na infrastrukturze i usługach transportowych służących obsłudze ruchu regionalnego z uwzględnieniem powiązań krajowych i lokalnych. Należy w nim wskazać eliminowanie luk w infrastrukturze, tzw. wąskich gardeł i wykluczenia komunikacyjnego. Oprócz indywidualnego transportu samochodowego powinien obejmować przede wszystkim wspieranie rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności w celu przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone rodzaje transportu ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego oraz aktywnych form mobilności. W Planie należy uwzględnić również problematykę przewozu ładunków i rozwoju transportu intermodalnego.

*Tabela 1. Kryteria spełnienia warunku podstawowego wynikającego z Rozporządzenia ogólnego*

| Cel Polityki 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p><b>Komisja Europejska w projekcie tzw. Rozporządzenia ogólnego na nową perspektywę finansową wskazała w ramach kryteriów, które muszą być spełnione przy tematycznym warunku podstawowym aby narzędzie jakim będzie Regionalny Plan zawierało funkcjonowanie multimodalnego mapowania istniejącej i planowanej infrastruktury – z wyjątkiem szczebla lokalnego – do 2030 r., które:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zawiera ocenę ekonomiczną planowanych inwestycji, opartą na analizie zapotrzebowania i modelach przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ otwarcia rynków usług kolejowych;</li> <li>2. jest spójne z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu;</li> <li>3. obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu w sprawie CEF, zgodnie z odpowiednimi planami prac dotyczącymi korytarzy sieci bazowej TEN-T;</li> <li>4. w przypadku inwestycji poza korytarzami sieci bazowej TEN-T, w tym na odcinkach transgranicznych, zapewnia komplementarność przez zapewnienie wystarczającego rozwoju połączeń sieci miejskich, regionów i lokalnych społeczności z siecią bazową TEN-T i jej węzłami;</li> <li>5. zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia sprawozdanie z wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/61;</li> <li>6. wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich;</li> <li>7. obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki;</li> <li>8. przedstawia rezultaty oceny ryzyk dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z mapowaniem dróg i odcinków narażonych na takie ryzyka oraz ustaleniem związanych z tym priorytetów inwestycyjnych;</li> <li>9. dostarcza informacji na temat zasobów finansowania odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury.</li> </ol> |

*Źródło: Rozporządzenie ogólne*

Regionalny Plan Transportowy powinien zostać przyjęty zgodnie z wymogami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. W przypadku warunków określonych na poziomie regionalnym,

ich spełnienie warunkuje realizację przez Komisję płatności okresowych na rzecz priorytetów danego programu.

### Proces dojścia do Regionalnego Planu Transportowego

Podczas opracowania Planu wykorzystane zostały materiały i wnioski wypracowane podczas opracowania Strategii województwa, Planu Zagospodarowania, Planu transportowego, innych dokumentów strategicznych województwa oraz dokumentów unijnych i na szczeblu krajowym.

Proces opracowania Planu został podzielony na cztery etapy:

Etap wstępny: Działania zmierzające do opracowania Planu, w tym:

- konsultacje zamierzeń do opracowania projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3;
- konsultacje z samorządami na szczeblu lokalnym,
- konsultacje z województwami ościennymi,
- konsultacje z interesariuszami Planu,
- wstępne diagnozy i analizy.

Etap I: Opracowanie projektu Planu.

Etap II: Konsultacje Planu w tym z interesariuszami, województwami ościennymi, samorządami lokalnymi, mieszkańcami.

Etap III: Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko:

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

Etap IV: Zaopiniowanie i zatwierdzenie projektu Planu.

Po przeprowadzeniu procesu konsultacji społecznych oraz uwzględnieniu uwag w ramach procesu SOOŚ, projekt Planu 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., zmienionym Zarządzeniem nr 268/20 Marszałka Województwa Mazowieckiego z dnia 21 lipca 2020 r.

Po uzyskaniu pozytywnej oceny Zespołu, Plan zatwierdzany jest przez Zarząd Województwa Mazowieckiego, w drodze uchwały. Następnie Plan przekazywany jest do Komisji Europejskiej.

### Sytuacja przestrzenna i demograficzna na Mazowszu<sup>1</sup>

Na wielkość i kierunki przemieszczeń osób i towarów generowanych w ramach danego obszaru wpływa wiele czynników w tym w szczególności sytuacja przestrzenna i demograficzna.

Jednym z podstawowych czynników określających wielkość ruchu generowanego przez wybrany obszar, jest liczba jego mieszkańców. Czynniki demograficzne stanowią co do zasady najsilniejsze determinanty popytu na usługi transportowe. Wśród najistotniejszych z nich należy wymienić:

- stan i liczba mieszkańców,

<sup>1</sup> Sytuacja przestrzenna i demograficzna na Mazowszu opracowana na podstawie Strategii województwa opracowanej przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

- rozmieszczenie przestrzenne mieszkańców w ramach obszaru,
- przyrost naturalny,
- wielkość i kierunki migracji,
- struktura wiekowa mieszkańców,
- prognozy demograficzne.

W Planie uwzględniono również pozostałe, najistotniejsze czynniki, które determinują rozwój infrastruktury transportowej, w tym:

- osadnictwo,
- gospodarkę,
- Infrastrukturę społeczną, w tym: nauka, kultura, zdrowie,
- turystykę.

### Uwarunkowania demograficzne

Województwo mazowieckie zajmuje obszar 35,6 tys. km<sup>2</sup>, co czyni je największym z 16 województw w kraju. Jednocześnie należy do najbardziej zróżnicowanych wewnętrznie pod względem społecznym i gospodarczym województw w Polsce. Aglomeracja warszawska wraz ze stolicą kraju Warszawą odgrywa dominującą rolę społeczno-gospodarczą oraz pełni funkcję ważnego dla Europy międzynarodowego węzła transportowego.

Zgodnie z podziałem administracyjnym z 1999 roku ramach województwa mazowieckiego funkcjonują:

- 42 powiaty, w tym 5 miast na prawach powiatu;
- 314 gmin, w tym:
  - 35 gmin miejskich,
  - 57 gmin miejsko-wiejskich,
  - 222 gminy wiejskie.

Dodatkowo UE ustanowiła wspólną klasyfikację jednostek terytorialnych do celów statystycznych, zwaną NUTS, której zadaniem jest ułatwienie gromadzenia danych i opracowywania danych statystycznych w UE. Ten hierarchiczny system jest również wykorzystywany do przeprowadzania analiz społeczno-ekonomicznych regionów i planowania interwencji w kontekście polityki spójności UE. Zgodnie z tą nomenklaturą Polska została określona jako NUTS 0 i na potrzeby unijnych obliczeń podzielona została na kilka makroregionów, czyli NUTS 1. Każde z województw to NUTS 2, a wewnątrz nich wyznaczone są subregiony NUTS 3.

Od 1 stycznia 2018 r. województwo mazowieckie, stanowiące dotychczas jedną jednostkę statystyczną poziomu NUTS 2 (Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych NUTS -Nomenclature of Territorial Units for Statistics), zostało podzielone na dwie jednostki statystyczne:

- region „Warszawski stołeczny”, obejmujący Warszawę wraz z dziewięcioma powiatami: grodziskim, legionowskim, mińskim, nowodworskim, otwockim, piaseczyńskim, pruszkowskim, warszawskim zachodnim i wołomińskim;
- region „Mazowiecki regionalny”, obejmujący powiaty: ciechanowski, ostrołęcki, plocki, radomski, siedlecki, żyrardowski.



Nowy statystyczny podział województwa mazowieckiego na dwie odrębne jednostki na poziomie NUTS 2 odzwierciedla faktyczny stan rozwoju oraz pozwala na zakwalifikowanie tych regionów do dwóch różnych kategorii zamożności:

- regionu lepiej rozwiniętego - warszawski obszar metropolitalny,
- regionu słabiej rozwiniętego - mazowiecki obszar pozametropolitalny.

Województwo mazowieckie jest największym z 16 województw Polski pod względem zajmowanego obszaru (35 558 km<sup>2</sup>) jak również ludności zamieszkującej jego teren. Według danych statystycznych na dzień 31.12.2019 r.<sup>2</sup> województwo mazowieckie zamieszkiwało 5 423 168 osób co stanowiło 14,28 % ludności Polski<sup>3</sup>. Średnia gęstość zaludnienia wyniosła 152,5 osób/km<sup>2</sup>. Zaludnienie w obrębie samego województwa jest bardzo mocno zróżnicowane. Najniższą gęstość zaludnienia (poniżej 50 osób/km<sup>2</sup>) obserwuje się w północno-wschodniej części województwa, w powiatach: łosickim – 40 osób/km<sup>2</sup>, makowskim – 42 osób/km<sup>2</sup>, ostrołęckim – 42 osób/km<sup>2</sup>, przasnyskim – 43 osób/km<sup>2</sup> oraz sokołowskim – 48 osób/km<sup>2</sup>. Najwyższa gęstość zaludnienia występuje w powiatach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy: legionowskim (303 osób/km<sup>2</sup>), piaseczyńskim (303 osób/km<sup>2</sup>) oraz pruszkowskim (674 osób/km<sup>2</sup>). Spośród większych miast w województwie najniższą gęstość zaobserwowano w Płocku (1 356 osób/km<sup>2</sup>), a najwyższą w Warszawie (3 462 osób/km<sup>2</sup>).

