

REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO
w perspektywie do 2030 roku

Charakterystyka publicznego transportu zbiorowego

Warszawa, wrzesień 2021 roku

Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego
w perspektywie do 2030 roku

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

Opracowany przez:

Departament Nieruchomości i Infrastruktury

Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie

Pod kierunkiem:

Katarzyny Jędruszczak - Zastępcy Dyrektora Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury

Zespół redakcyjny:

Magdalena Prządka – Głodek – Kierownik Wydziału Transportu Kolejowego

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

Magdalena Lubiecka – Budzanowska – pracownik Wydziału Transportu Kolejowego

Przy współpracy:

Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie

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

Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie

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

Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Kontakt:

Departament Nieruchomości i Infrastruktury

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie

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

Mail: nieruchomosci@mazovia.pl

Wykaz skrótów do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego

- Biała Księga - Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu (Transport 2050);
- CP3 - Cel Polityki 3 - „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”;
- CPK - Centralny Port Komunikacyjny „Solidarność”;
- DK - Droga krajowa;
- DNI - Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie;
- DP - Droga powiatowa;
- EZŁ, Europejski Zielony Ład - Europejski Zielony Ład – komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 11 grudnia 2019 r.;
- EZT - Elektryczne zespoły trakcyjne;
- EFRR - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego ;
- EFS+ - Europejski Fundusz Społeczny Plus;
- FEM 2021-2027 - Program Regionalny: Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 (FEM 2021-2027);
- FENiKS - Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027;
- FS - Europejski Fundusz Spójności;
- FST - Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji;
- IP - Instytucja Pośrednicząca;
- IW - Instytucja Wdrażająca;
- **IŻ** - Instytucja Zarządzająca;
- IA - Instytucja Audytowa;
- IIT - Inne instrumenty terytorialne;
- IK UP - Instytucja Koordynująca Umowę Partnerstwa;
- GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- GUS - Główny Urząd Statystyczny;
- KE - Komisja Europejska;
- KM - „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.;
- KP - Kontrakt programowy;
- KPEiK - Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu;
- KPO - Projekt Krajowego Planu Odbudowy;
- KSRR - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego do 2030 roku, przyjęta Uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.;
- MFiPR - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej;
- MOF - Miejskie obszary funkcjonalne;
- m.st. Warszawa - Miasto stołeczne Warszawa;
- MPBR - Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie;
- MZDW - Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie;
- NPBRD - Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030;
- NUTS - Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych;
- OMW - Obszar Metropolitalny Warszawy;
- Warszawa-Stołeczna - NUTS I Warszawa-Stołeczna;
- Mazowiecki Region - NUTS II Mazowiecki Region;
- OSI - Obszary strategicznej interwencji;
- OZE - Odnawialne Źródła Energii;
- PEP 2030 - Polityka ekologiczna państwa 2030(PEP2030) w systemie zarządzania rozwojem kraju;
- PKP PLK - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A;

- Plan transportowy - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego;
- PKB - Produkt Krajowy Brutto;
- POIiŚ - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020;
- PO PW - Program Polska Wschodnia;
- Prognoza - Prognoza oddziaływania na środowisko do Regionalnego Planu Transportowego;
- PT - Porozumienie terytorialne;
- Plan Zagospodarowania lub PZPWM - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego;
- Raport - Raport z konsultacji społecznych projektu Planu;
- Regionalna Strategia Innowacji - Regionalna Strategia Innowacji dla Mazowsza do 2030 roku;
- Ramy strategiczne dla regionalnego ekosystemu innowacyjności oraz inteligentna specjalizacja województwa mazowieckiego;
- RLKS - Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność;
- Rozporządzenie EFRR i FS - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności;
- Rozporządzenie ogólne - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej;
- Rozporządzenie w sprawie sieci TEN-T - Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;
- RP - Regionalny program;
RPO - Regionalny Program Operacyjny;
RPT WM lub Regionalny Plan Transportowy - Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 r.;
- RRF - Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności;
- Sejmik - Sejmik Województwa Mazowieckiego;
- SKM - Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- Strategia Mobilności - Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności;
- SOOŚ - Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko;
- SOR - Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r.;
- SRWM lub Strategia województwa - Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze;
- SZRT 2030 - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku;
- SRT - Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);
- SW - Studium wykonalności inwestycji;
- UE - Unia Europejska;
- Umowa Partnerstwa (UP) - Projekt Umowy Partnerstwa 2021-2027 ;
- UMWM - Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie;
- Ustawa o udostępnianiu informacji - Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.);

- Ustawa o samorządzie województwa - Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668);
- Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju - Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295);
- Ustawa transporcie drogowym - Ustawa z dnia 6 września 2011r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.);
- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym - Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.);
- WKD - Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- WWK - Warszawski Węzeł Kolejowy;
- Zarząd - Zarząd Województwa Mazowieckiego;
- ZDM - Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie;
- Zespół - Zespół do spraw dokumentów strategicznych, planistycznych i programowych Województwa Mazowieckiego;
- ZIT - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne;
- ZTM - Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.

Spis treści

1. CHARAKTERYSTYKA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	5
1.1 Uwarunkowania prawne	5
1.2 Uwarunkowania organizacyjne	6
1.3 Transport kolejowy	9
1.4 Transport drogowy	14
1.5 Integracja transportu publicznego.....	18
1.6 Finansowanie transportu zbiorowego	20
1.7 Wnioski	22
2. SPIS TABEL	25
3. SPIS SCHEMATÓW	25

Charakterystyka publicznego transportu zbiorowego

Oferta publicznego transportu zbiorowego (dalej PTZ) na terenie województwa mazowieckiego jest mocno zróżnicowana. Funkcjonuje wielu organizatorów na różnych poziomach zarządzania: krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym. Województwo Mazowieckie odpowiada za organizację połączeń na szczeblu regionalnym. Warszawa będąca centralnym ośrodkiem Mazowsza posiada własny publiczny transport zbiorowy i zapewnia przewozy obejmujące połączenia kolejowe stolicy m.in. z sąsiednimi ośrodkami gminnymi. Przewozy świadczone przez różnych organizatorów wzajemnie się przenikają i uzupełniają tworząc siatkę połączeń, zintegrowanych na obszarze aglomeracji warszawskiej poprzez ofertę Wspólnego biletu ZTM-KM-WKD.

Uwarunkowania prawne

Podstawą organizowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce są:



Schemat 1. 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, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Operatora publicznego transportu zbiorowego zdefiniowano jako samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorcę, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, którzy zawierają z organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na określonej w umowie linii komunikacyjnej. Zgodnie z założeniami ustawy, organizatorem publicznego transportu zbiorowego może być:

- gmina, na linii komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- związek międzygminny, na linii komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które utworzyły związek międzygminny,
- powiat, na linii komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- związek powiatów - związek powiatowo-gminny, na linii komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów oraz związek metropolitalny, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
- województwo, na linii komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- minister właściwy do spraw transportu, na linii komunikacyjnej w międzywojewódzkich lub 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 wyznaczeniu strategicznych celów i kierunków rozwoju, a następnie dążenie do ich realizacji w celu polepszenia standardów i jakości życia społeczeństwa w danej lokalizacji. Województwo Mazowieckie opracowało szereg dokumentów, w oparciu o które realizowana jest polityka rozwoju Województwa, w tym: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2030, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Studium rozwoju lotnictwa cywilnego na Mazowszu, Studium Rozwoju Transportu Szybowego.

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 polega w szczególności na: ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zatwierdzaniu rozkładów jazdy, dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych, bieżącej analizie potrzeb przewozowych.

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

- brak jednego organizatora transportu publicznego oraz wzajemnej współpracy i koordynacji przewozów na różnych poziomach zarządzania – wojewódzkim, powiatowym i gminnym,
- brak organizacji przewozów na „stykach województw”,
- brak integracji taryfowo – biletowej pomiędzy przewoźnikami (typy i ceny biletów, harmonizacja tras i rozkładów jazdy, różne regulaminy przewozów oraz ulgi i zwolnienia),
- 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 badań zachowań transportowych.

