



Lokalny Plan Transportowy Powiatu Płońskiego w perspektywie do 2030 roku

Płock, 2024 roku

Lokalny Plan Transportowy Powiatu Płońskiego
w perspektywie do 2030 roku
w perspektywie finansowej 2021-2027 (2030)

Kontakt:

Starostwo Powiatowe w Płońsku
ul. Płocka 39, 09-100 Płońsk,

Spis treści	
Wprowadzenie	3
Warunkowość podstawowa	11
1.Sytuacja przestrzenna i demograficzna Powiatu Płońskiego na tle Województwa Mazowieckiego	13
Uwarunkowania demograficzne	13
Struktura ludności	17
Prognozy demograficzne	18
Osadnictwo	20
Gospodarka i rynek pracy	21
Infrastruktura społeczna	22
Turystyka	24
Obszary chronione	25
Diagnoza systemu transportowego powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego	26
Transport kolejowy powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego	30
Transport drogowy powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego	32
Transport lotniczy	38
Transport towarowy	38
Żegluga śródlądowa	41
Sieć TEN-T	41
Trasy rowerowe	42
Systemy typu Park and Ride – Parkuj i Jedź	43
Bezpieczeństwo w transporcie	43
Charakterystyka publicznego transportu zbiorowego w powiecie płońskim na tle województwa mazowieckiego	45
Uwarunkowania prawne	45
Uwarunkowania organizacyjne	47
Transport kolejowy	50
Transport drogowy	50
Integracja transportu publicznego	51
Finansowanie transportu zbiorowego	52
Powiązania transportowe z powiatami sąsiednimi	54
Uwarunkowania środowiskowe.....	54
Klimat	54
Stan i jakość powietrza	55
Klimat akustyczny	55
Aktualne działania w zakresie ochrony środowiska	55
Analiza SWOT	56

Cele rozwoju systemu transportowego	60
Wnioski z diagnozy systemu transportowego Powiatu Płońskiego	60
Cele określone w unijnych dokumentach strategicznych	68
Cele określone w krajowych dokumentach strategicznych	74
Cele określone w regionalnych dokumentach strategicznych	74
Cele rozwoju systemu transportowego w Powiecie Płońskim	79
Porównanie nakładów inwestycyjnych i kosztów utrzymania	84
Inwestycje transportowe w Powiecie Płońskim	86
Charakterystyka projektów na poziomie krajowym	87
Charakterystyka projektów na poziomie wojewódzkim	90
Charakterystyka projektów na poziomie powiatu Płońskiego	100
Powiązania z innymi projektami	101
System wdrażania Planu	101
Finansowanie w perspektywie 2021-2027 (2030)	102
Potencjał administracyjny	107
Wskaźniki i rezultaty wdrażania Planu	109
Zarządzanie Planem	110

Wprowadzenie

Lokalny Plan Transportowy Powiatu Płońskiego w perspektywie do 2030 roku wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w powiecie płońskim i stanowi dokument planistyczny związany z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027 (2030). Przedstawia spójną wizję rozwoju systemu transportowego powiatu płońskiego. Wyznacza inwestycje w obszarze transportu, aby połączenia stały się spójne z połączeniami regionalnymi, a tym samym z systemem transportowym krajowym i europejskim. Spójność transportu ma przyczynić się do zwiększenia odporności na zmiany klimatu, inteligentnej i zrównoważonej mobilności, co przełoży się na lepsze połączenia nie tylko w kraju, w tym na poprawę dostępu do sieci TEN-T, ale również na mobilność transgraniczną Europy.

Podstawą opracowania Planu są:

- Ustawa o samorządzie powiatowym
- Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

Plan obejmuje również dane ujęte w aktualnych dokumentach w chwili opracowywania Planu. Wprowadzenie zmian w planowanych dokumentach, które mogą mieć wpływ na realizację Planu, będzie uwzględniane w przyszłych aktualizacjach tego dokumentu.

Cel opracowania Planu

Celem lokalnego planu transportowego jest zapewnienie spójnych, długofalowych działań i systemowego planowania potrzeb inwestycyjnych w obszarze transportu Powiatu Płońskiego oraz zapewnienie spójnej sieci transportowej z powiatami ościennymi, a także z wojewódzką i krajową siecią transportową. Zadaniem tego dokumentu jest uporządkowanie działań prowadzących do realizacji celu „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”, a tym samym umożliwienie efektywniejszego wydatkowania środków budżetowych powiatu oraz środków zewnętrznych z funduszy krajowych i europejskich przeznaczonych na realizację inwestycji związanych z transportem. Zapisy dokumentu mają wpisać się w Cele Polityki Perspektywy Finansowej 2021-2027 (2030).

Dokument precyzuje ważne inwestycje powiatowe w obszarze transportu, które będą mogły ubiegać się o dofinansowanie z funduszy UE na lata 2021-2027 (2030). Zakres przedsięwzięć inwestycyjnych wskazanych w Planie będzie służył osiągnięciu strategicznych celów rozwojowych powiatu.

Istotną cechą dokumentu jest również określenie kierunków działań inwestycyjnych na rzecz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Działania inwestycyjne będą skupiać się na wypełnieniu założeń krajowych i europejskich, tj. podporządkowaniu planowanych i wykonywanych zadań w celu rozwiązywania problemów z zakresu ochrony środowiska i zapobiegania zmianom klimatu.

Odniesienie do dokumentów strategicznych

Europejskie i krajowe dokumenty strategiczne określają kluczowe cele i oczekiwania względem systemu transportowego do roku 2030. Zawierają wytyczne dla rozwoju lokalnego 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, tj. zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju. Ponadto obejmują one obszary działań mające znaczny wpływ na rozwój lokalny i regionalny:

- 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,
- budowa 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 określone dla systemu transportu na szczeblu krajowym uszczegóławiają cele zawarte w dokumentach europejskich. Posiadają swoje rozwinięcie w wskazanych działaniach transportowych na poziomie krajowym, tj.:

- rozwój sieci dróg ekspresowych wpisujących się w układ sieci TEN-T i najbardziej obciążonych kierunkach oraz powiązaniach krajowych,
- wyprowadzenie ruchu drogowego tranzytowego poza miasta poprzez budowę obwodnic,
- poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni),
- zwiększenie 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,
- likwidacja „wąskich gardeł” na liniach kolejowych o dużym natężeniu przewozów pasażerskich i towarowych,
- modernizacja i reaktywacja regionalnej sieci kolejowej,
- poprawa standardu taboru i wzrost jakości usług kolejowych,
- zwiększenie roli transportu publicznego jako alternatywy dla transportu indywidualnego poprzez wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem, tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego,

- wzrost 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. Wobec tego cele lokalne również wpisują się w cele wyżej określone na szczeblu unijnym, krajowym i regionalnym.

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. Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna,
- f. Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności,
- g. 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 plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030,
- e. Polityka Ekologiczna Państwa 2030,
- f. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030,
- g. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024,
- h. Projekt Krajowego Planu Odbudowy,
- i. Projekt Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027,
- j. Projekt Programu Polska Wschodnia.

III. Na poziomie regionalnym:

- a. Strategia rozwoju województwa mazowieckiego 2030+ 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. Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, tj. obszarów dróg krajowych zaliczanych do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne,
 - f. Programu Regionalnego: Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027.
- IV. Na poziomie lokalnym:
- a. Plany Zagospodarowania Przestrzennego Gmin Powiatu Płońskiego,
 - b. Program ochrony środowiska dla Powiatu Płońskiego do 2029 r.,

DOKUMENTY NA POZIOMIE EUROPEJSKIM

Rozporządzenie ogólne określa wspólne przepisy dotyczące:

Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR),

Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+),

Funduszu Spójności (FS),

Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST),

Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury.

Określa również przepisy finansowe dla tych funduszy oraz dla:

Funduszu Azylu, Migracji i Integracji,

Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego,

Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

Rozporządzenie to definiuje główne zasady wdrażania funduszy polityki spójności i jest kluczowym elementem całego pakietu legislacyjnego dotyczącego polityki spójności.

Rozporządzenie dotyczące EFRR i FS określa:

Cele szczegółowe i zakres interwencji obu funduszy. Wymogi dotyczące koncentracji tematycznej oraz inwestycji w rozwój terytorialny. Celem jest zapewnienie zgodności wsparcia inwestycyjnego z celami Unii w zakresie polityki spójności i zrównoważonego rozwoju.

Rozporządzenie w sprawie sieci TEN-T ma na celu stworzenie infrastruktury transportowej niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE. Zakłada ono rozwój sieci TEN-T w dwóch etapach:

Sieć bazowa, która ma być ukończona do 2030 roku, stanowiąca trzon systemu transportowego w ramach jednolitego rynku.

Sieć kompleksowa, która ma być uzupełniona na poziomie regionalnym i krajowym, ukończona do 2050 roku.

Umowa Partnerstwa jest kluczowym dokumentem wdrożeniowym dla Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 (2030). Polityka spójności ma być finansowana z:

Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR),

Funduszu Spójności (FS),

Europejskiego Funduszu Społecznego+ (EFS+),
Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST).

Umowa identyfikuje potrzeby w różnych dziedzinach gospodarki, na których będą się koncentrować działania przyszłej perspektywy.

"Europa w ruchu" to inicjatywa na rzecz zrównoważonej mobilności w Europie, obejmująca:

Modernizację europejskiego systemu transportowego,
Wspieranie bezpieczniejszego ruchu drogowego,
Redukcję emisji zanieczyszczeń przez pojazdy,
Wdrożenie zaawansowanych technologicznie rozwiązań.

Inicjatywa ta obejmuje także zintegrowaną politykę na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwa pojazdów i infrastruktury oraz normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności.

Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności wraz z Planem Działania UE, ma na celu:

Stworzenie bardziej neutralnego klimatycznie,
Wdrożenie cyfrowych i odporniejszych rozwiązań w europejskim systemie transportu.

Biała Księga to plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, który:
Charakteryzuje się wysokim poziomem konkurencyjności,
Oszczędnie wykorzystuje nieodnawialne surowce naturalne.

Dokument ten wyznacza kierunki rozwoju europejskiego transportu, dążąc do jego większej efektywności i zrównoważoności.

DOKUMENTY NA POZIOMIE KRAJOWYM

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) jest długofalowym dokumentem planistycznym, który określa kierunki rozwoju kraju do 2030 roku. Wskazuje na duże znaczenie uwarunkowań infrastrukturalnych dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Zintegrowany i nowoczesny system transportowy jest kluczowy dla budowania spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa. W zakresie transportu strategia zakłada rozbudowę i modernizację sieci transportowych i technicznych, aby podnieść pozycję konkurencyjną kraju i regionów. Priorytety w zakresie transportu obejmują:

Zbudowanie wielogałęziowej, zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej (kolej, drogi, sieci aglomeracyjne, sieci żeglugi śródlądowej i morskiej, porty lotnicze).

Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Rozwój infrastruktury obszarów wiejskich, aby zwiększyć dostępność mieszkańców do podstawowych usług.

Dokończenie sieci drogowej zapewniającej połączenia między największymi ośrodkami w kraju oraz połączenia transgraniczne.

Większe wykorzystanie potencjału transportu kolejowego w zakresie transportu międzynarodowego, regionalnego, między- i wewnątrz aglomeracyjnego oraz w przewozach intermodalnych.

Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, skrócenie czasu podróży, wzrost bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenie kosztów transportu.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030) to podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa, który kładzie nacisk na zrównoważony rozwój całego kraju, zmniejszając dysproporcje w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych obszarów, zwłaszcza miejskich i wiejskich. Główne obszary działania polityki regionalnej w zakresie wspierania infrastruktury transportowej obejmują:

Investycje w nowoczesny system transportowy, który zaspokoi potrzeby wynikające ze wzrostu wymiany towarowej oraz mobilności mieszkańców, wykorzystując potencjał gospodarczy regionu.

Zintegrowane systemy transportu publicznego w miastach, wykorzystujące nisko i zeroemisyjne środki transportu.

Investycje w skomunikowanie obszarów wiejskich z miastami oraz zwiększenie dostępności do usług publicznych w jednostkach administracyjnych.

Budowa i modernizacja podstawowej infrastruktury transportowej oraz rozwój usług i środków transportu zbiorowego na obszarach wiejskich.

Wykorzystanie potencjału kolei w przewozach międzyregionalnych, regionalnych, między- i wewnątrz aglomeracyjnych.

Modernizacja dworców kolejowych, dostosowanie ich do wymagań pasażerów oraz udogodnień multimodalnych, takich jak "P&R".

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 wskazuje na szereg działań w perspektywie do 2030 roku, obejmujących:

Modernizację, rozbudowę i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych.

Ukończenie sieci bazowej TEN-T oraz uzupełnianie sieci kompleksowej, podnoszenie parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnienie spójności sieci kolejowej.

Realizację projektów dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, szczególnie tych, dla których przygotowano dokumentację przedprojektową i projektową z udziałem środków unijnych.

Uzupełnienie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej w oparciu o Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 roku.

Likwidację "wąskich gardeł" oraz poprawę parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, wpływających na wzrost bezpieczeństwa i multimodalność.

Modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz ewentualną budowę nowych obiektów pasażerskich.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku definiuje kluczowe inwestycje kolejowe, ustanawiając ramy finansowe oraz warunki realizacji tych zamierzeń w latach 2014-2023.

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 określa założenia i cele oraz polityki i działania w pięciu wymiarach unii energetycznej:

Bezpieczeństwo energetyczne,

Wewnętrzny rynek energii,

Efektywność energetyczna,

Obniżenie emisyjności,

Badania naukowe, innowacje i konkurencyjność.

Dokument ten odwołuje się do Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, w szczególności do działań na rzecz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wspieranie m.in.:

Transportu zbiorowego i systemów współdzielenia pojazdów oraz ograniczanie używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym.

Promocji niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności. Różnorodności gałęziowej i komplementarności poszczególnych rodzajów transportu, z preferencją dla tych, które mają najmniejszy wpływ na środowisko. Zarządzania popytem na ruch transportowy i promowania wzorców zrównoważonej mobilności. Zarządzania popytem na przewozy ładunków poprzez łączenie wolumenów transportowych.

Wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym.

Polityka ekologiczna państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej jest najważniejszym dokumentem strategicznym w tym zakresie. Jej celem jest zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego Polski oraz wysokiej jakości życia dla wszystkich mieszkańców. Dokument wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w sektorach: drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego, wodnego śródlądowego, miejskiego oraz intermodalnego.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030 to wieloletni program z zakresu infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jego działania są ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Działania określone w programie mają na celu

zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej, co w efekcie powinno zmniejszyć liczbę wypadków i ich ofiar.

Projekt Krajowego Planu Odbudowy (KPO) ma na celu odbudowę gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 oraz zapewnienie jej większej odporności na przyszłe nieprzewidziane okoliczności. Środki z programu mają zostać przeznaczone na modernizację technologiczną, wzmocnienie firm oraz poprawę jakości życia Polaków i konkurencyjności polskiej gospodarki.

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS), stanowi kontynuację programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Uwzględnia on również nowe wyzwania i priorytety, przed którymi stoi cała Europa. Program skupi się na realizacji wybranych celów Polityki Spójności, dotyczących bardziej zielonej, lepiej połączonej i bardziej społecznej Europy.

Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027 (PO PW) jest instrumentem wsparcia, który finansuje projekty przyczyniające się do gospodarczego i społecznego rozwoju pięciu województw: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego, warmińsko-mazurskiego i część województwa mazowieckiego (z wyłączeniem Warszawy i dziewięciu ościennych powiatów).

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

- Projekt Rządowego Programu 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.,
- 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,

DOKUMENTY NA POZIOMIE REGIONALNYM

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

Strategia województwa określa 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.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego jest kluczowym aktem planowania, określającym zasady organizacji przestrzennej województwa. Określa podstawowe elementy układu przestrzennego, ich zróżnicowanie i wzajemne relacje, w tym także w zakresie systemu transportowego.

Program Ochrony Powietrza to akt prawa miejscowego, opracowywany ze względu na przekroczenia norm jakości powietrza. Program zawiera konkretne działania naprawcze, których wprowadzenie przełoży się na poprawę jakości powietrza w regionie.

Oprócz Programu Ochrony Powietrza (POP) na obszarze województwa mazowieckiego obowiązują następujące dokumenty:

Program ochrony powietrza dla strefy mazowieckiej, w której został przekroczony poziom docelowy ozonu w powietrzu,

Plan działań krótkoterminowych dla strefy mazowieckiej, w której istnieje ryzyko wystąpienia przekroczenia poziomu alarmowego i poziomu docelowego ozonu w powietrzu,

Plan działań krótkoterminowych dla strefy aglomeracji warszawskiej, w której istnieje ryzyko wystąpienia przekroczenia poziomu alarmowego ozonu w powietrzu,

Plan działań krótkoterminowych dla strefy mazowieckiej, w której istnieje ryzyko przekroczenia poziomu dwutlenku siarki w powietrzu.

DOKUMENTY NA POZIOMIE LOKALNYM

Plany Zagospodarowania Przestrzennego Gmin Powiatu Płońskiego są kluczowym aktem planowania, określającym zasady organizacji przestrzennej gmin leżących na terenie powiatu płońskiego. Określa on podstawowe elementy układu przestrzennego, ich zróżnicowanie i wzajemne relacje, w tym także jeśli chodzi o system transportowy.

Program Ochrony Środowiska do roku 2029 który określa założenia działań niezbędnych w celu poprawy ochrony środowiska.

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.

Lokalny Plan Transportowy dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) stanowić będzie wizję rozwoju infrastruktury transportowej powiatu płońskiego do 2030 r. , który będzie realizował nowe wytyczne UE w obszarze transportu.

Plan określi potrzeby i cele transportowe, odpowiadające na wyzwania w zakresie wzrastającej mobilności lokalnej, uwzględniając optymalną integrację międzygałęziową transportu, interoperacyjność sieci, poprawę bezpieczeństwa i ograniczanie wpływu transportu na środowisko, w kontekście społecznym i gospodarczym.

Proces opracowania Planu został podzielony na trzy etapy:

Etap I: Wstępne diagnozy i analizy.

Etap II: Opracowanie projektu Planu.

Etap III: Zaopiniowanie i zatwierdzenie projektu Planu.

Plan jest zaopiniowany przez Zarząd Powiatu Płońskiego i zatwierdzany jest przez Radę Powiatu Płońskiego, w drodze uchwały.

1. Sytuacja przestrzenna i demograficzna Powiatu Płońskiego na tle Województwa Mazowieckiego

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,
- 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. km², co czyni je największym z 16 województw w kraju. Jednocześnie należy do najbardziej zróżnicowanych wewnętrznie pod względem społecznym i gospodarczym województw w Polsce.

W ramach województwa mazowieckiego funkcjonują:

- 37 powiatów i 5 miast na prawach powiatu,
- 95 miast (w tym 5 na prawach powiatu),
- 314 gmin, w tym:
 - 35 gmin miejskich,
 - 60 gmin miejsko-wiejskich,
 - 219 gmin wiejskich.

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 (w województwie mazowieckim określono dwa NUTS-y), a wewnątrz nich wyznaczone są podregiony NUTS 3.

Od 1 stycznia 2018 roku w Polsce funkcjonuje 97 jednostek NUTS:

- NUTS 1 – makroregiony (grupujące województwa) – 7 jednostek,
- NUTS 2 – regiony (województwa lub ich części) – 17 jednostek,
- NUTS 3 – podregiony (grupujące powiaty) – 73 jednostki.

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, płocki, radomski, siedlecki, żyrardowski.

Powiat płoński zajmuje powierzchnię około 1 383 km². Jest jednym z większych powiatów województwa mazowieckiego pod względem powierzchni. Powiat płoński składa się z 12 jednostek administracyjnych. Powiat obejmuje miasta Płońsk i Raciąż, Sochocin, Nowe Miasto oraz kilka gmin wiejskich:

- Baboszewo
- Czerwińsk nad Wisłą
- Dzierżążnia
- Joniec
- Naruszewo
- Płońsk (gmina wiejska)
- Załuski
- Raciąż (gmina wiejska)



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

Źródło: Opracowanie MBPR

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 – region warszawski stołeczny,
- regionu słabiej rozwiniętego – region mazowiecki regionalny.

Województwo mazowieckie zajmuje powierzchnię około 35 558 km², co stanowi około 11,4% całkowitej powierzchni Polski. Jest to największe województwo pod względem powierzchni w kraju, jak również ludności zamieszkującej jego teren. Według danych statystycznych województwo mazowieckie liczyło około 5,5 miliona mieszkańców, co czyni je najludniejszym województwem w Polsce. Gęstość zaludnienia w województwie mazowieckim wynosi około 154 osoby na km². Jest to wartość wyższa od średniej krajowej, głównie ze względu na dużą populację w Warszawie i jej okolicach. Zaludnienie w obrębie samego województwa jest bardzo mocno zróżnicowane. Najniższą gęstość zaludnienia (poniżej 50 osób/km²) obserwuje się w północno-wschodniej części województwa, w powiatach: łosickim – 40 osób/km², makowskim – 42 osób/km², ostrołęckim – 42 osób/km², przasnyskim – 43 osób/km² oraz sokołowskim – 48 osób/km². Najwyższą gęstość zaludnienia występuje w powiatach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy: legionowskim (303 osób/km²), piaseczyńskim (303 osób/km²) oraz pruszkowskim (674 osób/km²). Spośród miast powiatowych w województwie najniższą gęstość zaobserwowano w Płocku (1 356 osób/km²), a najwyższą w Warszawie (3 462 osób/km²). Ludność jest skoncentrowana przede wszystkim w aglomeracji warszawskiej.

W 2023 roku powiat płoński liczył około 85 tysięcy mieszkańców. Rozkład ludności w powiecie wyglądał następująco:

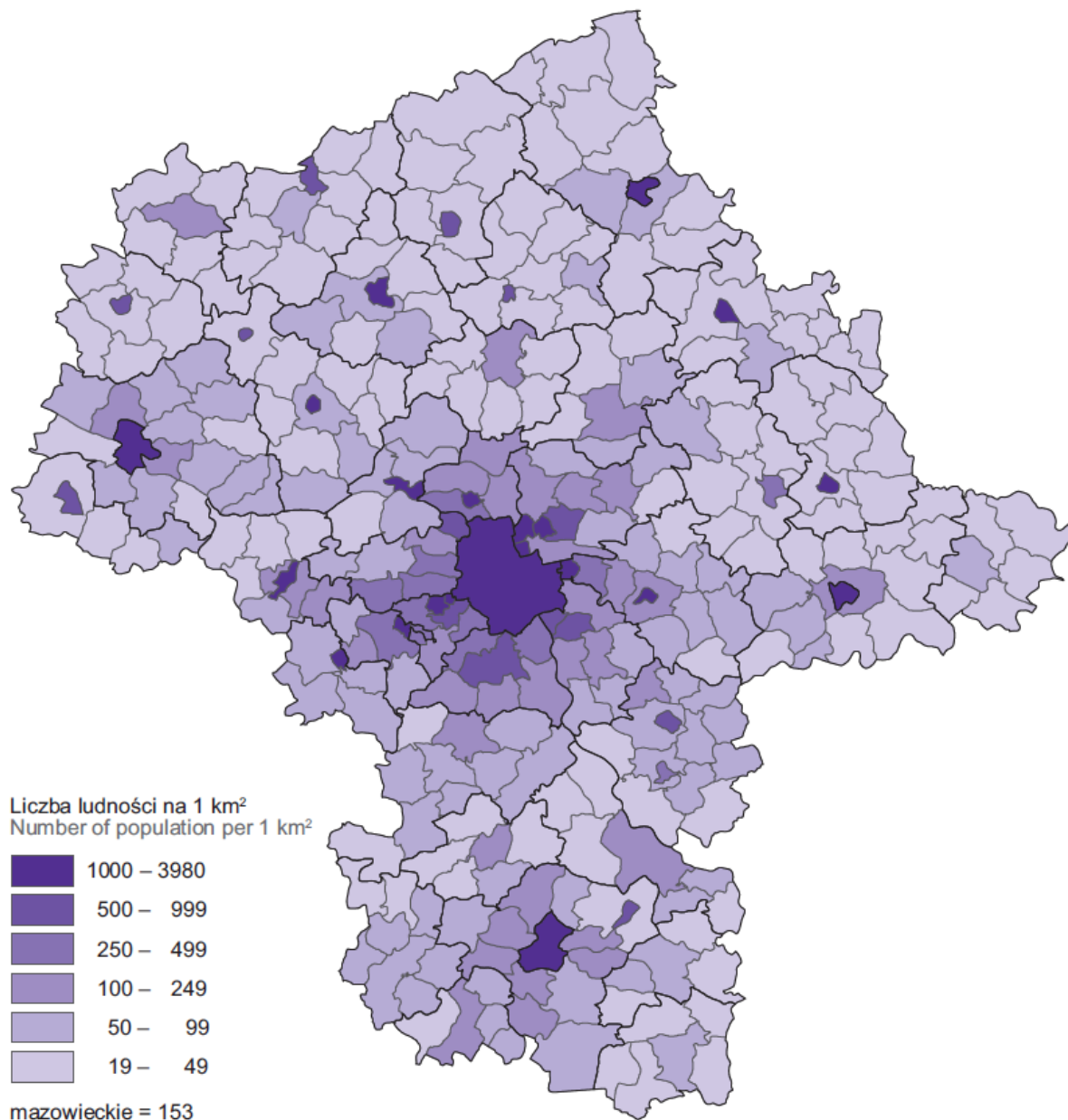
- Miasto Płońsk: około 20 tysięcy mieszkańców
- Miasto Raciąż: około 4,4 tysiąca mieszkańców
- Pozostałe gminy miejskie i wiejskie: łączna liczba ludności to około 60,6 tysiąca mieszkańców.

Gęstość zaludnienia w powiecie płońskim wynosiła około 61 osób na km², co jest wartością poniżej średniej dla województwa mazowieckiego.

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 1,8 mln osób, co stanowi ok. 32% ludności województwa.

Wpływ na wielkość przewozów na terenie powiatu ma zapotrzebowanie na przemieszczanie się m.in. w celach zarobkowych, oświatowych, zdrowotnych, biznesowych, turystycznych czy kulturalnych. Determinantem wyboru kierunku podróży jest tu rozmieszczenie generatorów ruchu na terenie powiatu i 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 powiatu, w tym w rozwoju sieci komunikacyjnej, istotne znaczenie ma kształtowanie ładu przestrzennego. Podstawowe znaczenie dla rozwoju powiatu ma polityka związana z ochroną i kształtowaniem przestrzeni publicznej a także zrównoważony rozwój transportu. Zapewnienie spójności przestrzennej jest głównym zadaniem, determinującym rozwój sieci komunikacyjnej oraz transportu. Przyjmuje się, że transport powinien służyć przemieszczaniu ludzi i towarów zgodnie z zasadami polityki zrównoważonego rozwoju.



Schemat 2. Ludność powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego według miejsca zamieszkania 2019 r. stan 31.12.2019 r.

Źródło: Opracowanie GUS

Struktura ludności¹

¹ 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.

Na koniec 2023 r. w województwo mazowieckie liczyło około 2,8 miliona kobiet (52% mieszkańców województwa) i 2,7 miliona mężczyzn (48%). Województwo mazowieckie z liczbą mieszkańców wynoszącą około 5,5 miliona osób, typowo wykazuje niewielką przewagę kobiet w stosunku do mężczyzn, co jest zgodne z ogólnymi trendami demograficznymi w Polsce.

Populacja osób w wieku przedprodukcyjnym w 2023 r. stanowiła około 20% ogółu mieszkańców województwa mazowieckiego w wieku produkcyjnym 60% a poprodukcyjnym 20%.

W 2023 roku liczba osób w wieku produkcyjnym wynosiła około 3,3 miliona mieszkańców i zmniejszyła się w stosunku do 2010 roku (co wskazuje na stanowiło spadek) Jednocześnie nastąpił wzrost osób w wieku poprodukcyjnym.

W 2023 roku przyrost naturalny w województwie mazowieckim był dodatni, choć w niektórych powiatach mogły występować różnice:

- Liczba urodzeń: około 55 tysięcy
- Liczba zgonów: około 50 tysięcy
- Przyrost naturalny: około 5 tysięcy osób

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.

Na podstawie danych z 2023 roku powiat płoński liczył 85 tysięcy mieszkańców. Liczba kobiet stanowiła 51% populacji powiatu płońskiego, co przekłada się na szacunkową liczbę 43 500 kobiet. Mężczyźni stanowią 49% populacji, co daje szacunkową liczbę 41 500 mężczyzn.

Prognozy demograficzne²

Zgodnie z wynikami długookresowej prognozy ludności opracowanej przez GUS³ 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.