Gęstość zaludnienia jest jednym z najważniejszych składowych związanych z wielkością generowanych potoków pasażerskich. W województwie mazowieckim największe potoki podróży generowane są w obszarze wpływu aglomeracji warszawskiej. W Warszawie, stolicy kraju, zameldowanych jest blisko 1,7 mln osób, co stanowi ok. 32% ludności województwa.

Ze względu na gęstość zaludnienia w powiatach odległych, zlokalizowanych na północy (rejon Ostrołęki), wschodzie (rejon Siedlec) i południu województwa (powiaty przysuski, białobrzeski i lipski) generowane są najmniejsze potoki pasażerskie w podróżach powiatowych jak i wojewódzkich. Miastami pełniącymi funkcje regionalne są Radom (211,4 tys. mieszkańców) i Płock (119,4 tys.), subregionalne Siedlce (78,2 tys.), Ostrołęka (52,1 tys.) oraz Ciechanów (44,1 tys.). Inne miasta liczące powyżej 50 tys. mieszkańców – Pruszków (62,3 tys.) i Legionowo (53,9 tys.) pełnią funkcje powiatowe i są położone w Aglomeracji Warszawskiej<sup>4</sup>.

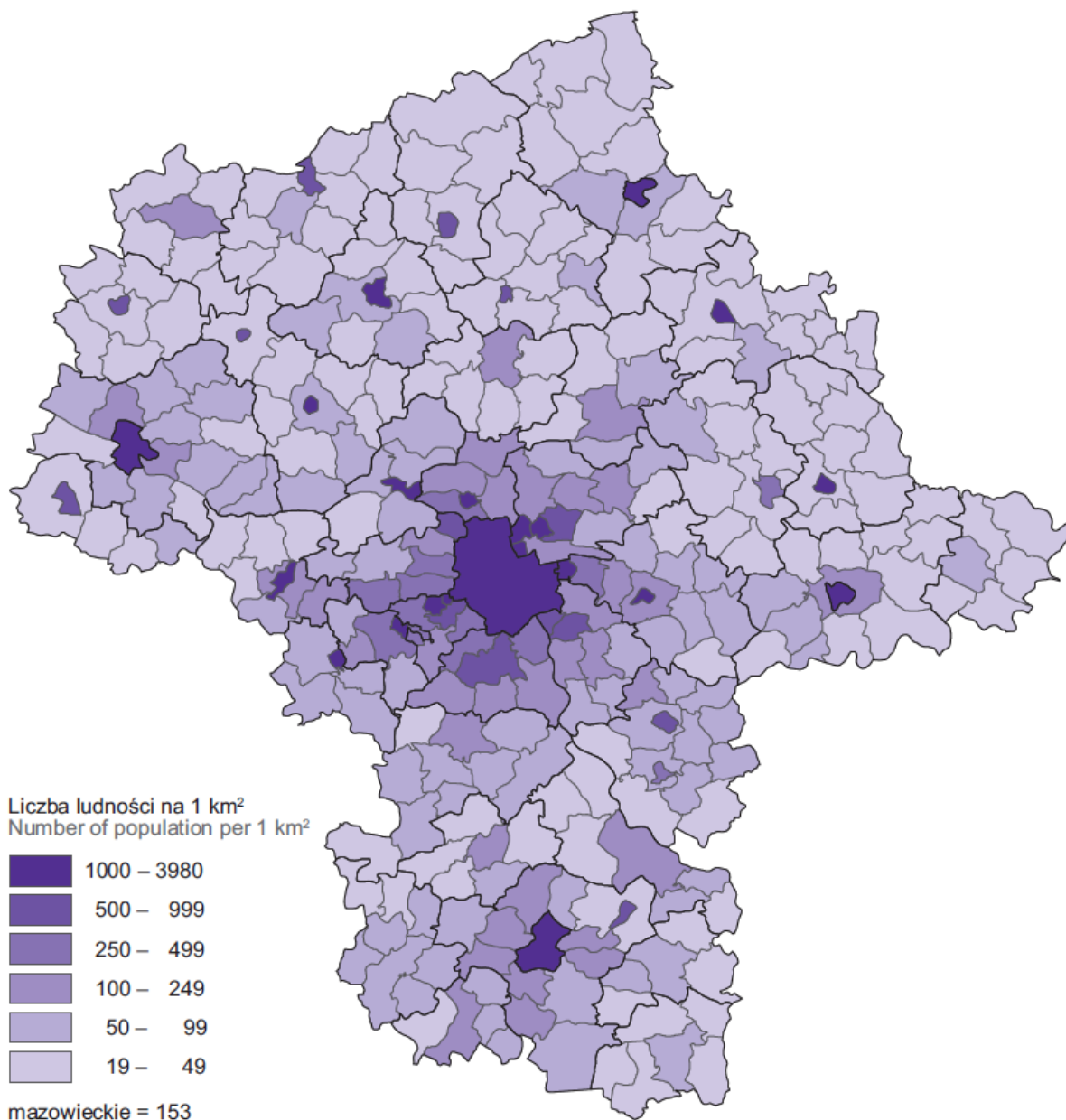
Wpływ na wielkość przewozów na terenie województwa ma zapotrzebowanie na przemieszczanie się min. w celach zarobkowych, oświatowych, zdrowotnych, biznesowych, turystycznych czy kulturalnych. Determinantem wyboru kierunku podróży jest tu rozmieszczenie generatorów ruchu na terenie województwa. Warszawa jako centralny ośrodek regionu i kraju generuje największe potoki ruchu związane z podróżami 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 związanemu ze zjawiskiem suburbanizacji, czego skutkiem są zaburzenia ich wewnętrznej struktury, a tym samym ładu przestrzennego. Z tego względu podstawowe znaczenie dla rozwoju województwa ma polityka związana z ochroną i kształtowaniem przestrzeni publicznej a także zrównoważony rozwój transportu. Zapewnienie spójności przestrzennej jest głównym zadaniem SRWM, determinującym rozwój sieci komunikacyjnej oraz transportu. Przyjmuje się, że transport powinien służyć przemieszczaniu ludzi i towarów zgodnie z zasadami polityki zrównoważonego rozwoju. Szczegółowa diagnoza systemu transportowego województwa w aspekcie przestrzennym, odnoszącym się do uwarunkowań planistycznych, została zawarta w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

<sup>2</sup> Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego; Urząd Statystyczny w Warszawie, Warszawa, 2020

<sup>3</sup> Urząd Statystyczny w Warszawie, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020

<sup>4</sup> Urząd Statystyczny w Warszawie, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020



*Schemat 2. Ludność według miejsca zamieszkania 2019 r. stan 31.12.2019 r.*

*Źródło: Opracowanie GUS*

### Struktura ludności<sup>5</sup>

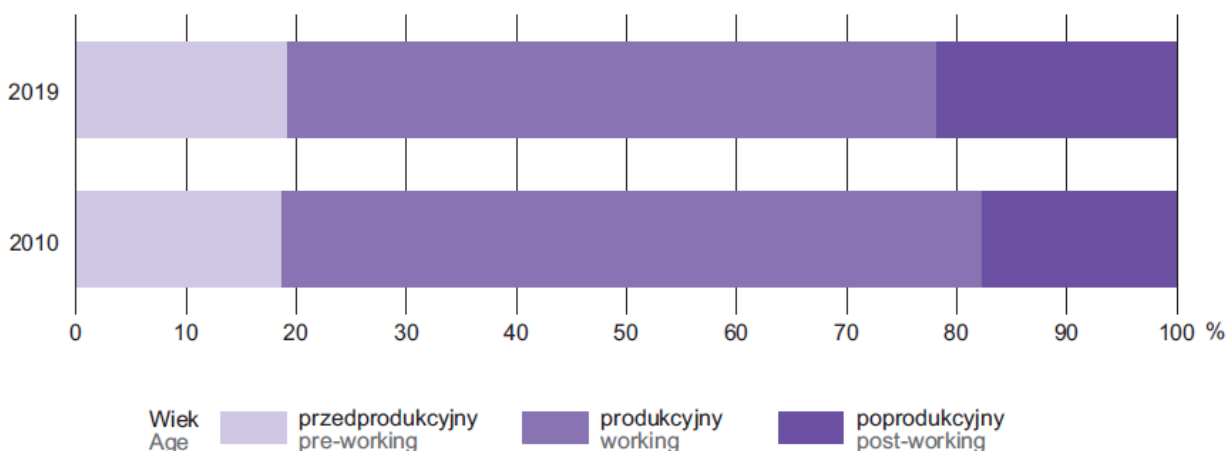
Na koniec 2019 r. województwo mazowieckie liczyło 5 423 168 mieszkańców (14,1% ludności Polski), w tym 2 828 145 kobiet (52,1% mieszkańców województwa) i 2 595 023 mężczyzn (47,9%). Region Warszawski stołeczny zamieszkiwało 3 085 567 osób, a Mazowiecki regionalny 2 337 601. Na poziomie podregionów (NUTS 3) największą liczbą mieszkańców charakteryzował się podregion miasto stołeczne Warszawa (1 790 658), a najmniejszą podregion żyrardowski (259 105).

