

Załącznik nr 2- Opis Projektów (Fiszki)

SPIS TREŚCI

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

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA D – TRANSPORT KOLEJOWY

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

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

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

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

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

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

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

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

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

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

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

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

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

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

- być wyposażone w nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, monitoring, interkom itp.,
- być dostosowane do obsługi niepełnosprawnych.

Bezpośrednie efekty realizacji projektu to:

- Usprawnienie transportu publicznego w Aglomeracji Warszawskiej i Regionie;
- Skrócenie czasu przejazdu na wybranych relacjach;
- Zwiększenia liczby pasażerów przewożonych w godzinach szczytu;
- Wzrost konkurencyjności publicznego transportu kolejowego w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego;
- Podniesienie komfortu podróżowania;
- Wzrost jakości świadczonych usług publicznego transportu kolejowego, co przełoży się na zwiększenie konkurencyjności gałęziowej transportu kolejowego.

Projekt powiązany jest z budową bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu.

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

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

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

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

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

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

Realizacja projektu przyczyni się do:

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

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

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

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

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

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

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

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

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

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">– odcinki na terenie woj. Mazowieckiego,4. Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru.5. Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin. |
|--|--|

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

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

Bezpośrednie efekty realizacji projektu to:

- Zwiększenie zatrudnienia w odniesieniu do baz;
- Możliwość sprawnej, bezpiecznej i ekonomicznej obsługi posiadanego taboru, w tym taboru zakupionego lub zmodernizowanego przy współfinansowaniu ze środków unijnych;
- Zapewnienie rzeczywistej trwałości funkcjonowania taboru, a przede wszystkim wyższej jakości przejazdów i poziomu bezpieczeństwa;
- Poprawa jakości świadczonych usług w ramach transportu publicznego oraz efektywności funkcjonowania transportu publicznego;
- Obniżenie kosztów przyszłej działalności.

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

- poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego,
- poprawa komfortu podróżowania,

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

- obecni i przyszli pasażerowie.

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

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

Bezpośrednie efekty realizacji projektu to:

- Zwiększenie zatrudnienia w odniesieniu do baz;
- Możliwość sprawnej, bezpiecznej i ekonomicznej obsługi posiadanego taboru, w tym taboru zakupionego lub zmodernizowanego przy współfinansowaniu ze środków unijnych;
- Zapewnienie rzeczywistej trwałości funkcjonowania taboru, a przede wszystkim wyższej jakości przejazdów i poziomu bezpieczeństwa;
- Poprawa jakości świadczonych usług w ramach transportu publicznego oraz efektywności funkcjonowania transportu publicznego;
- Obniżenie kosztów przyszłej działalności.

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

- poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do transportu kolejowego,
- poprawa komfortu podróżowania.

Grupy docelowe, które będą korzystać z efektów realizacji:

- obecni i przyszli pasażerowie

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

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

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

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

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

	Przedsięwzięcie realizuje zapisane w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego rekomendacje i wnioski dla jednostek organizacyjnych Samorządu Województwa Mazowieckiego obejmujących podjęcie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w ciągu linii kolejowej WKD, tj.: modernizację istniejącej linii WKD oraz budowę drugiego toru do Grodziska Mazowieckiego. Projekt wpisuje się w cele strategiczne Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), w tym Cel strategiczny 1: „Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego” – realizowany poprzez rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi, a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych oraz wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.), a także Cel strategiczny 2: „Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych” – realizowany poprzez poprawę jakości kolei (infrastruktura i usługi) oraz modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych, które są niezbędne w celu kontynuacji procesu wyrównywania dysproporcji rozwojowych między regionami. Przedsięwzięcie wpisuje się w realizację priorytetu Strategii Europa 2020, którym jest „Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Realizowana inwestycja przyczyni się do zwiększenia spójności terytorialnej, gospodarczej i społecznej oraz wpłynie na realizację celu związanego ze wzrostem zatrudnienia (wyrównywanie dostępu do zatrudnienia i edukacji), wspieraniu mobilności oraz włączeniu społecznemu różnych grup w zakresie dostępu do wysokiej jakości usług transportowych. Przedsięwzięcie odpowiada na rosnące zapotrzebowanie i wzrost znaczenia pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciężenia metropolii i wpływa na rozwój systemu kolei miejskiej w jej bezpośrednim otoczeniu poprzez unowocześnienie, podwyższenie sprawności i wydajności sprzyjającej rozwojowi gospodarczemu i służącej celom gospodarki niskoemisyjnej. Projekt jest zgodny z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej w zakresie wypełniania zasady zrównoważonego rozwoju poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnego i zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego oraz udział w planowaniu przestrzennym z zachowaniem zasady powstrzymywania niekontrolowanego rozlewania się miast, zapobiegania rozpraszaniu zabudowy i pogłębianiu chaosu przestrzennego. W odniesieniu do zasady równości szans i niedyskryminacji projekt odpowiada za zapotrzebowanie związane z zapewnieniem odpowiednio rozbudowanego systemu usług przewozu w publicznym transporcie zbiorowym dla wszystkich grup społecznych i zawodowych bez względu na wiek, pochodzenie czy stopień niepełnosprawności - pośrednio przekładających się możliwość ułatwionego dostępu do podnoszenia i zdobywania nowych kwalifikacji w dziedzinie zatrudniania, edukacji, doradztwa, szkoleń - w oparciu o zasady projektowania uniwersalnego. W porównywalnym zakresie przedsięwzięcie odpowiada na uwarunkowania wynikające z trzeciej polityki horyzontalnej, tj. równouprawnienia płci - wyrównania szans pomiędzy kobietami i mężczyznami.
OPIS INWESTYCJI	Przedsięwzięcie obejmuje modernizację transportu kolejowego w zachodnim paśmie województwa mazowieckiego poprzez budowę drugiego toru linii kolejowej nr 47 na szlaku Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska o długości 7 km – w ramach obszaru tematycznego infrastruktura kolejowa. Budowa drugiego toru stanowi kompleksową rozbudowę elementów infrastruktury