Na podstawie danych dotyczących przyrostu naturalnego, migracji, oraz zmiany w strukturze wiekowej należy uznać, że w powiecie płońskim nastąpi kontynuacja obecnych trendów, taki jak ujemny przyrost naturalny, ujemne saldo migracyjne oraz starzejące się społeczeństwa. W dłuższej perspektywie, powiat będzie musiał zmierzyć się z wyzwaniami związanymi z opieką nad starzejącą się populacją, rozwojem infrastruktury oraz zachęcaniem do osiedlania się w regionie. Lokalne władze będą musiały podejmować

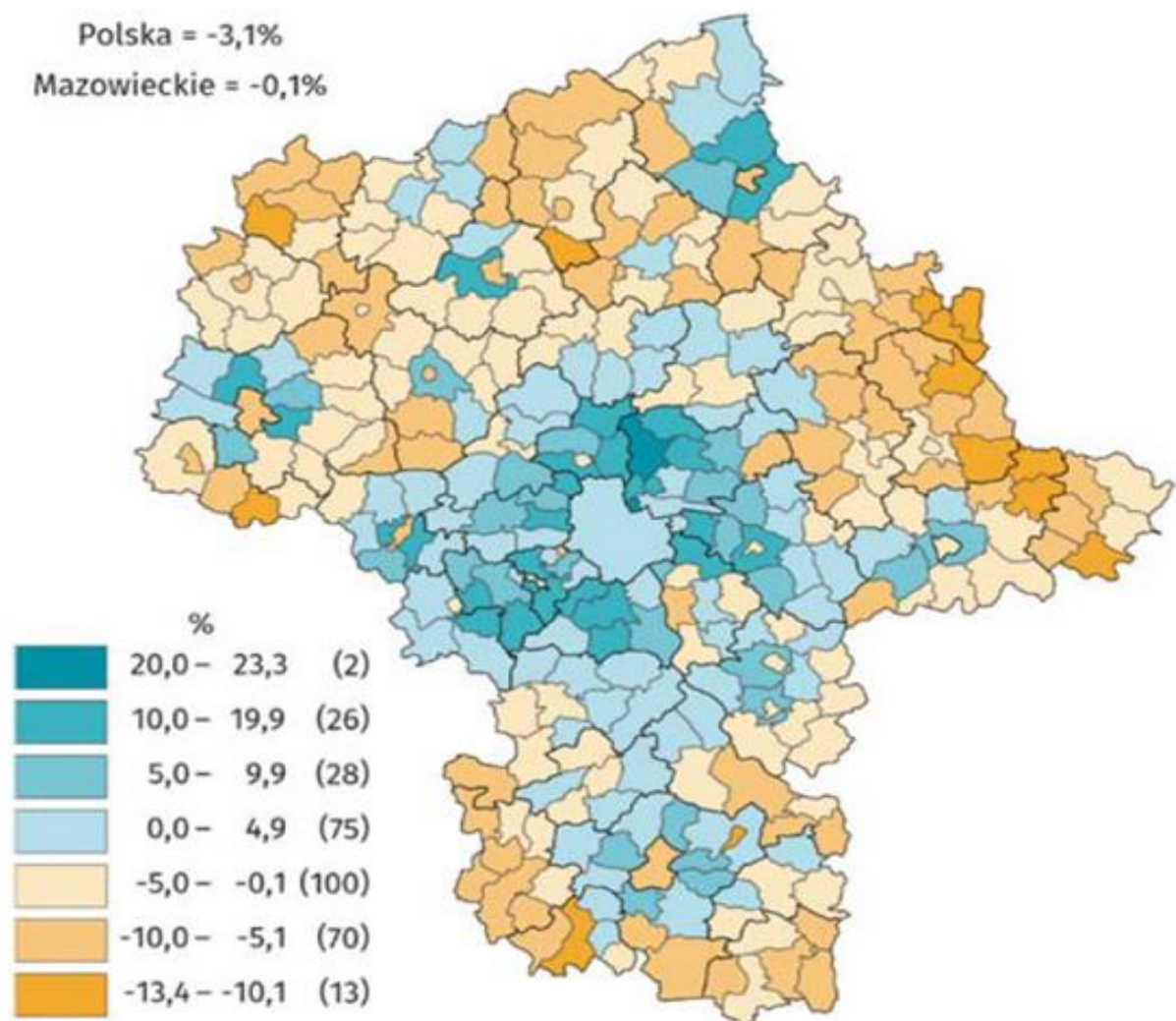
² Urząd Statystyczny w Warszawie, Procesy demograficzne w województwie mazowieckim w latach 2000-2019 oraz w perspektywie do 2040 r., wrzesień 2020 r.

³ Prognoza ludności na lata 2014–2050 (2014), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

działania na rzecz poprawy warunków życia i tworzenia atrakcyjnych perspektyw zawodowych, aby zatrzymać negatywne trendy demograficzne.

Analizując zmiany w liczbie ludności w gminach można zauważyć duże zróżnicowanie przestrzenne przewidywanych zmian demograficznych. Zgodnie z założeniami prognozy GUS⁴ 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 powiązaniem komunikacyjnymi. Podkreślić należy, że ubytek ludności wystąpi we wszystkich miastach subregionalnych.

Poniższy schemat przedstawia zmiany liczby ludności w latach 2019 – 2040 (stan 31.12.2019 r.).



Schemat 3. Zmiana liczby ludności w latach 2019–2040, stan 31.12.2019 r.

Źródło: Opracowanie Urząd statystyczny w Warszawie

4 Prognoza ludności gmin na lata 2017–2030 (2017), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

Wyniki prognoz wskazują, że w województwie mazowieckim, a również w powiecie płońskim 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 2023 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 2023 r. odsetek osób w wieku 65 lat i więcej był wyższy niż 20% w 29 jednostkach. Natomiast w 2040 r. według prognozy gmin z udziałem osób starszych przekraczającym 20% będzie już 191.

Postępujący proces starzenia się mieszkańców będzie miał swoje odzwierciedlenie również we wzroście mediany wieku. W 2023 r. mediana wieku mężczyzn wynosiła około 39 lat, a kobiet – 43 lata. Prognozuje się, że w roku 2040 wynosić będzie dla mężczyzn 47,1 lat, dla kobiet 51,3 lat.

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 o znaczeniu powiatowym, w tym Miasto Płońsk, będący stolicą powiatu płońskiego.

W układzie sieci osadniczej województwa wyraźnie wyodrębnia się monocentryczny charakter miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy z dynamicznym rozwojem i dominacją samej Warszawy, co nie sprzyja umacnianiu roli ośrodków lokalnych w systemie osadniczym w tym powiatowi płońskiemu. Pozostały obszar województwa poza Warszawą wykazuje cechy układu policentrycznego. Cechą charakterystyczną struktury osadniczej województwa mazowieckiego, a tym samym powiatu płońskiego są wykształcone historycznie pasmowe układy zabudowy wzdłuż ciągów komunikacyjnych, głównie linii kolejowych.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa mazowieckiego i powiatu płońskiego 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 również powiatu płońskiego i innych regionów kraju. Odływ 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 i powiecie płońskim wskazuje na potrzebę koncentracji osadnictwa w celu przeciwdziałania rozproszonej zabudowie, utrudniającej zapewnienie dostępu do usług publicznych i efektywną obsługę transportową oraz podnoszącej koszty budowy i utrzymania infrastruktury.

Struktura osadnicza podlega ciągłym przeobrażeniom, m.in. z powodu zachodzących procesów suburbanizacji, widocznych zwłaszcza w obszarze metropolitalnym Warszawy, a także w mniejszej skali wokół ośrodków subregionalnych.

W celu kształtowania ładu przestrzennego konieczne jest efektywne planowanie przestrzenne, uwzględniające realne zapotrzebowanie na nową zabudowę w skali obszaru funkcjonalnego. Tereny zabudowy powinny być wielofunkcyjne i obsługiwane przez multimodalny transport zbiorowy i niezmotoryzowany. Rozwój przestrzenny powinien następować zatem 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, jak również nowo powstałe wzdłuż ciągów drogowych. Jednocześnie wskazane jest powiązanie sekwencji pasm rozwoju układem komunikacyjnym o charakterze obwodowym, który łączyłby poszczególne pasma, bez konieczności przemieszczania się do centrum obszaru.

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 osiąganym 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 danych GUS województwo mazowieckie to najsilniejszy gospodarczo obszar kraju, w którym jest wytwarzana największa część produktu krajowego brutto (PKB),

obrazującego końcowy rezultat działalności wszystkich podmiotów gospodarki narodowej. W 2023 r. udział województwa mazowieckiego w generowaniu PKB wyniósł 23%.

Wartość PKB wytworzonego w województwie w 2023 r. wyniosła 462 miliardy zł, w powiecie płońskim wynosił 4 miliardy złotych.

Terytorialne zróżnicowanie poziomu rozwoju gospodarczego najlepiej obrazuje produkt krajowy brutto w przeliczeniu na 1 mieszkańca. W 2023 r. średni poziom tego miernika dla województwa mazowieckiego wyniósł 80 000 zł. W makroregionie województwo mazowieckie wartość PKB w przeliczeniu na 1 mieszkańca jest wyraźnie zróżnicowana w poszczególnych podregionach. W powiecie płońskim wynosił 47 000,00 zł. W 2023 roku w powiecie płońskim działało około 17 000 podmiotów gospodarczych z różnorodną strukturą gospodarczą, obejmującą małe i średnie przedsiębiorstwa oraz jednoosobowe działalności gospodarcze.

Podmioty gospodarki narodowej

W województwie mazowieckim w 2023 r. w rejestrze REGON zarejestrowanych było 1,3 miliona podmiotów gospodarki narodowej, tj. 27% ogółu podmiotów zarejestrowanych w kraju. W 2023 roku w powiecie płońskim działało około 17 000 podmiotów gospodarczych z różnorodną strukturą gospodarczą, obejmującą małe i średnie

Województwo mazowieckie stanowi największy regionalny rynek pracy w Polsce. W 2023 r. w gospodarce narodowej pracowało 2,5 mln osób pracujących w kraju, w powiecie płońskim 30 000,00 osób.

Infrastruktura społeczna

Nauka

W 2023 roku województwo mazowieckie, w szczególności jego stolica, Warszawa, jest jednym z najważniejszych ośrodków naukowych i edukacyjnych w Polsce. Region ten charakteryzuje się rozbudowaną infrastrukturą naukową oraz wysokim poziomem edukacji, co przyczynia się do dynamicznego rozwoju badań naukowych i innowacji. W Warszawie znajduje się wiele renomowanych uczelni wyższych, które odgrywają kluczową rolę w badaniach naukowych i kształceniu kadry naukowej:

- Uniwersytet Warszawski (UW): Jedna z najbardziej prestiżowych uczelni w Polsce, znana z prowadzenia badań w zakresie humanistyki, nauk społecznych, przyrodniczych oraz technicznych.
- Politechnika Warszawska (PW): Wiodąca uczelnia techniczna, specjalizująca się w naukach ścisłych i inżynieryjnych.
- Szkoła Główna Handlowa (SGH): Specjalizuje się w naukach ekonomicznych i zarządzaniu.
- Uniwersytet Medyczny w Warszawie: Centrum badań medycznych i zdrowotnych.

Na koniec 2023 roku w województwie mazowieckim liczba studentów była znacząca, odzwierciedlając dużą rolę regionu w polskim systemie edukacji wyższej. Województwo

mazowieckie, w tym szczególnie stolica kraju Warszawa, jest jednym z kluczowych ośrodków akademickich w Polsce, przyciągającym studentów z całego kraju oraz zagranicy.

Według danych z 2023 r. w Warszawie studiowało 250 tys. osób co stanowi drugi wynik w Europie. Województwo mazowieckie jest atrakcyjnym miejscem nauki dla cudzoziemców. W powiecie płońskim, który jest jednym z powiatów w województwie mazowieckim, liczba studentów oraz infrastruktura edukacyjna są mniejsze w porównaniu do dużych ośrodków akademickich, takich jak Warszawa. Jednakże, region ten ma swoje lokalne placówki edukacyjne oraz studentów uczących się zarówno w placówkach lokalnych, jak i w dalszych ośrodkach edukacyjnych. W powiecie funkcjonują zaś szkoły średnie i techniczne, które przygotowują uczniów do dalszej edukacji wyższej. Wiele z tych uczniów podejmuje studia w uczelniach wyższych poza powiatem. Szkoły średnie zlokalizowane są w miastach powiatu płońskiego.

Duża koncentracja ośrodków akademickich w Warszawie stanowi istotny generator ruchu pasażerskiego, w szczególności w transporcie zbiorowym. Województwo mazowieckie, dzięki swojej rozbudowanej infrastrukturze naukowej i edukacyjnej, odgrywa kluczową rolę w rozwoju nauki i innowacji w Polsce.

Kultura⁵

Województwo mazowieckie oferuje szerokie możliwości uczestnictwa w kulturze i dysponuje dużym potencjałem instytucji kultury. W województwie skoncentrowana jest największa w kraju liczba teatrów, kin, muzeów i placówek bibliotecznych. Natomiast pod względem liczby galerii i salonów sztuki oraz instytucji muzycznych województwo zajmuje drugie miejsce, tj. odpowiednio za województwem małopolskim i za województwem śląskim. 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. Rozmieszczenie instytucji kultury w regionie Mazowieckim regionalnym charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem przestrzennym. Pozostałe ośrodki, w tym szczególnie małe ośrodki miejskie i wiejskie oraz obszary peryferyjne województwa, dysponują znacznie mniejszym potencjałem instytucji kultury.

W powiecie płońskim, choć jest to region o mniejszej skali niż duże miasta województwa mazowieckiego, istnieje życie kulturalne, które odzwierciedla lokalne tradycje i inicjatywy. W Płońsku, największym mieście powiatu, znajduje się Miejski Centrum Kultury, które pełni kluczową rolę w organizowaniu wydarzeń kulturalnych i artystycznych. W mieście Raciąż również funkcjonuje Miejski Centrum Kultury.

Zdrowie

Województwo mazowieckie dysponuje znacznym potencjałem placówek ochrony zdrowia, skoncentrowanym głównie w stolicy. Na tle kraju województwo wyróżnia się

⁵ na podstawie Strategii województwa opracowanej przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

największą liczbą podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej i łóżek w szpitalach ogólnych, a także szpitali psychiatrycznych, natomiast pod względem liczby szpitali ogólnych znajduje się na drugim miejscu. Koncentracja placówek ochrony zdrowia ma miejsce w Warszawie, w której zlokalizowana jest blisko połowa szpitali województwa (w tym wysokospecjalistycznych) oraz ponad 40% podmiotów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej. Mieszkańcy regionu Mazowieckiego regionalnego korzystają z usług zdrowotnych (głównie specjalistycznych) podmiotów zlokalizowanych w regionie Warszawskim stołecznym. Specjalistyczne usługi zdrowotne skoncentrowane są w dużych miastach województwa.

Powiat płoński, będący jednym z powiatów w województwie mazowieckim, ma różnorodne zasoby i usługi zdrowotne, które służą mieszkańcom regionu. Szpital Powiatowy w Płońsku to główna placówka medyczna w powiecie, oferująca usługi szpitalne, w tym oddziały takie jak chirurgia, interna, pediatria i położnictwo. Szpital świadczy również usługi w ramach opieki długoterminowej i paliatywnej. W Płońsku i okolicznych miejscowościach działają przychodnie i ośrodki zdrowia, które oferują podstawową opiekę zdrowotną, w tym wizyty u lekarzy rodzinnych, pediatrów i specjalistów. W powiecie płońskim funkcjonują liczne apteki, które zapewniają dostęp do leków na receptę i bez recepty oraz oferują porady farmaceutyczne.

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

Województwo mazowieckie, z Warszawą jako stolicą Polski, a także powiat płoński oferuje zróżnicowane atrakcje turystyczne, łączące bogate dziedzictwo historyczne z nowoczesnymi udogodnieniami. Region ten przyciąga turystów swoją ofertą kulturalną, przyrodniczą i historyczną. 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.

W 2023 r. województwo mazowieckie odwiedziło ok. 6 tys. turystów, którym udzielono ok. 9 tys. noclegów. Województwo mazowieckie mimo niskiego udziału w zasobach krajowej bazy noclegowej w 2023 r. przyjęło ok 15,5% ogółu turystów oraz 21,0% turystów zagranicznych.

M.st. Warszawa charakteryzuje się 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.

Powiat płoński, położony w województwie mazowieckim, także oferuje wiele atrakcji turystycznych, które przyciągają zarówno mieszkańców regionu, jak i turystów z innych części Polski. Według danych za 2023 rok, turystyka w powiecie płońskim rozwija się dynamicznie, a region zyskuje na popularności dzięki swoim walorom przyrodniczym, historycznym i kulturalnym. Rozwija się baza noclegowa, obejmująca hotele, pensjonaty, agroturystyki oraz pola namiotowe. W powiecie płońskim działają liczne restauracje, kawiarnie i bary, oferujące zarówno kuchnię regionalną, jak i dania międzynarodowe.

W 2023 roku odnotowano wzrost liczby turystów odwiedzających powiat płoński, co świadczy o rosnącym zainteresowaniu regionem. Kontynuowane są inwestycje w rozwój infrastruktury turystycznej, modernizację istniejących obiektów oraz promocję regionu jako atrakcyjnego celu turystycznego.

Powiat płoński, z jego bogatą historią, pięknymi krajobrazami i licznymi atrakcjami, jest idealnym miejscem na wypoczynek i rekreację. Rozwój turystyki w 2023 roku potwierdza rosnącą popularność tego regionu wśród turystów.

Obszary chronione

Obszary prawnie chronione na koniec 2023 roku. 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 Kampinoska),
- 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 Kampinoska PLC140001),
- indywidualne formy ochrony przyrody: użytki ekologiczne (900), zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (36), stanowiska dokumentacyjne (6) oraz pomniki przyrody (4067).

Powiat płoński charakteryzuje się różnorodnością przyrodniczą i krajobrazową. W celu ochrony unikalnych ekosystemów i gatunków, na terenie powiatu ustanowiono kilka

obszarów chronionych. Oto szczegółowy opis głównych obszarów chronionych w powiecie płońskim:

Rezerwaty Przyrody

Rezerwat przyrody "Jezioro Kiełpińskie" o pow. Około 60 ha. Rezerwat obejmuje jezioro oraz otaczające je tereny bagienne i łąkowe. Chroni ekosystemy wodne, torfowiskowe oraz liczne gatunki ptaków wodno-błotnych. W rezerwacie można spotkać wiele gatunków roślin wodnych i bagiennych, a także ptaków takich jak łabędzie, kaczki i czaple. Rezerwat jest idealnym miejscem do obserwacji przyrody, szczególnie ptaków.

Obszary Natura 2000

Dolina Wkry to obszar Natura 2000 obejmujący dolinę rzeki Wkry, która przepływa przez powiat płoński. Chroni siedliska nadrzeczne, łąki oraz lasy łąkowe. Dolina Wkry jest siedliskiem wielu gatunków ryb, płazów, gadów oraz ptaków, takich jak bociany, żurawie i bieliki. Dolina Wkry jako atrakcja turystyczna oferuje liczne szlaki piesze i rowerowe, a także możliwość spływów kajakowych.

Parki Krajobrazowe

Chociaż powiat płoński nie posiada własnych parków krajobrazowych, jest blisko kilku ważnych parków krajobrazowych województwa mazowieckiego, takich jak Kampinoski Park Narodowy i Mazowiecki Park Krajobrazowy, które mają wpływ na ekologiczne i turystyczne znaczenie regionu.

Pomniki Przyrody

Na terenie powiatu płońskiego znajduje się kilka pomników przyrody, w tym wiekowe drzewa, głazy narzutowe i inne obiekty przyrodnicze o wyjątkowej wartości.

Obszary chronione w powiecie płońskim odgrywają kluczową rolę w ochronie różnorodności biologicznej regionu. Dzięki nim możliwe jest zachowanie cennych ekosystemów i gatunków, a także promowanie turystyki przyrodniczej i edukacji ekologicznej. Wzrost zainteresowania turystyką ekologiczną oraz rosnąca świadomość ekologiczna przyczyniają się do lepszego zarządzania i ochrony tych obszarów.

Utrzymanie systemu obszarów chronionych zarówno na terenie województwa mazowieckiego, jaki i powiatu płońskiego 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.

Diagnoza systemu transportowego powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego

Sieć transportowa województwa mazowieckiego jest rozwinięta w układzie promienistym głównie dzięki głównemu ośrodkowi miejskiemu – m. Warszawa. Opiera się ona na korytarzach transportowych znaczenia europejskiego i krajowego. Składają się na nią wszystkie elementy infrastruktury transportowej: linie kolejowe, drogi (w tym infrastruktura

piesza i rowerowa), lotniska, szlaki wodne oraz pozostałe (w tym: infrastruktura punktowa – terminale przeładunkowe/węzły/punkty przesiadkowe).

Powiat płoński charakteryzuje się zróżnicowaną i strategicznie ważną siecią transportową, która łączy go zarówno z Warszawą, jak i innymi kluczowymi regionami Mazowsza. Oto szczegółowy opis sieci transportowej powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego: Powiat płoński jest dobrze zintegrowany z województwem mazowieckim dzięki kilku kluczowym drogom krajowym i wojewódzkim:

Drogi krajowe:

DK7 (E77): jedna z najważniejszych arterii komunikacyjnych, biegnąca z Gdańska do Warszawy przez Płońsk. Jest to trasa o dużym natężeniu ruchu, kluczowa dla transportu towarowego i pasażerskiego.

DK10: Łączy Płońsk z Toruniem i Szczecinem, zapewniając połączenie z północno-zachodnią Polską.

Drogi wojewódzkie:

DW620: Łączy Płońsk z Ciechanowem, zapewniając połączenie z północno-wschodnią częścią województwa mazowieckiego.

DW632: Biegnie z Płońska do Nasielska i Pułtusza, tworząc połączenia z północno-wschodnią częścią województwa.

Powiat płoński jest również obsługiwany przez sieć kolejową, która zapewnia połączenia pasażerskie i towarowe:

Powiat płoński jest obsługiwany przez różne formy transportu publicznego, które umożliwiają mieszkańcom i odwiedzającym sprawne przemieszczanie się po regionie: Liczne linie autobusowe łączą Płońsk z sąsiednimi powiatami oraz Warszawą. Firmy przewozowe oferują regularne kursy, zwłaszcza do stolicy kraju.

Chociaż powiat płoński nie posiada własnego lotniska, bliskość Warszawy zapewnia łatwy dostęp do Lotniska Chopina oraz Modlin, które obsługują połączenia krajowe i międzynarodowe.

Dzięki dobrze rozwiniętej infrastrukturze transportowej, powiat płoński pełni ważną rolę w regionie: Bliskość głównych szlaków drogowych i kolejowych czyni powiat płoński atrakcyjnym miejscem dla centrów logistycznych i magazynów. Dogodne połączenia drogowe przyciągają turystów, co wspiera lokalną gospodarkę.

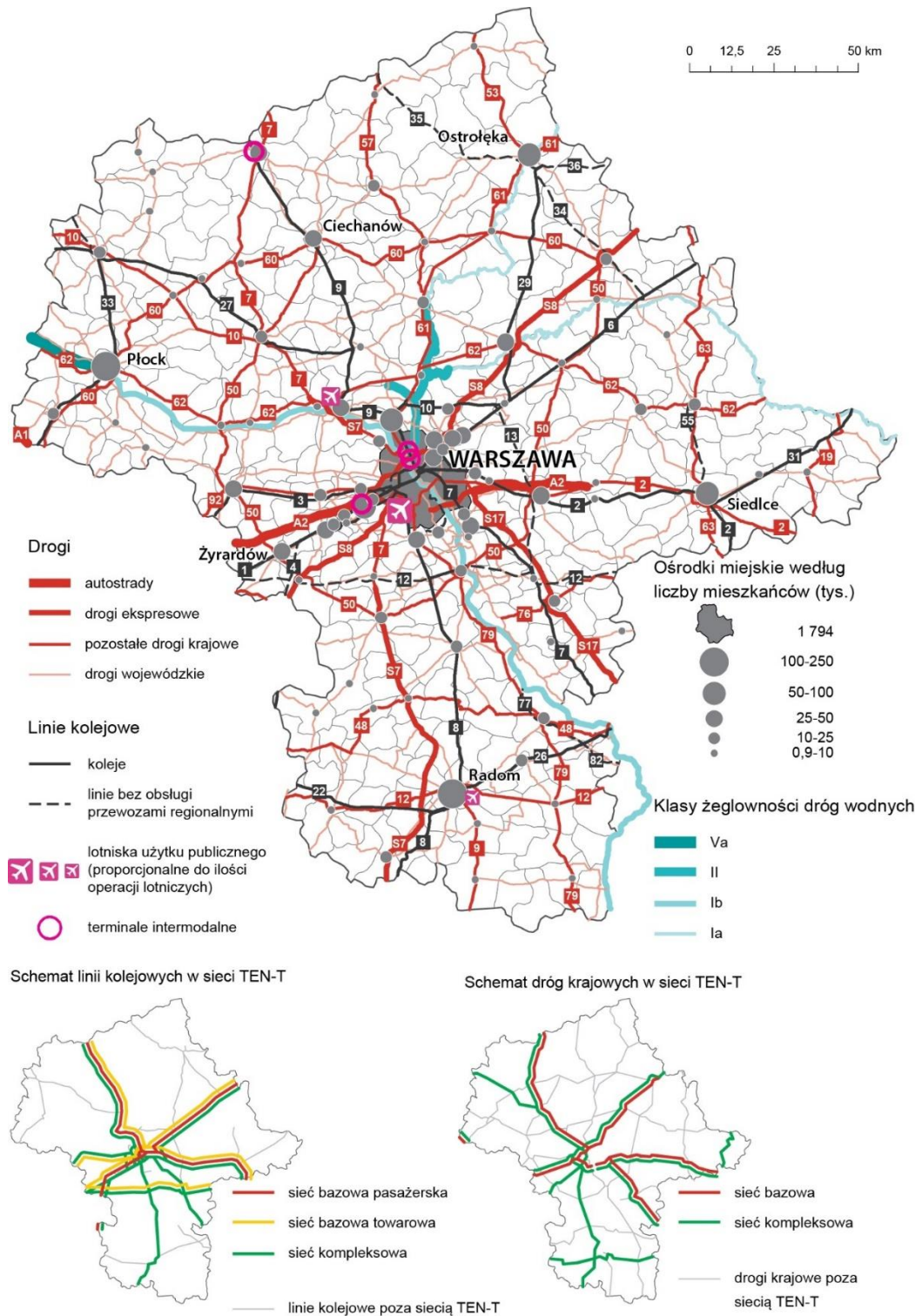
Sieć transportowa powiatu płońskiego jest integralną częścią infrastruktury województwa mazowieckiego, zapewniającą sprawną komunikację i przyczyniającą się do rozwoju gospodarczego regionu.

Szczególnymi elementami systemu transportowego w powiecie płońskim jest zatem infrastruktura bezpośrednio łącząca się z siecią TEN-T, z przystankami typu P+R, a także infrastruktura wiejska, głównie prowadząca do obiektów użyteczności publicznej, w tym do

miasta będącego stolicą Powiat Płońskiego i miejska (układ drogowy, sieci transportu zbiorowego, infrastruktura dla pieszych i rowerzystów) podlegająca w ostatnich latach modernizacji i rozwojowi.

W celu stworzenia i rozwijania spójnego, nowoczesnego systemu transportowego niezbędne są kompleksowe działania na wszystkich poziomach zarządzania: krajowym, regionalnym i również lokalnym (powiatowym i gminnym).

W ostatnich latach na terenie powiatu płońskiego nastąpiła poprawa stanu oraz dostępności sieci transportowej. Dzięki wsparciu finansowanemu UE oraz pozostałym środkom zewnętrznym udało się zrealizować wiele inwestycji transportowych, które wpłynęły na poprawę jakości oraz bezpieczeństwo na całej sieci. Docelowy układ transportowy na terenie Powiatu tworzy się i nie stanowi jeszcze spójnej całości. W każdej występującej gałęzi transportu są widoczne niedobory infrastrukturalne, które ograniczają możliwość sprawnego dojazdu do wielu ośrodków w powiecie i do innych miast/miejscowości. Obecny stan sieci transportowej nie wyczerpuje w pełni wymagań stawianych nowoczesnemu systemowi transportowemu. Zarówno stan infrastruktury w szczególności drogowej wymagają przeprowadzenia wielu inwestycji, a co za tym idzie, poniesienia znacznych nakładów finansowych. Należy pamiętać, że z uwagi na negatywne uciążliwości zewnętrzne transportu takie jak zanieczyszczenia powietrza czy nadmierny hałas, konieczne jest położenie szczególnego nacisku na wdrożenie rozwiązań przyjaznych środowisku i mieszkańcom, w szczególności mających na celu zwiększenie udziału efektywnych i przyjaznych dla środowiska środków transportu.