Populacja osób w wieku przedprodukcyjnym w 2019 r. stanowiła 19,2% ogółu mieszkańców województwa mazowieckiego (Polska: 18,1%), w wieku produkcyjnym 59,0% (Polska: 60,0%), a poprodukcyjnym 21,8% (Polska: 21,9%). W przypadku regionu Warszawskiego stołecznego wartości dla tych grup wiekowych kształtowały się odpowiednio na poziomie 19,5%, 58,1% oraz 22,4%, natomiast w Mazowieckim regionalnym osiągnęły wartości 18,8%, 60,1% i 21,1%.

<sup>5</sup> Dane w oparciu o Raport o stanie województwa mazowieckiego za rok 2019 opracowany przez Mazowiecki Biuro Planowania Regionalnego oraz dane GUS stan na 31.12.2019 r.

W 2019 roku liczba osób w wieku produkcyjnym wynosiła 31 98 473 mieszkańców i zmniejszyła się w stosunku do 2010 roku o 148 519 mieszkańców (co stanowiło spadek o 4,6%). Jednocześnie nastąpił wzrost osób w wieku poprodukcyjnym o 26,8% (z 932 694 do 1 183 145 mieszkańców).

Poniższy schemat przedstawia podział ludności według ekonomicznych grup wieku na Mazowszu w 2019 roku.



Schemat 3. . Ludności według ekonomicznych grup wieku, stan 31.12.2019 r.

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

Przyrost naturalny w województwie mazowieckim w 2019 r. osiągnął poziom 0,4/1000 osób, przy czym w regionie Warszawskim stołecznym osiągnął wartość dodatnią (1,4), a w Mazowieckim regionalnym ujemną (-1,0). Wśród podregionów, najwyższą wartością wskaźnika cechował się podregion warszawski wschodni (2,0), a najniższą podregion płocki (-1,9).

Populacja województwa mazowieckiego starzeje się. Pogłębiają się niekorzystne zmiany w strukturze społecznej: zwiększa się udział osób w wieku poprodukcyjnym, natomiast maleje udział osób w wieku produkcyjnym. W 2019 r. na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało 70 w wieku nieprodukcyjnym.

### Prognozy demograficzne<sup>6</sup>

W województwie mazowieckim według stanu na koniec 2019 r. zamieszkiwało 5 423,2 tys. osób. Zgodnie z wynikami długookresowej prognozy ludności opracowanej przez GUS<sup>7</sup> Mazowsze będzie sukcesywnie powiększało liczbę mieszkańców do 2028 r., po tym okresie nastąpi spadek liczebności populacji. Ostatecznie prognozuje się, że w 2040 r. liczba mieszkańców nieznacznie się obniży (o 48,5 tys., tj. o 0,9%) w stosunku do obecnej wielkości. W każdym roku prognozy również przewiduje się, że liczba osób osiedlających się na Mazowszu będzie przewyższała liczbę osób opuszczających województwo.

Analizując zmiany w liczbie ludności w gminach można zauważyć duże zróżnicowanie przestrzenne przewidywanych zmian demograficznych. Zgodnie z założeniami prognozy GUS<sup>8</sup> w 2030 r. spośród 314 gmin województwa mazowieckiego ubytek ludności będzie miał miejsce w 183 jednostkach, w tym w 83 wyniesie powyżej 5%, a w 13 powyżej 10%. Większość gmin, dla których przewidywany jest duży spadek ludności (powyżej 10%) znajduje się na obszarach położonych peryferyjnie w stosunku do centrum regionu cechujących się słabymi powiązaniami komunikacyjnymi. Podkreślić należy, że ubytek ludności wystąpi we wszystkich miastach subregionalnych, z wyjątkiem Warszawy.

Wzrostem liczby ludności będą charakteryzować się gminy zlokalizowane w centrum regionu oraz położone w bezpośrednim sąsiedztwie miast subregionalnych. Ma to związek z

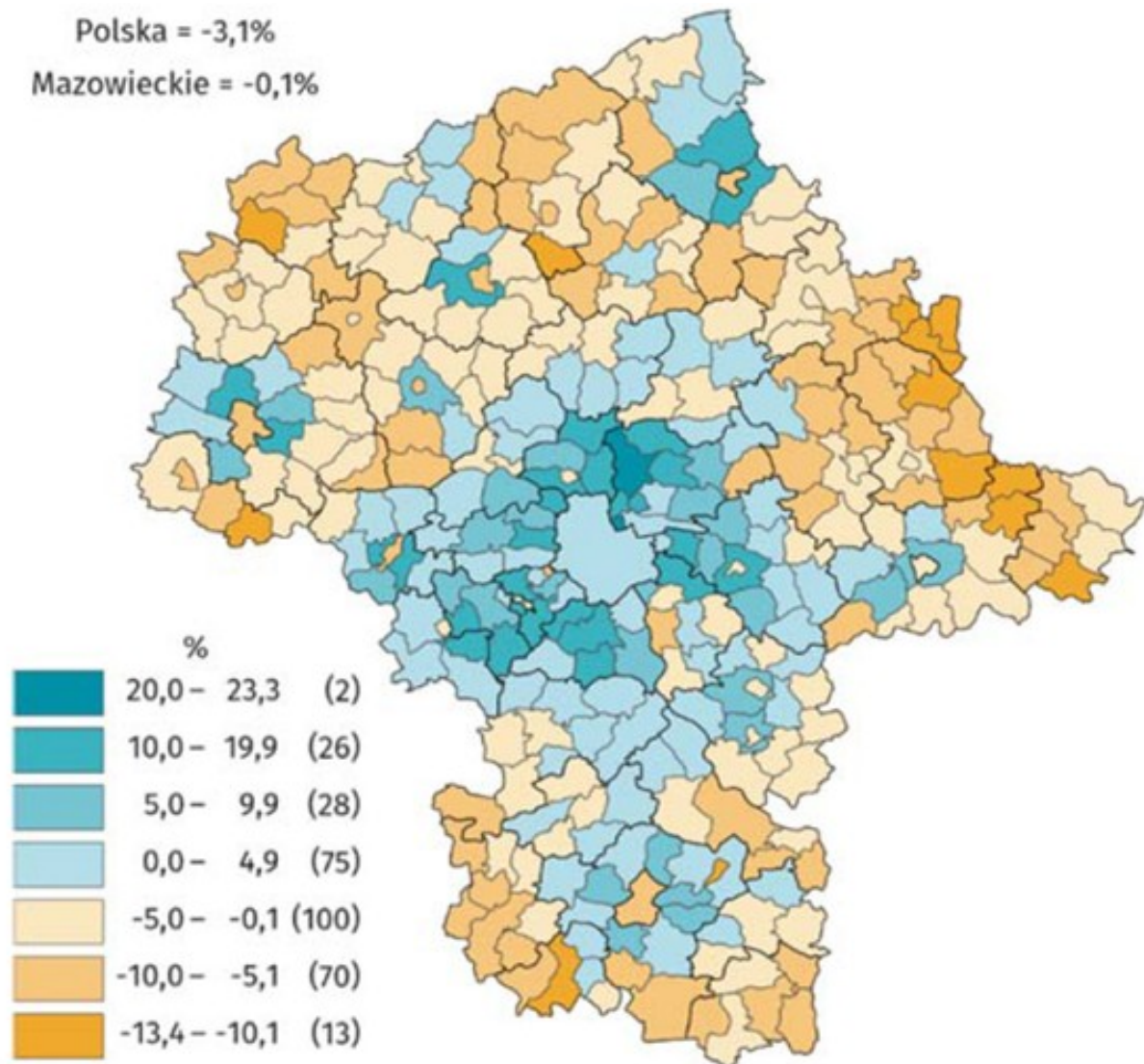
<sup>6</sup> Urząd Statystyczny w Warszawie, Procesy demograficzne w województwie mazowieckim w latach 2000-2019 oraz w perspektywie do 2040 r., wrzesień 2020 r.

<sup>7</sup> Prognoza ludności na lata 2014-2050 (2014), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

<sup>8</sup> Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 (2017), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

postępującymi procesami suburbanizacji. Największy, ponad 20% wzrost liczby ludności wystąpi w gminach podwarszawskich: Radzymin i Ząbki.

Poniższa mapa przedstawia zmiany liczby ludności w latach 2019 – 2040 (stan w dniu 31 grudnia 2019 r.)



*Schemat 4. Mapa - zmiana liczby ludności w latach 2019–2040, stan 31.12.2019 r.*

*Źródło: Opracowanie Urząd statystyczny w Warszawie*

Wyniki prognoz wskazują, że w województwie mazowieckim poważnym zmianom ulegnie struktura ludności według wieku. Nastąpi pogłębienie procesu starzenia się społeczeństwa. Do 2040 r. wystąpi znaczne zmniejszenie liczby dzieci (0–14 lat) i osób w wieku 15–64 lat, zaś zwiększy się liczba osób starszych. W stosunku do 2019 r. ubytek dzieci szacowany jest na poziomie 205,1 tys., co stanowi spadek o 23,0%. Liczba osób w wieku 15–64 lat zmniejszy o 204,8 tys. (o 5,8%). Do 2040 r. spodziewany jest wzrost liczby osób starszych o 361,4 tys. (o 36,7%).

Wskaźnik starości demograficznej określający udział osób starszych (razem mężczyźni i kobiety w wieku 65 lat i więcej) w ogólnej liczbie ludności zwiększy się w latach 2019–2040 z 18,1% do 25%.