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

Cele szczegółowe projektu zakładają:

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

Planowane do osiągnięcia określone wskaźniki rezultatu to:

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

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

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

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

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

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

Dzięki realizacji projektu zostaną osiągnięte następujące rezultaty:

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

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

Projekt stymulując rozwój sektora transportu zbiorowego w aglomeracji warszawskiej przyczynia się do rozwoju wszystkich gałęzi gospodarki, dla których transport jest istotnym czynnikiem zachodzących przemian. Realizacja projektu wpłynie na wzrost spójności gospodarczej i społecznej aglomeracji warszawskiej, co wypełnia podstawowy cel polityki strukturalnej Unii Europejskiej.

Korzyści uzyskane w wyniku realizacji są następujące:

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

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

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

Planowane przedsięwzięcie jest komplementarne względem następujących projektów:

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

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

¹ Kwota dotyczy wariantu budowy naziemnej kolejowej stacji czołowej.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

miejskiej/transportu publicznego na obszarze aglomeracji:- dzięki modernizacji STP Szczęśliwice i wykonywaniu przeglądów pojazdów SKM Sp. z o.o. w jednym miejscu wzrasta sprawność wykonywanej pracy przy obsłudze pojazdów. Sprawność ta przekłada się bezpośrednio na ułatwienie procesu zakupu kolejnych pojazdów przez Spółkę. Zakupy tych pojazdów nie będą wymagały obsługi w różnych odległych miejscach lecz na terenie jednej stacji techniczno-postojowej. Dzięki zakupom nowych pojazdów do obsługi nowych linii nastąpi wzrost ilości pasażerów kolei miejskiej. Projekt powiązany z projektami:

1. Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia,
2. Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia Nr 447),
3. Warszawa Rembertów – Mińsk Maz., etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odcinku Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna – odcinki na terenie woj. Mazowieckiego,
4. Poprawa jakości przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich poprzez zakup i modernizację pojazdów kolejowych wraz z inwestycjami w zaplecza techniczne do utrzymania taboru.
5. Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA E – TRANSPORT DROGOWY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.9			
Nazwa inwestycji	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 724 na odcinku od granic m. st. Warszawy i m. Konstancina - Jeziorna do nowego przebiegu drogi krajowej nr 79 na terenie gm. Góra Kalwaria			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	800,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Warszawa-Konstancin Jeziorna - Góra Kalwaria	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 24 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.6 Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T

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

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.10			
Nazwa inwestycji	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 od skrzyżowania z drogą krajową nr 9 w m. Iłża do skrzyżowania z drogą krajową nr 79 w m. Lipsko			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	245,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	południowa część województwa mazowieckiego Iłża - Lipsko - Solec Subregion radomski	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	ok. 4 km
			Całkowita długość nowych dróg	ok. 25 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

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

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.11			
Nazwa inwestycji	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 od skrzyżowania z drogą krajową nr 79 wraz ze skrzyżowaniem w m. Lipsko do drogi wojewódzkiej nr 754			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	105,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	południowa część województwa mazowieckiego Iłża - Solec Subregion radomski	2014-2020	Całkowita długość nowych dróg	ok. 8 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

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

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

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

Numer inwestycji	TABELA E - nr inwestycji E.13			
Nazwa inwestycji	Budowa drogi wojewódzkiej nr 801 po nowym śladzie na odcinku od granic Warszawy do skrzyżowania z DW 721 (odcinek o długości ok. 4 km) oraz rozbudowa drogi na odcinkach o łącznej długości 67,2 km			
Beneficjent	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich			
DANE FINANSOWE	Szacowana wartość [mln zł]	Źródło finansowania	Maksymalny udział środków UE [%]	Wkład własny (%)
	355,00	RPO WM 2014-2020	80	20
DANE RZECZOWE	Lokalizacja	Planowany okres realizacji	Wskaźnik produktu	Wartość wskaźnika produktu
	Ciąg komunikacyjny Warszawa Zachodnia - Lubelszczyzna Obszar warszawski	2014-2020	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg Całkowita długość nowych dróg	ok. 67 km ok. 4 km
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	13 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu	13.4 Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PERSPEKTYWA 2014-2020