Aktualnie obowiązujące regulacje prawne nie sprzyjają integracji i komplementarności regionalnego transportu kolejowego i drogowego. Ważnym aspektem jest uchwalenie prawa mającego na celu stworzenie spójnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego, który będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe mieszkańców. W chwili opracowania niniejszego Planu trwają prace nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przedstawionych zostało kilka projektów ustawy, jednak prace nad jej ostatecznym brzmieniem są w toku.

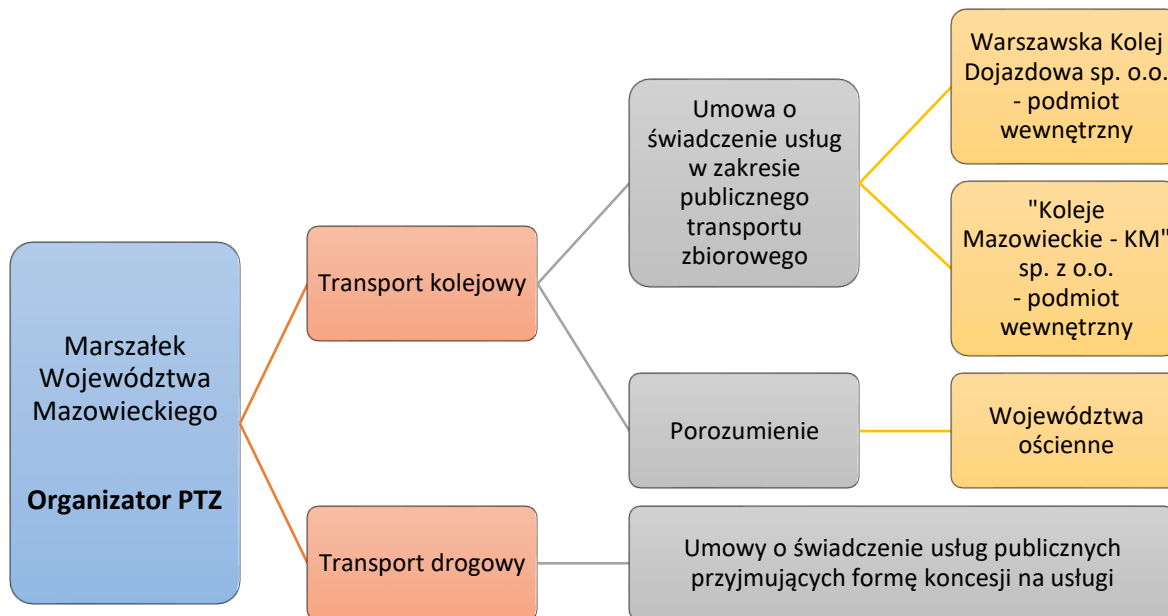
Uwarunkowania organizacyjne

Zgodnie z powyższymi regulacjami prawnymi na terenie województwa mazowieckiego organizatorem kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych jest Minister Infrastruktury. Przewozy realizowane na zlecenie Ministra wykonywane są przez spółkę PKP Intercity S.A.

Za organizację przewozów wojewódzkich odpowiedzialne jest Województwo Mazowieckie, w imieniu którego zadania organizatora wykonuje Marszałek Województwa.

Wojewódzkie przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane są w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający

poza granice jednego województwa. Ustawodawca dopuszcza wykonywanie przewozów kolejowych poza terenem Mazowsza do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa. Możliwe jest również powierzenie wykonania przewozów na podstawie zawieranych porozumień określających zasady wykonywania przewozów oraz formę wynagrodzenia (np. dotacja lub kompensacja pracy przewozowej).



Schemat 2. Organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego

Źródło: Opracowanie własne

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

- Przewozy o charakterze użyteczności publicznej - wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy z Województwem Mazowieckim, realizowane są głównie z wykorzystaniem transportu kolejowego, uzupełniająco – w transporcie drogowym;
- Przewozy komercyjne wykonywane przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozów, a w transporcie kolejowym na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu; przewozy komercyjne stanowią podstawę połączeń w transporcie drogowym.

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. i Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. (operatorzy), które zawarły z Województwem stosowne umowy ramowe o świadczenie usług publicznych obowiązujące odpowiednio do 2031 r.¹ oraz 2030 r. Umowy zostały zawarte w trybie bezpośredniego powierzenia wykonania usługi. Na podstawie obowiązujących umów ramowych zawierane są umowy roczne, na podstawie których przekazywana jest rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku z wykonywaniem usług użyteczności publicznej. W przypadku kilku linii komunikacyjnych zasięg działalności Kolei Mazowieckich wykracza poza granice województwa. Uzasadnione jest to silnymi powiązaniem funkcjonalnymi

¹ Termin obowiązywania umowy wskazany na podstawie w art. 4 ust. 4 Rozporządzenia 1370/2007 obowiązującego w dniu 30.05.2017 r.

pomiędzy ośrodkami wewnątrz i zewnątrz województwa. Główne ośrodki spoza województwa obsługiwane regularnym transportem kolejowym, którego organizatorem jest Województwo Mazowieckie, to: Skierniewice, Łowicz, Kutno, Działdowo, Łuków, Dęblin, Skarżysko-Kamienna, Drzewica, Czeremcha, Sierpc. Finansowanie przewozów na stykach województw odbywa się poprzez:

- kompensatę pracy przewozowej – forma ta dotyczy organizacji przewozów na odcinku Siedlce – Czeremcha, gdzie zarówno Województwo Mazowieckie, jak i Województwo Podlaskie organizują przewozy;
- przekazanie dotacji celowej – forma ta dotyczy organizacji połączeń realizowanych na zlecenie Województwa Kujawsko - Pomorskiego na odcinku Sierpc – Toruń. Za wykonane połączenia Województwo Mazowieckie corocznie przekazuje Województwu Kujawsko-Pomorskiemu dotację celową za świadczenie usług od granicy województwa mazowieckiego do stacji Sierpc;

Finansowanie przez Województwo Mazowieckie w pełni przewozów wykraczających poza jego obszar – dotyczy wszystkich pozostałych połączeń realizowanych na stykach województw. Wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym obecnie nie są realizowane przez województwo, jednakże planowane jest ich uruchomienie. Połączenia powinny pełnić uzupełniającą rolę wobec przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym, szczególnie w zakresie linii komunikacyjnych prowadzących do obszarów wykluczenia transportowego oraz jako komunikacja poprzeczna do linii kolejowych. Wdrożenie i realizacja tego typu połączeń będzie stanowić promocję modelu sieci szkieletowej – „kręgosłup” stanowiąc będą linie kolejowe o wysokiej przepustowości, autobusy zaś będą pełniły przede wszystkim funkcję dowozową do stacji i przystanków kolejowych. W połączeniu z integracją rozkładową i taryfową jest to dobre narzędzie pozwalające na zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie, w odniesieniu do wojewódzkich przewozów transportu autobusowego, zakres działalności organizatorskiej ograniczony jest do realizacji funkcji regulacyjnych. Przewozy w całości wykonywane są przez przedsiębiorstwa posiadające status przewoźnika, a nie operatora. Podmioty te działają na zasadach komercyjnych, posiadają samodzielność decyzyjną w zakresie kształtowania swojej oferty, a w szczególności kształtowania cen. Jednocześnie przy wyborze obsługiwanych linii (relacji) kierują się przede wszystkim rachunkiem ekonomicznym, a nie względami społeczno-ekonomicznymi. Na podstawie zawartych przez Województwo Mazowieckie z przewoźnikami autobusowymi umów² o świadczenie usług publicznych przyjmujących formę koncesji na usługi, wypłacana jest dotacja z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów osób uprawnionych w publicznym transporcie zbiorowym.

Zapewnienie transportu na poziomie powiatowym leży w gestii starostów, zaś na poziomie gminnym w gestii wójtów, prezydentów/burmistrzów miast lub innych organizatorów w zależności od zawartych porozumień bądź też utworzonych związków międzygminnych/powiatowych.