W układzie gmin w 2019 r. odsetek osób w wieku 65 lat i więcej był wyższy niż 20% w 29 jednostkach (9,2% wszystkich gmin Mazowsza). Natomiast w 2040 r. gmin z udziałem osób starszych przekraczającym 20% będzie już 191 (60,1% ogółu).

Postępujący proces starzenia się mieszkańców będzie miał swoje odzwierciedlenie we wzroście mediany wieku. W 2019 r. mediana wieku mężczyzn wynosiła 39,3 lat, a kobiet – 42,4 lat. Prognozuje się, że w roku 2040 wynosić będzie dla mężczyzn 47,1 lat, dla kobiet 51,3 lat.

Istotnym zjawiskiem będzie również podwójne starzenie się ludności tj. wzrost odsetka ludności w wieku 80 lat i więcej wśród osób starszych. W 2019 r. udział tych osób w populacji 65+ wynosił 26,0%, a w 2040 r. wzrośnie do 36,3%. Liczebność populacji osób w wieku 80 lat i więcej w analizowanym okresie zwiększy się prawie dwukrotnie. Tak duży wzrost liczby osób w najstarszej grupie wiekowej sprawi, że wzrośnie obciążenie dzieci w późnym wieku produkcyjnym rodzicami będącymi w górnej granicy wiekowej. Wskaźnik wsparcia międzypokoleniowego (określający liczbę osób w wieku 85 lat i starszych na 100 osób w wieku 50–64 lata) wynoszący w 2019 r. 13 osób, w 2040 r. zwiększy się do 20.

## Osadnictwo

Podstawowymi elementami sieci osadniczej województwa mazowieckiego są ośrodki miejskie o ponadlokalnej randze: Warszawa – największy ośrodek metropolitalny w kraju, pełniący funkcję centrum społeczno-politycznego oraz gospodarczego rangi europejskiej; Radom, Płock, Siedlce, Ostrołęka, Ciechanów i Żyrardów – ośrodki o znaczeniu subregionalnym, skupiające szereg funkcji ponadlokalnych, które stanowią ważne elementy równoważenia rozwoju województwa. Sieć miejską dopełniają ośrodki lokalne, w tym miasta na prawach powiatu o znaczeniu powiatowym.

W układzie sieci osadniczej województwa (tworzonym przez równomiernie rozmieszczone wokół Warszawy ośrodki subregionalne) wyraźnie wyodrębnia się monocentryczny charakter obszaru metropolitalnego Warszawy (region Warszawski stołeczny) z dynamicznym rozwojem i dominacją samej Warszawy, znacząco wpływający na efekt równie szybkiego rozwoju suburbi. Pozostały obszar województwa wykazuje cechy układu policentrycznego. Cechą charakterystyczną struktury osadniczej województwa mazowieckiego są wykształcone historycznie pasmowe układy zabudowy wzdłuż ciągów komunikacyjnych, głównie linii kolejowych.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa mazowieckiego jest zdeterminowana przez historycznie ukształtowany układ osadniczy o charakterze policentryczno-pasmowym. Głównymi elementami struktury są:

- Warszawa – metropolia europejska, stolica kraju i regionu,
- policentryczny układ miast subregionalnych – ośrodków wzrostu,
- korytarze transportowe: sieci TEN-T, krajowych i regionalnych,
- system obszarów chronionych i korytarzy ekologicznych,
- pasmowo powiązane obszary przyrodniczo-kulturowe,
- tereny rolne i otwarte, wolne od procesów urbanizacji.

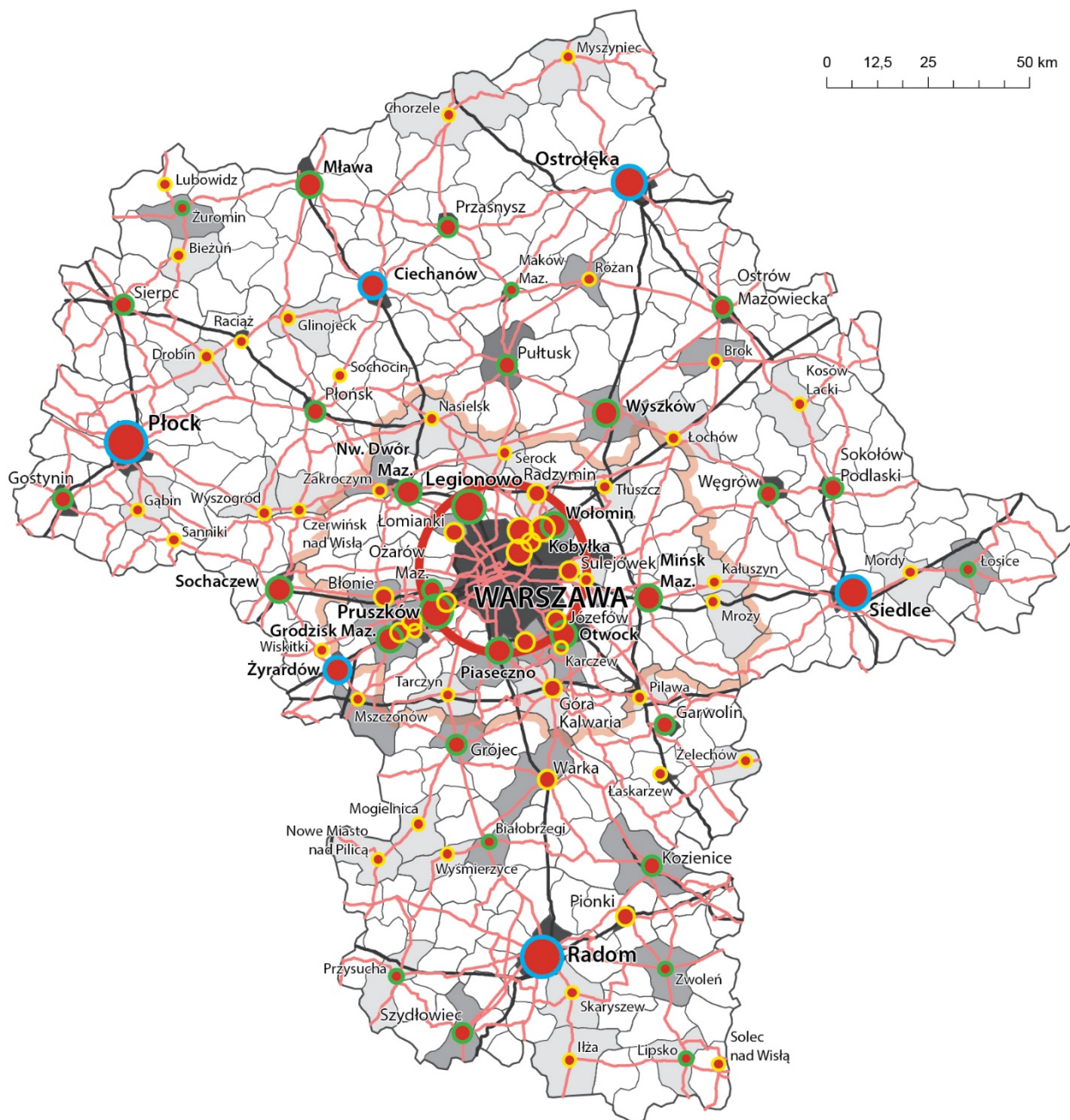
Najwyższym poziomem urbanizacji charakteryzuje się region Warszawski stołeczny, w którego granicach znajduje się największy ośrodek miejski w kraju, skupiający ponad 51% ludności miejskiej województwa. Pozostała część województwa (region Mazowiecki regionalny), zwłaszcza jego podregiony północne i wschodnie należą do najsłabiej zurbanizowanych w kraju. Atrakcyjność stolicy, jako miejsca pracy i koncentracji usług wyższego rzędu, sprawia, że miasto i jego obszar metropolitalny od wielu lat są celem migracji ludności z regionu Mazowieckiego regionalnego i innych regionów kraju. Odpływ ludności do silniejszego gospodarczo regionu Warszawskiego stołecznego stanowi zagrożenie dla budowania przewag konkurencyjnych pozostałej części województwa. Niezależnie od jego przyczyn, spadek liczby ludności w regionie Mazowieckim regionalnym wskazuje na potrzebę koncentracji osadnictwa w celu przeciwdziałania rozproszonej zabudowie, utrudniającej zapewnienie dostępu do usług

publicznych i efektywną obsługę transportową oraz podnoszącą koszty budowy i utrzymania infrastruktury.

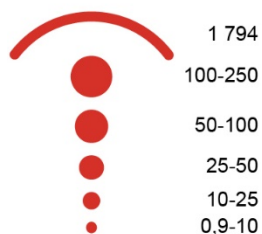
Struktura osadnicza województwa podlega ciągłym przeobrażeniom, m.in. z powodu zachodzących procesów suburbanizacji, widocznych zwłaszcza w obszarze metropolitalnym Warszawy, a także w mniejszej skali wokół ośrodków subregionalnych. Na skutek migracji następuje rozwój zewnętrznych dzielnic miast, a także rozprzestrzenianie się zabudowy na obszary podmiejskie (głównie o charakterze wiejskim).