Schemat 4. Sieć transportowa powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego (stan na 2018 rok)

Źródło: Opracowanie MBPR

Transport kolejowy powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego

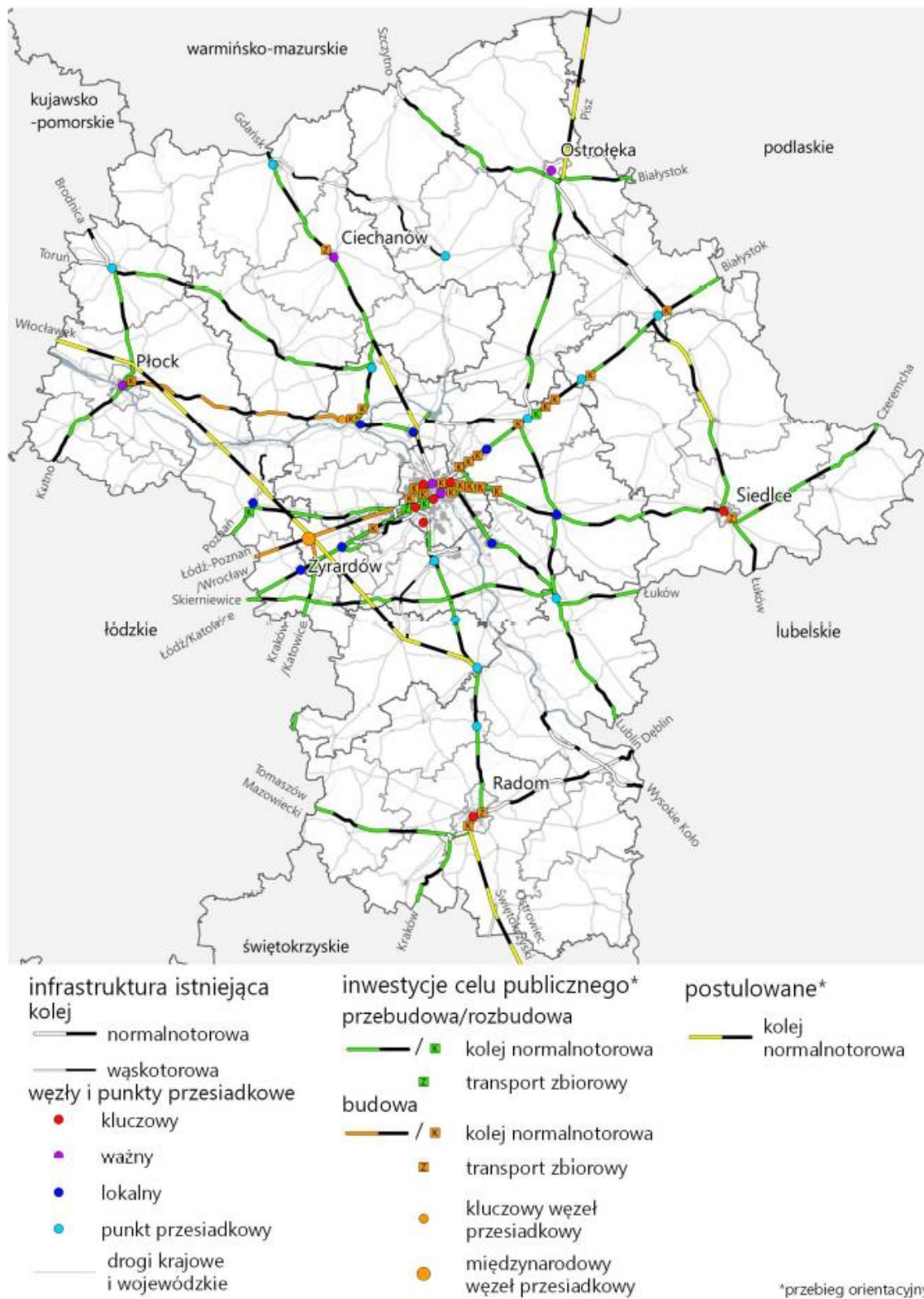
Infrastruktura kolejowa ma kluczowe znaczenie dla województwa mazowieckiego. Na terenie województwa eksploatowanych jest 1 716⁶ km linii kolejowych normalnotorowych. Gęstość sieci kolejowej w 2019 roku wynosiła 4,8 km/100km², co plasowało Mazowsze na 7. miejscu wśród wszystkich województw w Polsce. Pod względem gęstości w regionach NUTS 2, region Mazowiecki regionalny cechuje się najniższą gęstością w kraju (3,3 km/100km²)⁷. Spośród 37 powiatów województwa mazowieckiego przez tereny czterech z nich tj. powiat żuromiński, makowski, zwoleński oraz lipski, nie przebiega żadna linia kolejowa.

Przez Powiat Płoński przebiega linia kolejowa nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni – jednotorowa, pierwszorzędna, niezelektryfikowana linia kolejowa zaliczona do linii o znaczeniu państwowym, łącząca Nasielsk z Toruniem przez Płońsk, Raciąż, Sierpc i Lipno. Położona w granicach województw mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego.

Linie kolejowe o znaczeniu drugorzędnym, przebiegające również przez powiat płoński, posiadają w wielu przypadkach niedostateczne parametry eksploatacyjne. Utrudnia to sprawną realizację połączeń obwodowych lub pomiędzy ośrodkami, w relacjach innych niż do i z Warszawy. Problem dotyczy w szczególności linii 27 (na odcinku Nasielsk -Sierpc - granica województwa). Potencjalna poprawa parametrów tej infrastruktury powinna uwzględniać modernizację lub rewitalizację, elektryfikację odcinków spalinowych, budowę nowych i/lub zmianę położenia istniejących przystanków osobowych. W Polsce stan infrastruktury kolejowej pomimo licznych inwestycji poczynionych w ostatnim czasie wciąż jest niezadowolający. Tabor kolejowy ma bardzo istotne znaczenie dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego, wpływając w szczególności na zdolność przewozową, komfort jazdy, bezpieczeństwo podróży, dostępność osób o ograniczonej mobilności, a także wizerunek systemu.

6 Główny Urząd Statystyczny - Transport – wyniki działalności w 2019 r.

7 Główny Urząd Statystyczny – Bank Danych Lokalnych.



Schemat 5. Transport kolejowy i zbiorowy powiatu płońskiego na terenie województwa mazowieckiego (stan 2018 rok)

Źródło: Opracowanie MBPR - PZPWW

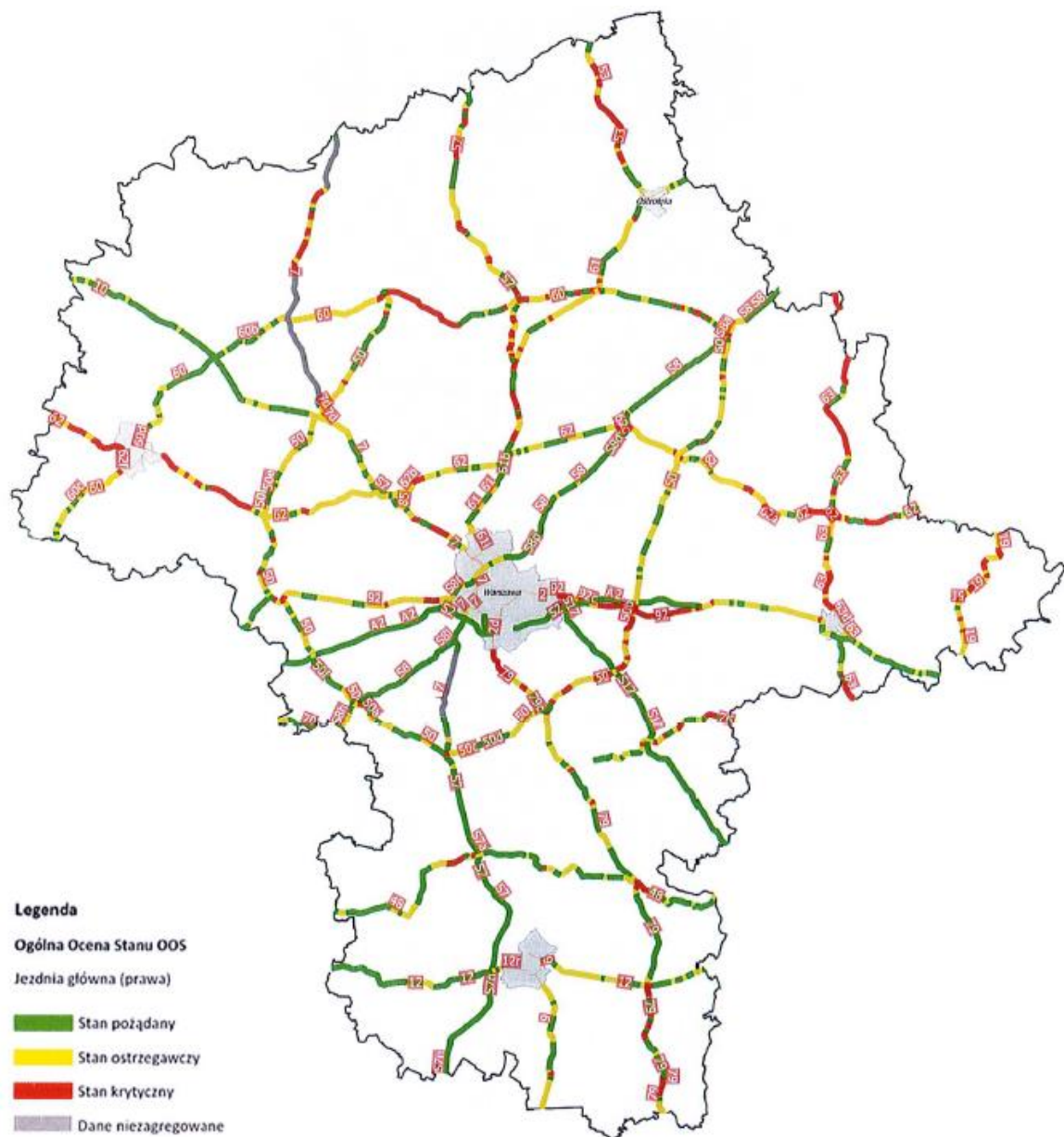
Transport drogowy powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego

Podstawowy układ drogowy województwa mazowieckiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne o łącznej długości około 55 tys. km. Charakteryzuje się on promienistą, historycznie ukształtowaną siecią zbiegającą się w Warszawie.

Długość dróg krajowych na Mazowszu wynosi około 2.5 tys. km. Na sieć dróg krajowych województwa mazowieckiego składają się 22 drogi, w tym autostrada A2 oraz drogi ekspresowe S2, S7, S8, S17, S79.

Autostrady i drogi ekspresowe stanowią łącznie 1,05% długości dróg o twardej nawierzchni w województwie, ich długość wyniosła odpowiednio 66 km i 345 km. W porównaniu z latami poprzednimi długość dróg ekspresowych zwiększyła się o 171 km.

Na terenie województwa mazowieckiego stan dróg krajowych w większości jest w stanie dobrym. Jednakże poprawie i modernizacji wymagają drogi, których stan jest niezadowolający lub zły.



Schemat 6. Stan dróg krajowych w województwie mazowieckim i powiecie płońskim, stan na 31.12.2019 r.

Źródło: Opracowanie GDDKiA

Sieć dróg wojewódzkich Mazowsza ma długość 3 300 km, co stanowi około 6 % dróg publicznych na terenie województwa. Sieć tę tworzy 125 dróg wojewódzkich o długości od 91,5 do 120 km. Drogi wojewódzkie pełnią istotną rolę w regionalnym transporcie, łącząc mniejsze miasta i miejscowości z drogami krajowymi.

Drogi powiatowe obejmują trasy zarządzane przez powiaty, służące lokalnym potrzebom transportowym. Długość dróg powiatowych na terenie województwa mazowieckiego wyniosła 15 166,7 km (co stanowi ok. 27% ogółu dróg na terenie województwa mazowieckiego), zaś długość dróg gminnych 34 260,9 km (co stanowi ok./ 62% ogółu dróg).

Drogi te odgrywają ważną rolę w lokalnym systemie transportowym, umożliwiając sprawne przemieszczanie się zarówno w celach lokalnych, jak i tranzytowych. Mają one również znaczenie strategiczne dla rozwoju gospodarczego i społecznego regionu, ułatwiając transport towarów oraz dostęp do usług i miejsc pracy.

Na rok 2023 w powiecie płońskim województwa mazowieckiego znajdują się dwie główne drogi krajowe:

- Droga krajowa nr 7 (E77): Jest to jedna z najważniejszych dróg w Polsce, która biegnie z Gdańska przez Warszawę do granicy z Czechami. Przechodzi przez powiat płoński, zapewniając kluczowe połączenie z Warszawą oraz północnymi i południowymi regionami kraju.
- Droga krajowa nr 10: Łączy Płońsk z Toruniem i Szczecinem, biegnąc w kierunku północno-zachodnim, co umożliwi połączenie z północno-zachodnią Polską.

Łączna długość dróg krajowych w powiecie płońskim wynosi około 53 km:

- Droga krajowa nr 7 (E77): Około 36 km.
- Droga krajowa nr 10: Około 17 km.

Drogi krajowe w powiecie płońskim mają kluczowe znaczenie dla:

- Transportu towarowego i logistycznego.
- Ułatwienia dojazdu mieszkańcom do stolicy oraz innych ważnych miast.
- Rozwoju lokalnej gospodarki poprzez lepsze połączenia komunikacyjne.

Całkowita długość dróg wojewódzkich w powiecie płońskim wynosi około 162 km. Ta długość obejmuje wszystkie wymienione trasy, które zapewniają kluczowe połączenia między Płońskiem a sąsiednimi powiatami i regionami województwa mazowieckiego.

Drogi wojewódzkie w powiecie płońskim odgrywają kluczową rolę w:

- Regionalnym transporcie, umożliwiając sprawne przemieszczanie się między miejscowościami.
- Połączeniu lokalnych tras z siecią dróg krajowych, co wspiera tranzyt i transport towarowy.
- Wspieraniu lokalnej gospodarki, szczególnie w kontekście transportu rolniczego i przemysłowego.

Łączna długość dróg powiatowych w powiecie płońskim wynosi około 597,3 km. Drogi te obejmują zarówno trasy asfaltowe, jak i nieutwardzone, które są zarządzane i utrzymywane przez powiatowy zarząd dróg. Drogi te pełnią kluczową rolę w lokalnym transporcie, łącząc miejscowości w powiecie oraz zapewniając połączenia z drogami wyższego rzędu, takimi jak drogi wojewódzkie i krajowe. Drogi powiatowe w powiecie płońskim mają znaczenie zarówno dla mieszkańców, jak i dla lokalnej gospodarki. Umożliwiają one:

- Sprawną komunikację między miejscowościami w powiecie.

- Dostęp do obiektów użyteczności publicznej, takich jak szkoły, szpitale, urzędy.
- Transport rolny i przemysłowy, co jest istotne dla lokalnej gospodarki.

Powiatowy zarząd dróg prowadzi regularne prace konserwacyjne oraz modernizacyjne w celu utrzymania i poprawy jakości dróg powiatowych. Projekty modernizacyjne obejmują:

- Remonty nawierzchni.
- Budowę i naprawę chodników oraz ścieżek rowerowych.
- Instalację oznakowania i elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Te działania mają na celu poprawę komfortu oraz bezpieczeństwa użytkowników dróg, a także wspierają rozwój infrastruktury transportowej w powiecie płońskim. Stan dróg powiatowych zatem z każdym rokiem ulega stopniowej poprawie, między innymi dzięki nakładom finansowym pochodzącym z UE. Ponad połowa dróg jest w stanie dobrym i zadowalającym. Jednak znaczna część w dalszym ciągu pozostaje w złym lub niezadowalającym stanie.

Łączna długość dróg gminnych w powiecie płońskim wynosi około 1,150 km. Drogi te obejmują zarówno trasy asfaltowe, jak i nieutwardzone, które są zarządzane przez poszczególne gminy w powiecie.

Znaczenie dróg gminnych:

- Drogi gminne w powiecie płońskim są istotne dla:
 - Codziennego transportu mieszkańców.
 - Umożliwienia dostępu do szkół, urzędów, ośrodków zdrowia i innych usług publicznych.
- Transportu rolnego, co jest kluczowe w regionach o dużej aktywności rolniczej.

Natężenie ruchu drogowego powiatu płońskiego na tle województwa mazowieckiego

W 2023 roku w województwie mazowieckim zarejestrowano około 4 352 tys. samochodów osobowych. Wzrost liczby samochodów osobowych jest jak dotychczas stały i nie jest zauważalne zmniejszanie się tempa tego wzrostu. Ma to swoje bezpośrednie przełożenie na obciążenie dróg i wzrost natężenia ruchu. W powiecie płońskim zarejestrowano zaś około 3300 samochodów osobowych. Powiat płoński, jako mniej zaludniony i mniej zurbanizowany w porównaniu do Warszawy, ma niższą liczbę rejestracji samochodów osobowych. Jednakże, liczba rejestracji nadal odzwierciedla wzrost gospodarczy i rosnący poziom zamożności mieszkańców regionu. Rejestracje samochodów w powiecie płońskim są istotne dla lokalnego transportu i mobilności, ułatwiając dostęp do pracy, edukacji i usług.

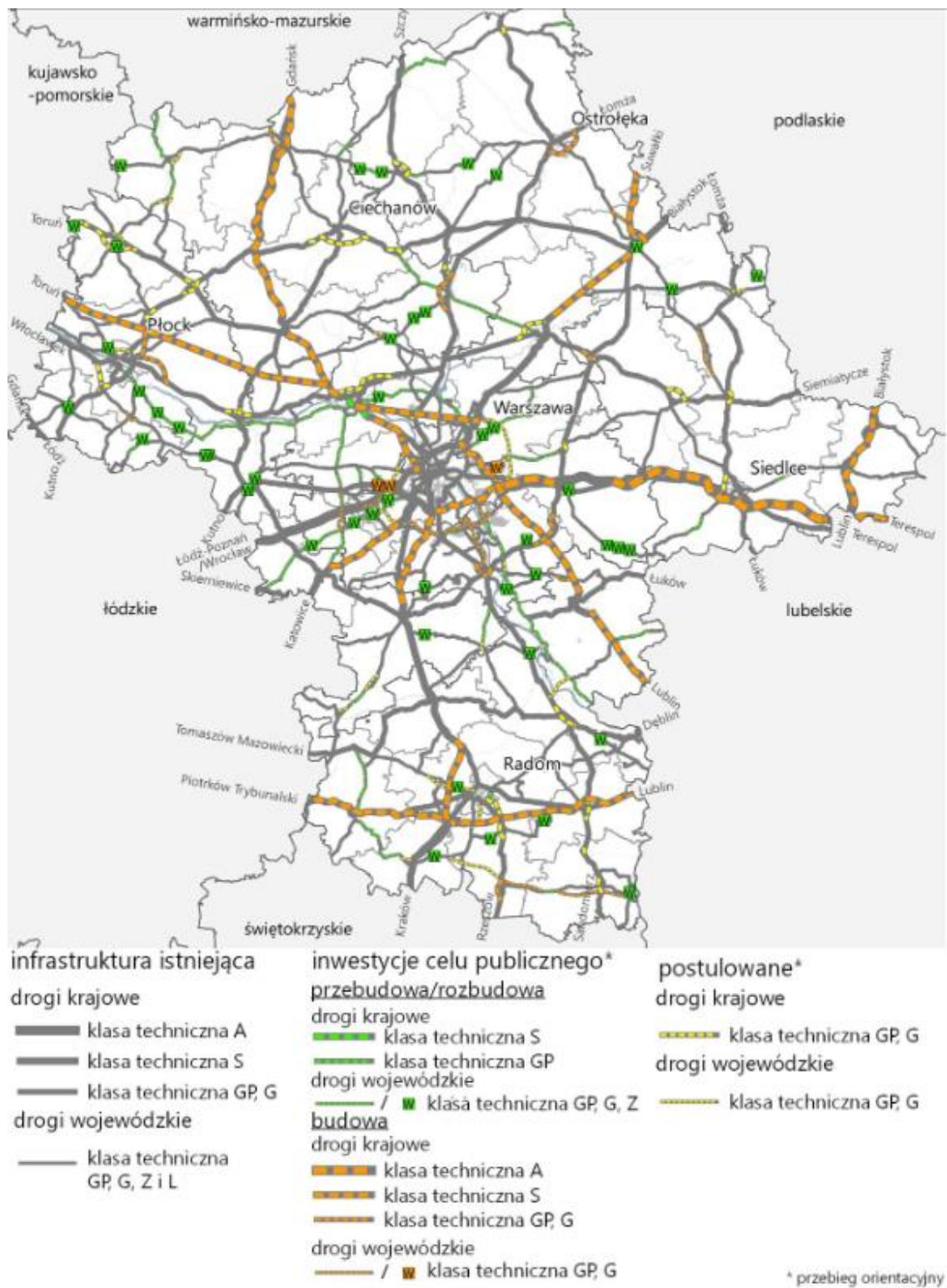
Analizując ruch na drogach w powiecie płońskim uwzględniane zostały wyniki pomiarów ruchu drogowego realizowanych cyklicznie na zlecenie GDDKiA tj. Generalny Pomiar Ruchu (GPR) a także pomiary wykonywane na szczeblu lokalnym przez Powiatowy Zarząd Dróg w Płońsku.

Najwyższe wartości natężeń ruchu dla wszystkich kategorii pojazdów odczytuje się na głównych ciągach rozchodzących się koncentrycznie ze stolicy Warszawy i biegnących również przez powiat płoński, tj.:

- DK7 Warszawa – Płońsk,

Pozostałe ośrodki subregionalne (Radom, Płock, Siedlce, Ostrołęka) generują ruch lokalny o łącznym natężeniu nieprzekraczającym 15 000 pojazdów..

Analiza zarejestrowanego ruchu autobusowego wskazuje na istnienie tzw. białych plam



Schemat 3. Transport drogowy powiatu płońskiego na terenie województwa mazowieckiego (stan na 2018 rok)

Źródło: Opracowanie MBPR - PZPWM

Transport lotniczy

Mazowsze, ze względu na centralne położenie oraz usytuowanie Warszawy, posiada również uprzywilejowaną pozycję w generowaniu ruchu lotniczego, zarówno międzynarodowego jak i regionalnego. Blisko połowa ruchu lotniczego kraju z uwzględnieniem lotów regularnych oraz czarterowych (50% operacji lotniczych, 45% obsłużonych pasażerów⁸) – realizowana jest przez porty lotnicze położone na terenie Mazowsza. Należą do nich Lotnisko Chopina w Warszawie (18,8 mln pasażerów) usytuowane w sieci TEN-T oraz Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin (3,1 mln pasażerów)⁹.

Jednym z funkcjonujących portów lotniczych na terenie województwa mazowieckiego jest Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin, położony około 40 km na północny zachód od granic Warszawy, a także 30 km od miasta będącego stolicą Powiatu Płońskiego. Port lotniczy pełni przede wszystkim rolę lotniska regionalnego obsługiwanego przez niskokosztowych przewoźników pasażerskich. Obsłużony w 2019 roku 3,1 mln pasażerów został skwalifikowany jako szósty port lotniczy w kraju z największą liczbą obsłużonych pasażerów. Według początkowych założeń infrastruktura terminalowa Portu Lotniczego miała umożliwić obsługę 2-3 mln pasażerów z możliwością obsługi do 5 mln pasażerów rocznie. Aktualna przepustowość szacowana jest na poziomie 4,2 mln pasażerów, potencjalna rozbudowa terminala umożliwiłaby jej podwojenie.

Transport towarowy

Z danych opracowanych przez GUS wynika, że w 2023 roku w Polsce przewiezionych zostało ogółem około 2 220 678 tys. ton ładunków. Najwięcej ładunków przewieziono transportem samochodowym stanowiącym 86,5%, następnie transportem kolejowym 10,5%.

Z wojewódzkiego bilansu przewozu ładunków transportem samochodowym wynika, że w 2019 w Polsce nadano 1 281 188 tys. ton ładunków transportem samochodowym oraz przyjęto 1 266 573 tys. ton ładunków. Bilans ładunków nadanych w stosunku do przyjętych wyniósł + 14 615 tys. ton ładunków.

⁸ dane za rok 2019 r.

⁹ Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w latach 2017 - 2019, Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych

W województwie mazowieckim w 2023 r. nadano 162 863 tys. ton ładunków transportem samochodowym, co wśród wszystkich województw plasuje je na drugim miejscu. Jednocześnie województwo mazowieckie posiada 13% udziału w nadaniu ładunków w Polsce. Z tego 67% to przewozy wewnątrz województwa, 27% poza granicę województwa i 5% za granicę kraju. Województwo przyjęło 13% wszystkich ładunków w kraju. Z tego 65% to przyjęte ładunki wewnątrz województwa, 29% poza granicę województwa i 6% za granicę kraju.

Transport intermodalny

Z danych opracowanych przez GUS wynika, że w 2023 r. w Polsce transportem intermodalnym przewieziono 74 mln ton ładunków w kontenerach. Najwięcej kontenerów przewiezionych zostało transportem morskim stanowiącym ok. 40% ogółu przewiezionych ładunków, odpowiednio transportem samochodowym 33% i kolejowym 26%.

Terminale intermodalne¹⁰

Na terenie Polski w 2023 r. zlokalizowanych było 38 aktywnych terminali (o 3 więcej niż w roku poprzednim), z tego:

- 6 obsługiwało przesyłki morze-kolej, morze-droga (terminale morskie),
- 32 obsługiwało przesyłki kolej-droga lub kolej-kolej (terminale lądowe).

W 2023 r. powierzchnia parkingowo-manewrowa w terminalach lądowych zajmowała łącznie 17,9 ha, a łączna powierzchnia składowa terminali – 132,1 ha, w tym dla jednostek skonteneryzowanych – 81,8 ha. Pojemność placów składowych wyniosła 131,7 tys. TEU.

Terminale lądowe w 2023 r. posiadały łącznie 79,5 km torów dla kolei normalnotorowej, z czego 46,7% przeznaczonych było bezpośrednio do załadunku/wyładunku jednostek intermodalnych. Średnia długość składu (liczba wagonów) obsługiwanego jednocześnie w terminalu lądowym wyniosła 32 szt.

Na terenie województwa mazowieckiego, zlokalizowane były 3 terminale lądowe: Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa, Metrans Terminal Kontenerowy Pruszków oraz PKP Cargo Connect - Terminal Kontenerowy Warszawa.

W 2023 r. w terminalach intermodalnych przeładowano łącznie 74,3 mln ton ładunków skonteneryzowanych, w tym przewiezionych transportem morskim – 40,5 mln ton, (co stanowiło 30,1% ogółu ładunków przeładowanych w terminalach morskich i lądowych), transportem samochodowym – 33,3 mln ton (24,7%), a transportem kolejowym – 26,3 mln ton (19,5%).

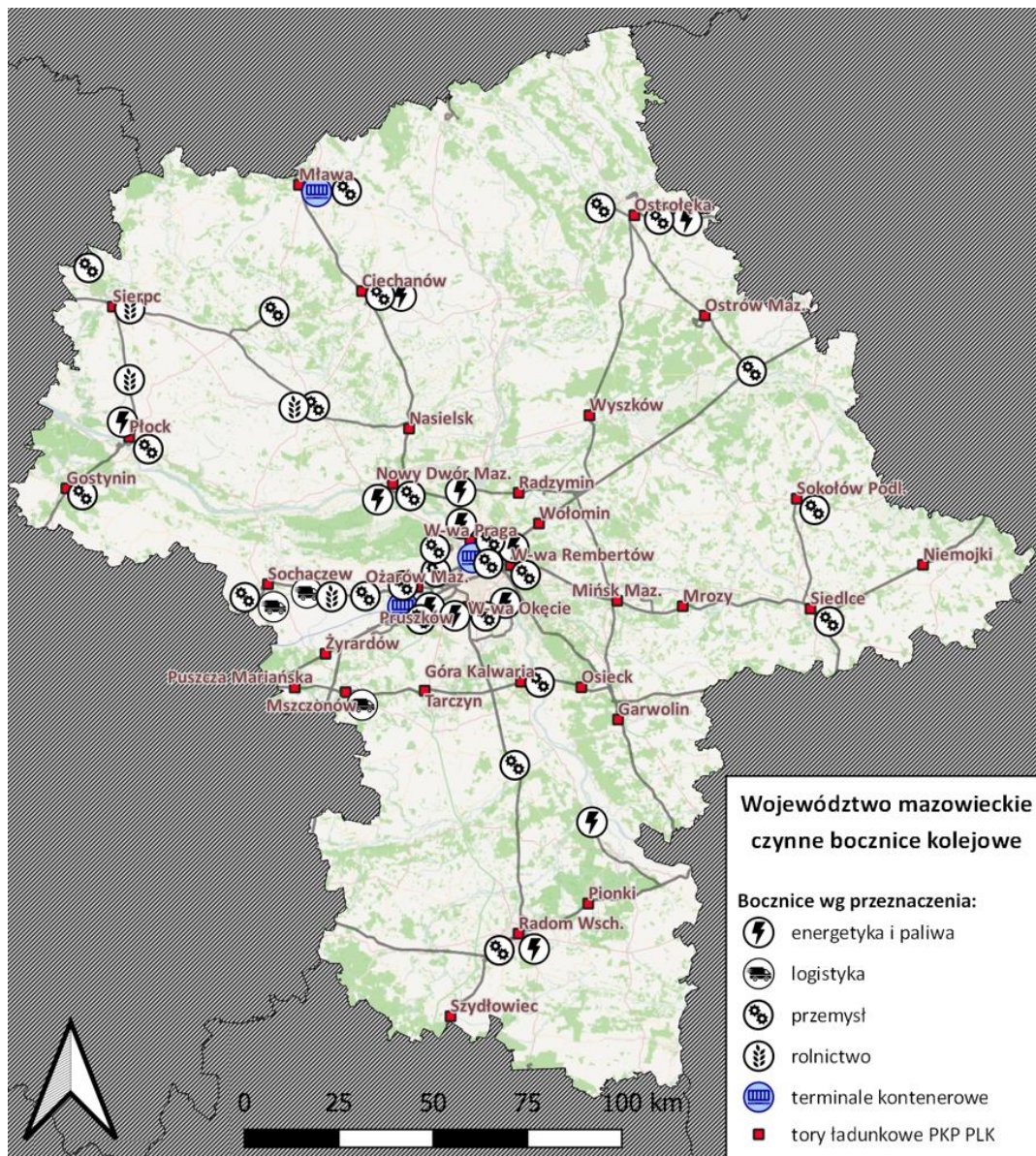
Bocznice

Miejscami wykorzystania transportu kolejowego do przewozów ładunków są bocznice kolejowe w posiadaniu podmiotów gospodarczych. Na terenie województw

¹⁰ Główny Urząd Statystyczny - Transport intermodalny w Polsce w 2019 r.

mazowieckiego zlokalizowanych jest 85 bocznic o charakterze gospodarczym, w tym również zlokalizowana w mieście Płońsk na terenie powiatu płońskiego.