POZIOM REGIONALNY

TABELA F – POZOSTAŁE INWESTYCJE

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

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

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

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

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

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

			komunikacji miejskiej	
CELE INWESTYCJI	Powiązanie z celami UE	Powiązanie ze SRWM		
	Cel tematyczny	Cel priorytetowy	Kierunki działań	Działania
	CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego	15 Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców	15.1 Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.
	Projekt wpisuje się w Cel 3. Poprawa jakości przestrzeni, Kierunek działań 3.1. Powiązania komunikacyjne oraz Kierunek działań 3.2. Środowisko przyrodnicze i wartości kulturowe Strategii ZIT dla WOF 2014-2020+.			
	Projekt będzie miał istotny wpływ na realizację Celu szczegółowego Priorytetu Inwestycyjnego 4.V. w ramach Osi Priorytetowej VI POIŚ 2014-2020, określonego jako Wzrost wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Projekt przyczyni się do: 1. realizacji następujących wskaźników: - całkowita długość nowych i ulepszonych linii tramwajowych, - liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, 2. rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców Warszawy, 3. zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w mieście, 4. poprawy płynności ruchu, 5. ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście, 6. podniesienia bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu transportu miejskiego, 7. redukcji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, 8. promocji zrównoważonego układu urbanistycznego, 9. integracji infrastrukturalnej istniejących środków transportu, 10. dostosowania systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.			

OPIS INWESTYCJI

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

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

Tabor

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

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

Budowa Zajezdni tramwajowej „Annopol”

Planowana pojemność zajezdni wyniesie ok. 150 tramwajów niskopodłogowych o długości do 33 m każdy. Na terenie zajezdni zaprojektowane zostały następujące obiekty zaplecza technicznego m.in.:

- hala postojowa w formie wiaty umożliwiająca garażowanie minimum 150 tramwajów wieloczęłonowych;
- kompleksowy budynek obsługi technicznej mieszczący wewnątrz: halę obsługi technicznej, halę napraw, warsztaty i magazyny;
- budynek podstawy trakcyjnej;
- budynek pogotowia energetycznego ze stacją trafo;
- budynek rejonowego pogotowia sieci trakcyjnej z wiatą garażową;
- garaże oraz wiaty garażowe m.in. dla wagonów technicznych (pługi) oraz wagonów powypadkowych;
- myjnie tramwajowe;
- stanowiska diagnostyczne.

Projekt przyczyni się do:

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

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

- pasażerowie tramwajów kursujących nowo wybudowanymi trasami tramwajowymi,
- pasażerowie korzystający z tramwajów ze względu na poprawioną punktualność i niezawodność komunikacji tramwajowej,
- mieszkańcy i pracownicy przebywający w budynkach przylegających do budowanego ciągu, w którym zmniejszy się narażenie na drgania i hałas komunikacyjny,
- właściciele nieruchomości położonych wzdłuż wybudowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich wartości związany z poprawą klimatu wibroakustycznego, poprawą jakości obsługi komunikacyjnej oraz poprawą wyglądu infrastruktury tramwajowej,
- pracodawcy podróżnych korzystających z budowanego ciągu – z uwagi na wzrost ich punktualności i pewności dotarcia do miejsca zatrudnienia,

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

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

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

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

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

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

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

Tabor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OPIS INWESTYCJI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Głównymi beneficjentami projektu będą:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dobrze rozwinięta komunikacja zbiorowa wpływa na zwiększenie dostępności rynków pracy oraz ośrodków edukacji. Realizacja projektu przyczynia się również do wyrównania szans mieszkańców z obszarów wiejskich, zwłaszcza tych niezmotoryzowanych. Możliwość korzystania z szybkiej komunikacji zbiorowej odczuwalnie poprawi jakość ich życia. Dzięki nowoczesnym i ekologicznym środkom transportu wygodnie podróżować również mogą osoby o ograniczonej mobilności oraz opiekunowie z małymi dziećmi.

Umowa Partnerska – zgodność ze zdefiniowanymi celami tematycznymi. Poprawa spójności społecznej i terytorialnej jest jednym z celów głównych Umowy Partnerstwa. W ramach celów szczegółowych UP projekt przyczynia się m.in. do wzrostu szans na zatrudnienie osób dotkniętych lub zagrożonych ubóstwem i wykluczeniem społecznym, ograniczenia ryzyka wykluczenia społecznego spowodowanego dysproporcjami w dostępie do usług, poprawy jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenia bezpieczeństwa sieci transportowej regionu. Wyznaczone kierunki działań są spójne z założeniami Umowy Partnerstwa. Rozwój alternatywnych form transportu jest pożądanym ze względu na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa sieci transportowej.

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

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

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

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

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020.

Projekt wpisuje się we wszystkie główne cele strategii:

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

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

Zgodność projektu z wojewódzkimi dokumentami strategicznymi.

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

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

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