W celu kształtowania ładu przestrzennego konieczne jest efektywne planowanie przestrzenne, uwzględniające realne zapotrzebowanie na nową zabudowę w skali obszaru funkcjonalnego miasta i potrzebę jej koncentracji. Tereny zabudowy powinny być wielofunkcyjne i obsługiwane przez multimodalny transport zbiorowy i niezmotoryzowany. Rozwój przestrzenny powinien następować w pasmach utworzonych wzdłuż korytarzy komunikacyjnych oraz w rdzeniu układu, który stanowi Warszawa oraz węzły transportowe ośrodków subregionalnych. Pasma rozwoju powinny obejmować zarówno tereny zurbanizowane, historycznie wyznaczone wzdłuż linii kolejowych, jak również nowo powstałe wzdłuż ciągów drogowych, w których należy przewidywać wprowadzenie transportu szynowego. Jednocześnie wskazane jest powiązanie sekwencji pasm rozwoju układem komunikacyjnym o charakterze obwodowym, który łączyłby poszczególne pasma, bez konieczności przemieszczania się do centrum obszaru.

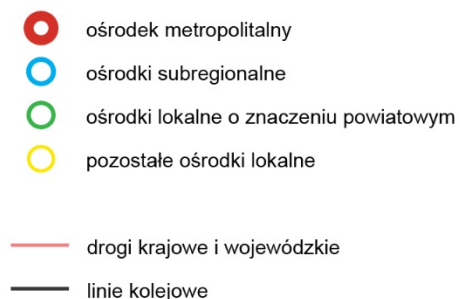
Poniższa mapa stanowi reprezentację istniejącej na terenie województwa mazowieckiego sieci osadniczej. Rolę Warszawy jako silnego ośrodka gospodarczego stanowiącego cel codziennych podróży uwidacznia udział mieszkańców poszczególnych gmin dojeżdżających do pracy w tym mieście.



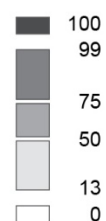
Ośrodki miejskie według liczby mieszkańców (tys.)



Ranga miast (2021 r.)



Wskaźnik urbanizacji w 2020 r. (%)



Schemat 5. Sieć osadnicza województwa mazowieckiego  
Źródło: Opracowanie MBPR

## Gospodarka i rynek pracy

Województwo mazowieckie wyróżnia się najwyższym poziomem rozwoju gospodarczego w Polsce. Decyduje o tym wysokie tempo wzrostu gospodarczego, najwyższy udział w generowaniu produktu krajowego brutto (PKB) oraz najwyższy wskaźnik PKB na 1 mieszkańca spośród województw. Wzrost gospodarczy jest osiągnięty przede wszystkim dzięki Warszawie wraz z jej obszarem metropolitalnym. Niemniej, zarówno region Warszawski stołeczny, jak i Mazowiecki regionalny, odnotowują wzrost PKB na 1 mieszkańca w tempie szybszym niż większość regionów w Polsce.

Według wstępnych szacunków GUS<sup>9</sup> produkt krajowy brutto w cenach bieżących dla województwa mazowieckiego w 2019 r. (stan na 31.12.2020 r.) wyniósł 522 630 mln zł i był najwyższy w kraju (23% wartości krajowej), z czego 77% zostało wytworzone w regionie Warszawskim stołecznym, a 23% w Mazowieckim regionalnym. Wartość PKB na mieszkańca w 2019 r. w województwie wynosiła 182 453 zł (306% średniej dla Polski). Widoczne są przy tym dysproporcje pomiędzy regionami NUTS 2 – 130 962 zł (220% średniej krajowej) w Warszawskim stołecznym, zaś w Mazowieckim regionalnym 51 491 zł (86% średniej krajowej).

*Tabela 2. Wstępne szacunkowe produktu brutto w cenach bieżących dla województwa mazowieckiego w 2019 r.*

| Region (NUTS)                       | PKB w mln zł     | PKB na 1 mieszkańca (w zł) |
|-------------------------------------|------------------|----------------------------|
| Polska                              | <b>2 287 738</b> | <b>59 598</b>              |
| Makroregion województwo mazowieckie | <b>522 630</b>   | <b>182 453</b>             |
| Warszawski stołeczny                | <b>402 075</b>   | <b>130 968</b>             |
| Mazowiecki regionalny               | 120 555          | 51 491                     |

*Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z GUS<sup>10</sup>*

### Podmioty gospodarki narodowej

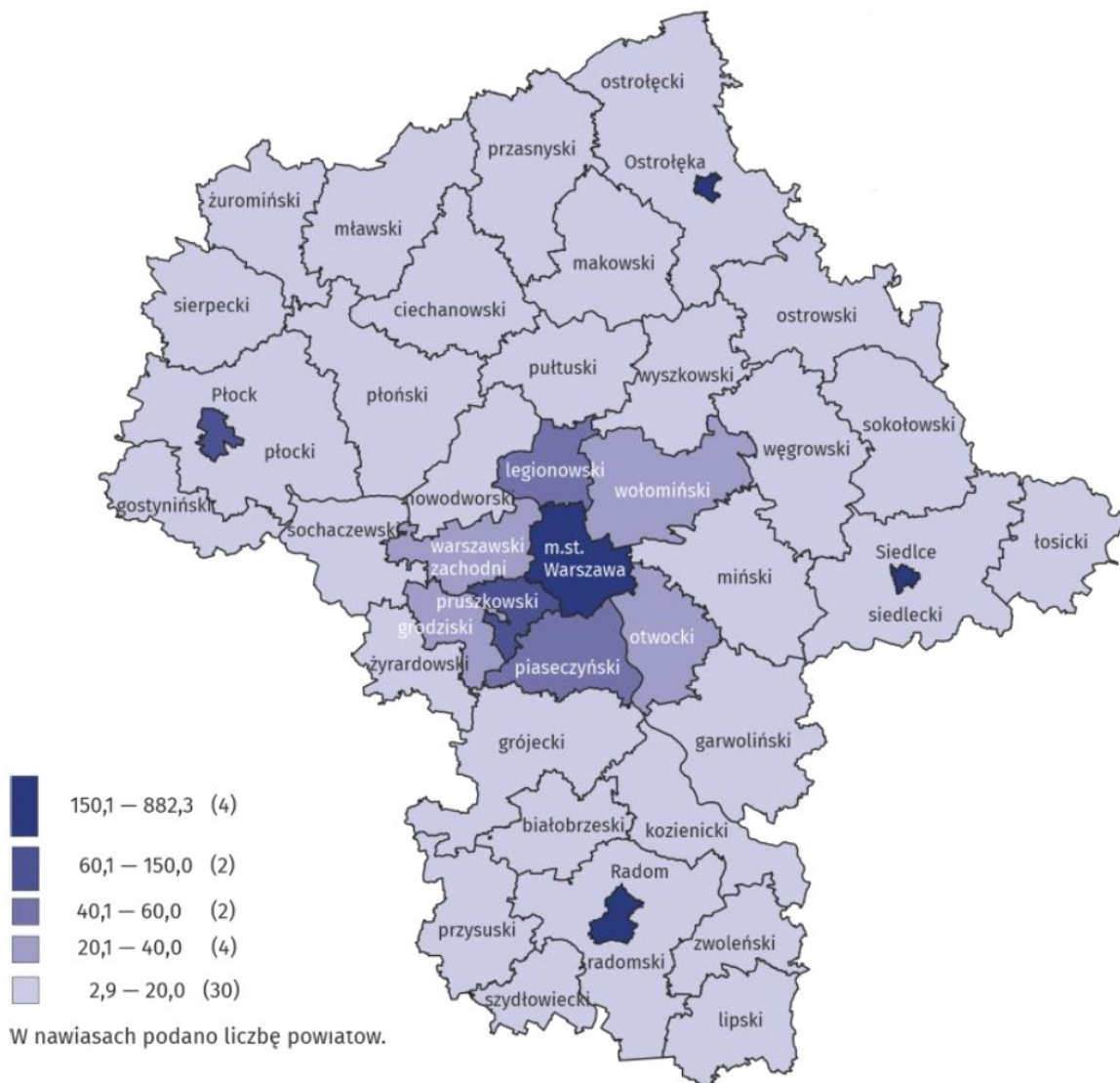
W województwie mazowieckim w końcu grudnia 2019 r. w rejestrze REGON zarejestrowanych było 854 457<sup>11</sup> podmiotów gospodarki narodowej, tj. 18,9% ogółu podmiotów zarejestrowanych w kraju. W stosunku do roku poprzedniego liczba podmiotów w województwie mazowieckim wzrosła o 4,7%, a w porównaniu z 2010 r. była wyższa o 25,5%. Spośród zarejestrowanych podmiotów, w regionie Warszawskim stołecznym zarejestrowanych było 649 090 i 205 367 w Mazowieckim regionalnym. Liczba zarejestrowanych jednostek w przeliczeniu na 1 km<sup>2</sup> była 15-krotnie większa w regionie warszawskim stołecznym niż w mazowieckim regionalnym. Najwięcej przedsiębiorstw zarejestrowanych było w podregionie miasto Warszawa – 456 338. Liczba podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wieku produkcyjnym wyniosła 1 461 (przy 1 959 wynoszącym dla obszaru Polski).