Na poniższym schemacie przedstawiono stacje w województwie mazowieckim, na których zlokalizowane są bocznic.



Schemat 8. Bocznic kolejowe powiatu płońskiego na terenie województwa mazowieckiego
Źródło: Opracowanie Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Tabor do przewozów intermodalnych¹¹

W 2019 r. w skład parku taborowego do przewozów intermodalnych będącego w dyspozycji krajowych przewoźników wchodziło łącznie 4 209 wagonów, z czego w

¹¹ Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.

eksploatacji było 4 012 wagonów. Biorąc pod uwagę ogół wagonów do przewozu towarów (87 207), wagony intermodalne stanowiły zaledwie 4,8% parku taborowego.

Żegluga śródlądowa

Zgodnie z danymi GUS, długość sieci dróg wodnych w Polsce w 2019 roku wynosiła 3 722 km. W skład tej sieci wchodziły: 2 512 km uregulowanych rzek żeglowych, 621 km skanalizowanych odcinków rzek, 333 km kanałów oraz 255 km jezior żeglowych. W tym samym roku długość dróg wodnych wykorzystywanych przez żeglugę wyniosła 3 512,5 km, co stanowi 94,4% całkowitej długości sieci. Pozostałe odcinki dróg wodnych to szlaki o znaczeniu regionalnym. Spośród wszystkich dróg wodnych w Polsce, obecnie jedynie około 100 km (odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej), łączący Zespół Portów Morskich Szczecin i Świnoujście z drogami wodnymi Europy Zachodniej, jest uwzględniony w sieci bazowej TEN-T, w korytarzu Morze Północne – Bałtyk.

Drogi wodne w województwie mazowieckim pełnią głównie funkcje regionalne. Są to drogi o klasach od Ia do III. Wymagania klas IV i V, stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym, które umożliwiają eksploatację statków o tonażu powyżej 1000 t, spełnia w Polsce tylko około 5,5% dróg wodnych. W województwie mazowieckim do tej kategorii należy jedynie fragment Wisły od Płocka do stopnia wodnego Włocławek – 55 km (klasa Va). Pozostałe drogi wodne, takie jak Wisła na pozostałym odcinku, Narew i Bug, należą do najniższych klas żeglowności Ia i Ib, natomiast rzeka Narew od Pułtuska wraz z Jeziorem Zegrzyńskim i Kanałem Żerańskim należy do klasy II.

Przez obszar województwa przebiega planowana droga wodna E-40, która jest częścią sieci dróg wodnych ujętych w porozumieniu AGN. Ma ona połączyć Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, prowadząc z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a następnie Narwią i Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru.

Na terenie powiatu płońskiego drogi wodne nie pełnią żadnej roli w zakresie transportu, a przewóz towarów żeglugą śródlądową nie jest tam prowadzony.

Sieć TEN-T

Panuropejskie korytarze transportowe to ciągi infrastruktury transportowej o międzynarodowym znaczeniu, które obejmują szlaki transportowe o określonych parametrach technicznych oraz węzły transportowe. Łączą one drogi kołowe, wodne i linie kolejowe. W krajach Europy Środkowo-Wschodniej istnieje 10 panuropejskich korytarzy transportowych. Powiat płoński znajduje się w obszarze dwóch korytarzy:

KII – Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżny Nowogród

KVI – Gdynia/Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylna – Ostrawa – Brześć

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) składa się z sieci transportowej drogowej, kolejowej, powietrznej i wodnej, na której realizację opiera się polityka

transportowa UE. Sieć TEN-T jest rozwijana w ramach podejścia dwupoziomowego, obejmującego sieć bazową oraz sieć kompleksową. Celem polityki w dziedzinie Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, realizowanej przez państwa członkowskie Unii Europejskiej, w tym Polskę, jest stworzenie infrastruktury niezbędnej do osiągnięcia spójności sieci i prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE.

Utworzenie sieci bazowej planowane jest do 2030 roku i ma stanowić trzon systemu transportowego w ramach jednolitego rynku. Kluczowym celem sieci bazowej jest usunięcie wąskich gardeł, modernizacja infrastruktury w celu dostosowania jej do standardów TEN-T oraz usprawnienie transgranicznej działalności przewozowej na potrzeby pasażerów i przedsiębiorstw w całej UE. Sieć bazowa przyczyni się również do poprawy połączeń między różnymi rodzajami transportu oraz realizacji unijnych celów związanych ze zmianą klimatu poprzez zmniejszenie emisji CO₂ z sektora transportu.

Do sieci bazowej na terenie powiatu płońskiego należy odcinek:

- linii kolejowej nr 9/E65/C-E65 Gdynia – Warszawa oraz odcinki drogi krajowej nr 7/drogi ekspresowej S7 Gdańsk – Warszawa,

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

Płońsk – (Toruń) w ciągu drogi krajowej nr 10/S10,

Linie kolejowe oraz drogi krajowe w sieci TEN-T przedstawione zostały na Schemacie nr 9 - Sieć transportowa województwa mazowieckiego w tym na terenie powiatu płońskiego.

Trasy rowerowe

Przez województwo mazowieckie przebiegają 2 trasy o randze międzynarodowej europejskiej sieci szlaków rowerowych EuroVelo:

- EV 2 – Szlak Stolic: Galway – Moskwa (5,5 tys. km);
- EV 11 – Szlak Europy Wschodniej: Przylądek Północny – Ateny.

Do krajowych tras rowerowych zaliczamy te wskazane przez Zespół ds. mobilności rowerowej działający przy Konwencie Marszałków Województw RP. Przebieg i numeracja korytarzy krajowych tras rowerowych została przyjęta przez Konwent Marszałków w stanowisku nr 7/2019 z dnia 7 czerwca 2019 r.

W województwie mazowieckim, poza trasami międzynarodowymi, przebiegają trasy pełniące funkcje krajowe tj.: nr 5 (Wiślana Trasa Rowerowa), 7 i 8.

W całej Polsce w 2023 roku było około 15 500 km ścieżek rowerowych. Pod względem długości najwięcej ścieżek rowerowych znajdowało się w województwach: mazowieckim (15%), wielkopolskim (13%) oraz pomorskim (9%). Najmniej ścieżek rowerowych było w województwach: świętokrzyskim (2%) i opolskim (3%).

W województwie mazowieckim długość ścieżek rowerowych w 2023 roku wynosiła około 2 500 km. Najwięcej dróg rowerowych powstaje wzdłuż dróg zarządzanych przez gminy i starostwa. W 2023 roku stanowiły one łącznie 90% dróg rowerowych w województwie..

Systemy typu Park and Ride – Parkuj i Jedź

Systemy typu Park and Ride (P+R), stosowane w celu integracji transportu zbiorowego z transportem indywidualnym, są ważnym elementem polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Powinny być tworzone w miejscach, które charakteryzują się stosunkowo wysoką zdolnością przewozową transportu publicznego. Na terenie Powiatu Płońskiego systemy te są głównie organizowane przez Miasto Płońsk, które zlokalizowało tego rodzaju parkingi na obrzeżach miasta.

Bezpieczeństwo w transporcie

W związku z lokalnym charakterem Planu oraz planowanymi kierunkami działań, w dokumencie przeprowadzono analizę bezpieczeństwa w transporcie drogowym i kolejowym. Kolej w Polsce pozostaje najbezpieczniejszym środkiem transportu lądowego. W 2023 roku na sieci kolejowej odnotowano około 550 wypadków. Zmniejszyła się liczba wypadków związanych z osobami przechodzącymi przez tory w miejscach niedozwolonych oraz zdarzeń na przejazdach kolejowych.

O poziomie bezpieczeństwa transportu kolejowego w danym roku najlepiej świadczy tzw. miernik wypadkowości, który odnosi liczbę wypadków do wykonanej pracy eksploatacyjnej. Pozwala to na ocenę, czy liczba wypadków w przeliczeniu na pociągokilometr maleje, czy rośnie. Im niższy wskaźnik, tym lepszy poziom bezpieczeństwa. W 2019 roku wskaźnik wypadkowości wyniósł 2,08, biorąc pod uwagę szacunki pracy przewozowej.

Rozwój sieci drogowej – budowa nowych odcinków dróg szybkiego ruchu, obwodnic miast i miejscowości – przyczynia się do wzrostu mobilności społeczeństwa i rozwoju społeczno-gospodarczego. Jednocześnie wzrasta natężenie ruchu, co bezpośrednio wpływa na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). Na bezpieczeństwo ruchu drogowego wpływa także stan techniczny dróg (nawierzchnia jezdni i obiekty inżynieryjne) oraz parametry takie jak skrajnia pozioma i przebiegi przez centra miast i miejscowości.

W porównaniu z poprzednimi latami liczba wypadków, a także bezpośrednich skutków wypadków (liczba ofiar śmiertelnych, ciężko rannych i rannych) zmalała. W roku 2023 na terenie województwa mazowieckiego odnotowano około 3 500 wypadków, w wyniku których zginęło około 470 osób. W powiecie płońskim odnotowano 104 wypadki drogowe, w których poszkodowanych zostało 126 osób – zarówno rannych, jak i tych, którzy odnieśli poważniejsze obrażenia. W 2023 roku w powiecie płońskim odnotowano 5 ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków drogowych.

Najczęstszymi przyczynami wypadków są:

- Nadmierna prędkość

- Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
- Nieprawidłowe manewry
- Alkohol i inne substancje
- Złe warunki pogodowe

Policja w powiecie płońskim oraz inne służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo drogowe podejmują działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach. Do takich działań należą:

- Kontrole drogowe
- Edukacja i kampanie informacyjne
- Modernizacja infrastruktury drogowej
- Kontekst.

Schemat przedstawia liczbę wypadków w 2019 r. na terenie województwa mazowieckiego w podziale na powiaty (na wszystkich drogach).



Schemat 10. Podstawa prawna organizowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce
Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z regulacjami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (ustawa PTZ), organizatorem publicznego transportu zbiorowego (PTZ) jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub minister właściwy do spraw transportu, odpowiedzialna za zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawiera z organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na określonej w umowie linii komunikacyjnej.

Zgodnie z ustawą, organizatorem publicznego transportu zbiorowego może być:

- Gmina, na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- Związek międzygminny, na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które utworzyły związek międzygminny,
- Powiat, na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- Związek powiatów, na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- Związek powiatowo-gminny, na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny,
- Związek metropolitalny, na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
- Województwo, na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,

- Minister właściwy do spraw transportu, na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Do głównych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie jego rozwoju, organizowanie oraz zarządzanie transportem.

Planowanie rozwoju transportu ma na celu wyznaczanie strategicznych celów i kierunków rozwoju, a następnie dążenie do ich realizacji w celu poprawy standardów i jakości życia społeczeństwa w danej lokalizacji. Powiat Płoński opracował dokument, który powinien stanowić podstawę realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Organizowanie PTZ polega w szczególności na: badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, zawieraniu umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz ustalaniu opłat za przewóz.

Zarządzanie PTZ obejmuje: ocenę i kontrolę realizacji usług przez operatora i przewoźnika, współpracę przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów użyteczności publicznej, zatwierdzanie rozkładów jazdy, dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych oraz bieżącą analizę potrzeb przewozowych.

Analizując zasady prawne związane z organizacją PTZ na poziomie regionalnym, można zidentyfikować problemy funkcjonowania transportu publicznego. Do najważniejszych z nich należą:

- Brak jednego organizatora transportu publicznego oraz niewystarczająca współpraca i koordynacja przewozów na poziomie powiatu,
- Brak organizacji przewozów na „stykach powiatów”,
- Zróżnicowany standard przewozów, wynikający z różnego stopnia finansowania usług przewozowych na poszczególnych obszarach,
- Brak dokumentów planistycznych w zakresie transportu zbiorowego na poziomie gmin,
- Brak aktualnych danych dotyczących ruchu pojazdów oraz wyników potoków pasażerskich.

Aktualnie obowiązujące regulacje prawne nie sprzyjają integracji i komplementarności regionalnego transportu kolejowego i drogowego. Ważne jest uchwalenie przepisów mających na celu stworzenie spójnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego, który będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe mieszkańców.

Uwarunkowania organizacyjne

Zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi na terenie województwa mazowieckiego organizatorem kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych jest

Minister Infrastruktury. Za organizację przewozów wojewódzkich odpowiedzialne jest Województwo Mazowieckie, w imieniu którego zadania organizatora wykonuje Marszałek Województwa. Na poziomie powiatowym zadania organizatora pełni Starosta Płoński, a za organizację przewozów powiatowych odpowiedzialny jest Powiat Płoński.

Powiatowe przewozy pasażerskie realizowane na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym polegają na przewozie osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin, jednak nie wykraczających poza granice jednego powiatu.

W województwie mazowieckim w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane są dwa rodzaje przewozów:

- Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, realizowane przez operatora publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy z Województwem Mazowieckim,
- Przewozy komercyjne, realizowane przez przedsiębiorcę na podstawie zezwolenia wydanego przez marszałka województwa, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Przewozy komercyjne stanowią podstawę połączeń w transporcie drogowym w województwie mazowieckim, co wpływa również na organizację transportu w powiecie płońskim.

Organizacja publicznego transportu kolejowego na terenie Mazowsza odbywa się za pośrednictwem tzw. podmiotów wewnętrznych, powołanych do realizacji zadań własnych województwa, tj. Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. (operatorzy), które zawarły z Województwem stosowne umowy ramowe o świadczenie usług publicznych. W przypadku kilku linii komunikacyjnych zasięg działalności Kolei Mazowieckich wykracza poza granice województwa.

Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym obecnie nie są realizowane przez powiat. Mimo braku realizacji przewozów pasażerskich, powinny one pełnić uzupełniającą rolę wobec przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym i kolejowym prowadzonym przez województwo mazowieckie. W zakresie linii komunikacyjnych prowadzących do obszarów wykluczenia transportowego oraz jako komunikacja poprzeczna do linii kolejowych i drogowych w obrębie województwa, połączona z integracją rozkładową i taryfową, stanowią one istotne narzędzie zwiększające atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu płońskiego.

Obecnie, w odniesieniu do powiatowych przewozów transportu zbiorowego, zakres działalności organizatorskiej ogranicza się do realizacji funkcji wskazanych w przepisach prawnych. Przewozy te są w całości wykonywane przez przedsiębiorców posiadających status przewoźnika, a nie operatora. Podmioty te działają na zasadach komercyjnych, mają

samodzielność decyzyjną w zakresie kształtowania swojej oferty, w tym cen. Kierują się przede wszystkim rachunkiem ekonomicznym, a nie względami społeczno-ekonomicznymi.

Zapewnienie transportu na poziomie gminnym leży w gestii Prezydentów/Burmistrzów i Wójtów lub innych organizatorów, w zależności od zawartych porozumień, a także Zarządu w przypadku związków międzygminnych lub powiatowych.

Transport kolejowy

Zgodnie z danymi w roku 2023 roku, w Polsce transportem kolejowym przewieziono około 3 500 mln pasażerów.

Na terenie Województwa Mazowieckiego regularny przewóz osób na liniach kolejowych wojewódzkich i/lub międzywojewódzkich wykonywali następujący przewoźnicy kolejowi, co przedkłada się na tereny powiatu płońskiego:

- Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.,
- Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.,
- Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.,
- Arriva RP sp. z o.o.,
- PKP Intercity S.A.,
- Przewozy Regionalne sp. z o.o. (obecnie Polregio sp. z o.o.).

Transport drogowy

Według danych na rok 2023, regularna komunikacja autobusowa odbywała się na 11,1 tys. linii krajowych o łącznej długości 531,5 tys. km oraz na 107 liniach międzynarodowych o długości 113,9 tys. km. W strukturze linii krajowych dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 82,0% (w 2018 roku – 82,1%). W 2023 roku transportem autobusowym przewieziono 327,5 mln pasażerów, co oznacza spadek o 2,7% w porównaniu do roku poprzedniego, przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej w pasażerokilometrach o 17,4%.

Na terenie województwa mazowieckiego realizowane były przewozy komunikacji autobusowej na 1,2 tys. linii krajowych o łącznej długości 86,4 tys. km oraz na 75 liniach międzynarodowych o długości 62,1 tys. km.

Zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym wymaga zezwolenia, które w zależności od zasięgu przewozów wydaje: wójt, burmistrz, starosta lub marszałek województwa. Powiat wydaje zezwolenia na przewozy na liniach komunikacyjnych:

- wykraczających poza obszar co najmniej jednej gminy, lecz nie przekraczających granic powiatu,
- wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, w uzgodnieniu z starostami właściwymi dla planowanego przebiegu linii komunikacyjnej.

Liczba linii komunikacyjnych wojewódzkich i międzywojewódzkich, na które Marszałek Województwa Mazowieckiego wydał zezwolenia w 2023 roku, wyniosła 691.

Najwięcej linii komunikacyjnych obsługują następujący przewoźnicy:

- SANIMAX-Transport

W zakresie transportu drogowego zbiorowego w regionie ciechanowskim przewozy wykonuje 15 przewoźników na 49 liniach o łącznej długości 4 103,50 km, realizując 250 kursów. Największą liczbę kursów (4 i więcej) wykonują przewoźnicy: „AUTO-TEAM Jerzy Filipiński” z siedzibą w Żurominie, „Przewóz Osób Adam Klimkiewicz” z siedzibą w Płońsku oraz „Usługi Transportowe i Ciężarowe Jan Sławomir Archacki” z siedzibą w Pułtusk. Siedziby powiatów, takie jak Żuromin, Płońsk i Pułtusk, są skomunikowane ze stolicą kraju w ramach połączeń autobusowych. Przewozy na trasie Warszawa – Płońsk odbywają się w przedziale godzin 04:00-23:00.

Przebieg tras linii autobusowych zdeterminowany jest położeniem miejsc o największej koncentracji ludności. Wokół stolicy regionu płockiego, będącego ważnym centrum przemysłowym, występuje wiele linii komunikacyjnych o zróżnicowanej liczbie kursów w ciągu doby. Realizowane są również połączenia na trasie Płock – Płońsk (14 kursów).

Sieć połączeń drogowych między poszczególnymi siedzibami władz powiatowych w województwie mazowieckim przedstawia się następująco:

- Ciechanów – połączenie bezpośrednie z Przasnyszem, Płońskiem, Pułtuskim, Płockiem, Mławą, Wyszkowem (dodatkowo z Elblągiem),
- Mława – połączenie bezpośrednie z Przasnyszem, Ciechanowem, Pułtuskim, Nowym Dworem Mazowieckim (dodatkowo z Elblągiem, Ostródą, Nidzicą, Gdańskiem, Krakowem, Wrocławiem, Kielcami),
- Żuromin – połączenie bezpośrednie z Płońskiem (dodatkowo z Lidzbarkiem i Działdowem),
- Płońsk – połączenie bezpośrednie z Ciechanowem, Żurominem (dodatkowo z Brodnicą, Gdańskiem, Zakopanem, Radomiem, Kielcami, Łodzią, Wrocławiem, Krakowem),
- Pułtusk – połączenie bezpośrednie z Wyszkowem, Ciechanowem, Przasnyszem, Ostrołką, Makowem Mazowieckim (dodatkowo z Olsztynem).

Połączenia między Warszawą a ośrodkami subregionalnymi, a także powiatem płońskim, są dobrze rozwinięte, a na wielu relacjach oferta publicznego transportu zbiorowego jest uzupełniana o połączenia o charakterze komercyjnym. Problemem są jednak niedostatecznie rozwinięte połączenia pomiędzy ośrodkami subregionalnymi oraz pomiędzy przystankami i stacjami kolejowymi a miejscowościami pozbawionymi dostępu do sieci kolejowej. Taki układ sieci przyczynia się do zjawiska wykluczenia transportowego.

Integracja transportu publicznego

Potrzeba integracji transportu stanowi jedno z kluczowych wyzwań w europejskiej polityce transportowej. Jest istotna dla poprawy konkurencyjności transportu publicznego i zwiększenia popytu na usługi przewozowe, co w konsekwencji prowadzi do ograniczenia korzystania z indywidualnych samochodów. Ma to pozytywny wpływ na ochronę środowiska, zmniejszenie kongestii oraz poprawę bezpieczeństwa.

Integracja transportowa powinna obejmować kilka płaszczyzn:

- **Integracja systemów transportowych:** Zapewnienie spójności pomiędzy różnymi systemami transportowymi, na przykład poprzez tworzenie węzłów integrujących różne środki transportu, co umożliwi wygodne przesiadanie się pomiędzy środkami publicznego transportu zbiorowego. Dotyczy to również budowy sieci parkingów typu Park&Ride oraz Bike&Ride.
- **Integracja taryfowo-biletowa:** Umożliwienie podróżowania na podstawie wspólnego biletu (w tym biletów długookresowych), wzajemne honorowanie biletów oraz wspólne opłaty za parkowanie i bilet.
- **Integracja rozkładów jazdy:** Koordynacja rozkładów jazdy poszczególnych operatorów, aby zminimalizować czas oczekiwania i poprawić komfort podróży.
- **Integracja systemów informacji pasażerskiej:** Stworzenie wspólnego, jednolitego systemu informacji pasażerskiej, który ułatwi dostęp do informacji o rozkładach jazdy, trasach i dostępnych usługach.

Wśród działań podejmowanych przez Województwo Mazowieckie w zakresie integracji usług publicznego transportu zbiorowego znajduje się realizacja projektu budowy parkingów w systemie Parkuj&Jedź oraz współpraca w zakresie ofert przewozowych.

Finansowanie transportu zbiorowego

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowane są:

- ze środków własnych jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem przewozów,
- ze środków budżetu państwa,
- z przychodów taryfowych i jakichkolwiek innych przychodów wygenerowanych podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego.

Dodatkowymi źródłami finansowania publicznego transportu zbiorowego mogą być:

- środki pochodzące od innych jednostek samorządu terytorialnego przekazywane w formie dotacji celowych na podstawie zawieranych porozumień,
- środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej oraz innych programów współpracy.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, polega w szczególności na:

- pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu oraz innych składników majątkowych na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przyznawaniu operatorowi dotacji celowych z budżetu Państwa, a także środków zewnętrznych z funduszy unijnych lub innych programów współpracy,
- zawieraniu porozumień pomiędzy organizatorami i przekazywaniu dotacji na realizację zadań dotyczących transportu zbiorowego.

W transporcie drogowym, podstawowym modelem finansowania przyjętym przez Województwo Mazowieckie jest umowa świadczenia usług publicznych przyjmująca formę koncesji na usługi. W ramach powyższej umowy finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej polega na przekazywaniu, za pośrednictwem organizatora rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów osób uprawnionych w publicznym transporcie zbiorowym w postaci dotacji.

Ważnym elementem finansowania transportu publicznego na terenie województwa mazowieckiego jest realizacja i utrzymanie systemu parkingów w formule „Parkuj i Jedź”. Finansowanie parkingów odbywa się z następujących źródeł: środków ze sprzedaży biletów, środków budżetu Województwa Mazowieckiego w formie pokrycia kosztów budowy oraz utrzymania P+R, środków innych jednostek samorządu terytorialnego jako dotacji celowych na dofinansowanie kosztów budowy i prowadzenia parkingów P+R, środków pochodzących z programów operacyjnych finansowanych z Unii Europejskiej – na finansowanie budowy, rozbudowy i modernizacji parkingów.

Istotną rolę w rozwoju transportu kolejowego na terenie województwa mazowieckiego stanowi poprawa jakości świadczonych usług m.in. poprzez zakup i modernizację taboru do obsługi regionalnych połączeń kolejowych. Do podstawowych źródeł pozyskania środków finansowych na realizację działalności inwestycyjnej należą:

- środki z programów operacyjnych dofinansowywane z budżetu Unii Europejskiej oraz innych programów współpracy,
- pożyczki bankowe (w formie kredytów) lub emisje obligacji,
- środki własne organizatora lub operatora,
- środki z budżetu państwa (środki pochodzące z programów, kontraktów kolejowych, dotacji celowych).

W poniższej tabeli przedstawiono środki finansowe przeznaczone na finansowanie regionalnych przewozów pasażerskich w ramach użyteczności publicznej w latach 2015-2019.

Powiązania transportowe z powiatami sąsiednimi

Podczas planowania systemu transportowego kluczowe jest zapewnienie kompleksowości sieci, co umożliwi stworzenie spójnego układu transportowego obsługującego ruch pasażerski i towarowy. W tym kontekście przeprowadzona została diagnoza powiązań transportowych z sąsiednimi powiatami w granicach województwa mazowieckiego.

Powiat Płoński graniczy z 6 powiatami, gdzie transport pasażerski na stykach powiatów jest zapewniany poprzez przewozy realizowane na poziomie wojewódzkim. Istotną rolę w planowaniu inwestycji odgrywa komplementarność i ciągłość działań inwestycyjnych na granicach powiatów. Ich celem jest utworzenie spójnej sieci transportowej, niezależnie od podziałów administracyjnych. Kluczowym elementem integracji jest uwzględnienie modernizacji dróg będących głównymi ciągami komunikacyjnymi na styku powiatów. W obszarze organizacji publicznego transportu zbiorowego istotna jest harmonizacja oferty na granicach powiatów.

Uwarunkowania środowiskowe

Sektor transportu odgrywa kluczową rolę w społeczeństwie oraz gospodarce. Jednocześnie, działalność transportowa jest jednym z głównych źródeł oddziaływań na środowisko przyrodnicze. W Planie przedstawiono skrócone informacje dotyczące uwarunkowań środowiskowych. Szkodliwy wpływ transportu na środowisko może przybierać różne formy, takie jak:

- Emisja gazów cieplarnianych
- Emisja toksycznych składników spalin
- Zanieczyszczenie hałasem
- Wpływ na rzeźbę terenu
- Wpływ na biosferę

Klimat

Analiza danych klimatycznych i hydrologicznych z ostatnich dziesięcioleci jednoznacznie wskazuje na postępujący proces zmian klimatycznych, który jest zauważalny także na terenie powiatu płońskiego. Główne skutki zmian klimatycznych to stopniowy wzrost średniej temperatury i coraz częstsze występowanie ekstremalnych, groźnych zjawisk klimatycznych: suszy, powodzi, huraganów, gwałtownych burz. Zmiany klimatyczne przekładają się na skalę i rodzaj zagrożeń dla ludzi i środowiska w aspekcie hydrologicznym i meteorologicznym.

Skutki zmiany klimatu mogą mieć bezpośredni wpływ na działanie sieci transportowych w postaci zakłócenia ich funkcjonowania, skrócenia żywotności infrastruktury, a także uszkodzenia i zniszczenia jej elementów przez ekstremalne zjawiska pogodowe. Transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów. Analogiczne zmiany

będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynności transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie przez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Z roku na rok obserwuje się coraz bardziej gwałtowny i niszczycielski charakter zjawisk burzowych. Kilukrotnie w ciągu roku dochodzi do rozległych zakłóceń funkcjonowania sieci energetycznych, transportu i łączności. Zagrożenie dla infrastruktury transportowej stanowią przede wszystkim:

- lokalne zalania dróg wynikające z przekroczenia wydolności odbioru wód opadowych przez kanalizację deszczową i urządzenia odwodnieniowe,
- podmycie lub uszkodzenie obiektów mostowych wynikające z nagłego wezbrania cieków wodnych,
- uszkodzenia infrastruktury i pojazdów wynikające z silnych opadów gradu,
- zablokowanie dróg lub linii kolejowych przez fragmenty drzew, słupów energetycznych i innych obiektów zerwane przez huraganowy wiatr.

Stan i jakość powietrza

Emisja zanieczyszczeń powietrza może mieć charakter punktowy, powierzchniowy lub liniowy. Wpływ na jakość powietrza w powiecie ma zarówno emisja spalin ze źródeł zlokalizowanych na jego terenie, jak i migracja zanieczyszczeń z terenów sąsiednich. Analiza jakości powietrza na terenie powiatu płońskiego wskazuje, że na obszarze powiatu występują przekroczenia norm dla PM₁₀, PM_{2,5} oraz NO₂.

Klimat akustyczny

Klimat akustyczny to zespół zjawisk akustycznych występujących na danym obszarze, niezależnie od źródeł je wywołujących. Narzędziem oceny klimatu akustycznego jest z reguły mierzenie długookresowego średniego poziomu (natężenia) dźwięku. W powiecie płońskim najistotniejszymi źródłami hałasu są źródła komunikacyjne, przemysłowe i źródła punktowe związane z działalnością usługową. Hałas komunikacyjny związany jest z działalnością transportu drogowego, lotniczego oraz szynowego. Problem zagrożenia hałasem komunikacyjnym na terenie powiatu jest w dalszym ciągu duży i dotyczy przede wszystkim transportu drogowego.