Istotną rolę w systemie transportu pasażerskiego w województwie pełni Warszawa, wraz z otaczającą ją aglomeracją, na której funkcjonuje wielu organizatorów publicznego transportu zbiorowego, na różnych poziomach zarządzania. Są to:

- Miasto stołeczne Warszawa, dla sieci komunikacyjnej na terenie Warszawy oraz gmin, które zawarły stosowne porozumienie z Warszawą,
- gminy i powiaty okołowszawskie w zakresie przewozów gminnych i powiatowych,
- Województwo Mazowieckie w zakresie przewozów wojewódzkich,
- minister właściwy ds. transportu w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

² Zadanie zlecone – rządowe wykonywane przez pracowników UMWM

Na terenie aglomeracji warszawskiej, największymi organizatorami, biorąc pod uwagę wielkość przewozów (mierzoną w pociągikilomatrach), są Miasto stołeczne Warszawa i Województwo Mazowieckie.

Miasto stołeczne Warszawa, na mocy uchwały Rady m.st. Warszawy, powołało Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie (ZTM). Rolą Zarządu Transportu Miejskiego jest organizowanie, zarządzanie i nadzorowanie lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie oraz – na podstawie zawartych porozumień – na obszarze innych gmin. ZTM zapewnia przejazdy na terenie metropolii liczącej ponad dwa miliony mieszkańców we współpracy z samorządami 34 podwarszawskich gmin oraz jednego powiatu. W zakresie przewozów szynowych (tramwaje, metro, pociągi) współpracuje tylko z operatorami komunalnymi (będącymi własnością M.st. Warszawa), a w przypadku przewozów autobusowych z operatorami komunalnymi i prywatnymi wybieranymi w przetargach³.

Transport kolejowy

Zgodnie z danymi GUS⁴ stan na 31.12.2019 roku, w Polsce transportem kolejowym przewieziono 335,3 mln pasażerów, o 8,2% więcej niż przed rokiem. Praca przewozowa wyniosła 82 711 mln pas-km⁵, zaś przewozy w komunikacji krajowej wzrosły w stosunku rocznym o 8,2% (pociągami regionalnymi – o 8,6%, pociągami międzywojewódzkimi – o 6,3%) oraz w komunikacji międzynarodowej – o 7,3%. W komunikacji krajowej wzrost przewozów pasażerów wystąpił w pociągach osobowych (o 8,7%) i pospiesznych (o 5,9%). Przewozy pasażerów pociągami ekspresowymi (obejmującymi również pociągi Express Intercity i Express Intercity Premium) były większe o 6,4%.

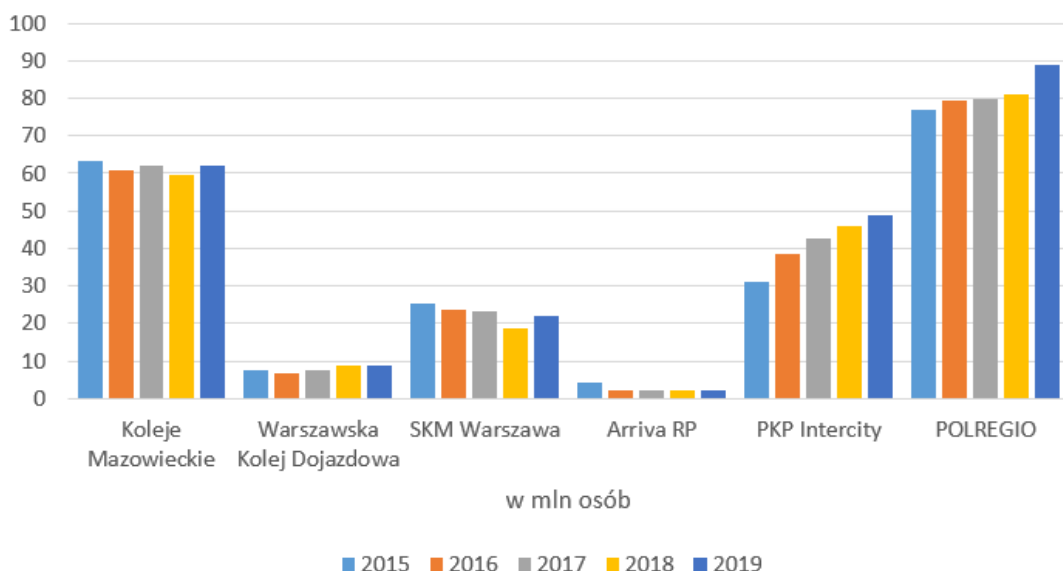
Na terenie Województwa Mazowieckiego według stanu na koniec 2019 roku, regularny przewóz osób na liniach wojewódzkich i/lub międzywojewódzkich wykonywali następujący przewoźnicy kolejowi:

- 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.).

³ Raport 2019 – Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

⁴ Główny Urząd statystyczny - Transport – wyniki działalności w 2019 r

⁵ Pasażerokilometry - stosowana w transporcie pasażerskim jednostka miary pracy przewozowej wykonanej przez środki transportu pasażerskiego w określonym czasie



Schemat 3. Liczba pasażerów wg przewoźników w latach 2015-2019

Źródło: Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2019 – UTK

Spółka Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. (KM) została powołana przez Samorząd Województwa Mazowieckiego (51% udziałów) i ówczesną spółkę PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. (49% udziałów) w 2004 r. Był to pierwszy tego typu projekt w kraju polegający na utworzeniu przez samorząd województwa własnej spółki kolejowej. W 2008 roku Samorząd Województwa Mazowieckiego stał się jedynym właścicielem spółki.

W 2019 roku Spółka Koleje Mazowieckie świadczyła usługi o charakterze użyteczności publicznej w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich na rzecz Województwa mazowieckiego, głównie na obszarze województwa mazowieckiego oraz wybranych ośrodków położonych w województwach ościennych: łódzkim, podlaskim, świętokrzyskim, kujawsko-pomorskim, lubelskim i warmińsko-mazurskim. Spółka łącznie obsługiwała 17 linii komunikacyjnych, których długość wynosiła 1 723 km. Wykonała pracę eksploatacyjną w wysokości 17 772 037 pociągokilometrów.

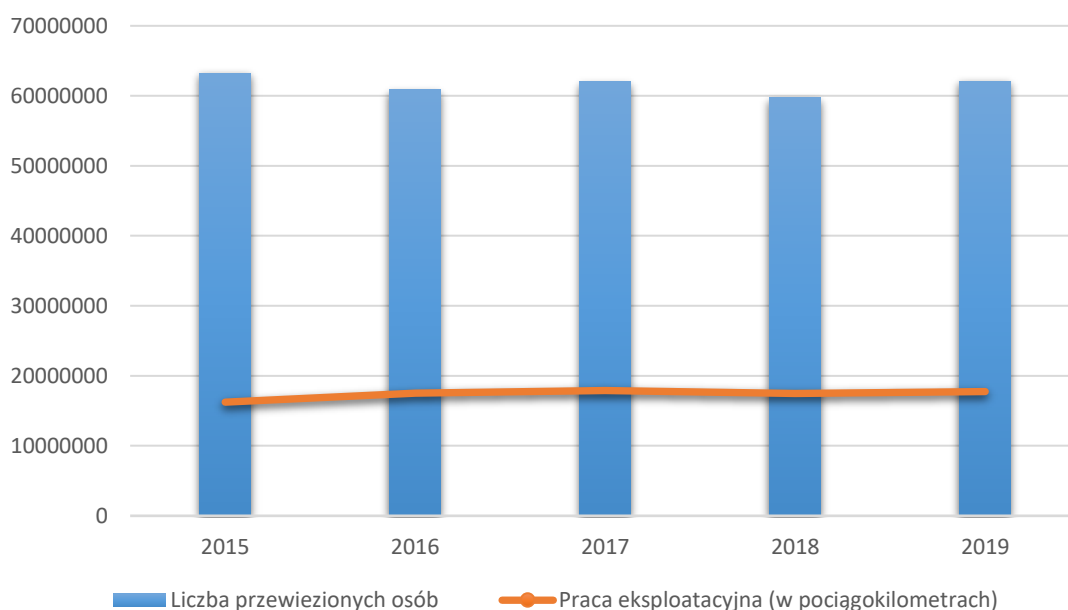
W 2019 roku z usług Spółki skorzystało 62 105 138 pasażerów. Od początku działalności Koleje Mazowieckie charakteryzują się corocznym wzrostem liczby obsługiwanych pasażerów (poza rokiem 2018, w którym mniejsza liczba podróżnych wynikała w prowadzonym prac modernizacyjnych infrastruktury kolejowej). W porównaniu do roku 2005 ogólna liczba pasażerów wzrosła o 55% przy jednoczesnym 44 % wzroście wielkości pracy eksploatacyjnej⁶. W dzień powszedni uruchamiano ponad 800 pociągów dziennie.