Wśród powiatów i miast na prawach powiatu (oprócz m.st. Warszawy) najwięcej podmiotów zarejestrowanych było w powiatach: piaseczyńskim (36 276) – 4,2%, wołomińskim (33 314) – 3,9%, pruszkowskim (30 010) – 3,5%, a także w Radomiu (24 626) – 2,9%. Natomiast najmniejsza liczba zarejestrowanych podmiotów występowała w powiatach: zwoleńskim (2 403), łosickim (2 424), lipskim (2 697), żuromińskim (2 807), białobrzeskim (2 864) i przysuskim (2 940) – po 0,3%. Najwięcej podmiotów przybyło w powiatach wołomińskim (o 5,8%), siedleckim, radomskim, ostrołęckim – po 5,7%. Spadek odnotowano tylko w Płocku (o 1,0%).

<sup>9</sup> Wstępne szacunki produktu krajowego brutto w przekroju regionów w 2019 r., 31.12.2020 r.

<sup>10</sup> Wstępne szacunki produktu krajowego brutto w przekroju regionów w 2019 r., 31.12.2020 r.

<sup>11</sup> Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w województwie mazowieckim. Stan na koniec 2019 r. – urząd statystyczny w Warszawie



*Schemat 6. Podmioty gospodarki narodowej na 1 km<sup>2</sup> według powiatów w województwie mazowieckim<sup>12</sup>*

*Źródło: Opracowanie Urząd statystyczny w Warszawie*

Zdecydowana większość, czyli 812 195, tj. 95,1% ogólnej liczby podmiotów zaliczona była do sektora prywatnego. Wśród podmiotów tego sektora 68,9% stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą przede wszystkim: w handlu; naprawach pojazdów samochodowych (120 035 podmiotów), działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej (92 226 podmiotów) oraz w budownictwie (62 731 podmiotów). Do rejestru REGON wpisanych było 12 101 podmiotów sektora publicznego, które należały głównie do sekcji edukacja (4 739 podmiotów) oraz obsługa rynku nieruchomości (2 619 podmiotów).

W województwie mazowieckim w końcu grudnia 2019 r. najliczniejszą grupę podmiotów stanowiły jednostki zajmujące się: handlem; naprawą pojazdów samochodowych – 186 940, działalnością profesjonalną, naukową i techniczną – 128 405, budownictwem – 84 668 oraz przemysłem – 65 566. W porównaniu z rokiem 2018 liczba podmiotów wzrosła m.in. w sekcjach: informacja i komunikacja (o 9,9%), administrowanie i działalność wspierająca (o 7,4%), budownictwo (o 7,3%), pozostała działalność usługowa (o 6,8%), działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją (o 6,5%). Spadek odnotowano tylko w sekcji rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo (o 0,2%).

Na terenie województwa mazowieckiego przeważały podmioty należące do grupy mikroprzedsiębiorstw (które przy wpisie do rejestru REGON przewidywały zatrudnienie do 9

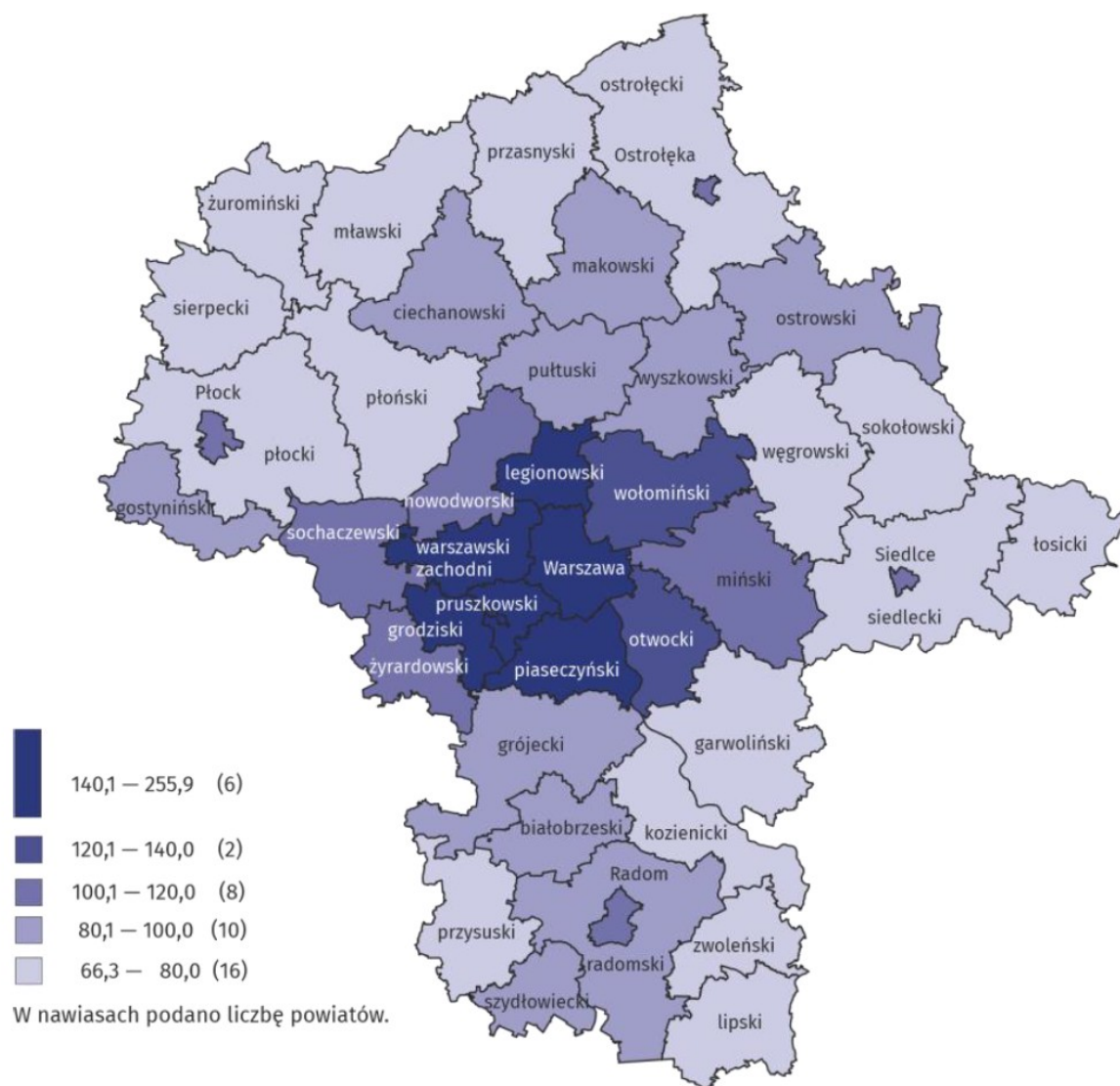
<sup>12</sup> Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w województwie mazowieckim. Stan na koniec 2019 r. – urząd statystyczny w Warszawie

osób), stanowiły one 96,5% ogółu zarejestrowanych jednostek. Udział podmiotów małych (o przewidywanej liczbie pracujących 10–49 osób) wynosił 2,8%, a podmiotów średnich (przewidywana liczba pracujących 50–249 osób) i dużych (przewidywana liczba pracujących 250 osób i więcej) wynosił odpowiednio 0,6% i 0,1%.

Mikroprzedsiębiorstwa najczęściej prowadziły działalność w sekcjach: handel; naprawa pojazdów samochodowych, działalność profesjonalna, naukowa i techniczna oraz budownictwo. W grupie podmiotów małych, oprócz handlu; naprawy pojazdów samochodowych, dominowały również jednostki zajmujące się edukacją i przemysłem. Wśród podmiotów średnich przeważały sekcje: edukacja, przemysł oraz handel; naprawa pojazdów samochodowych. W przypadku podmiotów dużych najwyższy udział dotyczył sekcji: przemysł, administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne oraz handel; naprawa pojazdów samochodowych.

### **Podmioty gospodarki narodowej na 1000 ludności**

W 2019 r. w województwie mazowieckim na 1000 ludności przypadało 157,9 podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON. Najwyższe wartości wskaźnika dotyczyły m.st. Warszawy (255,9) oraz powiatów: piaseczyńskiego (194,6), pruszkowskiego (181,8), warszawskiego zachodniego (176,1). Natomiast najniższym wskaźnikiem natężenia charakteryzowały się powiaty: zwoleński (66,3), ostrołęcki (68,1), sierpecki (69,7) i przysuski (70,5).



Schemat 7. Podmioty gospodarki narodowej na 1000 ludności w 2019 r.  
 Źródło: Opracowanie Urzędu statystyczny w Warszawie

Województwo mazowieckie stanowi największy regionalny rynek pracy w Polsce. W 2019 r. w gospodarce narodowej pracowało 2,7 mln osób (17,1%) pracujących w kraju, 67,5% osób pracowało w regionie Warszawskim stołecznym, pozostałe 32,5% w Mazowieckim regionalnym.

## Infrastruktura społeczna

### Nauka

Warszawa jako miasto stołeczne stanowi dominujący ośrodek akademicki w kraju, w którym funkcjonują liczne uczelnie wyższe m.in. największa polska uczelnia wyższa – Uniwersytet Warszawski<sup>13</sup>. Według danych z 2019 r. w Warszawie studiowało 235,5 tys. osób co stanowi drugi wynik w Europie. Pod względem liczby studentów w województwie wyróżniają się również miasta: Radom (7,2 tys.), Siedlce (6,3 tys.) i Płock (5 tys.)<sup>14</sup>. Województwo mazowieckie jest atrakcyjnym miejscem nauki dla cudzoziemców. Udział studentów zagranicznych w ogólnej liczbie studentów plasuje województwo na drugim miejscu w kraju (10,4%, Polska – 6,7%). Najwyższa wśród województw jest natomiast liczba uczniów niebędących obywatelami polskimi (10 tys.) z wyraźną koncentracją w Warszawie (7,6 tys.)<sup>15</sup>.