Aktualne działania w zakresie ochrony środowiska

Na terenie powiatu płońskiego prowadzonych jest szereg działań programowych zmierzających do poprawy stanu środowiska naturalnego. Część z nich stanowi implementację rozwiązań unijnych i krajowych, resztę zaś stanowią uchwały, programy i działania podejmowane przez samorządy na każdym szczeblu administracyjnym. Wśród inicjatyw na poziomie powiatu płońskiego należy wyróżnić w szczególności:

- Program ochrony środowiska dla powiatu płońskiego do roku 2029 wyznaczający kierunki interwencji w zakresie ochrony środowiska. Działania odnoszą się m.in. do ochrony klimatu i jakości powietrza, zagrożenia hałasem, gospodarowania wodami, gospodarki wodno-ściekowej, stanu gleb, gospodarki odpadami i zapobieganiu powstawania opadów czy zagrożenia poważnymi awariami.
- Program ochrony powietrza (POP) dla województwa mazowieckiego uchwalony przez Sejmik Województwa Mazowieckiego 08.09.2020 r. Jego celem jest osiągnięcie na terenie całego województwa dopuszczalnych poziomów PM10, PM2,5, NO₂ oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w powietrzu. Rekomendacje działań w tym zakresie zakładają m.in. inwentaryzację źródeł niskiej emisji, likwidację i wymianę źródeł ciepła, zwiększanie powierzchni zieleni, edukację ekologiczną, czyszczenie ulic na mokro.

Analiza SWOT

Analiza SWOT przedstawiona w Planie została opracowana opierając się na Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego oraz diagnozie obecnego stanu systemu

transportowego powiatu płońskiego. Ma ona na celu zidentyfikowanie mocnych i słabych stron, szans oraz zagrożeń w sieci transportowej powiatu płońskiego.

Tabela 1. Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Rosnąca liczba ludności powiatu i korzystna struktura demograficzna na tle kraju • Dynamicznie rozwijająca się metropolia warszawska, stanowiąca największy ośrodek gospodarczy, administracyjny i naukowy w kraju w bliskim położeniu powiatu płońskiego • Występowanie obszarów o wysokiej atrakcyjności przyrodniczej i kulturowej • Międzynarodowe znaczenie istniejącej infrastruktury drogowo – kolejowej przebiegającej przez powiat płoński • Rozwinięta sieć drogowa w ramach sieci TEN-T • Poprawiające się bezpieczeństwo w transporcie • Rozwinięty system autostrad i dróg ekspresowych w głównych korytarzach transportowych przebiegających przez powiat płoński • Rozwinięta sieć transportowa łącząca powiat z większością ośrodków regionalnych m.in. z stolicą kraju 	<ul style="list-style-type: none"> • Występowanie obszarów wyludniających się, w tym postępujący spadek liczby mieszkańców niektórych gmin z terenu powiatu • Narastające zróżnicowanie rozwoju między obszarem m.Płoński i Gminy płoński a obszarami otaczającymi • Występowanie obszarów o wysokim odsetku osób trwale bezrobotnych, zwłaszcza na obszarach wiejskich • Nierównomierny dostęp do infrastruktury kulturalnej i turystycznej • Niska gęstość sieci kolejowej na tle kraju • Brak odpowiedniej przepustowości infrastruktury kolejowej, szczególnie dla ruchu regionalnego, • Niska jakość infrastruktury kolejowej (w tym dworców i przystanków) • Niezadawalający lub zły stan dróg, w tym stanowiących uzupełnienie sieci dróg krajowych i sieci TEN-T • Wysoki udział transportu drogowego w przewozach towarów i osób • Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego • Brak realizacji przewozów autobusowych realizowanych na szczeblu powiatowym i mogących stanowić skuteczne uzupełnienie istniejącej sieci transportowej • Mała częstotliwość połączeń komunikacji autobusowej • Niedobór połączeń autobusowych • Występowanie obszarów wykluczonych transportowo, zwłaszcza na terenach wiejskich • Niska jakość powietrza i wysoki poziom hałasu na obszarach powiatu, • Niewystarczająco rozwinięta infrastruktura rowerowa • Słabo rozwinięty transport multimodalny

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Wykorzystanie funduszy unijnych w rozwój sieci i systemów transportowych, • Wykorzystanie położenia powiatu w ciągach europejskich korytarzy transportowych do napędzania rozwoju społeczno-gospodarczego, • Stworzenie jednolitego, sprawnego i spójnego systemu transportowego poprzez działania inwestycyjne w rozwój sieci drogowej, • Poprawa bezpieczeństwa w transporcie • Wykorzystanie potencjału transportu szynowego (w tym towarowego) poprzez modernizację linii kolejowej biegnącej przez powiat płoński (w szczególności tych o znaczeniu regionalnym), budowę nowych przystanków i wymianę taboru, • Zmiana modelu mobilności w kierunku transportu zrównoważonego oraz ograniczenie transportu indywidualnego poprzez rozwój publicznego transportu zbiorowego i poprawę jakości świadczonych usług, • Poprawa jakości transportu zbiorowego poprzez zakupy nowoczesnego taboru, poprawę oferty przewozowej • Regulacje prawne związane z ochroną środowiska oraz wdrażaniem rozwiązań niskoemisyjnych • Ograniczenie emisji zanieczyszczeń poprzez zakup niskoemisyjnego taboru, rozwój publicznego transportu zbiorowego • Możliwość zwiększenia udziału transportu rowerowego poprzez rozwój sieci tras rowerowych 	<ul style="list-style-type: none"> • Niekorzystne trendy demograficzne m.in. związane z spadkiem przyrostu naturalnego oraz starzeniem się społeczeństwa • Popularyzacja pracy i nauki w trybie zdalnym • Degradacja dróg oraz niemodernizowanych linii kolejowych i starzenie się taboru • Brak inwestycji w budowę obwodnic miast powodujące zatłoczenia na drogach zwiększoną emisję zanieczyszczeń, uciążliwości hałasu komunikacyjnego i wypadkowości • Niska efektywność działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa dróg • Gwałtowne zmiany klimatu i związane z nimi katastrofy naturalne • Pogarszający się stan środowiska naturalnego • Brak działań na poziomie powiatowym w modernizację istniejącej infrastruktury drogowej • Brak zapewnienia finansowania inwestycji – zarówno w odniesieniu do instrumentów pomocowych z perspektywy finansowej UE 2021-27 jak i w odniesieniu do źródeł krajowych

Źródło: Opracowanie własne

Ocena sieci transportowej na terenie powiatu płońskiego przedstawiona w analizie SWOT w sposób syntetyczny wskazuje na mocne strony transportu powiatu, które odpowiednio wykorzystane przyczynią się do zwiększenia szans i uniknięcia zagrożeń rozwojowych. Przeprowadzona analiza prowadzi także do następujących wniosków: polityka transportowa powiatu w istotny sposób wpływa na rozwój powiatu, położenie powiatu, rozwój sieci drogowej, dogodne połączenia z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi, stwarzają dogodne warunki dla rozwoju powiatu. Dla pełnego wykorzystania tych zalet konieczna jest m.in. rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury transportowej. Infrastruktura ta przyczyni się do rozwoju powiatu, a także wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców. Działania te muszą być ukierunkowane na promowanie rozwiązań nisko i zeroemisyjnych.

Cele rozwoju systemu transportowego

Wyznacznikiem kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie płońskim jest zasada zrównoważonego rozwoju, stanowiąca podstawę kształtowania polityki transportowej. Dążąc do zapewnienia efektywnego systemu transportowego, priorytetem działań w Powiecie Płońskim w zakresie transportu będzie stwarzanie warunków zachęcających do korzystania ze środków transportu będących najmniej uciążliwymi dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców. Powiat, w ramach promocji, będzie zachęcać podróżnych do korzystania z usług publicznego transportu. Podejmowane działania będą spójne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych szczebla wojewódzkiego, krajowego oraz unijnego.

Plan Transportowy realizuje również działania w zakresie ochrony klimatu, a mianowicie wskazuje inwestycje, których priorytetem jest ochrona środowiska naturalnego, poprzez budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej. Plan zakłada działania, które mają wpływ na redukcję emisji gazów cieplarnianych. Poprawa stanu jakości infrastruktury, wymiana taboru, czy promocja niskoemisyjnych źródeł komunikacji – to główne kierunki rozwoju transportu, zaplanowane na lata 2021-2027 (2030).

Wnioski z diagnozy systemu transportowego Powiatu Płońskiego

TRANSPORT KOLEJOWY

Na terenie powiat płońskiego przebiega jedna linia kolejowa. W oparciu o analizy i diagnozę stanu systemu transportu kolejowego przebiegającego przez powiat płoński można stwierdzić, że obecna infrastruktura i usługi kolejowe w żadnym zakresie nie wyczerpują standardów nowoczesnej i spójnej sieci transportowej. Pomimo realizowanych inwestycji nie zaspokaja ona w pełni potrzeb przewozowych i oczekiwań podróżnych z uwagi na zbyt długi czas przejazdu, ograniczoną przepustowość linii kolejowych, brak cykliczności kursowania pociągów, zbyt małą częstotliwość kursowania, niekorzystny stan techniczny infrastruktury kolejowej wpływający na wydłużenie czasu przejazdu i niekonkurencyjność w stosunku do transportu drogowego, stan techniczny eksploatowanego taboru, a także nie w pełni satysfakcjonujący stopień bezpieczeństwa. Ponadto nie występuję na terenie powiatu integracja węzłów przesiadkowych. Tendencja wzrostu liczby podróżnych

korzystających z transportu kolejowego powoduje konieczność podjęcia działań przez władze Wojewódzkie i Krajowe m.in. w zakresie rewitalizacji, modernizacji oraz odbudowy i budowy linii kolejowych a także punktowej infrastruktury pasażerskiej, co przyczyni się do zmniejszenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego na terenie powiatu. Dużą rolę przy tworzeniu komplementarnej, spójnej kolejowej sieci transportowej w powiecie płońskim odgrywać będą inwestycje realizowane na szczeblu wojewódzkim i krajowym.

TRANSPORT DROGOWY

Na terenie powiatu płońskiego podejmowane są liczne działania na rzecz rozbudowy sieci dróg oraz poprawy stanu technicznego i bezpieczeństwa dróg publicznych. Płynność ruchu

i przepustowość dróg mają znaczenie dla mieszkańców oraz przedsiębiorstw świadczących usługi transportowe i wpływają na ich rachunek ekonomiczny. Głównym problemem systemu drogowego powiatu jest niezadowalający stan dróg (w tym stanowiących uzupełnienie sieci dróg krajowych, w szczególności leżących w sieci TEN-T) oraz niedostateczny poziom bezpieczeństwa na drogach. Dodatkowo, infrastruktura drogowa powinna ułatwiać podróż niezmotoryzowanym, np. poprzez budowę dróg rowerowych, poprawę infrastruktury pieszej oraz dostosowanie jej do potrzeb osób starszych bądź o ograniczonej sprawności ruchowej – w tym aspekcie potrzeby inwestycyjne są także wysokie.

Istotny problem stanowi również coraz większa liczba pojazdów i zwiększające się w związku z tym natężenie ruchu, co ma negatywny wpływ na środowisko, w szczególności w miastach. Istnieje zatem potrzeba dalszego rozwoju systemu dróg w powiecie płońskim poprzez budowę nowych oraz modernizację istniejących dróg, przy czym priorytetem powinny być inwestycje mające powiązanie z siecią TEN-T, z drogami krajowymi, z drogami prowadzącymi do obiektów użyteczności publicznej oraz poprawiające bezpieczeństwo m.in. poprzez budowę obwodnic i wyprowadzanie ruchu poza miasta przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu na terenach miejskich.

Analizując zagadnienie transportu autobusowego w transporcie drogowym, należy uwzględnić kwestię taboru. Ważna jest przy tym nie tylko sama liczba pojazdów, ale też parametry takie jak: średni wiek pojazdów, liczba miejsc siedzących, odsetek pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, odpowiednio szerokie drzwi i przejścia pomiędzy rzędami siedzeń, umożliwiające szybką wymianę pasażerów. Inwestycje w zakup taboru autobusowego powinny uwzględniać wszystkie te parametry.

Jednocześnie w świetle zachodzących niekorzystnych zmian klimatycznych bardzo istotne jest zwiększanie udziału zeroemisyjnych oraz niskoemisyjnych pojazdów autobusowych. W komunikacji autobusowej w Polsce od lat dominują autobusy wyposażone w silniki spalinowe, które podczas pracy emitują do atmosfery związki szkodliwe powstające w procesie spalania paliw. W związku z powyższym jako jeden priorytet inwestycyjny należy przyjąć zakup niskoemisyjnych pojazdów.

TRANSPORT LOTNICZY

Na terenie powiatu płońskiego nie są zlokalizowane lotniska. Należy jednak wskazać, że w odległości 30 km od stolicy powiatu tj. m. Płońsk znajduje się port lotniczy Warszawa – Modlin z bardzo dobrym dojazdem poprzez drogę krajową nr 7 (obecnie przebudowywana na drogę ekspresową). Problemem w rozwoju lotnisk na Mazowszu, a w szczególności portu w Modlinie może być ograniczona przepustowość. Rozwiązaniem deficytu przepustowości może być rozbudowa terminala na Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa Modlin.

Jednocześnie do rozwiązania problemu związanego z przepustowością może przyczynić się realizacja „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej” (dalej również Koncepcja CPK)¹². W ramach niniejszej koncepcji w zachodniej części województwa mazowieckiego, w gminach: Baranów, Teresin i Wiskitki, w odległości około 37 km od centrum Warszawy, planowana jest budowa nowego portu lotniczego będącego częścią węzła intermodalnego, łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy.

TRANSPORT TOWAROWY

Ze względu na zmiany w strukturze gospodarki światowej i handlu zagranicznego polegającej na wzroście udziału towarów przewożonych kontenerami oraz politykę transportową UE dotyczącą przenoszenia towarowego transportu drogowego do bardziej zrównoważonych gałęzi transportu (kolej i transport wodny), istnieje konieczność rozwoju infrastruktury dla kolejowego oraz intermodalnego transportu towarowego w Polsce, w tym na Mazowszu i na terenie powiatu płońskiego.

Jednym z ważnych czynników w rozwoju tych usług jest rozwój sieci kolejowej w Polsce oraz zwiększanie przepustowości i dostępności transportu kolejowego, co wpłynie na możliwości przejścia przez kolej i transport intermodalny części ładunków z transportu drogowego. Istotnym czynnikiem jest również zwiększenie liczby terminali i stworzenie regionalnych centrów logistycznych. Kolejną przesłanką jest odpowiednia i odpowiedzialna polityka transportowa państwa, wspierająca ekologiczny transport towarowy, w tym np. podnoszenie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

Promowanie transportu intermodalnego przyniesie znaczące korzyści społeczne. Przesunięcie części przewozów drogowych do transportu intermodalnego może w istotny sposób wpłynąć na zmniejszenie negatywnych skutków dla środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia ludzi.

Działania w rozwój niskoemisyjnego transportu towarowego wspierane będą na poziomie wojewódzkim i zwłaszcza na poziomie krajowym.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Działania w zakresie żeglugi śródlądowej podejmowane będą na poziomie krajowym.

Zgodnie z Załoženiami do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030, zakłada się rewitalizację śródlądowych dróg wodnych co ma przyczynić się do wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w rynku usług

12 Przyjęta 7 listopada 2017 r. uchwałą Rady Ministrów

transportowych,

a także do wzrostu konkurencyjności portów morskich ujścia Odry i Wisły. Zaplanowane działania mają wpłynąć na poprawę warunków funkcjonowania żeglugi pasażerskiej, turystyczno-rekreacyjnej oraz bezpieczeństwa powodziowego. Głównym celem Założeń jest budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN- T.

SIEĆ TEN-T

Sieć TEN-T ma przyczynić się do zapewnienia dostępności i wzmocnienia spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej UE. Z uwagi na występujące znaczne dysproporcje w rozwoju infrastruktury transportowej między „starymi” krajami członkowskimi Unii, a tymi, które przyłączyły się później, rozwój sieci TEN-T i jej połączenia z regionalnym systemem transportowym jest istotny z punktu widzenia perspektyw rozwoju powiatu płońskiego.

Sieć bazowa i kompleksowa TEN-T nie obejmuje odcinków dróg i linii kolejowych o charakterze regionalnym. Działania w zakresie rozwoju sieci TEN-T realizowane będą na poziomie krajowym i polegały będą na budowie dróg krajowych oraz budowie/modernizacji linii kolejowych.

W ramach poprawy spójności terytorialnej powiatu płońskiego istotna będzie poprawa powiązań lokalnego systemu transportowego z siecią TEN-T. Działania w tym zakresie realizowane będą poprzez budowę/modernizację dróg powiatowych i gminnych stanowiących powiązanie z siecią TEN-T oraz z drogami krajowymi i wojewódzkimi.

INFRASTRUKTURA PUNKTOWA

Istotne znaczenie w rozwoju sieci transportowej mają węzły przesiadkowe związane z punktami odpraw pasażerów (dworce i przystanki), zlokalizowane wzdłuż linii kolejowych, lotnisk oraz w miejscach istotnych z punktu widzenia obsługi regionalnych podróży w zbiorowym transporcie. Węzły przesiadkowe przyjazne pasażerom są kluczowym elementem nowoczesnego systemu transportu publicznego. Mają na celu integrację podsystemów transportu, zmniejszenie ilości pojazdów samochodowych, zmniejszenie zatoru i zatłoczenia na ulicach oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Inwestycje te będą realizowane przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK.

W przypadku przystanków autobusowych, kluczowe znaczenie ma dostępność czasowa przystanków. Należy zatem skoncentrować się na opracowaniu metody oceny ich atrakcyjności dla potencjalnych pasażerów oraz na ustaleniu zasad waloryzacji warunków występujących na prowadzących do przystanków ciągach komunikacyjnych. W tym celu podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą przystankową (GDDKiA, jednostki samorządu terytorialnego: województwo, powiaty i gminy) powinny na bieżąco podejmować działania mające na celu dostosowanie liczby, lokalizacji i infrastruktury przystankowej do potrzeb podróźnych. Działania w tym zakresie podejmowane są na bieżąco i w większości finansowane są ze środków własnych zarządców.

TRASY ROWEROWE¹³

Potrzeba rozwoju transportu rowerowego została ujęta zarówno w dokumentach strategicznych na poziomie europejskim, krajowym oraz regionalnym m.in. z uwagi na fakt, że rower jest najbardziej przyjaznym dla środowiska środkiem transportu. Ponadto w wytycznych JASPERS do opracowania regionalnych planów transportowych wskazano, że powinna w nich zostać uwzględniona rola ruchu rowerowego.

Zgodnie z przyjętą w grudniu 2020 r. unijną Strategią na rzecz inteligentnej i trwałej mobilności, większy udział ruchu rowerowego zmniejsza zatory na drogach i pozytywnie wpływa na jakość powietrza oraz zdrowie mieszkańców. Bezpośrednio przyczynia się do rozwoju gospodarki.

Na poziomie krajowym, w Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju, wskazano na potrzebę rozwoju infrastruktury rowerowej na obszarach miejskich i wiejskich. Podobnie, w nowej Krajowej strategii rozwoju regionalnego zaznaczono, że infrastruktura rowerowa powinna powstawać nie tylko usytuowana na obszarach miejskich, lecz również miejsko-wiejskich i wiejskich. Kwestie te znalazły również odzwierciedlenie w dokumentach województwa mazowieckiego: w Strategii województwa zaznaczono potrzebę zwiększenia udziału ruchu rowerowego oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, co znalazło przełożenie na zapisy w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego.

Wskazano

w nim na potrzebę budowy regionalnej sieci szkieletowej tras rowerowych.

Istnieje wysokie zapotrzebowanie na rozwój infrastruktury rowerowej. Określenie potrzeb interesariuszy wskazało, że potrzeby w zakresie inwestycji w infrastrukturę transportową, w największym stopniu dotyczą budowy i modernizacji m.in. chodników i tras rowerowych. Jednocześnie problemy z wysoką emisją zanieczyszczeń wynikają m.in. z niskiego udziału bezemisyjnego ruchu rowerowego. Barię do jego rozwoju jest zaś nisko oceniana istniejąca infrastruktura rowerowa, w szczególności w zakresie powiązań między gminami. Badania wskazały ponadto, że poziom kompleksowości dróg rowerowych jest niewystarczający i wymagający wciąż wysokich nakładów finansowych, tym razem ukierunkowanych na stworzenie spójnej sieci tras rowerowych. Wszystkie te aspekty wskazują na potrzebę realizacji powiatowej sieci tras rowerowych.

W przypadku infrastruktury rowerowej na terenie powiatu płońskiego, mimo istotnego przyrostu jej długości problemem pozostaje brak spójności i bardzo zróżnicowana jakość, przekładająca się na funkcjonalność i bezpieczeństwo. Wskazuje to na potrzebę budowy spójnej sieci tras rowerowych w skali powiatu, a wręcz województwa oraz wdrożenia standardów infrastruktury rowerowej.

Dalsza rozbudowa sieci tras rowerowych przyczyni się do:

- zwiększenia udziału bezemisyjnych środków transportu w podziale zadań przewozowych, ograniczając zanieczyszczenie powietrza i emisję gazów cieplarnianych,

¹³ Na podstawie danych opracowanych przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

- wykorzystania potencjału turystycznego powiatu płońskiego, zwiększając efekt dyfuzji impulsów rozwojowych z bogatszych obszarów regionu do jego mniej zamożnych części, jak też przyciągając turystów z innych powiatów,
- ograniczenia presji na rozbudowę infrastruktury samochodowej (wymagającej dużych nakładów finansowych, zarówno na etapie inwestycji, jak i utrzymania) na rzecz znacznie tańszej infrastruktury dla niezmotoryzowanych,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez separację ruchu rowerowego i samochodowego w miejscach, gdzie jest to konieczne,

Inwestycje w wysokiej jakości infrastrukturę rowerową nie tylko pozwolą na bezpieczne i komfortowe uprawianie turystyki – w tym długodystansowej - ale również zwiększą udział bezemisyjnych środków transportu w podróżach komunikacyjnych oraz poprawią dostępność do transportu zbiorowego. Stanowią zatem istotne działania na rzecz zielonej i niskoemisyjnej gospodarki, czyli priorytetów Unii Europejskiej w perspektywie 2021-2027 (2030).

SYSTEMY TYPU PARK AND RIDE – PARKUJ I JEDŹ

Rozwój systemów – Parkuj i Jedź może być korzystny z punktu widzenia integracji transportu, ograniczenia ruchu samochodowego w miastach oraz stanu środowiska naturalnego.

W ramach parkingów będących w gestii powiatu płońskiego nowe parkingi realizowane będą w porozumieniu z samorządami lokalnymi w celu jak najlepszego ich dostosowania do potrzeb przyszłych użytkowników systemu. Otwarcie kolejnych parkingów „Parkuj i Jedź” w nowych lokalizacjach uzależni od możliwości współfinansowania budowy miejsc postojowych przez samorzady lokalne, realizacji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego oraz w ramach współfinansowania ze środków europejskich.

TRANSPORT MIEJSKI W MIEŚCIE PŁOŃSK

Komunikacja pasażerska wymaga podjęcia szeregu działań systemowych, związanych z usprawnieniem przewozów i likwidacją postępującego procesu zatłaczania ulic miast, a także postępującym tzw. rozlewaniem się miast.

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

Istotne znaczenie ma również rozwój zeroemisyjnego transportu rowerowego. Transport rowerowy odgrywa szczególnie istotną rolę w transporcie miejskim ze względu na wysokie natężenie ruchu samochodowego, skutkujące zatłoczeniem na drogach i zanieczyszczeniem powietrza.

BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Ważnym elementem procesu transportu jest bezpieczeństwo, którego wagę określić należy przede wszystkim w aspekcie społecznym i gospodarczym. Wzrost poziomu bezpieczeństwa umożliwia uniknięcie negatywnych skutków utraty życia lub zdrowia przez potencjalne ofiary wypadków, a także – kosztów szkód materialnych w taborze i infrastrukturze, kosztów związanych z przerwaniem procesem transportu towarów, kosztów pracodawców związanych z fluktuacją kadr będącą wynikiem wypadków, w tym kosztów zwolnień lekarskich, kosztów ubezpieczycieli związanych z wypłatą odszkodowań, kosztów leczenia i rehabilitacji, kosztów prowadzenia akcji ratunkowej, dochodzeń powypadkowych i kosztów sądowych oraz innych kosztów społecznych.

Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej podejmowane są w głównej mierze na poziomie krajowym.

Od wielu lat przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia są krytycznym miejscem z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego. Przeciwdziałanie występowaniu zdarzeń kolejowych w tych miejscach jest jednak niezwykle trudne. Zdecydowaną większość zdarzeń powodują użytkownicy przejazdów nieprzestrzegający obowiązujących przepisów. Tam, gdzie aktualnie nie jest planowana likwidacja przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść, podejmowane są działania w celu podnoszenia ich kategorii, tj. wyposażenia w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i ostrzegania. Na terenie powiatu płońskiego dokonywane są również prace w zakresie podniesienia kategorii w celu montażu nowych urządzeń bezpieczeństwa.

BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE DROGOWYM

Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego to kluczowy cel stawiany przez wszystkie kraje Unii Europejskiej, w tym również przez Polskę. Cel ten jest ściśle powiązany z działalnością transportową, stanowiącą bazę rozwoju współczesnej gospodarki i społeczeństwa. Poprawa sytuacji w zakresie bezpieczeństwa na polskich drogach nastąpiła wyraźnie na przestrzeni ostatniej dekady, lecz mimo to stale dochodzi do licznych wypadków. Polska w porównaniu do innych krajów Unii Europejskiej nadal pozostaje krajem o niskim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W zakresie organizacji ruchu na drogach (m.in. oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia BRD) za bezpieczeństwo w ruchu odpowiedzialni są zarządcy dróg i zarządzający ruchem na drogach. Jednym z najistotniejszych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach jest poprawa istniejącej infrastruktury oraz budowa nowej w sposób przemyślany i bezpieczny dla wszystkich użytkowników dróg.

Celami działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu są:

- spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku,
- wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze,
- niższe koszty społeczne zdarzeń drogowych,
- rozwój współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi.

Osiągnięcie powyższych celów na drogach powiatowych realizowane będzie poprzez wdrażanie następujących działań:

- lokalne kampanie informacyjno – edukacyjne,
- intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia,
- realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg,
- podnoszenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni dróg,
- przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz odcinków dróg,
- zmianę organizacji ruchu wpływająca na bezpieczeństwo,
- stosowanie urządzeń informujących i chroniących kierowców przed niebezpiecznymi miejscami oraz sytuacjami występującymi na drodze,
- stosowanie urządzeń poprawiających widoczność lub dostrzegalność miejsca oraz oznakowania drogowego,

ORGANIZACJA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Publiczny transport zbiorowy (PTZ) w powiecie płońskim odgrywa istotną rolę w mobilności mieszkańców. Powiat Płoński, odpowiedzialny za organizację przewozów na poziomie lokalnym, podejmuje działania mające na celu rozwój tego środka transportu.

Do najważniejszych ograniczeń w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego zalicza się:

- zły stan techniczny pojazdów,
- oferta przewozowa, która nie jest w pełni dostosowana do potrzeb podróżnych, wymagająca lepszej koordynacji pomiędzy różnymi organizatorami, poprawiająca cykliczność i częstotliwość kursowania. Istotnym problemem w zakresie integracji taryfowo-biletowej jest różnorodność ulg ustawowych stosowanych w transporcie drogowym i kolejowym, jak również ulg handlowych stosowanych przez różnych przewoźników oraz brak wspólnego biletu długookresowego,
- integracja transportowa, która wymaga współpracy pomiędzy różnymi organizatorami, zarówno w zakresie biletów i systemów ich sprzedaży, jak i skomunikowania w rozkładach jazdy,
- niedostateczna oferta przewozowa
- integracja transportowa, która wymaga współpracy pomiędzy różnymi organizatorami, zarówno w zakresie biletów jak i skomunikowania w rozkładach jazdy,
- postępujące zjawisko wykluczenia transportowego części powiatu,
- regulamin przewozów, który wymaga wdrożenia jednolitego regulaminu przewozu osób dla różnych operatorów.

Nieźrównoważone elementy PTZ są również zauważalne w systemie organizacji transportu autobusowego. Brak publicznych połączeń autobusowych powoduje pojawienie się obszarów wykluczenia transportowego w powiecie. Narastająca jednocześnie indywidualna mobilność oraz wzrost liczby samochodów osobowych na obszarach wiejskich skutkuje zwiększeniem liczby pojazdów oraz wzrostem wskaźnika motoryzacji, co prowadzi do nasilenia zanieczyszczenia powietrza. Stąd konieczność podjęcia działań wpływających na poprawę usług i zwiększenie udziału pasażerów.

Do najważniejszych z nich należeć będą:

- wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej (w tym biletu długookresowego) na wszystkich poziomach zarządzania,
- wprowadzenie zmian prawnych obejmujących m.in. nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, upraszczającą system organizacji PTZ,
- wsparcie autobusowego regionalnego PTZ poprzez dofinansowanie połączeń na obszarach wykluczonych transportowo oraz wprowadzenie autobusowej komunikacji poprzecznej.
- promowanie oraz wprowadzanie rozwiązań zachęcających do korzystania z PTZ.

Ważne będą również działania wpływające na poprawę oferty przewozowej, takie jak:

- zwiększenie częstotliwości połączeń,
- cykliczność rozkładów jazdy,
- skrócenie czasów przejazdu,
- poprawa oferty przewozowej,
- minimalizowanie połączeń z koniecznością przesiadki,
- ustalanie cen za usługi, w taki sposób, aby zachęcać do korzystania w PTZ.