Tabela 1. Liczba przewiezionych pasażerów / Praca eksploatacyjna w latach 2015-2019 - KM

Rok	2015	2016	2017	2018	2019
	mln pasażerów/mln pockm				
Liczba przewiezionych osób	63,2	60,9	62,0	59,7	62,1
Praca eksploatacyjna (w pociągokilometrach)	162,4	175,1	179	174,7	177,7

⁶ Na podstawie: Raportów Rocznych 2015-2019 – Koleje Mazowieckie sp. z o.o.

Źródło: Raport Roczny 2015-2019 – Koleje Mazowieckie



Schemat 4. Liczba przewiezionych przez KM pasażerów/Praca eksploatacyjna w latach 2015-2019

Źródło: Raport Roczny 2015-2019 – Koleje Mazowieckie

Spółka Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. (WKD) została utworzona w 2000 roku jako spółka ze 100 % udziałem PKP S.A. W roku 2007 WKD stała się własnością samorządów lokalnych. Aktualnie największym udziałowcem Spółki jest Samorząd Województwa Mazowieckiego (blisko 98%). Pozostałe udziały należą do sześciu gmin leżących na trasie przebiegu WKD. Warszawska Kolej Dojazdowa świadczy usługi regionalnych przewozów pasażerskich na obszarze sześciu gmin: Michałowice, Pruszków, Brwinów, Podkowa Leśna, Grodzisk Mazowiecki i Milanówek oraz trzech dzielnic Warszawy: Włochy, Ochota i Śródmieście.

Podstawowym przedmiotem działalności Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. jest organizowanie przewozów pasażerskich na linii Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska z odgałęzieniem w Podkowie Leśnej do Milanówka, ponadto spółka zarządza trzema liniami kolejowymi, które są jej własnością.

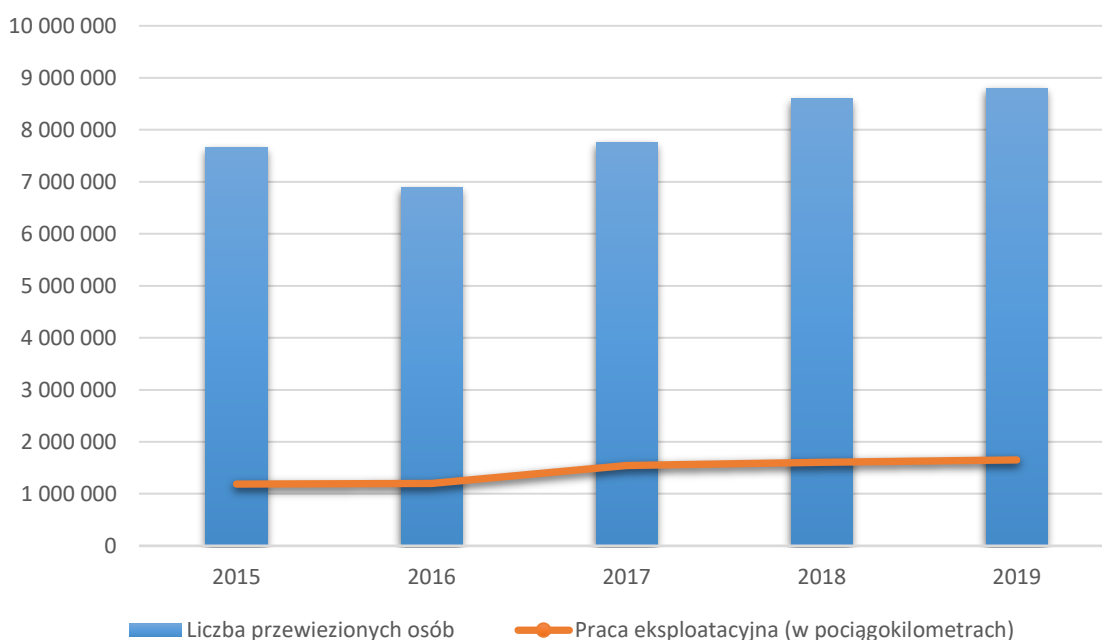
W 2019 roku z usług Spółki skorzystało 8 797 129 pasażerów. W porównaniu do roku 2005 ogólna liczba pasażerów wzrosła o blisko 37 %. W dzień powszedni uruchamiano około 192 pociągów dziennie. Łącznie w ciągu roku wykonano pracę eksploatacyjną w wysokości 1 652 113 pociągokilometrów⁷.

Tabela 2. Liczba przewiezionych pasażerów / Praca eksploatacyjna w latach 2015-2019 – WKD

Rok	2015	2016	2017	2018	2019
	mln pasażerów/mln pockm				
Liczba przewiezionych osób	7,7	6,9	7,7	8,6	8,8
Praca eksploatacyjna (w pociągokilometrach)	1,19	1,2	1,54	1,61	1,65

7 Na podstawie Raportów rocznych 2015-2021 – Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

Źródło. Raport Roczny 2015-2019 – Warszawska Kolej Dojazdowa



Schemat 5. Liczba przewiezionych przez WKD pasażerów / Praca eksploatacyjna w latach 2015-2019

Źródło: Raport Roczny 2015-2019 – Warszawska Kolej Dojazdowa

Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. (SKM) powstała w 2004 roku. Głównym celem strategicznym działania Spółki jest wykonywanie zadania własnego Miasta stołecznego Warszawy jakim jest świadczenie usług publicznych dla mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji warszawskiej. Spółka prowadzi działalność przewozową w ramach systemu miejskiego transportu zbiorowego organizowanego przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.

W 2019 roku pociągi Spółki wykonały pracę przewozową w wysokości 14 967 417,062 pociągokilometrów. Z usług SKM skorzystało 22 mln pasażerów. W dni powszednie do obsługi linii komunikacyjnych kierowanych było 18 jednostek SKM⁸.

Tabela 3. Liczba pasażerów przewoźnika SKM Warszawa w latach 2015-2019

Rok	2015	2016	2017	2018	2019
Jednostka	Mln				
Liczba przewiezionych osób	25,3	23,8	23,1	18,9	22,0

Źródło: Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2019 – UTK

Arriva RP sp. z o.o. jest częścią grupy Arriva, należącej do Deutsche Bahn. To pierwszy prywatny pasażerski przewoźnik kolejowy w Polsce, świadczący usługi w regionalnych kolejowych przewozach pasażerskich. Arriva rozpoczęła obsługę pasażerskich linii kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim w 2007 roku na podstawie pierwszej tego rodzaju umowy w Polsce w branży prywatnego transportu kolejowego. Terenem działalności spółki są

niezelektryfikowane linie kolejowe województwa kujawsko-pomorskiego, a częściowo także województw pomorskiego, łódzkiego, wielkopolskiego i mazowieckiego. Spółka w 2019 roku przewiozła 2,3 mln pasażerów.

Na terenie Mazowsza, spółka realizuje połączenia między Sierpcem a granicą województwa mazowieckiego na podstawie porozumienia zawartego przez Województwo Mazowieckie z Województwem Kujawsko-Pomorskim. W 2019 roku praca eksploatacyjna wykonana na terenie województwa mazowieckiego wyniosła 8 876 pociągokilometrów.