Duża koncentracja ośrodków akademickich w Warszawie stanowi istotny generator ruchu pasażerskiego, w szczególności w transporcie zbiorowym. Według danych statystycznych ZTM Warszawa<sup>16</sup> bilety ulgowe stanowiły ponad 30% całkowitej sprzedaży, zaś zgodnie z szacunkami PKP Intercity – największego operatora kolejowych przewozów dalekobieżnych – 17% pasażerów stanowili studenci uprawnieni do ulgi ustawowej.

### Kultura

Województwo mazowieckie oferuje szerokie możliwości uczestnictwa w kulturze i dysponuje dużym potencjałem instytucji kultury. W województwie skoncentrowana jest największa w kraju liczba teatrów (27), kin (85), muzeów (143) i placówek bibliotecznych (1051), natomiast pod względem liczby galerii i salonów sztuki (53) oraz instytucji muzycznych (6) województwo zajmuje drugie miejsce.

Atrakcyjność kulturalna województwa opiera się głównie na regionie Warszawskim stołecznym. Generatorem rozwoju kulturalnego jest Warszawa, w której ze względu na stołeczność i skalę miasta odbywają się liczne wydarzenia kulturalne oraz znajduje się największa liczba instytucji kultury (w tym o znaczeniu krajowym i międzynarodowym), m.in. 25 z 27 teatrów województwa. Zwiedzający muzea w stolicy stanowią prawie 92% wszystkich zwiedzających muzea w województwie i klasyfikują województwo na pierwszym miejscu w kraju.

Rozmieszczenie instytucji kultury w regionie Mazowieckim regionalnym charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem przestrzennym. W budowaniu potencjału kulturalnego regionu istotną rolę odgrywają Płock i Radom oraz pozostałe miasta subregionalne. Pozostałe ośrodki, w tym szczególnie małe ośrodki miejskie i wiejskie oraz obszary peryferyjne województwa, dysponują znacznie mniejszym potencjałem instytucji kultury.

### Zdrowie

Województwo mazowieckie dysponuje znacznym potencjałem placówek ochrony zdrowia, skoncentrowanym głównie w stolicy. Na tle kraju województwo wyróżnia się największą liczbą podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej i łóżek w szpitalach ogólnych, a także szpitali psychiatrycznych (9), natomiast pod względem liczby szpitali ogólnych (112) znajduje się na drugim miejscu. Koncentracja placówek ochrony zdrowia ma miejsce w Warszawie, w której zlokalizowana jest blisko połowa (51) szpitali województwa (w tym wysokospecjalistycznych) oraz ponad 42% podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej. Mieszkańcy regionu Mazowieckiego regionalnego korzystają z usług zdrowotnych (głównie

13 według liczby studentów (łącznie z cudzoziemcami), na podstawie Szkoły wyższe i ich finanse w 2018 r., Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Warszawa, Gdańsk 2019

14 na podstawie danych z BDL GUS, stan na 2019 r.

15 na podstawie danych z serwisu Otwarte Dane (<https://dane.gov.pl/>), stan na 30.09.2020 r.

16 <https://www.ztm.waw.pl/raporty-roczne-ztm/>

specjalistycznych) podmiotów zlokalizowanych w regionie Warszawskim stołecznym. Specjalistyczne usługi zdrowotne skoncentrowane są w dużych miastach województwa.

Województwo posiada potencjał dla rozwoju turystyki zdrowotnej i uzdrowiskowej. Predyspozycje w tym zakresie ma statutowe uzdrowisko w Konstancinie-Jeziornie oraz obszary zasobne w wody mineralne i termalne (m.in. Mszczonów, Wręcza, Magnuszew), a także lasy sosnowe o swoistym mikroklimacie (m.in. Lasy Chojnowskie i Otwockie, Puszcza Kozienicka).

## Turystyka

Warszawa to główny ośrodek turystyczny województwa posiadający rangę krajową i międzynarodową. Pozycja Warszawy budowana jest w oparciu o potencjał kulturowy i zabytkowy oraz bazę noclegową, na podstawie których rozwija się turystyka kulturowa i biznesowa. Rola stolicy wpływa na liczbę turystów korzystających z noclegów oraz liczbę turystów zagranicznych, które plasują województwo na drugim miejscu w kraju. Istotne znaczenie dla rozwoju turystyki w województwie posiadają również miasta subregionalne ze względu na zasoby kulturowe, rozwijającą się bazę noclegową i powiązania komunikacyjne.

W 2019 r. województwo mazowieckie odwiedziło 5 536,2 tys. turystów<sup>17</sup>, którym udzielono 9 709,9 tys. noclegów. Województwo mazowieckie mimo niskiego udziału w zasobach krajowej bazy noclegowej (5,6% liczby obiektów i 7,8% miejsc noclegowych) w 2019 r. przyjęło 15,5% ogółu turystów oraz 21,0% turystów zagranicznych.

Według stanu na dzień 31 lipca 2019 r. turystyczna baza noclegowa na terenie województwa mazowieckiego liczyła 626 obiektów, w tym 587 o charakterze całorocznym. Ponad połowa (59,9%) turystycznych obiektów noclegowych zlokalizowana była na terenie regionu warszawskiego stołecznego.

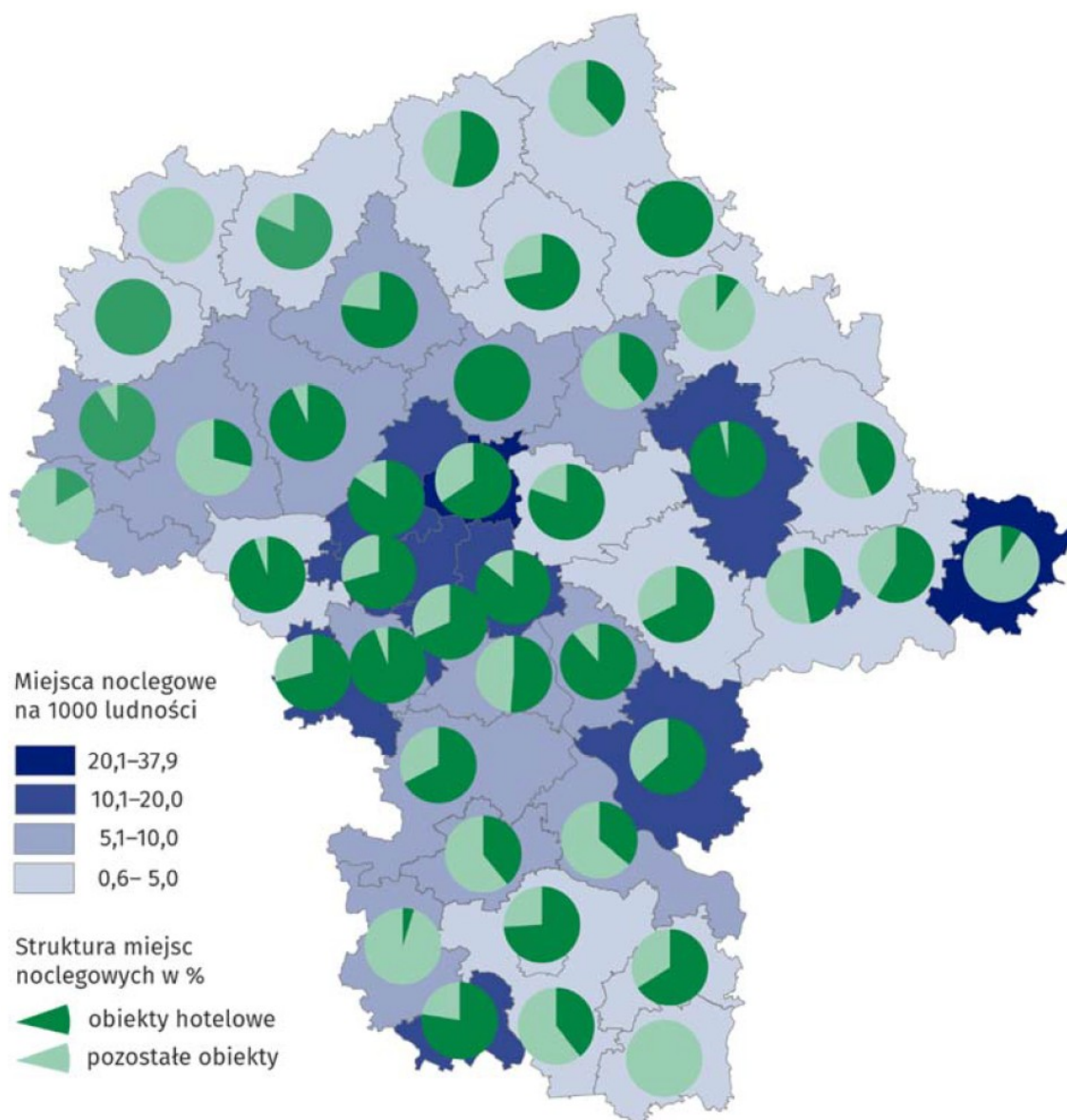
Na bazę noclegową składało się 370 obiektów hotelowych (hotele, motele, pensjonaty i inne obiekty hotelowe) oraz 256 pozostałych obiektów. Najliczniejszą grupę wśród obiektów hotelowych, stanowiły hotele – 271 obiektów. Następną grupą pod względem liczebności były inne obiekty hotelowe (hotele, motele, pensjonaty, którym nie została nadana żadna kategoria, a także inne obiekty świadczące usługi hotelowe np. domy gościnne i zajazdy). W dniu 31 lipca 2019 r. tego rodzaju obiektów było 76. Wśród pozostałych obiektów najliczniej reprezentowane były pokoje gościnne – 72.