Cele określone w unijnych dokumentach strategicznych

Umowa Partnerstwa określa sześć podstawowych celów rozwojowych Polski:



Schemat 11. Cele Polityki wskazane w Projekcie Umowy Partnerstwa

Źródło: Opracowanie własne

W zakresie transportu w Projekcie Umowy Partnerstwa wskazany został Cel Polityki 3 – „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych”.

Osiągnięcie celu zakłada się poprzez realizację następujących działań:

- Udoskonalanie sieci połączeń cyfrowych;
- Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu;
- Rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej;
- Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej.

Celem Europejskiego Zielonego Ładu (EZŁ) jest głęboka proekologiczna przebudowa gospodarki Unii Europejskiej, która z trzeciego największego źródła emisji gazów cieplarnianych na świecie ma w ciągu trzech dekad stać się pierwszym obszarem neutralnym klimatycznie.

Postępujące zmiany klimatu stały się bodźcem do rewizji niemal całej polityki gospodarczej w Unii Europejskiej – Międzynarodowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) wskazuje, że wzrost temperatury w latach 2030-2050 może osiągnąć poziom 1,5°C, a w jeszcze bardziej niekorzystnym scenariuszu 2°C. Oba przypadki wiążą się z bardzo negatywnymi skutkami dla naszej planety. Jedynym sposobem na zbliżenie się do realizacji mniej szkodliwego scenariusza jest osiągnięcie zerowej emisji netto dwutlenku węgla do 2050 roku, co wymaga zaangażowania wszystkich sektorów gospodarki.

W tym celu opracowany został Europejski Zielony Ład, który wskazuje kierunki działań w celu niedopuszczenia do negatywnego scenariusza zmian klimatycznych. Zmiana klimatu i degradacja środowiska stanowią zagrożenie dla Europy i reszty świata. Aby sprostać tym wyzwaniom Europejski Zielony Ład ma 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.

Najważniejszą propozycją Zielonego Ładu jest uchwalenie wiążącego celu neutralności klimatycznej do 2050 roku. Oznacza to, że do połowy wieku unijna gospodarka ma emitować tylko tyle gazów cieplarnianych, ile jest w stanie pochłonąć (na przykład przez lasy lub technologię przechwytywania emisji CO₂). Osiągnięcie tego celu będzie wymagało podjęcia działań we wszystkich sektorach gospodarki, w tym w zakresie transportu. EZŁ zakłada wprowadzanie czystszych, tańszych i zdrowszych form transportu prywatnego i publicznego.

W zakresie mobilności EZŁ zakłada 90% redukcji emisji do 2050 roku z całego transportu.

Zakres jaki obejmuje EZŁ w dziedzinie transportu dotyczy wszystkich jego sektorów – zakłada się, że transport będzie multimodalny, zero lub niskoemisyjny, cyfrowy oraz dostępny międzynarodowo. KE stawia na rozwój kolei, w ramach przenoszenia na tory

ruchu towarowego, ale także w ruchu pasażerskim w obrębie miast oraz w połączeniach długodystansowych i międzynarodowych, w szczególności takich, które mogą stanowić alternatywę dla połączeń lotniczych. Za kluczowe wskazywana jest także dalsza elektryfikacja linii, sprawna realizacja sieci TEN-T, zabudowa ERTMS, zmiana ram prawnych dla opłat za infrastrukturę, a także uproszczenie systemu biletów.

EZŁ skupia się również na transporcie drogowym, jako dominującym w sektorze i wysoce emisyjnym. Cały rynek pojazdów spalinowych ma być objęty bardziej rygorystycznymi normami emisji, a przepisy odnośnie norm emisji CO₂ przez samochody osobowe i dostawcze mają zostać zrewidowane. Dodatkowo system opłat drogowych ma być uszczelniony i usprawniony. Znaczną zmianą ma być możliwe włączenie transportu drogowego do europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji CO₂. Powyższe zmiany mają zmotywować użytkowników dróg do zwiększenia liczby ekologicznych pojazdów – planuje się, że do 2030 r. na europejskich drogach będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów.

Działania w zakresie transportu lotniczego oraz śródlądowego planowane są w podobnym duchu – dopłaty do paliw kopalnych mają być zlikwidowane, ulgi podatkowe dla paliw lotniczych i żeglugowych zrewidowane, a system handlu uprawnieniami rozszerzony także na sektor gospodarki morskiej. Dodatkowo, linie lotnicze czeka ograniczenie bezpłatnie przydzielanych pozwoleń na emisje.

Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna (Europa w ruchu) – podstawowym celem określonym w dokumencie jest pomoc sektorowi transportowemu w utrzymaniu konkurencyjności w ramach sprawiedliwej społecznie transformacji. „Europa w ruchu” to zestaw inicjatyw, które mają na celu zapewnienie sprawnego przejścia na system mobilności, który byłby bezpieczny, czysty, połączony z siecią i zautomatyzowany.

W zakresie bezpiecznej mobilności Komisja Europejska podejmuje działania, aby przyczynić się do bezpieczeństwa na drogach. Komisja proponuje, by nowe modele pojazdów były wyposażone w zaawansowane elementy bezpieczeństwa, takie jak zaawansowany system hamowania awaryjnego i system utrzymywania pojazdu w pasie ruchu w przypadku samochodów osobowych lub systemy detekcji ruchu pieszych i rowerzystów w przypadku samochodów ciężarowych. Ponadto wskazuje na konieczność systematycznego identyfikowania niebezpiecznych odcinków dróg i przeprowadzanie lepiej ukierunkowanych inwestycji. Wprowadzenie w życie tych dwóch środków ma na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach oraz zrealizowanie długoterminowego celu UE, jakim jest ograniczenie do 2050 r. do zerowej liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

W zakresie mobilności ekologicznej Komisja Europejska proponuje normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności. W 2025 r. średni poziom emisji CO₂ z nowych samochodów ciężarowych będzie musiał być o 15% niższy niż w roku 2019. W odniesieniu do 2030 r. zaproponowano, orientacyjny poziom redukcji o co najmniej 30% w stosunku do poziomu z 2019 r. Ponadto Komisja przedstawia kompleksowy plan działania dotyczący akumulatorów, który przyczyni się do stworzenia konkurencyjnego i trwałego „ekosystemu” akumulatorów w Europie.

W zakresie zautomatyzowanej mobilności Komisja Europejska proponuje strategię, której celem jest uczynienie Europy światowym liderem w dziedzinie w pełni zautomatyzowanych i połączonych z siecią systemów mobilności. Zakłada się, że transport będzie bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny, tańszy oraz bardziej dostępny dla osób w podeszłym wieku i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje, że wśród najważniejszych celów przyszłej unijnej polityki transportowej musi znaleźć się zapewnienie, że:

- unijny system transportu stanie się odporny na przyszłe kryzysy,
- mobilność w Europie będzie opierać się na wydajnym i wzajemnie połączonym systemie transportu multimodalnego,
- transformacja cyfrowa stanie się niezbędnym czynnikiem napędowym modernizacji całego systemu,
- mobilność będzie dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich.

Zgodnie ze strategią wszystkie rodzaje transportu mają stać się bardziej zrównoważone, a ekologiczne alternatywy powszechnie dostępne. Według planów do 2030 roku przewóz pasażerów na odległości do 500 km ma być neutralny klimatycznie, a na drogach UE spotkamy co najmniej 30 milionów bezemisyjnych samochodów. W roku 2050 niemal cały transport kołowy ma osiągnąć zerową emisję CO₂.

W Strategii znajduje się 10 kamieni milowych, które należy osiągnąć odpowiednio do:

do 2030 r.:

- na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów,
- 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu,
- kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie podwoją się,
- planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla,
- zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę,
- bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek;

do 2035 r.:

- duże bezemisyjne samoloty będą gotowe do wprowadzenia na rynek;

do 2050 r.:

- prawie wszystkie samochody osobowe, furgonetki, autobusy, a także nowe pojazdy ciężarowe będą bezemisyjne,
- kolejowy ruch towarowy podwoi się,
- w pełni operacyjna stanie się multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu z szybkimi połączeniami.

Aby zrealizować zakładane cele, w strategii określono łącznie 82 inicjatywy w tym 10 kluczowych obszarów działania, które mają spowodować, że transport w UE w do 2050 roku będzie zrównoważony, inteligentny i odporny. Cele te mają zostać zrealizowane dzięki:

- upowszechnianiu bezemisyjnych pojazdów, statków i samolotów, odnawialnych źródeł energii, paliw niskoemisyjnych i powiązanej infrastruktury – na przykład poprzez zainstalowanie 3 mln publicznych punktów ładowania do 2030 r.,
- tworzeniu zeroemisyjnych lotnisk i portów – na przykład poprzez nowe inicjatywy promujące zrównoważone paliwa lotnicze i morskie,
- działaniom na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego – na przykład poprzez podwojenie ekspresowych przewozów kolejowych i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat,
- wspieraniu ekologicznego transportu towarowego – na przykład poprzez podwojenie kolejowego ruchu towarowego do 2050 r.,
- ustalaniu opłat za emisję gazów cieplarnianych i zapewnianie lepszych zachęt dla użytkowników – na przykład poprzez stosowanie kompleksowego zestawu środków mających na celu zapewnienie uczciwego i efektywnego systemu opłat w całym transporcie,
- urzeczywistnieniu multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu – na przykład poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne i zapewnienie możliwości płynnej zmiany rodzajów transportu w przewozie towarów,
- pobudzaniu innowacji oraz wykorzystywania danych i sztucznej inteligencji na rzecz bardziej inteligentnego transportu – na przykład poprzez wspieranie wdrażania dronów i bezzałogowych statków powietrznych oraz dalsze działania na rzecz stworzenia europejskiej wspólnej przestrzeni danych dotyczących mobilności,
- wzmocnieniu jednolitego rynku – na przykład poprzez intensyfikację wysiłków i inwestycji na rzecz ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do 2030 r. oraz wspieranie sektora transportu w skutecznej odbudowie dzięki zwiększonym inwestycjom, zarówno publicznym, jak i prywatnym, w modernizację flot we wszystkich rodzajach transportu,
- urzeczywistnieniu sprawiedliwego transportu dostępnego dla wszystkich – na przykład przez zapewnienie, aby nowy transport był przystępny cenowo i dostępny we wszystkich regionach i dla wszystkich pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, jak również zwiększenie atrakcyjności sektora dla pracowników,
- zwiększeniu bezpieczeństwa i ochrony wszystkich rodzajów transportu, w tym poprzez zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych niemal do zera do 2050 r.

W Białej Księdze pt. "Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu" poruszono główne kwestie o kluczowym znaczeniu dla przyszłości europejskiej polityki transportowej

i systemów transportowych Europy. Za główne cele, dokument stawia integrację i ujednoczenie transportu w Europie, znaczne zmniejszenie emisji CO₂ poprzez rozwój nowoczesnych technologii produkcji silników oraz zwiększenie aktywizacji bardziej ekologicznych i wydajniejszych środków transportu, w tym kolejowego.

Osiągnięciu celów służyć ma 10 zadań ujętych w trzech grupach:

- pierwsza obejmuje działania zmierzające do poprawy struktury zużywanych w transporcie paliw i systemów napędowych,
- druga obejmuje działania zmierzające do lepszego wykorzystania przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii przewozu,
- trzecia służyć ma szerszemu wykorzystaniu Inteligentnych Systemów Transportowych dla zwiększania efektywności transportu i jego bezpieczeństwa.

Osiągnięcie powyższych celów ma nastąpić do 2050 roku, a ma być to możliwe dzięki realizacji 10 celów, dla których poziomem odniesienia jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych:

- Cel 1. Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.;
- Cel 2. Osiągnięcie poziomu 40 % wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050 r., zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju; ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40% (a w miarę możliwości o 50%) również do 2050 r.;
- Cel 3. Przeniesienie 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km do 2030 r. na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu; ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę;
- Cel 4. Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. - trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich; do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją;
- Cel 5. Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci;
- Cel 6. Połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami do 2050 r.; zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym systemem transportu towarów oraz w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego;
- Cel 7. Wprowadzenie w Europie do 2020 r. zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR5) oraz zakończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym; wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym (ERTMS6, ITS7, SSN i LRIT8, RIS9); wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo);

- Cel 8. Ustanowienie do 2020 r. ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego;
- Cel 9. Osiągnięcie do 2050 r. prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym; zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 r.;
- Cel 10. Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.

Cele określone w krajowych dokumentach strategicznych

Sektor transportowy w Polsce stoi przed wieloma wyzwaniami, zwłaszcza w kontekście wysokoemisyjnego transportu samochodowego, gdzie wiek pojazdów oraz brak skoordynowanego podejścia do transportu publicznego stanowią główne zagrożenia dla zrównoważonego rozwoju. Jednocześnie obserwowane pozytywne tendencje w transporcie w Polsce w ostatnich latach wskazują na duży potencjał sektora kolejowego, promowanego przez Europejski Związek Kolejowy. Liczba pasażerów podróżujących koleją stale rośnie od 2014 roku, podobnie jak w przypadku przewozów intermodalnych, które odnotowują wzrost w ciągu ostatniej dekady.

Dużą szansą dla Polski są planowane instrumenty finansowe oraz usprawnienia legislacyjne, zwłaszcza w obszarze opłat za korzystanie z infrastruktury. Europejski Związek Kolejowy będzie dodatkowym bodźcem zachęcającym do zwiększenia inwestycji w sektor kolejowy poprzez rozbudowę stacji, usprawnienia w zakresie multimodalności oraz elektryfikację sieci. Istotne będzie także przypisanie odpowiednich środków z funduszy europejskich na zakup nowego taboru, ponieważ wiele polskich przewoźników korzysta obecnie z przestarzałego sprzętu.

Dokumenty strategiczne dotyczące transportu na poziomie krajowym zostały szczegółowo określone w rozdziale 1.2. Określają one główne cele strategiczne istotne dla rozwoju Polski oraz konkretne cele w obszarze transportu. Realizacja tych celów ma pozytywny wpływ na procesy rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, przynosząc korzyści zwiększenia dostępności transportu kolejowego oraz poprawy jakości usług, np. poprzez oszczędność czasu podróży pociągów pasażerskich i towarowych, ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko oraz korzyści wynikające z transportu drogowego, takie jak zmniejszenie zatłoczenia dróg, poprawa bezpieczeństwa i redukcja zużycia dróg poprzez przesunięcie przewozów z dróg na kolej.

Cele określone w regionalnych dokumentach strategicznych

Zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych i dostępności infrastruktury ma kluczowe znaczenie dla rozwoju województwa mazowieckiego. Są one istotnym czynnikiem kreowania wysokiej konkurencyjności gospodarki, przyczyniając się do pozytywnych zmian na rynku pracy, poprawy jakości życia oraz przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu.

Podstawowym dokumentem strategicznym Województwa Mazowieckiego jest „Strategia rozwoju województwa mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze”. Strategia stanowi odpowiedź na wyzwania, którym musi sprostać województwo, aby podnieść jakość życia mieszkańców regionu, realizować politykę spójności terytorialnej oraz politykę inteligentnego i zrównoważonego rozwoju. Strategia dotyczy wszystkich uczestników życia społeczno-gospodarczego regionu. Strategia jest wyrazem dążeń województwa do osiągnięcia określonych celów rozwojowych, z uwzględnieniem kierunków rozwoju Polski i Unii Europejskiej.

Wizja rozwoju województwa to Mazowsze z Warszawą, Warszawa ku Europie. Wizja ta jest możliwa do osiągnięcia poprzez realizację celu głównego: Zapewnienie wysokiej jakości życia poprzez trwałą i zrównoważony przestrzennie rozwój województwa, służący wzrostowi znaczenia regionu w Europie i na świecie, przy poszanowaniu zasobów środowiska. Osiągnięcie celu nadrzędnego będzie możliwe poprzez wykorzystanie potencjału rozwojowego obszarów miejskich i wiejskich województwa, zwiększenie produktywności, rozwój innowacji i cyfryzacji, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu do usług publicznych o wysokiej jakości na terenie całego województwa..

Plan odnosi się do obszaru Dostępność, dla którego celem strategicznym jest Dostępne i mobilne Mazowsze.

Strategia, w obszarze Dostępność wskazuje 3 kierunki działań oraz 19 działań, które mają przyczynić się do osiągnięcia celu głównego i strategicznego, a tym samym rozwoju systemu transportu w województwie.

Tabela 1. Kierunki działań i działania w obszarze Dostępność określone w SRWM

OBSZAR: DOSTĘPNOŚĆ	
CEL STRATEGICZNY: DOSTĘPNE I MOBILNE MAZOWSZE	-
OPIS CELU: KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO ORAZ POPRAWA DOSTĘPNOŚCI PRZY OGRANICZENIU PRESJI NA PRZESTRZEŃ I ŚRODOWISKO	-
Kierunki działań	Działania
1. Zwiększenie dostępności transportowej i spójności przestrzennej regionu oraz udziału środków transportu przyjaznych dla środowiska, mieszkańców i przestrzeni	1. Rozbudowa i modernizacja transportu kolejowego, w szczególności poprzez inwestycje w linie poprawiające dostępność ośrodków subregionalnych
-	2. Budowa dróg krajowych i wojewódzkich do ośrodków subregionalnych słabo skomunikowanych z Warszawą i z sąsiednimi ośrodkami rozwoju kraju
-	3. Rozbudowa i poprawa konkurencyjności multimodalnego, zintegrowanego systemu ekologicznego transportu zbiorowego, w tym rozwój wojewódzkiej sieci połączeń autobusowych
-	4. Poprawa ciągłości i jakości tras pieszych i rowerowych
-	5. Budowa i utrzymanie sieci szkieletowej tras rowerowych
-	6. Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego
-	7. Rozbudowa infrastruktury do ładowania pojazdów o napędach alternatywnych
2. Rozwój, uporządkowanej sieci osadniczej, sprzyjającej wykorzystaniu transportu zbiorowego i ruchowi niezmotoryzowanemu	1. Zapobieganie rozlewaniu i rozpraszaniu zabudowy i minimalizacja presji urbanistycznej na tereny otwarte

-	2. Koncentracja zabudowy w miastach i obszarach obsługiwanych wydajną komunikacją zbiorową, z zapewnieniem dogodnych warunków dla ruchu niezmotoryzowanego
-	3. Przekształcanie dróg w miastach w ulice o funkcjach miastotwórczych, tworzących przyjazną przestrzeń urbanistyczną
-	4. Aktywizacja przestrzeni miejskiej poprzez działania, w tym planistyczne, sprzyjające przenoszeniu handlu i usług do lokali przyulicznych
-	5. Kompleksowa rewitalizacja w miastach i miejscowościach wiejskich
-	6. Zwiększanie dostępności przestrzeni publicznej dla osób o ograniczonej mobilności
-	7. Zwiększanie udziału zieleni, w tym wysokiej, w pasie drogowym
3. Udrożnienie systemu tranzytowego i ograniczenie ruchu tranzytowego na pozostałych trasach	1. Tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu
-	2. Zwiększenie konkurencyjności towarowego transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług
-	3. Dostosowywanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji
-	4. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego (towarowe linie kolejowe, drogi krajowe, sieć TEN-T), omijającej miasta, wraz z przekształcaniem dawnych dróg przelotowych w ulice miejskie
-	5. Działania organizacyjno-prawne na rzecz ograniczenia ruchu tranzytowego w miastach i przenoszenia przewozów z dróg na tory

Określone w Strategii działania są punktem wyjścia do formułowania zapisów regionalnego programu operacyjnego oraz innych dokumentów województwa mazowieckiego kształtujących politykę rozwoju regionu. W konsekwencji stanowią podstawę realizacji priorytetowych inwestycji i aktywności Samorządu Województwa Mazowieckiego w obszarze Dostępność. Tworzą katalog inicjatyw rekomendowanych do wsparcia z funduszy publicznych oraz ze strony władz samorządowych.

W zakresie transportu istotne znaczenie mają również cele określone w poniższych dokumentach:

Cele rozwoju systemu transportowego w Powiecie Płońskim

Cele rozwoju systemu transportowego w Powiecie Płońskim obejmują szereg działań mających na celu poprawę efektywności, bezpieczeństwa oraz jakości transportu. Oto główne cele rozwoju systemu transportowego w Powiecie Płońskim:

- Poprawa jakości infrastruktury drogowej

Remonty i modernizacja dróg: Regularne naprawy i modernizacja istniejących dróg, w tym przebudowa nawierzchni, poprawa oznakowania oraz budowa nowych odcinków, aby zwiększyć komfort i bezpieczeństwo podróży.

Budowa nowych dróg: Realizacja projektów budowy nowych odcinków dróg, obwodnic miast i wsi, co pozwoli na odciążenie istniejących tras i poprawę komunikacji w regionie.

- Zwiększenie bezpieczeństwa na drogach

Poprawa oznakowania i infrastruktury drogowej: Instalacja nowoczesnych znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz elementów bezpieczeństwa, takich jak bariery ochronne czy przejścia dla pieszych.

Edukacja i kampanie informacyjne: Organizowanie szkoleń i kampanii mających na celu zwiększenie świadomości kierowców i pieszych o zasadach bezpieczeństwa na drogach.

- Rozwój transportu publicznego

Zwiększenie dostępności transportu publicznego: Rozbudowa siatki połączeń autobusowych, wprowadzenie nowych kursów oraz poprawa punktualności i częstotliwości kursów.

Poprawa jakości usług: Modernizacja taboru autobusowego, wprowadzenie nowoczesnych pojazdów oraz zapewnienie wygodnych i bezpiecznych warunków podróży dla pasażerów.

- Zrównoważony rozwój transportu

Promowanie ekologicznych środków transportu: Wspieranie rozwoju infrastruktury dla pojazdów elektrycznych i hybrydowych, budowa stacji ładowania oraz rozwój ścieżek rowerowych.

Optymalizacja tras transportowych: Wdrażanie rozwiązań mających na celu zmniejszenie emisji spalin i poprawę efektywności transportu, takich jak inteligentne systemy zarządzania ruchem.

- Integracja różnych środków transportu

Stworzenie punktów przesiadkowych: Budowa i modernizacja dworców autobusowych oraz innych punktów przesiadkowych, które umożliwią wygodne przejście między różnymi środkami transportu.

Koordinacja z innymi formami transportu: Integracja lokalnych linii autobusowych z regionalnymi oraz krajowymi połączeniami, aby umożliwić sprawne podróże na dłuższe odległości.

- Poprawa dostępu do terenów wiejskich

Modernizacja dróg lokalnych: Poprawa jakości dróg wiejskich i gminnych, co umożliwi lepszy dostęp do obszarów wiejskich oraz wspiera lokalną gospodarkę, w tym rolnictwo.

Wspieranie transportu rolno-spożywczego: Ułatwienie transportu produktów rolnych poprzez modernizację dróg i zwiększenie dostępności dla pojazdów ciężarowych.

- Rozwój infrastruktury logistycznej

Budowa i modernizacja obiektów logistycznych: Rozwój magazynów, centrów dystrybucyjnych oraz innych obiektów wspierających transport towarowy i logistykę w regionie.

Wsparcie dla przedsiębiorstw transportowych: Ułatwienie działalności firm transportowych poprzez poprawę infrastruktury i zapewnienie lepszych warunków dla transportu towarowego.

Tabela 3. Rekomendowane kierunki interwencji

Kierunki interwencji	Opis działań
<p>A. Redukcja emisji zanieczyszczeń generowanych przez sektor transportu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa stanu nawierzchni i parametrów eksploatacyjnych istniejących dróg. • Ograniczanie ruchu samochodów ciężarowych na gęsto zaludnionych obszarach. • Wyznaczanie stref ograniczonego transportu na terenie miast. • Rozbudowa i usprawnienie systemu i infrastruktury komunikacji zbiorowej. • Poprawa integracji pomiędzy środkami transportu (zarówno poprzez infrastrukturę, np. budowę parkingów P+R) • Stosowanie niskoemisyjnych paliw i technologii w systemie transportu publicznego. • Wymiana taboru autobusowego w komunikacji publicznej na niskoemisyjny. • Promowanie komunikacji zbiorowej i zeroemisyjnej (tj. pieszej, rowerowej) jako alternatywy dla transportu indywidualnego. • Rozwój pasażerskich połączeń kolejowych aglomeracyjnych, wojewódzkich i międzywojewódzkich wraz z wymianą taboru. • Rozwój sieci dróg i szlaków rowerowych.

<p>B. Redukcja hałasu komunikacyjnego</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sporządzanie i monitorowanie programów ochrony środowiska przed hałasem. • Budowa obwodnic, modernizacja, przebudowa dróg wraz z budową zabezpieczeń akustycznych, przebudowa dróg. • Weryfikacja, budowa i rozbudowa zabezpieczeń akustycznych nie wynikająca z modernizacji, przebudowy, budowy dróg. • Rozwój i doskonalenie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem drogowym. • Rozbudowa i usprawnienie systemu i infrastruktury komunikacji zbiorowej. • Promowanie komunikacji zbiorowej i zeroemisyjnej (tj. pieszej, rowerowej) jako alternatywy dla transportu indywidualnego. • Poprawa stanu technicznego tras kolejowych i tramwajowych wraz z zabezpieczeniami akustycznymi. • Wymiana i modernizacja taboru kolejowego i tramwajowego. • Rozwój sieci dróg i szlaków rowerowych. • Wyznaczanie „cichych stref” na terenie miast. • Rozwój systemu ciągłego monitoringu hałasu. • Opracowywanie przeglądów ekologicznych i analiz porealizacyjnych dla inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną. • Ograniczenie realizacji zabudowy chronionej akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury transportowej mogącej powodować ponadnormatywne oddziaływanie. • Tworzenie stref ruchu uspokojonego. • Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania w obrębie lotnisk.
---	---

C. Wzmocnienie odporności systemu transportu na zmiany klimatu	<ul style="list-style-type: none"> • Uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej potencjalnie zmienionych warunków klimatycznych. • Dostosowanie obecnych systemów monitoringu dla kontrolowania elementów budownictwa i infrastruktury transportowej wrażliwych na zmiany klimatu oraz dostosowanie systemów ostrzeżeń dla służb technicznych. • Przegląd działań i planów opracowanych na potrzeby utrzymania przejezdności tras komunikacyjnych lub zmiany tras i stosowania zastępczych środków transportowych.
--	---

Porównanie nakładów inwestycyjnych i kosztów utrzymania

Porównanie nakładów inwestycyjnych i kosztów utrzymania dróg w powiecie płońskim jest kluczowe dla oceny efektywności wydatków na infrastrukturę drogową oraz planowania przyszłych działań. Poniżej przedstawiam zestawienie tych dwóch kategorii w kontekście powiatu płońskiego.

1. Nakłady inwestycyjne na drogi

Nakłady inwestycyjne to wydatki przeznaczone na budowę nowych dróg, modernizację istniejących oraz realizację projektów poprawiających jakość infrastruktury drogowej. Nakłady te obejmują:

Budowa nowych odcinków dróg: Realizacja projektów mających na celu stworzenie nowych tras, które poprawiają połączenia między miejscowościami i ułatwiają transport.

Modernizacja nawierzchni: Wymiana starej nawierzchni drogowej na nową, co podnosi standardy bezpieczeństwa i komfortu podróży.

Budowa obwodnic i węzłów komunikacyjnych: Projekty mające na celu odciążenie ruchu w miastach oraz poprawę płynności ruchu.

Inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą: Budowa chodników, ścieżek rowerowych, oświetlenia drogowego i oznakowania.

W powiecie płońskim w 2023 roku nakłady inwestycyjne na drogi wyniosły około 20-25 milionów złotych. Inwestycje te są realizowane zarówno przez lokalne samorządy, jak i przy wsparciu funduszy unijnych oraz rządowych.

2. Koszty utrzymania dróg

Koszty utrzymania to wydatki związane z bieżącym zarządzaniem i konserwacją istniejącej infrastruktury drogowej. Koszty te obejmują:

Remonty bieżące: Naprawa uszkodzeń nawierzchni, uzupełnianie ubytków, usuwanie przeszkód i zanieczyszczeń z dróg.

Zimowe utrzymanie: Odśnieżanie dróg, posypywanie solą i piaskiem w sezonie zimowym.

Kontrola i monitoring: Regularne przeglądy stanu technicznego dróg oraz reagowanie na zgłoszenia dotyczące uszkodzeń i nieprawidłowości.

Koszty zarządzania ruchem: Utrzymanie i serwisowanie sygnalizacji świetlnej, oznakowania pionowego i poziomego.

W 2023 roku koszty utrzymania dróg w powiecie płońskim wyniosły około 15-18 milionów złotych. Koszty te są związane z bieżącą eksploatacją dróg oraz zapewnieniem ich bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania.

Porównanie nakładów inwestycyjnych i kosztów utrzymania

Skala inwestycji vs. utrzymanie:

Nakłady inwestycyjne są zazwyczaj wyższe w okresach intensywnego rozwoju infrastruktury, podczas gdy koszty utrzymania są stałe i regularne, ale mogą rosnąć w miarę starzenia się infrastruktury.

Priorytety budżetowe:

Nakłady inwestycyjne są kluczowe dla rozwoju i modernizacji infrastruktury, co wpływa na przyszłe koszty utrzymania. Inwestycje w nowoczesne materiały i technologie mogą w dłuższej perspektywie obniżyć koszty utrzymania poprzez zwiększenie trwałości i odporności nawierzchni.

Efektywność wydatków:

Skuteczność wydatków na inwestycje może wpłynąć na zmniejszenie potrzeb utrzymania w przyszłości, poprzez zbudowanie solidnej infrastruktury. Właściwe planowanie i realizacja projektów inwestycyjnych powinny minimalizować koszty związane z bieżącą konserwacją.