Tabela 4. Liczba przewiezionych pasażerów przez Arriva RP w latach 2015-2019

Rok	2015	2016	2017	2018	2019
Jednostka	Mln				
Liczba przewiezionych osób	4,3	2,3	2,3	2,1	2,3

Źródło: Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2019 – UTK

Spółka PKP Intercity S.A. jest największym w Polsce przewoźnikiem kolejowym specjalizującym się w krajowych i międzynarodowych przewozach na trasach dalekobieżnych. Spółkę wydzielono z grupy PKP w 2001 roku. PKP Intercity należy obecnie do PKP. W 2008 roku PKP Intercity przejęło od ówczesnej spółki PKP Przewozy Regionalne zorganizowaną część przedsiębiorstwa obsługującą międzywojewódzkie pociągi pospieszne. W 2014 roku oferta Spółki została poszerzona o markę InterCity (IC) oraz Express InterCity Premium (EIP). Obecnie Spółka prowadzi przewozy na rynku kwalifikowanych przewozów pasażerskich zarówno w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej. Na terenie województwa mazowieckiego, PKP Intercity świadczy w szczególności przewozy o charakterze dalekobieżnym dowożąc do Warszawy pasażerów z całej Polski oraz zagranicy. Niemniej jednak, na niektórych liniach, z usług przewodnika korzystają mieszkańcy Mazowsza przy codziennych dojazdach do pracy/szkoły, stanowiąc uzupełnienie do oferty wojewódzkich przewozów kolejowych.

PKP Intercity w 2019 roku przewiozła 48,9 mln pasażerów. Praca eksploatacyjna wynosiła ok. 61,2 mln pockm⁹.

Tabela 5. Liczba przewiezionych pasażerów przez PKP Intercity w latach 2015-2019

Rok	2015	2016	2017	2018	2019
Jednostka	Mln				
Liczba przewiezionych osób	31,2	38,5	42,8	46,1	48,9

Źródło: Raport Roczny 2015-2019 - Grupa PKP

Spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. (obecnie POLREGIO sp. z o.o.) są największym w Polsce przewoźnikiem kolejowym wykonującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Spółka powstała w 2001 roku na bazie Sektora Przewozów Pasażerskich PKP. W grudniu 2008 roku została wydzielona z Grupy PKP, a udziałowcami spółki zostały wszystkie samorządy wojewódzkie. W ciągu doby na tory w całej Polsce wyjeżdża blisko 1900 pociągów tego przewoźnika, z których każdego dnia korzysta około 230 tys. osób¹⁰. Zdecydowana większość realizowanych przez przewoźnika zadań to działalność o charakterze służby publicznej, która świadczona jest na zamówienie urzędów marszałkowskich – organizatorów regionalnego transportu kolejowego, w oparciu o umowy o świadczenie usług

⁹ Raport Roczny Grupy PKP za 2019 rok

¹⁰ <https://pl.wikipedia.org/wiki/Polregio>, stan 27.09.2021 r.

publicznych. W ramach misji publicznej spółka realizuje przewozy kolejowe pociągami Regio oraz pociągami międzynarodowymi zamawianymi przez ministra właściwego ds. transportu.

W 2019 roku z usług Przewozów Regionalnych skorzystało 88,8 mln pasażerów, o 7,7 mln (9,4%) osób więcej niż w 2018 r. Udział spółki w rynku kolejowych przewozów pasażerskich wyniósł 26%¹¹.

Tabela 6. Liczba przewiezionych pasażerów przez Przewozy Regionalne w latach 2015-2019

Rok	2015	2016	2017	2018	2019
Jednostka	Mln				
Liczba przewiezionych osób	76,8	79,5	79,9	81,2	88,8

Źródło. Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2019 – UTK

Transport drogowy

Według danych GUS¹² stan na 31.12.2019 roku, regularna komunikacja autobusowa prowadzona była na 11,1 tys. linii krajowych o ogólnej długości 531,5 tys. km (w 2018 r. – 559,3 tys. km) oraz na 107 liniach międzynarodowych o długości 113,9 tys. km (w 2018 r. – 101,0 tys. km). W ogólnej liczbie linii krajowych dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 82,0% (w 2018 r. – 82,1%). W 2019 r. transportem autobusowym przewieziono 327,5 mln pasażerów, tj. o 2,7% mniej niż przed rokiem, przy 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 75 liniach międzynarodowych o długości 62,1 tys. km.

Tabela 7. Linie krajowej komunikacji autobusowej na terenie województwa mazowieckiego

Rodzaj linii	Liczba	Długość w km
Dalekobieżne	82	33 600
Regionalne	156	11 670
Podmiejskie	938	41 037
Miejskie	10	119
Ogółem	1 186	86 426

Źródło. Transport – wyniki działalności w 2019 r. – GUS

Zgodnie z zapisami art. 18 ust 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym w krajowym transporcie drogowym, wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga zezwolenia wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów odpowiednio przez: wójta, burmistrza starostę oraz marszałka województwa. Zgodnie z art. 18 ust 1 pkt 1 lit. f i g tej ustawy marszałek województwa wydaje zezwolenia na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych:

- wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa (w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej),

¹¹ Urząd Transportu Kolejowego - Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2019

¹² Główny Urząd statystyczny - Transport – wyniki działalności w 2019 r.

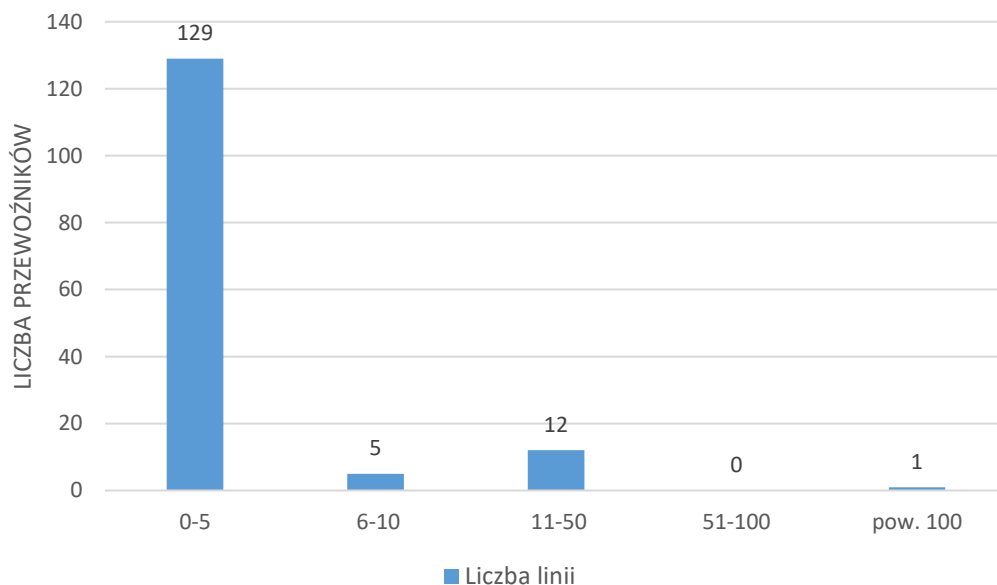
- wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa 9 w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej).

Liczba linii komunikacyjnych wojewódzkich i międzywojewódzkich, na które Marszałek Województwa Mazowieckiego wydał zezwolenia, na dzień 1 października 2021 roku wynosi 691. Autobusową sieć komunikacyjną na terenie województwa mazowieckiego uzupełniają międzywojewódzkie linie komunikacyjne, które są obsługiwane przez przedsiębiorców z innych województw (nie tylko sąsiednich), realizowane na podstawie zezwoleń wydanych przez marszałków innych województw.

Na rysunku 4.5 przedstawiono zestawienie ilości linii autobusowych obsługiwanych przez przedsiębiorców w województwie mazowieckim.