W końcu lipca 2019 r. w turystycznych obiektach noclegowych było 64 402 miejsc noclegowych. W ogólnej liczbie miejsc – 94,1% stanowiły miejsca całoroczne. Większość (3/4) miejsc noclegowych oferowały obiekty zlokalizowane na terenie regionu warszawskiego stołecznego. Z opracowanych danych wynika, że jeden obiekt w województwie dysponował średnio 103 miejscami noclegowymi. W regionie warszawskim stołecznym obiekty były ponad dwukrotnie większe niż w regionie mazowieckim regionalnym (odpowiednio 130 miejsc i 63 miejsca noclegowe).

Rozmieszczenie zasobów turystycznej bazy noclegowej w województwie mazowieckim jest nierównomierne. W końcu lipca 2019 r. najwięcej obiektów noclegowych turystyki było zlokalizowanych na terenie m.st. Warszawy. Działalność prowadziły tutaj 192 turystyczne obiekty, które oferowały 34 849 miejsc noclegowych (54,1% wszystkich miejsc w województwie). Poza stolicą największą liczbę miejsc noclegowych odnotowano w powiatach legionowskim (4 073 miejsca w 27 obiektach) i pruszkowskim (1861 miejsc w 32 obiektach).

W 2019 r. z obiektów turystycznej bazy noclegowej skorzystało 5536,2 tys. osób, w tym 1570,6 tys. turystów zagranicznych (28,4%). Największym zainteresowaniem cieszyły się hotele, z których skorzystało 4617,1 tys. turystów, co stanowiło 83,4% ogółu korzystających z bazy noclegowej województwa mazowieckiego. Kolejne pod względem liczby turystów były inne obiekty hotelowe, z których skorzystało 327,5 tys. osób (5,9% ogółu turystów) oraz hostele – 220,5 tys. osób (4,0%). Zdecydowana większość turystów (85,7%) wybierała obiekty zlokalizowane na terenie regionu warszawskiego stołecznego, a 68,8% skorzystało z noclegów w obiektach położonych w stolicy.

<sup>17</sup> Turystyka w województwie mazowieckim w 2019 r. – Urząd Statystyczny w Warszawie.



*Schemat 8. Miejsca noclegowe w turystycznych obiektach noclegowych według powiatów, stan 31.07.2019 r.*

*Źródło. Opracowanie Urząd Statystyczny w Warszawie*

M.st. Warszawa charakteryzuje się szczególnie wartościowymi zasobami dziedzictwa kulturowego, co powoduje rozwój turystyki kulturowej i miejskiej. Stołeczność oraz funkcje metropolitalne miasta wpływają również na rozwój turystyki biznesowej. Potencjał turystyczny wyznacza w dużej mierze dobra dostępność komunikacyjna, głównie dzięki połączeniom lotniczym i kolejowym. Stąd bardzo dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna, którą dysponuje stolica. Jednocześnie zasoby przyrodnicze i kulturowe województwa stwarzają możliwości rozwoju turystyki aktywnej i wypoczynkowej. Potencjał w postaci obszarów chronionych (m.in. Kampinoski Park Narodowy), kompleksów leśnych, zbiorników wodnych, parków wodnych (m.in. Zalew Zegrzyński, Pojezierze Gostynińskie, Park of Poland) i rzek (m.in. Wisła, Bug, Narew) umożliwia rozwój turystyki aktywnej i wypoczynkowej. Zasoby województwa będące podstawą dla turystyki kulturowej obejmują obiekty zabytkowe (m.in. Pułtusk, Milanówek), obiekty przemysłowe (m.in. Żyrardów, Konstancin-Jeziorna), muzea (m.in. Opinogóra, Pruszków) i skanseny (m.in. Granica, Włóczyska Polna), miejsca kultywowania tradycji, w tym folklorystycznych (m.in. Myszyniec, Kadziło, Sierpc), a także miejsca martyrologii i pamięci (m.in. Treblinka, Palmiry), miejsca związane ze sławnymi postaciami (m.in. Sanniki, Sulejówkę), miejsca kultu religijnego (Czerwińsk nad Wisłą, Góra Kalwaria) oraz szlaki kulturowe (m.in. Szlak Gotyku Ceglanego, Szlak Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej) i kolejki wąskotorowe (Starachowicka, Mławska, Piaseczyńsko-Grójecka i Sochaczewska). Rozwinięta

baza hotelowa i konferencyjna w powiecie legionowskim stwarza warunki do rozwoju turystyki biznesowej.

## Obszary chronione

Obszary prawnie chronione w 2018 r. obejmowały 29,7% powierzchni województwa (Polska: 32,6%), w tym 42,6% powierzchni regionu Warszawskiego stołecznego i 27% powierzchni regionu Mazowieckiego regionalnego. System prawnej ochrony przyrody w województwie tworzą:

- Kampinoski Park Narodowy (wraz z otuliną uznany przez UNESCO za Rezerwat Biosfery Puszcza Kampinowska),
- 189 rezerwatów przyrody,
- 9 parków krajobrazowych, w tym 5 wchodzących w skład Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych (Mazowiecki, Nadbużański, Kozienicki, Chojnowski, Brudzeński) oraz 4 parki położone na granicy z innymi województwami (Gostynińsko-Włocławski, Górznieńsko-Lidzbarski, Bolimowski i Podlaski Przełom Bugu),
- 30 obszarów chronionego krajobrazu, w tym 4 wyznaczone uchwałami Sejmiku Województwa Mazowieckiego, 25 wyznaczonych w drodze rozporządzeń Wojewody Mazowieckiego oraz 1 wyznaczony w drodze uchwały rady gminy,
- 77 obszarów Natura 2000: 17 obszarów specjalnej ochrony ptaków oraz 60 obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty (przyszłych specjalnych obszarów ochrony siedlisk). Jeden obszar chroniony jest zarówno na mocy dyrektywy ptasiej, jak i siedliskowej (Puszcza Kampinowska PLC140001),
- indywidualne formy ochrony przyrody: użytki ekologiczne (900), zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (36), stanowiska dokumentacyjne (6) oraz pomniki przyrody (4067).

Utrzymanie systemu obszarów chronionych służy ochronie bogactwa przyrodniczego i naturalnego dziedzictwa województwa oraz powstrzymaniu degradacji zasobów przyrodniczych, a ustanawianie dla nich zasad ochrony ma szczególne znaczenie dla zapewnienia skutecznych warunków dla ochrony przyrody.

## Spis tabel

Tabela 1. Kryteria spełnienia warunku podstawowego wynikającego z Rozporządzenia ogólnego.....18

Tabela 2. Wstępne szacunkowe produktu brutto w cenach bieżących dla województwa mazowieckiego w 2019 r.....29

## Spis schematów

Schemat 1. Podział województwa mazowieckiego na jednostki NUTS, obowiązujący od 2018 r.....21

Schemat 2. Ludność według miejsca zamieszkania 2019 r. stan 31.12.2019 r.....23

Schemat 3. . Ludności według ekonomicznych grup wieku, stan 31.12.2019 r.....24

Schemat 4. Mapa - zmiana liczby ludności w latach 2019–2040, stan 31.12.2019 r.....25

Schemat 5. Sieć osadnicza województwa mazowieckiego.....28

Schemat 6. Podmioty gospodarki narodowej na 1 km<sup>2</sup> według powiatów w województwie mazowieckim .....30

Schemat 7. Podmioty gospodarki narodowej na 1000 ludności w 2019 r.....32

Schemat 8. Miejsca noclegowe w turystycznych obiektach noclegowych według powiatów, stan 31.07.2019 r.....35

|                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Schemat 1. Podział województwa mazowieckiego na jednostki NUTS, obowiązujący od 2018 r.....                       | 21 |
| Schemat 2. Ludność według miejsca zamieszkania 2019 r. stan 31.12.2019 r.....                                     | 23 |
| Schemat 3. . Ludności według ekonomicznych grup wieku, stan 31.12.2019 r.....                                     | 24 |
| Schemat 4. Mapa - zmiana liczby ludności w latach 2019–2040, stan 31.12.2019 r.....                               | 25 |
| Schemat 5. Sieć osadnicza województwa mazowieckiego.....                                                          | 28 |
| Schemat 6. Podmioty gospodarki narodowej na 1 km <sup>2</sup> według powiatów w województwie mazowieckim<br>..... | 30 |
| Schemat 7. Podmioty gospodarki narodowej na 1000 ludności w 2019 r.....                                           | 32 |
| Schemat 8. Miejsca noclegowe w turystycznych obiektach noclegowych według powiatów, stan<br>31.07.2019 r.....     | 35 |