Źródła finansowania:

Inwestycje są często wspierane przez fundusze zewnętrzne (np. Unia Europejska, fundusze krajowe), podczas gdy koszty utrzymania są finansowane z budżetów lokalnych oraz dotacji.

Efektywne zarządzanie nakładami inwestycyjnymi oraz kosztami utrzymania dróg jest kluczowe dla zapewnienia długoterminowej jakości i bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w powiecie płońskim. Odpowiednie inwestycje w nowoczesną i trwałą infrastrukturę, w połączeniu z regularnym i skutecznym utrzymaniem, mogą przyczynić się do obniżenia kosztów eksploatacyjnych oraz poprawy jakości transportu w regionie.

Tabela 2. Kryteria wyboru projektów inwestycyjnych

Lp.	Nazwa kryterium
Inwestycje drogowe	-
1	Powiązanie z siecią TEN-T lub drogami krajowymi
2	Powiązanie z publicznym transportem zbiorowym
3	Powiązanie z transportem intermodalnym
4	Komplementarność z innymi projektami
4	Zmniejszenie natężenia ruchu na terenach zabudowanych
5	Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu drogowego
6	Gotowość projektu do realizacji
Pozostałe inwestycje	-
1	Poprawa dostępności transportowej
2	Zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich
3	Zwiększenie komfortu podróży
4	Dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej mobilności
5	Komplementarność z innymi projektami
6	Powiązanie z publicznym transportem zbiorowym
7	Wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń
8	Gotowość projektu do realizacji

Źródło: Opracowanie własne

Inwestycje transportowe w Powiecie Płońskim

Powiat Płoński w obliczu założonych celów w perspektywie do 2030 r. czeka wiele wyzwań. Osiągnięcie ich możliwe będzie w przypadku realizacji działań i spełnieniu przyjętych założeń na wszystkich poziomach zarządzania: krajowym, regionalnym

i lokalnym. Niniejszy Plan określa inwestycje transportowe do realizacji w perspektywie do 2030 roku, kluczowe do osiągnięcia wyznaczonych celów.

Z punktu widzenia przeprowadzonej diagnozy oraz wynikających z niej celów przyświecających realizacji niniejszego Planu, najistotniejsze będą działania podejmowane na rzecz rozwoju sieci transportu publicznego (ze szczególnym naciskiem na transport niskoemisyjny i zeroemisyjny). Docelowy system transportu zbiorowego powinien być oparty na komunikacji drogowej, stanowiącej uzupełnienie transportu kolejowego biegnącego przez powiat płoński. Istotne znaczenie będą również miały inwestycje drogowe, wpływające na poprawę bezpieczeństwa oraz stanowiące uzupełnienie sieci TEN-T i łączące się z parkingami typu Parkuj i Jedź, a także prowadzące do obiektów administracji publicznej. Kluczowe będą też inwestycje w transport rowerowy, jako środka transportu przyjaznego dla środowiska, wpływającego na rozwój zeroemisyjnego transportu, integrację transportu oraz rozwój ruchu niezmotoryzowanego.

Inwestycje na poziomie lokalnym stanowią uzupełnienie działań realizowanych na szczeblu krajowym i wojewódzkim, dlatego też warto wskazać na ich komplementarność z inwestycjami zrealizowanymi, realizowanymi oraz planowanymi do realizacji na szczeblu krajowym i wojewódzkim. Inwestycje lokalne stanowią podstawę, której istotnym uzupełnieniem będą działania podejmowane na szczeblu gminnym.

Z uwagi na lokalny charakter Planu, szczegółowej analizie poddano inwestycje realizowane na poziomie powiatowym, natomiast inwestycje na poziomie krajowym, wojewódzkim zostały ogólniej analizowane.

Charakterystyka projektów na poziomie krajowym

W Planie na poziomie krajowym zakłada się podział inwestycji na trzy kategorie: kolejowe, drogowe i pozostałe. Poziom krajowy odnosi się przede wszystkim do inwestycji realizowanych na głównych ciągach komunikacyjnych wchodzących w skład europejskich korytarzy transportowych. Inwestycje te będą dotyczyć sieci TEN-T, dróg krajowych, w tym także ekspresowych i autostrad, realizowanych przez GDDKiA oraz głównych linii kolejowych, gdzie inwestorem będą spółki grupy PKP oraz spółki Skarbu Państwa. Istotne znaczenie będą również miały inwestycje w budowę/modernizację linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, które wpłyną na poprawę oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego, problem wykluczenia transportowego oraz rozwój regionów, które zyskają spawane połączenia publiczne m.in. z Warszawą. Na szczeblu krajowym planowana jest również realizacja przez PKP PLK Programu budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020-2025. Program zakłada powstanie 200 przystanków kolejowych w całej Polsce. Na terenie województwa mazowieckiego planowana jest realizacja 20 przystanków. Ważne będą również inwestycje w kolejowy transport towarowy, transport intermodalny oraz śródlądowy. Jednym z głównych priorytetów krajowej polityki transportowej do 2030 roku będzie wspieranie niskoemisyjnego transportu poprzez szereg działań mających na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń.

W przypadku realizacji dalszych prac nad budową Centralnego Partu Komunikacyjnego, nastąpi również oddziaływanie realizowanych inwestycji na system transportowy na Mazowszu.

Realizacja założeń przyjętych na poziomie krajowym będzie miała kluczowe znaczenie na osiągnięcie celów Województwa. Do najważniejszych inwestycji, które będą miały bezpośredni wpływ na spełnienie celów wskazanych przez Unię Europejską oraz Województwo Mazowieckie należeć będą:

Tabela 3. Inwestycje na poziomie krajowym

Podział i typy inwestycji realizowanych na poziomie krajowym	
Inwestycje kolejowe	
	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycje w zakresie budowy/modernizacji linii kolejowych w sieci TEN-T, • budowa i rewitalizacja linii kolejowych w celu uruchomienia przewozów pasażerskich na ciągach dotychczas nieobsługiwanych, • inwestycje w infrastrukturę kolejową na szczeblu krajowym i regionalnym, w tym wpływające na bezpieczeństwo oraz przepustowość linii, • inwestycje wpływające na zwiększenie udziału kolejowego transportu towarowego oraz transportu intermodalnego, • wyposażenie linii kolejowych w systemy ERTMS, • inwestycje w tabor kolejowy, w tym tabor niskoemisyjny,
Inwestycje drogowe	
	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycje w zakresie budowy/modernizacji dróg w sieci TEN-T, • inwestycje w budowę dróg na szczeblu krajowym, • inwestycje w systemy poprawiające bezpieczeństwo na drogach, • budowa obwodnic miast,
Pozostałe inwestycje	
	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycyjne w zakresie budowy węzłów i przystanków przesiadkowych w zakresie różnych rodzajów transportu zbiorowego, • inwestycje w budowę publicznych dostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych oraz tankowania paliw alternatywnych, • inne działania z zakresu zrównoważonego transportu.

Źródło: Opracowanie własne

Poza ww. działaniami inwestycyjnymi, na szczeblu krajowym ważne będą działania pozainwestycyjne jak:

- zmiana ram prawnych (w tym dla opłat za infrastrukturę, wspierających niskoemisyjny transport) oraz wspierających transport publiczny,
- uproszczenie systemu taryfowo-biletowego,

- wdrażanie bardziej rygorystycznych norm emisji samochodów osobowych i dostawczych,
- promowanie i tworzenie zachęt do zakupu i korzystania z niskoemisyjnych pojazdów,
- wdrażanie rozwiązań wspierających większy udział transportu niskoemisyjnego, zwłaszcza w komunikacji publicznej,
- upowszechnianie odnawialnych źródeł energii, paliw niskoemisyjnych i powiązanej infrastruktury,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym np. poprzez wprowadzenie zmian prawnych.

Charakterystyka projektów na poziomie wojewódzkim

Podział inwestycji na poziomie wojewódzkim uwzględnia trzy kategorie inwestycji: kolejowe, drogowe oraz pozostałe. Lista projektów na poziomie regionalnym opracowana została w oparciu o:

- analizę potrzeb transportowych,
- analizę potrzeb rozwojowych województwa,
- uwagi zgłaszane podczas konsultacji społecznych dokumentów i programów strategicznych,
- analizę komplementarności i ciągłości zadań inwestycyjnych,
- analizę priorytetów inwestycyjnych na poziomie unii europejskiej i krajowym,
- wskazane w Planie cele.

Poniższa tabela przedstawia podział i typy inwestycji planowanych do realizacji na poziomie regionalnym.

Tabela 6. Inwestycje na poziomie regionalnym

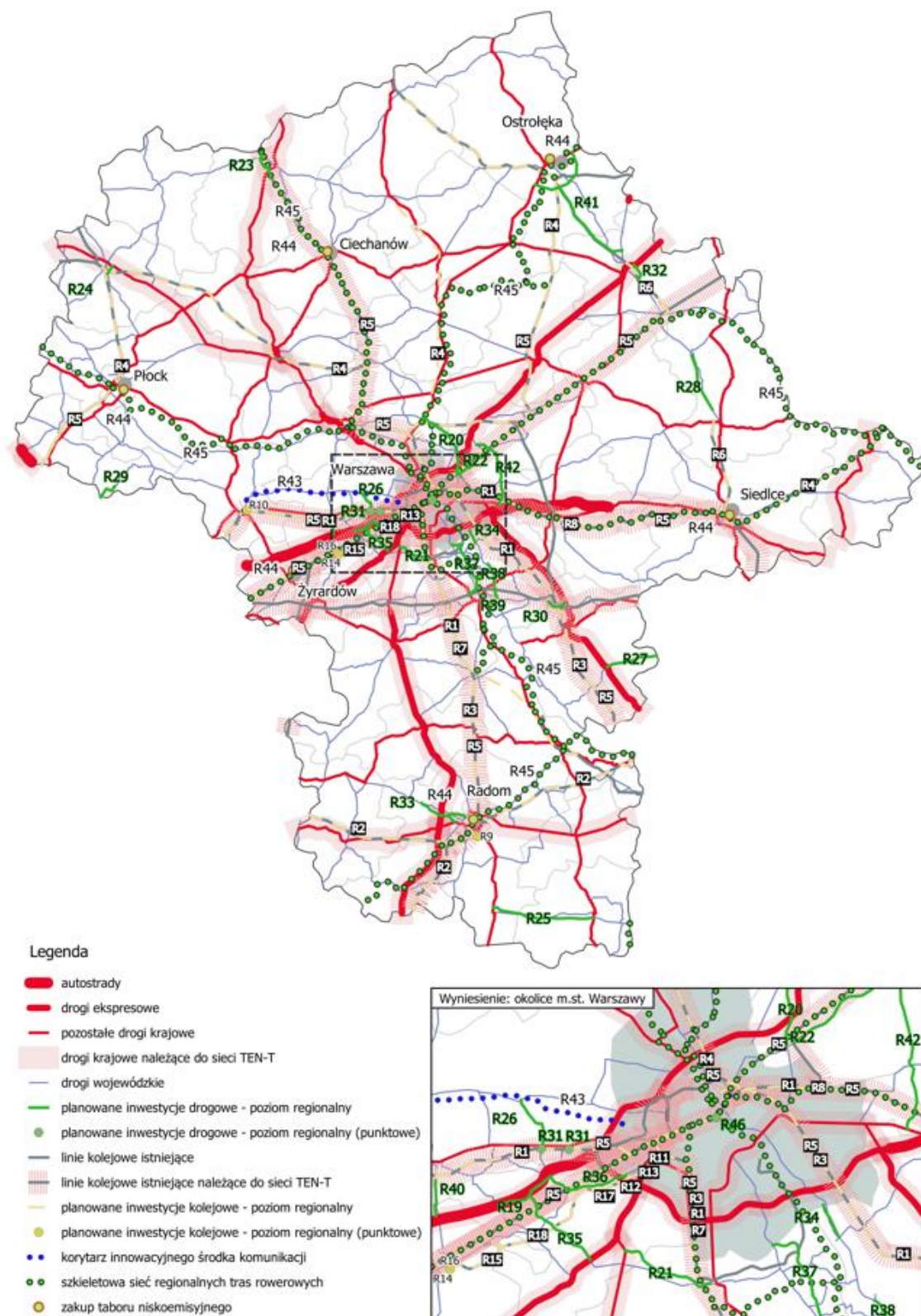
Podział i typy inwestycji realizowanych na poziomie regionalnym
Inwestycje kolejowe
<ul style="list-style-type: none"> • budowa/modernizacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, • zakup i modernizacja taboru kolejowego, w tym niskoemisyjnego, • budowa i modernizacja zapleczy technicznych do obsługi i serwisowania pojazdów szynowych, • modernizacja systemów informacji pasażerskiej, • wyposażenie pojazdów kolejowych w systemy ERTMS.
Inwestycje drogowe
<ul style="list-style-type: none"> • budowa i przebudowa dróg, • budowa obwodnic miast, • inwestycje wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
Pozostałe inwestycje
<ul style="list-style-type: none"> • budowa i przebudowa tras rowerowych, • zakup autobusów niskoemisyjnych, • budowa infrastruktury niezbędnej do obsługi pojazdów niskoemisyjnych, • inwestycje w transport niskoemisyjny, w tym innowacyjne środki komunikacji, • inwestycje w integrację systemów transportowych, w szczególności w zakresie integracji taryfowo-biletowej.

Zródło: Opracowanie własne

Poza ww. działaniami inwestycyjnymi, na szczeblu regionalnym istotną rolę odgrywać będą działania pozainwestycyjne takie jak:

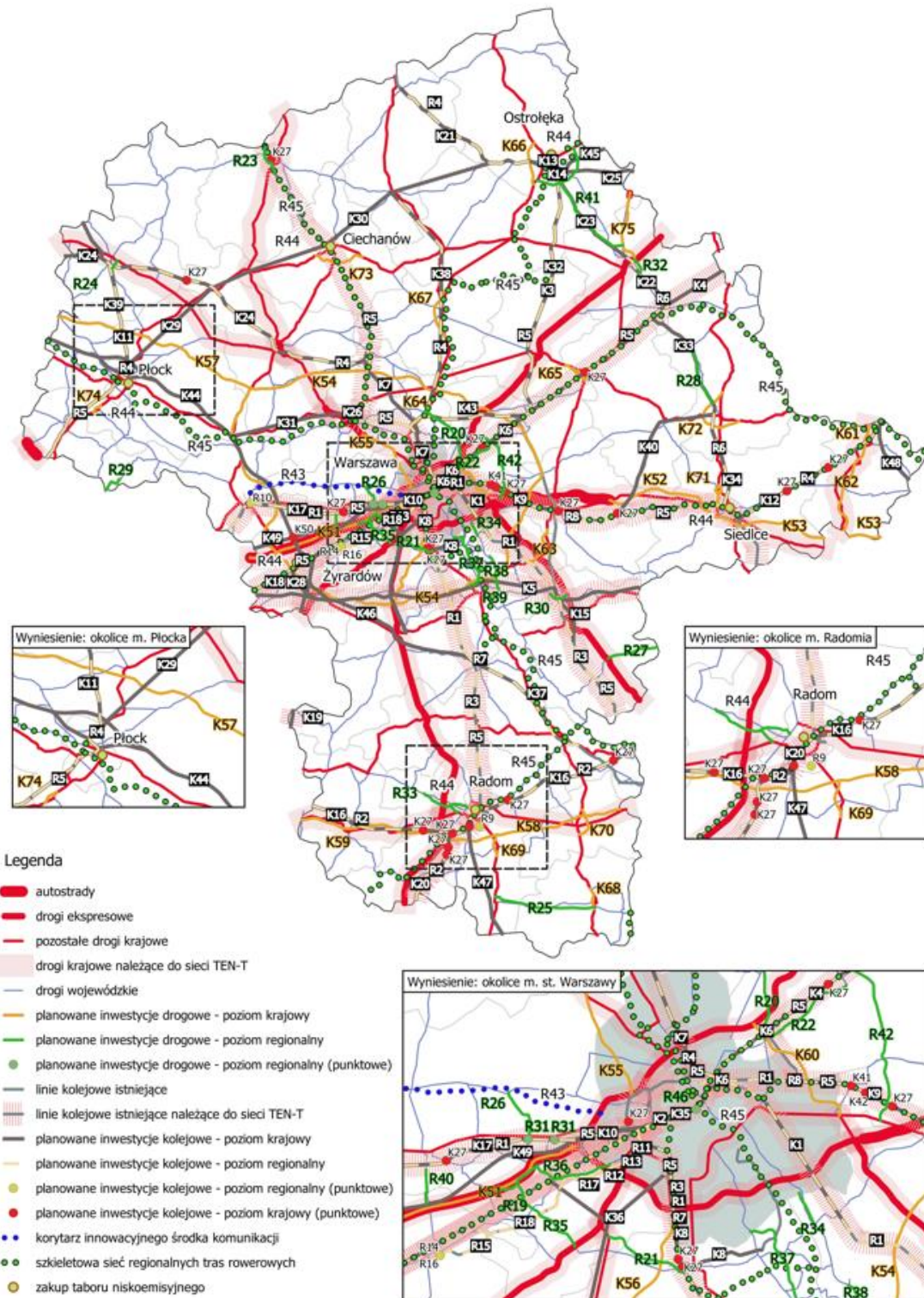
- uproszczenie systemu taryfowo-biletowego,
- zwiększenie konkurencyjności i efektywności transportu zbiorowego,
- poprawa dostępności komunikacyjnej, m.in. poprzez zwiększanie pracy przewozowej oraz reaktywację połączeń kolejowych i autobusowych,
- promocja publicznego transportu zbiorowego oraz paliw alternatywnych,
- integracja systemów transportowych, np. poprzez zapewnienie skomunikowań,
- poprawa sposobu planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- wdrażanie działań monitorujących.

Planowane inwestycje na poziomie regionalnym przedstawione zostały na poniższym schemacie.



Schemat 12. Planowane inwestycje regionalne w województwie mazowieckim
 Źródło: Opracowanie MBPR

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



Schemat 13. Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim

Źródło: Opracowanie MBPR

Inwestycje drogowe

Podobnie jak w transporcie kolejowym, sieć dróg na Mazowszu dopiero się tworzy i nie stanowi jeszcze spójnej całości. Widoczne są niedobory infrastruktury, które ograniczają możliwość sprawnego dojazdu do wielu ośrodków w województwie, zarówno do stolicy, do subregionów, jak i do innych miast/miejscowości. Obecny stan sieci drogowej nie w pełni spełnia wymagania stawiane nowoczesnemu systemowi transportowemu.

Jak wynika ze Sprawozdania krajowego – Polska 2020 opracowanego przez KE, infrastruktura drogowa ma wpływ na lokalny rozwój i różnice między regionami. Od przystąpienia Polski do UE jakość infrastruktury drogowej w Polsce uległa znaczącej poprawie. To z kolei doprowadziło do poprawy łączności wielu obszarów z ośrodkami działalności gospodarczej oraz ułatwiło ich rozwój. Jednocześnie obszary peryferyjne nadal charakteryzują się niedostateczną dostępnością, dotyczy to w szczególności obszarów na pograniczach poszczególnych województw. Ponadto połączenia nowo wybudowanych autostrad i dróg ekspresowych z siecią dróg drugorzędnych nie zawsze są wystarczające aby zlikwidować izolację obszarów peryferyjnych.

Głównymi problemami systemu transportowego województwa są: niezadowalający stan dróg (w tym stanowiących uzupełnienie sieci dróg krajowych, w szczególności leżących w sieci TEN-T), niedostateczny poziom bezpieczeństwa, zbyt duże natężenie ruchu samochodowego na większości odcinków dróg krajowych i niektórych wojewódzkich (zwłaszcza na trasach wlotowych do Warszawy). Istotny problem stanowi również coraz większa liczba pojazdów i zwiększające się w związku z tym natężenie ruchu, co ma negatywny wpływ na środowisko, w szczególności w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. Istnieje zatem potrzeba dalszego rozwoju systemu dróg na Mazowszu poprzez budowę nowych oraz modernizację istniejących dróg, przy czym priorytetem powinny być inwestycje mające powiązanie z siecią TEN-T, z drogami krajowymi oraz poprawiające bezpieczeństwo i minimalizujące negatywne efekty zewnętrzne m.in. poprzez budowę obwodnic i wyprowadzanie ruchu drogowego poza miasta.

W zakresie infrastruktury drogowej na poziomie regionalnym do najważniejszych działań należeć będą:

- budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z systemem dróg krajowych lub siecią TEN-T oraz najważniejszych odcinków dróg w poszczególnych subregionach województwa, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach oraz polepszenia parametrów technicznych dróg, zwiększając m.in. ich nośność i przepustowość. Dodatkowo spowodują poprawę dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu, co w efekcie przełoży się na zwiększenie mobilności mieszkańców oraz rozwój społeczny i gospodarczy województwa, a także wzrost jego konkurencyjności zarówno w układzie krajowym jak i międzynarodowym,

- budowa obwodnic miast, które przyczynią się do wyprowadzenia z nich ruchu tranzytowego, co w konsekwencji doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców miast oraz stanu środowiska naturalnego.

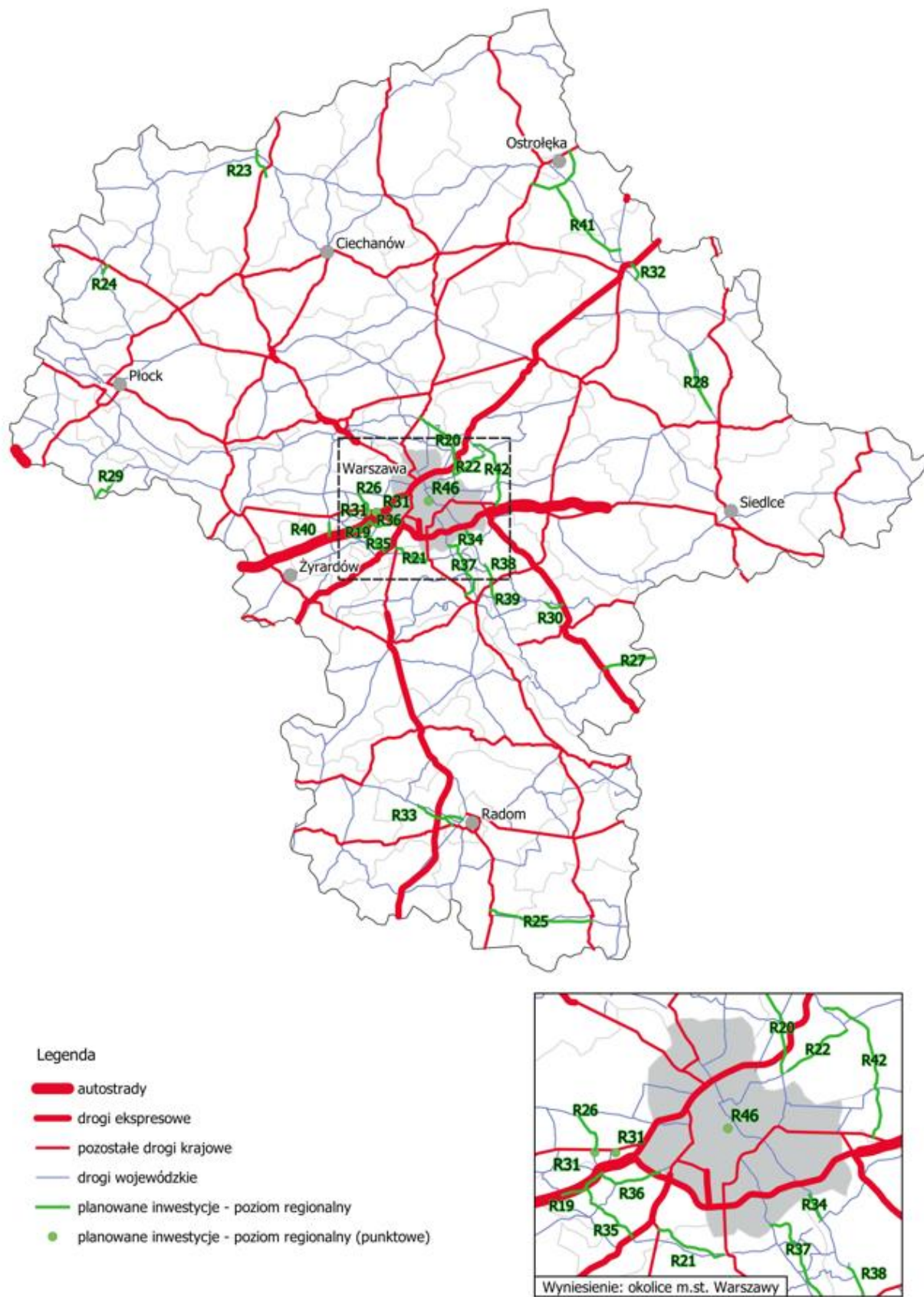
Jako inwestycje uzupełniające mogą być realizowane następujące zadania:

- poprawa funkcjonalności ruchu pieszego i rowerowego,
- chodniki i przejścia dla pieszych,
- modernizacja oświetlenia ulicznego pod kątem zwiększenia jego energooszczędności,
- inwestycje w infrastrukturę drogową (np. obiekty inżynierskie, odwodnienie),
- inwestycje w nowoczesne systemy sterowania i nadzorowania ruchu.

Wybór lokalizacji poszczególnych inwestycji infrastruktury drogowej oparto na diagnozie istniejących uwarunkowań sieci, wynikach modelowania ruchu, konsultacjach z jednostkami samorządu lokalnego oraz na planach inwestycyjnych na poziomie krajowym. Szczególny nacisk położono na inwestycje polegające na budowie obwodnic miejscowości przy drogach wojewódzkich – ich realizacja przyczyni się do redukcji negatywnych skutków zarówno społecznych, jak i środowiskowych. Istotne będą także działania związane z modernizacją dróg uzupełniających sieć dróg krajowych, zwłaszcza tych należących do sieci TEN-T, co ma służyć stworzeniu spójnej sieci transportowej. Pozostałe inwestycje skoncentrowane zostaną głównie na poprawie bezpieczeństwa drogowego.

Realizacja tych przedsięwzięć wpłynie na poprawę jakości infrastruktury drogowej i spójności sieci, szczególnie w kontekście sieci dróg krajowych i sieci TEN-T. Projekty mają na celu poprawę parametrów technicznych dróg, zwiększając ich wytrzymałość i przepustowość. Część działań będzie kompleksowo projektowana, z uwzględnieniem infrastruktury towarzyszącej, zwłaszcza pod kątem ochrony środowiska i bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, również pieszych i rowerzystów. Budowa obwodnic w miastach ma na celu odciążenie ich od ruchu tranzytowego, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców oraz stanu środowiska naturalnego. poprawy bezpieczeństwa mieszkańców miast oraz stanu środowiska naturalnego.

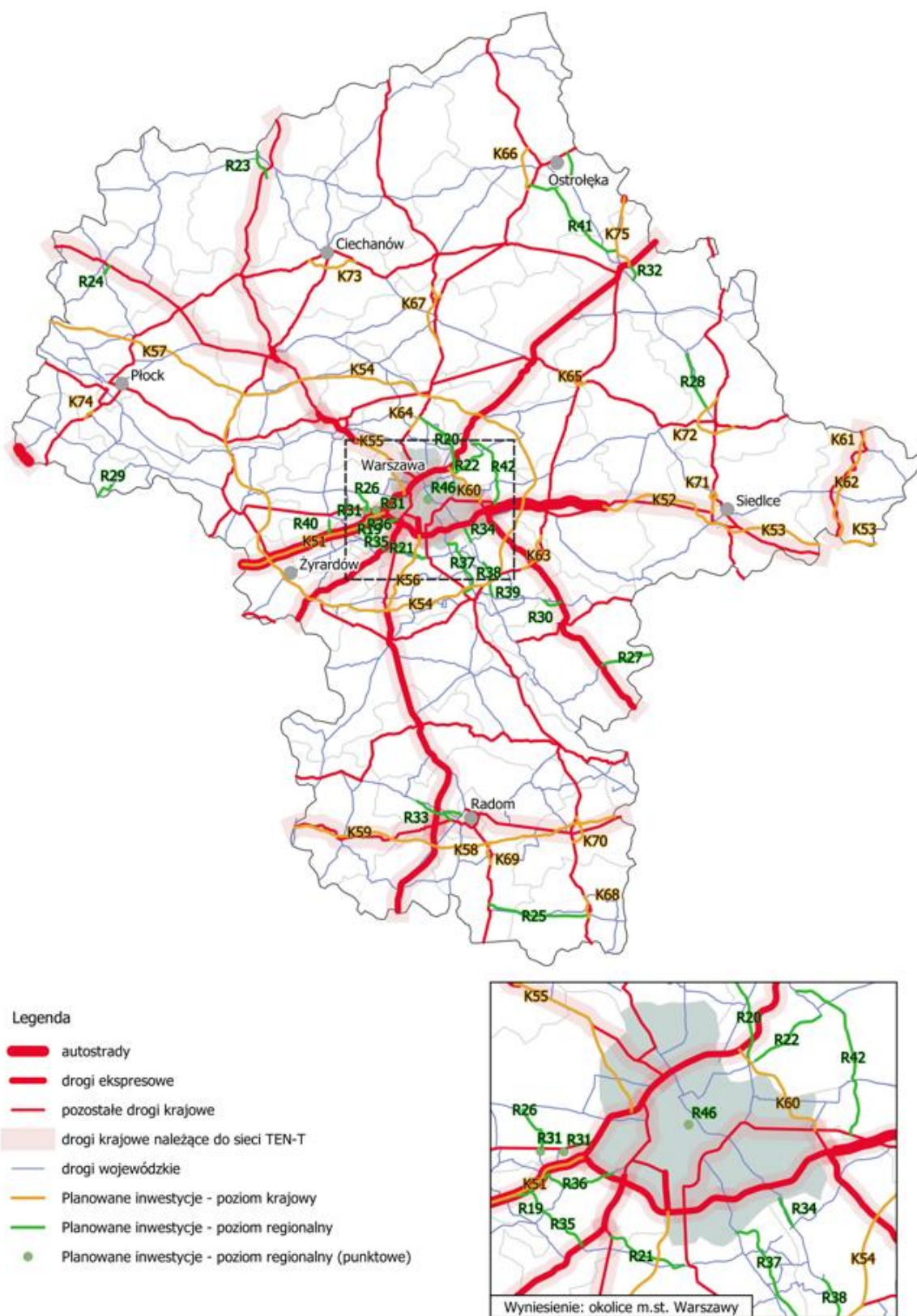
Schemat przedstawia planowane inwestycje drogowe na poziomie regionalnym.