Najwięcej linii komunikacyjnych obsługują następujący przewoźnicy:

- Flixbus Polska Sp. z o.o. – 128 linii¹³,
- PKS Gostynin Sp. z o.o. – 47 linii,
- Beata i Krzysztof Czapliccy – 24 linie,
- PKS POLONUS w Warszawie S.A. - 22 linie,
- PKS Garwolin S.A. – 28 linii,
- PKS Grodzisk Mazowiecki Sp. z o.o. – 23 linie,
- PKS Grójec Sp. z o.o. – 18 linii,
- PKS SOKOŁÓW S.A. – 21 linii,
- STALKO Przybysz i Wspólnicy Sp.J. – 16 linii,
- SANIMAX -Transport – 16 linii.



Schemat 6. Zestawienie ilości obsługiwanych linii komunikacji autobusowej przez przewoźników
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UMWM

Poniżej przedstawiono ogólną charakterystykę oferty przewozowej przewoźników, którzy otrzymali zezwolenie Marszałka Województwa Mazowieckiego na wykonywanie przewozów drogowych na terenie województwa mazowieckiego w podziale na regiony: ciechanowski, ostrołęcki, płocki, siedlecki i radomski.

¹³ Wyłącznie międzywojewódzkie linie dalekobieżne

Tabela 8. Charakterystyka oferty przewozowej przewoźników na Mazowszu*

Region	Liczba przewoźników	Liczba linii	Liczba kursów	Długość linii
Ciechanowski	15	49	250	4103,50
Ostrołęcki	39	97	549	10372,7
Płocki	9	17	340	848,70
Siedlecki	24	183	732	11222,8
Radomski	30	62	628	4 150,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UMWM

* uwzględnia przewoźników, którzy otrzymali zezwolenie Marszałka Województwa Mazowieckiego

W regionie ciechanowskim przewozy wykonuje 15 przewoźników na 49 liniach o łącznej długości 4 103,50 km, na których wykonywane jest 250 kursów. Przewoźnicy wykonujący największą liczbę kursów (4 i więcej) to: „AUTO-TEAM Jerzy Filipski” z siedzibą w Żurominie, „Przewóz Osób Adam Klimkiewicz” z siedzibą w Płońsku i „Usługi Transportowe i Ciężarowe Jan Sławomir Archacki” z siedzibą w Pułtusku. Siedziby powiatów z terenu działania delegatury takie jak Żuromin, Płońsk czy Pułtusk są skomunikowane ze stolicą kraju w ramach wykonywanych połączeń autobusowych, natomiast dla mieszkańców miasta Ciechanów i Mława podstawowym rodzajem publicznego transportu do Warszawy pozostaje transport kolejowy (1 zezwolenie Flixbus przez Mławę do Warszawy wydane przez Marszałka Województwa Mazowieckiego, brak zezwoleń na linii Ciechanów - Warszawa). Przewozy na trasie Warszawa – Płońsk, Warszawa – Żuromin i Warszawa – Pułtusk wykonywane są w przedziale godzin 04.00-23.00.

W subregionie ostrołęckim obejmującym powiaty: makowski, ostrołęcki, ostrowski, przasnyski oraz wyszkowski, przewozy regularne wykonywane są przez 39 przewoźników na 97 liniach komunikacyjnych, o łącznej długości 10 372,7 km, na których wykonywanych jest 549 kursów. Przeważająca część wymienionych przewoźników tj. 26 ma siedzibę na terenie powiatu wyszkowskiego i realizuje przewozy z terenu powiatu wyszkowskiego do Warszawy. Największą liczbę połączeń realizuje firma P.K.iZ.O. Beata Czaplicka, Krzysztof Czaplicki z siedzibą w Przasnyszu. Firma ta wykonuje 149 kursy na 24 liniach komunikacyjnych. Zdecydowanie najbogatsza oferta pod względem ilości kursów dostępna jest na liniach: Ostrołęka – Warszawa, Wyszków – Warszawa oraz Przasnysz – Warszawa. Kursy na tych liniach realizowane są od wczesnych godzinnych porannych do późnego wieczora.

W regionie płockim przewozy wykonuje 9 przewoźników na 17 liniach, o łącznej długości 848,70 km, na których wykonywane są 340 kursy. Przewoźnicy wykonujący największą liczbę kursów to MARQS Usługi Autokarowe Marek Flejszman i TUMBUS Sp. z o.o. Przewozy na trasie Warszawa – Płock wykonywane są od godziny 7:30 do 21:10, zaś na trasie Płock-Warszawa w godzinach 4:45- 19:15.

W regionie siedleckim przewozy wykonuje 24 przewoźników na 183 liniach, o łącznej długości 11222,8 km, na których wykonywane są 732 kursy. Przewoźnicy wykonujący największą liczbę kursów to PKS "Sokołów" w Sokołowie Podlaskim S.A., PKS Łosice Sp. z o.o., Usługi Transportowe Janusz Wołoszka, 08-420 Miastków Kościelny, ul. M. Konopnickiej

16, PKS w Garwolinie S.A. Przewozy na trasie Siedlce -Warszawa – Siedlce wykonywane są od godziny 04:00 do 22:00.

W regionie radomskim przewozy wykonuje 30 przewoźników na 62 liniach, o łącznej długości 4 150,2 km, na których wykonywane są 628 kursy. Przewoźnicy wykonujący największą liczbę kursów. to PKS w Radomiu Sp. z o.o. Przewozy na trasie Warszawa – Kozienice wykonywane są od godziny 04:05 – 21:00. Warszawa – Pionki 04:50-20:15.

Przebieg tras linii autobusowych zdeteminowany jest położeniem miejsc największej koncentracji ludności. Na terenie województwa można wyróżnić dwa ośrodki charakteryzujące się promienistym układem linii o dużym zagęszczeniu przewozów. Są to tereny zlokalizowane wokół Warszawy i Radomia. Najbogatsza oferta pod względem liczby kursów występuje na ciągach:

- Wyszaków – Warszawa;
- Łochów – Warszawa;
- Nowy Dwór Mazowiecki – Warszawa;
- Jabłonna – Warszawa;
- Płońsk – Warszawa;
- Sochaczew – Warszawa;
- Góra Kalwaria – Warszawa;
- Pułusk – Warszawa;
- Grójec – Warszawa;
- Szydłowiec – Radom;
- Przysucha – Radom;
- Zwoleń – Radom;
- Kozienice – Radom;
- Potworów – Radom;
- Kozienice – Warszawa.

Duża ilość kursów realizowana jest na trasach dojazdowych do Siedlec oraz Płocka, miasta te stanowią ważne punkty w przewozach międzywojewódzkich.

Wokół stolicy regionu płockiego, stanowiącego ważne centrum przemysłowe, występuje wiele linii komunikacyjnych o zróżnicowanej liczbie kursów w ciągu doby. Największa liczba połączeń realizowana jest pomiędzy miastami Płock i Gostynin (202 kursy), Płock i Warszawa (61 kursów), Płock i Płońsk (14 kursów).

Najmniejszą liczbą kursów oraz gęstością sieci autobusowej cechuje się północna i północno-wschodnia część województwa mazowieckiego. Mała liczba kursów występuje w powiatach przasnyskim, ostrołęckim, ostrowskim i sokołowskim.

Sieć bezpośrednich połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi (z pominięciem Warszawy) ze względu na wielkość województwa i jego ukształtowanie, realizowana jest poprzez transport drogowy jedynie w północnej części Mazowsza. Jest to sieć przewozów o bardzo słabo rozwiniętej strukturze. Główny kierunek przewozów z poszczególnych ośrodków regionalnych i subregionalnych skupia się tylko i wyłącznie na skomunikowaniu danego ośrodka ze stolicą województwa/kraju.

Obecnie, w transporcie drogowym bezpośrednie skomunikowanie ośrodków regionalnych i subregionalnych, ze względu na położenie geograficzne w województwie (ośrodki sąsiadujące), przedstawia się następująco:

- Płock – brak bezpośredniego połączenia z Radomiem, Ostrołęką, Siedlcami. Skomunikowany jedną linią z Ciechanowem. Ośrodki skomunikowane pośrednio przez Warszawę,
- Radom – brak bezpośrednich połączeń z Płockiem oraz Siedlcami. Możliwość skomunikowania pośredniego przez Warszawę. Dodatkowym utrudnieniem skomunikowania miast Radom i Siedlce jest rzeka Wisła i jedyna możliwość przeprawy na terenie województwa przez Górę Kalwarię,
- Siedlce – brak bezpośredniego połączenia z Radomiem. Ośrodki skomunikowane pośrednio przez Warszawę. Ośrodek skomunikowany z Ostrołęką jedną linią komunikacyjną (PKS Radzyń Podlaski) linia Lublin - Olsztyn, w ramach której wykonywane są dwa kursy dziennie,
- Ostrołeka – ośrodek skomunikowany z Siedlcami (1 linia komunikacyjna, 2 kursy dziennie wykonywane przez przewoźnika z woj. warmińsko-mazurskiego). Brak bezpośrednich połączeń z innymi ośrodkami subregionalnymi w północnej części Mazowsza (Płock, Ciechanów),
- Ciechanów – ośrodek jest skomunikowany z regionem pośrednio (przez Warszawę), brak połączeń bezpośrednich z Radomiem, Ostrołęką i Siedlcami; wykonywane są 4 kursy do Płocka.

Z kolei sieć połączeń drogowych między poszczególnymi siedzibami władz powiatowych przedstawia się następująco:

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

Większość połączeń pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi odbywa się pośrednio przez Warszawę i jest to jedyna możliwość skomunikowania ośrodków (np. Płock – Siedlce, Radom – Siedlce, Ciechanów – Radom itd.) w ramach wykonywania wojewódzkich przewozów pasażerskich. Na uwagę zasługuje koncentryczny charakter sieci transportowej województwa. Połączenia pomiędzy Warszawą, a ośrodkami subregionalnymi należy uznać za dobrze rozwinięte, na wielu relacjach oferta publicznego transportu zbiorowego jest uzupełniana o połączenia o charakterze komercyjnym. Problem stanowią natomiast niedostatecznie rozwinięte połączenia pomiędzy ośrodkami subregionalnymi oraz pomiędzy przystankami/stacjami kolejowymi a ośrodkami pozbawionymi dostępu do sieci kolejowej. Taki układ sieci jest jedną z przyczyn powstawania zjawiska wykluczenia transportowego.

Integracja transportu publicznego

Potrzeba integracji transportu stanowi jedno z kluczowych wyzwań w europejskiej polityce transportowej. Stanowi bowiem czynnik poprawy konkurencyjności transportu publicznego i wzrostu popytu na usługi przewozowe, a w konsekwencji ograniczenia korzystania z indywidualnych samochodów a co za tym idzie ma pozytywny wpływ na ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, zmniejszenie kongestii i poprawę bezpieczeństwa.

Integracja transportowa powinna odbywać się na kilku płaszczyznach:

- Integracji zapewniającej spójność pomiędzy poszczególnymi systemami transportowymi, wprowadzana np. poprzez tworzenie węzłów integrujących

różne środki transportu zapewniających wygodne przesiadanie pomiędzy środkami publicznego transportu zbiorowego, a także poprzez tworzenie sieci parkingów w formie Park&Ride oraz Bike&Ride,

- Integracji taryfowo-biletowej umożliwiającej podróżowanie na podstawie wspólnego biletu, wzajemne honorowanie biletów oraz wspólne opłaty za parkowanie i bilet,
- Integracji rozkładów jazdy polegającej na koordynacji rozkładów jazdy poszczególnych operatorów,
- Integracji systemów informacji pasażerskiej zmierzająca do stworzenia wspólnego, jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Wśród zagadnień integracji usług publicznego transportu zbiorowego, których podjęto się Województwo Mazowieckie jest realizacja projektu budowy parkingów w systemie Parkuj i Jedź (system opisany w rozdziale 3) oraz współpraca w realizacji ofert przewozowych „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD”, „Bilet lotniskowy” czy „Wspólny Bilet”.

„**WSPÓLNY BILET ZTM-KM-WKD**” to specjalna oferta taryfowa, w ramach której posiadacze wybranych biletów Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie mogą podróżować pociągami podmiejskimi na terenie Warszawy i ościennych gmin w pociągach obsługiwanych przez spółki: „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. oraz Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. Oferta obowiązuje, na mocy umowy, zawartej pomiędzy m.st. Warszawa, a Spółką KM i WKD. Jednocześnie na mocy przedmiotowej umowy podróżni na podstawie biletów jednorazowych przesiadkowych i czasowych określonych w taryfie przewozowej ZTM mogą odbywać podróże pociągami Spółki KM obsługującymi połączenia lotniskowe na odcinku Warszawa Płudy – Warszawa Lotnisko Chopina.

W ramach wspomnianej oferty biletowej Koleje Mazowieckie przewiozły w 2019 r. ok. 37,2 mln osób, a Warszawska Kolej Dojazdowa – ponad 5,1 mln pasażerów¹⁴.

BILET LOTNISKOWY. Spółka KM, oferuje połączenie autobusowe ułatwiające pasażerom podróż do i z Lotniska w Modlinie, między stacją PKP Modlin a terminalem lotniska MPL Warszawa- -Modlin. Podróżni mogą korzystać ze specjalnej oferty „Bilet Lotniskowy”, który uprawnia do jednorazowego przejazdu:

- pociągiem i autobusem KM w relacjach z/do wszystkich stacji położonych w obszarze m.st. Warszawy do/z Lotniska w Modlinie. Dodatkowo bilet ten uprawnia do przejazdów pojazdami komunikacji miejskiej w 1. strefie ZTM przez 75 minut w dniu ważności biletu,
- autobusem KM na odcinku PKP Modlin – MPL Warszawa-Modlin.

Z biletów jednorazowych według oferty specjalnej w roku 2019 skorzystało 328 588 osób, natomiast na podstawie biletów okresowych odprawiono 2 268 osób.

WSPÓLNY BILET. Projekt Wspólny Bilet realizowany jest przez Ministerstwo Infrastruktury zgodnie z założeniami Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku. Wdrożenie Wspólnego Biletu ma na celu wypełnienie zapisów Rozporządzenia Nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, w zakresie informacji dotyczących najniższych opłat za przejazd oraz poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce poprzez obniżenie podróżnym kosztów przejazdów pociągami realizowanymi przez kilku przewoźników. W ofercie uczestniczą spółki: „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o., Przewozy Regionalne sp. z o.o. (obecnie Polregio sp. z o.o.), „PKP Intercity” SA, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. i Koleje Śląskie sp. z o.o. W 2019 roku Spółka KM sprzedała 7 243 biletów według tej oferty¹⁵.

W województwie mazowieckim następuje także sukcesywny rozwój systemów informacji pasażerskiej umożliwiający lokalizację pojazdów transportu pasażerskiego w czasie rzeczywistym, wyszukiwanie połączeń komunikacyjnych, w tym z opcją zakupu biletu. Na wielu

¹⁴ Raport 2019 – Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

¹⁵ Na podstawie danych z Koleje Mazowieckie - KM, marzec 2021 r.

peronach i przystankach znajdują się elektroniczne tablice pozwalające uzyskać informacje na temat najbliższych odjazdów – planowanych i/lub rzeczywistych. Przykładem takich rozwiązań jest wdrożona w 2017 roku aplikacja TropKM, która:

- zapewnia wyszukanie pociągu, jego lokalizację w czasie rzeczywistym,
- gwarantuje dostęp do interaktywnej mapy, pokazującej aktualną pozycję pociągu, jego numer, relację oraz prędkość, z jaką się porusza (aktualizacja automatyczna co 15 sekund),
- informuje o czasie opóźnienia pociągu (jeżeli występuje), zawiera opis taboru i utrudnień na linii,
- daje możliwość sprawdzenia aktualnego rozkładu jazdy pociągów.