Schemat 14. Planowane inwestycje drogowe na poziomie regionalnym

Źródło: Opracowanie MBPR

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



Schemat 15 Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim

Źródło: Opracowanie własne

Pozostałe inwestycje

W celu stworzenia spójnej sieci transportowej na Mazowszu konieczny będzie rozwój różnorodnych gałęzi transportu. Oprócz inwestycji w transport kolejowy i drogowy, ważne będzie zainwestowanie w zeroemisyjne i niskoemisyjne środki transportu, aby poprawić jakość powietrza i środowisko naturalne. Te inwestycje będą uzupełnieniem dla rozwoju dróg i kolei. Istotne jest także zintegrowanie systemów transportowych, np. poprzez integrację oferty.

Według Sprawozdania krajowego dla Polski z 2020 roku opracowanego przez Komisję Europejską, transport publiczny ma swoje słabości. W ciągu lat 2008–2018 długość regionalnych i podmiejskich linii autobusowych w Polsce skróciła się o ponad 50%, a jakość usług transportu autobusowego pogorszyła się z powodu pandemii COVID-19 i związanych z nią ograniczeń. Częstość kursów autobusowych jest niewystarczająca, bilety są uznawane za drogie, a koordynacja między organami odpowiedzialnymi za transport publiczny pozostawia wiele do życzenia. Sektor transportowy nadal budzi obawy związane z rosnącymi emisjami i zużyciem energii. Transport jest drugim sektorem, po rolnictwie, który najbardziej przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza w Polsce. Polityka transportowa musi zatem sprostać wyzwaniom związanym z ulepszeniem połączeń, szczególnie poprzez promowanie środków transportu publicznego o niskim wpływie środowiskowym oraz redukcję emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń.

W powyższym zakresie, na poziomie regionalnym do najważniejszych działań należeć będą:

- uruchomienie regionalnej komunikacji autobusowej, ,
- utworzenie innowacyjnego (niskoemisyjnego) środka komunikacji,
- budowa sieci szkieletowej regionalnych tras rowerowych,
- integracja systemów transportowych.

Transport autobusowy, jako uzupełnienie dla transportu kolejowego, umożliwi lepszą obsługę transportową w peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach województwa, gdzie brak linii kolejowych. Zapewnia on dowóz pasażerów z tych obszarów do najbliższej stacji kolejowej, co przyczynia się do wzmocnienia rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych, małych i średnich miast wraz z otaczającymi obszarami wiejskimi. Zakup niskoemisyjnego taboru będzie wymagał budowy stacji tankowania lub ładowania oraz infrastruktury towarzyszącej. Istotne będą także inwestycje w transport niskoemisyjny, w tym środki komunikacji jak lekki tramwaj.

Obecnie nie ma szczegółowej koncepcji dot. połączeń autobusowych w województwie mazowieckim. Planuje się zlecenie osobnego opracowania, które zawrze m.in. analizę stanu obecnego, potrzeby przewozowe, planowane linie autobusowej komunikacji publicznej, zapotrzebowanie taborowe oraz proponowane rozwiązania prawne i organizacyjne.

W latach 2021-2027 (2030) istotne będzie stworzenie spójnej sieci szkieletowej tras rowerowych na poziomie województwa oraz wdrożenie standardów infrastruktury rowerowej regionalnie. Kompleksowa sieć tras rowerowych poprawi warunki ruchu,

zwiększy atrakcyjność regionu jako miejsca zamieszkania i wypoczynku. Trasy będą miały charakter komunikacyjny i rekreacyjny, przechodząc przez historyczne centra miast, osiedla, stacje kolejowe, miejscowości wypoczynkowe i tereny rekreacyjne. Zwiększenie ruchu rowerowego zmniejszy zanieczyszczenia powietrza, poprawi zdrowie mieszkańców i pobudzi rozwój gospodarczy.

Charakterystyka projektów na poziomie powiatu Płońskiego

Realizacja inwestycji na poziomie lokalnym, czyli w powiecie płońskim, będzie stanowić uzupełnienie działań na poziomie krajowym i regionalnym. Inwestycje lokalne będą realizowane przez samorządy powiatowe i gminne.

Poniższy wykaz przedstawia podział i typy najważniejszych inwestycji planowanych do realizacji na terenie powiatu płońskiego, opracowanych w oparciu o analizę inwestycji.

Tabela 74. Podział i typy inwestycji realizowanych na poziomie lokalnym

Podział i typy inwestycji realizowanych na poziomie lokalnym
Pozostałe inwestycje
<ul style="list-style-type: none"> • budowa/przebudowa dróg, • budowa obwodnic, • budowa tras rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej, • zakup pojazdów niskoemisyjnych, • inwestycje wprowadzające udogodnienia dla podróży B+R, oświetlenie • inwestycje w infrastrukturę pieszą, • inwestycje wpływające na ograniczenie emisji z transportu, w tym zakup maszyn/sprzętu do czyszczenia ulic, • inne działania z zakresu zrównoważonego transportu.

Źródło: Opracowanie własne

Powiązania z innymi projektami

Komplementarność stanowi jedną z kluczowych zasad realizacji polityki wspólnotowej, mającą na celu osiągnięcie wyznaczonych celów rozwojowych. Polega ona na wzajemnym uzupełnianiu się projektów oraz zapobieganiu ich powielaniu, co przekłada się na spójną i celową realizację zamierzeń. Takie podejście przyczynia się do wzmocnienia efektów podejmowanych działań i sprzyja bardziej racjonalnemu wydatkowaniu środków. W celu oceny komplementarności inwestycji poddano analizie inwestycje zrealizowane w latach 2014-2020 oraz planowane do realizacji w latach 2021-2023, zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym.

Do najważniejszych inwestycji transportowych zrealizowanych/realizowanych w latach 2014-2023 należą:

- Inwestycje w modernizację infrastruktury kolejowej – mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa na liniach kolejowych (w tym przejazdach kolejowych, zabudowa systemów ERTMS/ETCS), poprawiające przepustowość linii, poprawiające parametry techniczne linii, wpływające na reaktywację połączeń,
- Inwestycje w zakup/modernizację taboru kolejowego – mające wpływ na poprawę jakości świadczonych usług transportowych oraz zwiększające podaży w transporcie publicznym,
- Budowa/przebudowa dróg krajowych - inwestycje wpisujące się w sieć TEN-T oraz istotne dla rozwoju kraju,
- Budowa/przebudowa dróg o znaczeniu regionalnym, które stanowią połączenie z siecią TEN-T, wpływają na bezpieczeństwo na drogach,
- Inwestycje wpływające na rozwój publicznego transportu zbiorowego takie jak: budowa linii metra, modernizacja linii tramwajowych, zakup autobusów, budowa węzłów przesiadkowych oraz parkingów w systemie „Parkuj i jedź” oraz „Pocałuj i jedź” (Kiss and Ride czy rozwój sieci tras rowerowych.

Powyższe inwestycje wpływają na wzrost znaczenia publicznego transportu zbiorowego, poprawę bezpieczeństwa a tym samym mają wpływ na rozwój gospodarczy Mazowsza oraz ochronę środowiska, w tym zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.

W Załączniku nr 1 przedstawione zostały Inwestycje zrealizowane w latach 2014-2023 przez Powiat Płoński. oraz w Załączniku nr 2 Inwestycje planowane do realizacji w latach 2024-2027.

System wdrażania Planu

Niniejszy plan, będący strategicznym planem inwestycyjnym, ma na celu usprawnienie procesu przygotowania, wdrażania, monitorowania oraz rozliczania inwestycji transportowych w perspektywie finansowej od 2021 do 2027 roku (z możliwym wydłużeniem do 2030 roku).

Do zasadniczych założeń systemu wdrażania Planu należy:

- zapewnienie finansowania i utrzymania inwestycji,

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

Finansowanie w perspektywie 2021-2027 (2030)

Realizacja celów określonych w dokumencie, finansowana będzie ze źródeł przedstawionych poniżej:

ŚRODKI PUBLICZNE ZAGRANICZNE

W latach 2021-2027 (2030) w Polsce będą realizowane działania w zakresie transportu zgodnie z Cele Polityki 3 zawartej w Umowie Partnerstwa na lata 2021-2027, mające na celu łagodzenie społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu. Finansowanie inwestycji transportowych na poziomie unijnym będzie możliwe dzięki różnym instrumentom i programom, które są częścią Umowy Partnerstwa oraz Instrumencie na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) - następcą Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – finansowanie ze środków EFRR¹⁴ oraz FS¹⁵,

- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FEPW) – następcą Programu Polska Wschodnia – finansowanie ze środków EFRR,
- Programy regionalne na lata 2021-2027 (PO) – programy opracowane i wdrażane na poziomie regionu (województwa). Województwo Mazowieckie dla programu regionalnego przyjęto nazwę: Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 (FEM 2021-2027). Program jest następcą realizowanego w latach 2014-2020 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego – finansowanie ze środków EFRR oraz EFS+¹⁶,
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) – finansowanie w ramach Europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Poniższy diagram przedstawia programy finansowane ze środków Unii Europejskiej na Mazowszu w perspektywie 2021-2027 (2030), dotyczące inwestycji w zakresie inwestycji transportowych.

14 Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

15 Fundusz Spójności

16 Europejski Fundusz Społeczny Plus

Instrumenty i programy unijne	-	-	-
FEnIKS	FE PW	16 PO*	KPO
* Program Operacyjny - dla Województwa Mazowieckiego przyjęto nazwę: Program Regionalny: Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 (FEM 2021-2027)	-	-	-

Schemat 16. Planowane programy na poziomie UE w zakresie inwestycji transportowych
Źródło: Opracowanie własne

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, i Środowisko na lata 2021-2027 (FEnIKS) - program będzie finansowany z dwóch funduszy: Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i będzie obejmował następujący zakres: ochrona środowiska, przystosowanie do zmian klimatycznych, gospodarcze wykorzystanie zasobów środowiskowych, gospodarka o obiegu zamkniętym, efektywność energetyczna, wsparcie produkcji energii z odnawialnych źródeł, wsparcie infrastruktury energetycznej i systemów smart, rozwój infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej, intermodalnej, lotniczej, morskiej, śródlądowej), niskoemisyjnego transportu miejskiego, ograniczenie emisji ze źródeł mieszkalnych, zmniejszenie emisyjności sektora transportu, wzmocnienie infrastruktury ochrony zdrowia, działania w zakresie kultury i turystyki.

Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FE PW) – program będzie finansowany z EFRR i będzie obejmował następujący zakres: wsparcie rozwoju przedsiębiorczości, rozwój i modernizacja systemu dystrybucji energii, adaptacja do zmian klimatu i ochrona przyrody, zrównoważona mobilność miejska, gospodarka o obiegu zamkniętym, zwiększenie dostępności transportowej (drogowej i kolejowej), miejsca aktywności społecznej oraz produkty turystyczne, wsparcie podmiotów świadczących usługi sanatoryjne/uzdrowiskowe. Programem objęte będą słabiej rozwinięte województwa wschodniej Polski: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, świętokrzyskie i podkarpackie oraz znajdująca się w podobnej sytuacji, wyodrębniona na poziomie NUTS2, jednostka statystyczna – region mazowiecki regionalny.

Programy regionalne (PR) - programy finansowane będą z EFRR oraz EFS+. Wysokość środków przeznaczonych na realizację programu, jak też jego zakres są przedmiotem negocjacji kontraktu programowego zarządu województwa z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego. Przedmiotem interwencji programów regionalnych są

inwestycje m.in. w prowadzenie oraz wdrożenia działalności badawczo-rozwojowej przedsiębiorstw, e-usługi publiczne szczebla regionalnego i lokalnego, efektywność energetyczną, przystosowanie do zmian klimatu, ochronę terenów cennych ze względu na przyrodę, retencję wody, gospodarkę wodno-ściekową, odpadową, regionalną infrastrukturę transportową i tabor, infrastrukturę w zakresie kultury i turystyki, aktywizację zawodową, podnoszenie kwalifikacji, usługi środowiskowe. Środki na Programy regionalne podzielono na 16 województw według algorytmu opartego na kryteriach, m.in. na liczbie ludności i PKB na mieszkańca.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) to program reform i projektów strategicznych. Jego celem jest wzmocnienie odporności gospodarczej i społecznej oraz budowa potencjału polskiej gospodarki na przyszłość. KPO ma odbudować kondycję gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią koronawirusa i zapewnić jej większą odporność na przyszłe nieprzewidziane okoliczności. Otrzymane w ramach programu pieniądze mają być przeznaczone na modernizację technologiczną, trafić do rodzimych firm oraz poprawić jakość życia Polaków i konkurencyjność gospodarki. Reformy i programy inwestycyjne KPO mają przede wszystkim długofalowo realizować zieloną i cyfrową transformację. Wstępnie projekty planowane do realizacji w ramach KPO podzielono na grupy z zakresu infrastruktury, transportu, energii i środowiska, innowacji, cyfryzacji, zdrowia, społeczeństwa oraz spójności terytorialnej.

ŚRODKI FINANSOWE

W latach 2021-2027 (2030) Polska otrzyma z budżetu Unii Europejskiej 76 mld euro – 72,2 mld z polityki spójności oraz 3,8 mld z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. Planowana alokacja środków na programy, w ramach których finansowane będą inwestycje transportowe wynosi:

- Łączna wartość środków dla FEnIKS – 25 086 mln euro,
- Łączna wartość środków w ramach FEPW - 2 508 mln euro,
- Łączna wartość środków dla Programów Operacyjnych – 28 420 mln euro. Wartość środków podzielona na obecnym etapie programowania: 21 315 mln euro. Wartość środków do podziału na późniejszym etapie: 7 104 mln euro w ramach Kontraktu Programowego,
- Łączna wartość środków w ramach programu dla Krajowego Planu Odbudowy: 58 100 mld euro, w tym:
 - 23,9 mld euro w formie dotacji,
 - 34,2 mld euro w pożyczkach.

Poniższa tabela przedstawia wysokość alokacji na poszczególne programy:

Szacowana wartość środków dostępnych na realizację Planu w ramach programu "Fundusze Europejskie dla Mazowsza" na lata 2021-2027, czyli alokacja przeznaczona na Cel Polityki 3 "Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności", cel szczegółowy (ii) "Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej może wynieść około 222 mln EUR.

Ze względu na istniejące znaczne różnice przestrzenne, społeczne i gospodarcze w poszczególnych regionach Polski, Umowa Partnerstwa zakłada podział regionów (wg NUTS – 17 jednostek) na:

- Słabiej rozwinięte – zakładany poziom dofinansowania wynoszący 85%,
- W okresie przejściowym – zakładany poziom dofinansowania wynoszący 70%,
- Lepiej rozwinięte – zakładany poziom dofinansowania wynoszący 50%.

Z powyższego podziału wynika, że na terenie województwa mazowieckiego, które zostało podzielone na region lepiej i słabiej rozwinięty, dofinansowanie inwestycji ze środków UE wynosić będzie 50% na obszarze regionu warszawskiego stołecznego i 85% na obszarze rejonu mazowieckiego regionalnego.

ŚRODKI PUBLICZNE KRAJOWE

W latach 2021-2027 (2030) finansowanie inwestycji transportowych na szczeblu krajowym możliwe będzie z następujących programów:

- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 roku - łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu wynosi 6 588,00 mln zł. Poziom dofinansowania ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. wynosi 85% (5

- 599,80 mln zł) kosztów kwalifikowanych łączny wkład własny jednostek samorządu terytorialnego – 15% (988,20 mln zł) kosztów kwalifikowanych,
- Program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” - na jego realizację w latach 2019-2023 zostanie przeznaczony ok. 23,8 mld zł,
 - Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020 – 2025 - na realizację programu PKP Polskie Linie Kolejowe SA przeznaczą ze środków własnych 1 mld zł,
 - Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023 - finansowanie Programu CPK w pierwszy etapie tj. na lata 2020-2023 zostało określone na poziomie 12,8 mld zł,
 - Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych – realizacja inwestycji na podstawie ogłaszanych konkursów,
 - Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) – przeznaczone środki na realizację programu to 142,2 mld zł,
 - Program Budowy Dróg Krajowych 2030 (z perspektywą do 2033 r.) – planowane środki na realizację programu to ok. 300 mld zł;
 - Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 - na realizację Programu zaplanowano kwotę ok. 28 mld zł,
 - Krajowy Fundusz Drogowy - wydatki z funduszu realizowane są na podstawie corocznych budżetów,
 - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – nabory wniosków odbywają się corocznie, corocznie określany jest również jego budżet.

W ramach realizacji inwestycji przez Powiat Płoński, środki finansowe będą uwzględnione w długoterminowym dokumencie finansowym, a mianowicie w Wieloletniej Prognozie Finansowej (WPF). WPF pełni funkcję instrumentu wieloletniego planowania finansowego i jest kluczowym elementem w określeniu źródeł finansowania zarówno bieżących, jak i majątkowych wydatków powiatu. Szczegółowe i konkretne uregulowania dotyczące WPF zawarte są w uchwałach budżetowych na poszczególne lata, które stanowią fundament gospodarki finansowej powiatu. Te uchwały określają kluczowe zasady dotyczące wykonania budżetu powiatu w danym roku budżetowym, również uwzględniając planowane wydatki na transport, w tym na powiatowe drogi publiczne.

Na poziomie lokalnym, zarówno w powiatach jak i gminach, podobnie jak na szczeblu regionalnym, środki przeznaczone na realizację inwestycji będą określone w budżetach jednostek samorządu terytorialnego.

ŚRODKI PRYWATNE

Zakłada się, że realizacja i finansowanie inwestycji wskazanych w Planie może również odbywać się ze środków prywatnych w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), które polega na współpracy sektora publicznego i prywatnego mającej na celu realizację przedsięwzięć lub świadczenie usług, tradycyjnie dostarczanych przez sektor publiczny.

HARMONOGRAM REALIZACJI PLANU

Realizacja zadań wskazanych w ramach niniejszego Planu będzie odbywała się w latach 2021-2027 (2030).

Zakłada się, że w okresie 2021-2024 nastąpi etap wstępny, obejmujący przygotowanie dokumentacji programowej, określenie celów oraz założeń programowych. Możliwe jest również przygotowanie do realizacji inwestycji związanych m.in. z uruchomieniem programów operacyjnych oraz środków na współfinansowanie inwestycji. W dalszym etapie, tj. w latach 2025-2027 (2030), nastąpi rzeczowa realizacja inwestycji, a następnie finansowanie inwestycji. Ostateczna data kwalifikowalności wydatków to rok 2030. W przypadku programu KPO finansowanie możliwe jest w okresie od 1 lutego 2020 r. do 31 sierpnia 2026 r.

Potencjał administracyjny

W realizację programów wdrażanych w perspektywie 2021-2027 (2030) w Polsce zaangażowane będą instytucje, w większości posiadające doświadczenie z poprzednich okresów programowania, udzielające wsparcia na zadania lokalne, regionalne jak i zadania inwestycyjne wdrażane na poziomie krajowym.

Utrzymany zostanie obecny system zarządzania na poziomie krajowym i na poziomie regionalnym i lokalnym. Będą funkcjonować instytucje poziomu zarządzania i kontroli oraz audytu/kontroli. Dodatkowo, wprowadzona zostanie kategoria instytucji odpowiedzialnej za spełnienie warunku podstawowego.

Poziom I – Instytucje Koordynujące na poziomie UP

Za koordynację na poziomie UP odpowiedzialny jest minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. Instytucje koordynujące na poziomie UP odpowiadają za właściwą realizację celów UP.

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego w szczególności koordynuje programowanie i negocjacje dokumentów programowych na lata 2021-2027 (2030) realizujących Umowę Partnerstwa, zapewnia przygotowanie ram prawnych oraz wydaje wytyczne w zakresie programów polityki spójności na lata 2021-2027 (2030), koordynuje Umowę Partnerstwa (UP), koordynuje programy regionalne (PR).

Poziom II – Instytucje Zarządzające

Instytucje Zarządzające odpowiedzialne są za przygotowanie programów realizujących Umowę Partnerstwa oraz sprawne i efektywne funkcjonowanie systemów zarządzania i kontroli programów.

Rolę IZ dla programów operacyjnych (PO) pełnią zarządy województw. IZ w ramach PO odpowiada za całokształt zagadnień związanych z zarządzaniem programem. Poza funkcjami związanymi z zarządzaniem, ewaluacją i kontrolą, IZ powierzone zostały zadania w zakresie rachunkowości. Na terenie województwa mazowieckiego, na poziomie regionalnym, rolą tą pełnić będzie Mazowiecka Jednostka Wdrażania Programów Unijnych.

Poziom III – Instytucje Pośredniczące

IZ może wyznaczyć jedną lub większą liczbę instytucji pośredniczących do pełnienia niektórych zadań na jej odpowiedzialność.

Poziom IV – Instytucje Wdrażające

W celu zapewnienia sprawnego wdrażania programu, instytucja pośrednicząca może delegować część zadań związanych z realizacją programu jednej albo większej liczbie instytucji wdrażających.

Poziom V – Instytucja Audytowa

Podobnie jak w perspektywie 2014-2020 rola instytucji audytowej zostanie powierzona Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej, który sprawuje swoją funkcję przy pomocy komórki organizacyjnej urzędu obsługującego ministra właściwego ds. finansów publicznych oraz izb administracji skarbowej.

Poziom VI – Instytucja odpowiedzialna za otrzymywanie płatności z KE

Instytucją odpowiedzialną za otrzymywanie płatności z KE jest minister właściwy ds. finansów publicznych. Środki na finansowanie projektów przekazywane są przez KE jako zaliczki, płatności okresowe i płatność końcowa.

Minister właściwy ds. finansów publicznych, w zakresie skali i warunków finansowania RP, uzgadnia projekt kontraktu programowego z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego.

Poziom VII – Instytucja odpowiedzialna za spełnienie warunku

W perspektywie finansowej 2021-2027 (2030) zmienia się charakter warunkowości. Spełnienie warunków podstawowych, ma charakter ciągły i powinno być zapewnione w trakcie trwania całej perspektywy finansowej. Instytucjami odpowiedzialnymi za spełnienie poszczególnych warunków są organy administracji rządowej: ministrowie właściwi ds. obszarów objętych warunkiem lub organy samorządowe: zarządy województw w zakresie warunków na poziomie regionalnym.

W procesie zarządzania w zakresie przygotowania Umowy Partnerstwa istotne znaczenie ma również odpowiednia koordynacja. W tym celu powierzono ministrowi właściwemu ds. rozwoju regionalnego kompetencje opiniowania wszystkich programów realizujących UP oraz ich zmian pod kątem zgodności z Umową Partnerstwa. Rolą ministrowa właściwego ds. rozwoju regionalnego jest również przygotowanie ram prawnych oraz wydanie wytycznych w zakresie programów polityki spójności na lata 2021-2027 (2030).

Na poziomie Programu Regionalnego: Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 planuje się powołanie odpowiednich instytucji do zarządzania, w tym Instytucję Zarządzającą, Instytucję Certyfikującą, Instytucję Audytową oraz Instytucję Płatniczą.

Instytucją odpowiedzialną za opracowanie i wdrażanie Planu jest Zarząd Powiatu Płońskiego, wykonujący zadania powiatu przy pomocy wskazanych Wydziałów i Referatów Starostwa Powiatowego i powiatowych samorządowych jednostek organizacyjnych.

Istotną rolę w realizacji Planu będą one spełniać ważną rolę, gdyż będą odpowiedzialne będą za realizację, wdrażanie i monitorowanie inwestycji na poziomie lokalnym.

Udział w pracach nad wdrażaniem rozwiązań transportowych będą również mieli organizatorzy transportu, odpowiedzialni za przygotowanie i zapewnienie spójnej i atrakcyjnej jakościowo oferty przewozowej.

Wskaźniki i rezultaty wdrażania Planu

Rezultaty realizowanych inwestycji oraz cele określone w Planie będą analizowane zarówno na poziomie lokalnym, jak i powiatowym. Rezultaty inwestycji na poziomie powiatowym będą rozpatrywane z uwzględnieniem dwóch kategorii inwestycji: drogowej oraz pozostałych inwestycji.

Tabela 8. Strategiczne rezultaty wdrażania inwestycji na poziomie powiatowym

Inwestycje drogowe
<ul style="list-style-type: none"> • skrócenie czasu przejazdu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach dzięki modernizacji infrastruktury drogowej oraz budowie nowych dróg, • poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu, poprzez realizację projektów dotyczących odcinków leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z siecią TEN-T, • poprawa parametrów technicznych dróg, zwiększających m. in. ich nośność i przepustowość, • poprawa stanu środowiska naturalnego, • zmniejszenie hałasu komunikacyjnego
Pozostałe inwestycje
<ul style="list-style-type: none"> • poprawa dostępności transportowej, • rozwój publicznego transportu zbiorowego, • poprawa jakości usług poprzez integrację poszczególnych środków transportu, • zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogóle podróży realizowanych na terenie powiatu, • poprawa jakości powietrza poprzez wspieranie, promowanie i rozwój ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej, • zmniejszenie emisji szkodliwych substancji poprzez działania na rzecz zwiększenia udziału ekologicznych środków transportu, • zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.

Źródło: Opracowanie własne

W Planie wskazano wskaźniki, które służyć będą monitorowaniu realizacji celów określonych w niniejszym dokumencie. Na podstawie wyników pomiaru wskaźników możliwe będzie porównanie zaplanowanych efektów z tymi, które są rzeczywiście osiągnięte, a następnie rozważenie wprowadzenia modyfikacji obejmującej sposoby realizacji zadań w taki sposób, aby możliwe było osiągnięcie zaplanowanych rezultatów.

Zarządzanie Planem

Monitorowanie

Podmiotem odpowiedzialnym za monitorowanie realizacji wdrażania Planu na poziomie lokalnym jest Powiatowy Zarząd Dróg w Płońsku

Monitorowanie realizacji Planu będzie odbywać się nie rzadziej niż raz na trzy lata.

Przekazywane informacje obejmować będą m.in.:

- ocenę stopnia realizacji celów określonych w Planie,
- ocenę stopnia realizacji inwestycji wskazanych w Planie,
- ocenę stopnia realizacji założonych/osiągniętych wskaźników,

- ocenę stopnia postępu rzeczowego i postępu finansowego inwestycji,
- identyfikację problemów związanych z realizacją inwestycji.

Raporty z monitoringu poddawane będą pod dyskusję Zarządu Powiatu Płońskiego

Aktualizacja

Mając na uwadze, iż Plan ma charakter długookresowy, wyznacza działania w perspektywie roku 2030, przewiduje się możliwość wprowadzania modyfikacji i aktualizacji.

Plan w zależności od uzasadnionych potrzeb poddawany będzie aktualizacji. Decyzję w tej sprawie podejmował będzie Zarząd Powiatu Płońskiego.

Przesłanką do podjęcia decyzji o aktualizacji Planu będą przede wszystkim:

- zmiany potrzeb transportowych,
- istotne zmiany mające wpływ na realizację inwestycji objętych Planem, w odniesieniu do dokumentów strategicznych znaczenia europejskiego, krajowego i regionalnego,
- informacje nt. realizacji inwestycji przekazywane przez instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji,
- opóźnienia w realizacji inwestycji,
- inne przesłanki mające wpływ na program inwestycyjny powiatu i program transportowy powiatu.

Aktualizacja może dotyczyć m.in. następujących kwestii:

- aktualizacji celów i założeń,
- aktualizacji listy projektów inwestycyjnych,
- aktualizacji opisu projektów inwestycyjnych,
- korekty wskaźników monitorowania realizacji projektów inwestycyjnych określonych w Planie,
- dostosowania opisu do ewentualnych zmian organizacyjnych w jednostkach odpowiedzialnych za realizację Planu i inwestycji,
- aktualizacji danych.

Weryfikację inwestycji objętych Planem przeprowadza odpowiednio:

- dla poziomu lokalnego – jednostki na poziomie lokalnym.

Ewaluacja

Zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju Plan wymaga opracowania raportu ewaluacyjnego podsumowującego efekty realizacji programu.

Przedmiotem ewaluacji strategicznych jest analiza i ocena trafności ogólnych kierunków interwencji wyznaczonych na etapie programowania. Jednym z istotnych aspektów ewaluacji strategicznej jest weryfikacja przyjętej strategii w odniesieniu do aktualnej i przewidywanej sytuacji społeczno – ekonomicznej.