Aplikacja w przyszłości będzie mogła być rozszerzana o usługi innych przewoźników oraz dodatkowe funkcje.

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.

Uwzględniając kluczową rolę transportu kolejowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na Mazowszu podstawową formą finansowania kolejowych przewozów użyteczności publicznej jest rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku z wykonywaniem usług użyteczności publicznej.

Rekompensata jest przekazywana operatorom na podstawie umów o świadczenie usług publicznych i zawiera rozsądny zysk. Rekompensata stanowi środki pieniężne lub inne korzyści

majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Głównym źródłem finansowania przewozów są środki własne organizatora. Środki te mogą być uzupełniane środkami pochodzącymi z budżetu państwa lub innych jednostek samorządu terytorialnego.

Finansowanie przewozów na liniach przebiegających przez granice z województwami ościennymi realizowane są na podstawie zawartych porozumień z danym województwem, rozliczanych w formie dotacji lub kompensaty pracy eksploatacyjnej.

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.

Tabela 9. Wysokość dotacji/rekompensaty wydatkowana przez Województwo Mazowieckie

	2015	2016	2017	2018	2019
	w złotych				
Rekompensata - Koleje Mazowieckie	246 975 458	285 497 464	257 590 103	284 000 000	326 390 160
Rekompensata - Warszawska Kolej Dojazdowa	24 317 905	30 747 631	30 821 690	27 227 779	27 644 273
Dotacja dla Województwa Kujawsko- Pomorskiego	179 412	124 667	203 225	176 080	205 671
Programu "Parkuj i Jedź"	458 252	594 428	770 560	279 506	111 965
Razem	271 931 026	316 964 190	289 385 577	311 683 366	354 352 069

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozliczeń

Wnioski

Publiczny transport zbiorowy (PTZ) na Mazowszu odgrywa istotne znaczenie w mobilności mieszkańców. Samorząd Województwa Mazowieckiego odpowiedzialny za organizację przewozów na poziomie regionalnym podejmuje szereg działań mających na celu jego rozwój. W tym celu powołane zostały Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. i Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., które na zlecenie Województwa Mazowieckiego świadczą usługi PTZ. Jednocześnie prowadzone są szerokie działania inwestycyjne w infrastrukturę i tabor kolejowy. Działania te pozwoliły stworzyć sprawnie działający kolejowy transport publiczny na Mazowszu.

Pomimo znacznych inwestycji oraz działań w rozwój PTZ, na Mazowszu wciąż występują obszary, które wymagają poprawy i wprowadzania zmian. Ma to szczególne znaczenie w kontekście zachodzących zmian klimatycznych. Jednocześnie ostatnia sytuacja wywołana pandemią COVID-19 wymusza konieczność wdrażania nowych rozwiązań, które przyczynią się do zapewnienia bezpieczeństwa epidemicznego (wysoka przepustowość przy mniejszej liczbie pasażerów, w celu zachowania odległości między pasażerami) oraz konkurencyjności transportu publicznego.

Do najważniejszych obszarów wymagających dalszych działań należą:

- jakość usług, która wymaga poprawy z uwagi na występujące opóźnienia,
- 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,

- niedostateczna oferta przewozowa na relacjach „poprzecznych”, tj. poza koncentryczną siecią połączeń z i do Warszawy. Z uwagi na mniejszy potencjał generowania popytu przewoźnicy komercyjni nie decydują się na organizację transportu w tych relacjach,
- integracja transportowa, która wymaga współpracy pomiędzy różnymi organizatorami, zarówno w zakresie biletów jak i skomunikowania w rozkładach jazdy,
- postępujące zjawisko wykluczenia transportowego, widoczne głównie w północno-wschodniej części województwa,
- regulamin przewozów, który wymaga wdrożenia jednolitego regulaminu przewozu osób dla różnych operatorów.

Niekorzystne elementy PTZ zauważane są również w systemie organizacji transportu autobusowego. Brak połączeń autobusowych użyteczności publicznej powoduje, że na terenie województwa mazowieckiego występują obszary wykluczenia transportowego. Jednocześnie wzrasta indywidualna mobilność na obszarach wiejskich czego wynikiem jest rosnąca liczna samochodów i wzrost wskaźnika motoryzacji oraz idące za tym zwiększenie zanieczyszczenia powietrza.

Stąd też w perspektywie do 2030 roku podejmowane będą dalsze działania wpływające na poprawę usług PTZ i zwiększenie udziału pasażerów w PTZ. Do najważniejszych z nich należeć będą:

- dalsze inwestycje w infrastrukturę kolejową oraz zakupy nowoczesnego taboru kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla pasażerów oraz konkurencyjności,
- wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej 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 do stacji/przystanków kolejowych,
- promowanie oraz wprowadzanie rozwiązań zachęcających do korzystania z PTZ.

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

- organizacja przewozów na modernizowanych/nowo wybudowanych liniach kolejowych,
- zwiększenie częstotliwości połączeń,
- cykliczność rozkładów jazdy,
- poprawa punktualności i regularności kursowania,
- skrócenie czasów przejazdu,
- zapewnienie dogodnych skomunikowani na węzłach przesiadkowych,
- minimalizowanie połączeń z koniecznością przesiadki,
- ustalanie cen za usługi, w taki sposób, aby zachęcać do korzystania w PTZ.

Istotne znaczenie odgrywać będzie reaktywacja połączeń oraz uruchomienie nowych połączeń na modernizowanych/nowo wybudowanych liniach kolejowych. W perspektywie do 2030 roku planowane jest zapewnienie obsługi połączeń przez Spółkę Koleje Mazowieckie na następujących liniach:

- linia nr 35 Ostrołęka – Chorzele,
- linia nr 12 Skierniewice – Mszczonów - Piaseczno – Warszawa,
- linia nr 55 Sokołów Podlaski – Siedlce,
- linia nr 34 Małkinia – Ostrów Mazowiecka,
- linia nr 36 Ostrołęka – Śniadowo,
- linia kolejowa Przasnysz – Serock – Zegrze – Warszawa,
- linia kolejowa Kozienice – Warka – Warszawa.

Organizacja ww. przewozów uzależniona będzie od przeprowadzenia przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK inwestycji na przedmiotowych liniach. W przypadku ich reaktywacji/uruchomienia nastąpi istotny wzrost liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego, a co za tym idzie nastąpi spadek liczby indywidualnych podróży samochodowych a tym samym ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu.

Spis tabel

Tabela 1. Liczba przewiezionych pasażerów / Praca eksploatacyjna w latach 2015-2019 - KM10	
Tabela 2. Liczba przewiezionych pasażerów / Praca eksploatacyjna w latach 2015-2019 – WKD	11
Tabela 3. Liczba pasażerów przewoźnika SKM Warszawa w latach 2015-2019	12
Tabela 4. Liczba przewiezionych pasażerów przez Arriva RP w latach 2015-2019	13
Tabela 5. Liczba przewiezionych pasażerów przez PKP Intercity w latach 2015-2019.....	13
Tabela 6. Liczba przewiezionych pasażerów przez Przewozy Regionalne w latach 2015-2019	14
Tabela 7. Linie krajowej komunikacji autobusowej na terenie województwa mazowieckiego ...	14
Tabela 8. Charakterystyka oferty przewozowej przewoźników na Mazowszu*	16
Tabela 9. Wysokość dotacji/rekompensaty wydatkowana przez Województwo Mazowieckie ..	22

Spis schematów

Schemat 1. Podstawa prawna organizowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce	5
Schemat 2. Organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego	7
Schemat 3. Liczba pasażerów wg przewoźników w latach 2015-2019	10
Schemat 4. Liczba przewiezionych przez KM pasażerów/Praca eksploatacyjna w latach 2015-2019 Źródło: Raport Roczny 2015-2019 – Koleje Mazowieckie.....	11
Schemat 5. Liczba przewiezionych przez WKD pasażerów / Praca eksploatacyjna w latach 2015-2019.....	12
Schemat 6. Zestawienie ilości obsługiwanych linii komunikacji autobusowej przez przewoźników	15