

ZAŁĄCZNIK NR 1

Tabela 1 Zestawienie uwag do projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego w ramach konsultacji społecznych

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragm. tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1	Starostwo Powiatowe w Radomiu	administracja publiczna	40	4.2	„Oferta przewozowa na terenie województwa mazowieckiego jest szeroka, jednak zróżnicowana w zależności od regionu. Największa gęstość linii autobusowych i kolejowych występuje na obszarze metropolitalnym Warszawy oraz w regionach radomskim, siedleckim, płockim”.	Podrozdział powinien zawierać zestawienie infrastruktury kolejowej i drogowej w podziale na poszczególne regiony w formie tabelarycznej z zestawieniem: ilość stacji kolejowych i dworców, następnie ilość przystanków autobusowych i dworców. Uzasadnienie: Rysunek 4.4 w pełni tego nie obrazuje, a takie zestawienie w sposób bardziej precyzyjny określi dostępność podróży do komunikacji kolejowej i drogowej. Poza tym podrozdział powinien być uzupełniony o charakterystykę planowanego rozwoju transportu kolejowego i drogowego oraz postulaty komunikacyjne w rozdziale na poszczególne regiony - inwestycje na liniach kolejowych i drogowych. Jest to o tyle ważne że codziennie do pracy w stolicy dojeżdża kilka tysięcy mieszkańców powiatu radomskiego i okolic. Jakość infrastruktury wpływa na preferencje wyboru środka transportu, a tym samym na rozkład podróży w sieci transportowej.	Nie uwzględniono	Tak szczegółowe zestawienie danych nie jest potrzebne z punktu widzenia celu dokumentu jakim jest Plan Transportowy. Zestawienia tabelaryczne nie zobrazowałyby dostępności do komunikacji drogowej i kolejowej. Ze względu na duże zróżnicowanie poszczególnych regionów dane byłyby mało przydatne. Zamierzenia rozwojowe zostały przedstawione w rozdziale 12 natomiast projekt Planu, stosownie do informacji zawartych we wprowadzeniu (str. 6), nie obejmuje zakresem inwestycji infrastrukturalnych.
2	Starostwo Powiatowe w Radomiu	administracja publiczna	44/45	4.4.1	„Są to tereny zlokalizowane wokół Warszawy i Radomia. Najbogatsza oferta pod względem ilości kursów występuje na ciągach: ☑ Wyszków – Warszawa; ☑ Łochów – Warszawa; ☑ Gtuchów – Warszawa; ☑ Nowy Dwór Mazowiecki – Warszawa; ☑ Jabłonna – Warszawa; ☑ Góra Kalwaria – Warszawa; ☑ Pułtusk – Warszawa; ☑ Szydłowiec – Radom; ☑ Przysucha – Radom; ☑ Zwolen – Radom; ☑ Kozienice – Radom; ☑ Potworów – Radom. „	Proponujemy uwzględnić w wymienionych ciągach kurs : LIPSKO – RADOM. Uzasadnienie: wg danych PIGTSiS w Warszawie na tej trasie realizowanych jest 8 kursów przez PKS Radom i PKS Ostrowiec Świętokrzyski w godzinach od 5:45 – 18:50.	Nie uwzględniono	Liczba kursów na linii Lipsko - Radom znacznie odbiega od liczby kursów na przedstawionych liniach w podrozdziale 4.4.1.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
3	Starostwo Powiatowe w Radomiu	administracja publiczna	66	6.1	„W ramach Priorytetu I organizator zapewni połączenia Plocka, Radomia, Siedlec, Ostrołęki i Ciechanowa z Warszawą. Mając na uwadze charakter geograficzny oraz wielkość województwa, a także istniejącą sieć komunikacyjną wraz z inwestycjami realizowanymi w najbliższych latach oraz priorytetowy charakter przewozów użyteczności publicznej w transporcie kolejowym, wskazuje się następujące gałęzie transportu, obsługujące połączenia na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych: 1. Płock – transport drogowy (R3a) oraz transport kolejowy (R3) – kolejność wg priorytetu danej gałęzi transportu; 2. Radom – wyłącznie transport kolejowy (R8)”	<p>Proponujemy uwzględnić w pkt 2 oprócz transportu kolejowego (R8) również transport drogowy.</p> <p>Uzasadnienie: Wprowadzenie przewozów użyteczności Publicznej w transporcie drogowym w regionie Radomskim w naszej ocenie jest ważnym postulatem. Oferta transportu kolejowego na dzień dzisiejszy jest słabo konkurencyjna zważywszy na takie czynniki jak dostępność, częstotliwość kursowania, czas przejazdu i koszt. Pozbawienie transportu drogowego charakteru użyteczności Publicznej spowoduje, że od stycznia 2017 roku pasażer nie będzie miał prawa do korzystania z ulg (uczniowie, osoby starsze, niepełnosprawne). Dla większości dużych przewoźników ma to znaczenie, przynajmniej dla tych, którym Marszałek udzielił zezwolenie na regularny przewóz osób, w szczególności dla PKS –ów, ponieważ może ich nie będzie stać na funkcjonowanie bez zwrotu za stosowanie ulg ustawowych. Obecna jednotorowa linia kolejowa relacji Radom – Warszawa powoduje, że częstotliwość kursowania oraz czas przejazdu (powyżej 2 godzin) w stosunku do liczby osób przemieszczających się codziennie z domu do pracy stanowi duże utrudnienie życia codziennego. Podjęte prace zmierzające do uruchomienia drugiej linii kolejowej mające na celu znaczną poprawę sytuacji na obecnym etapie nie napawa optymizmem na rozwiązanie tego problemu w najbliższej przyszłości. Na potrzebę zorganizowania transportu drogowego przemawia również fakt występowania w regionie radomskim dużej ilości przewoźników t. j. 26 przewoźników na 107 liniach, na których wykonywane są 1283 kursy o czym wspominają autorzy projektu na str. 44. Godne uwagi jest również oddanie do użytku lotniska w Radomiu. Powyższe będzie wymagało zorganizowania sprawnego przemieszczania się pasażerów z lotniska w Radomiu. W związku z powyższym uznajemy załączoną uwagę za uzasadnioną i słuszną do jej uwzględnienia w planowanej sieci komunikacyjnej w zakresie przewozów o charakterze użyteczności Publicznej.</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania są obecnie zlecone i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych, w tym odrębnego opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień). Dodatkowo, w przypadku linii Radom – Warszawa (R8) uwzględniono docelowy stan infrastruktury kolejowej umożliwiający sprawny i konkurencyjny czasowo przejazd pomiędzy Radomiem a Warszawą.</p>
4	Starostwo Powiatowe w Radomiu	administracja publiczna	67	6.1	„Zakłada się, że plany transportowe niższego szczebla będą zsynchronizowane z niniejszym Planem natomiast sieć komunikacyjna określona przez Marszałka Województwa będzie stanowiła podstawę do planowania linii komunikacyjnych przez pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.”	<p>Uzasadnienie: Proponujemy doprecyzować ostatni akapit o wskazówki, wytyczne, postulaty jakie aspekty i zagadnienia należy uwzględnić w planach transportowych niższego szczebla w celu zsynchronizowania z Planem Województwa Mazowieckiego. Jest to o tyle skomplikowane że większość planów obejmuje linie komunikacyjne w transporcie drogowym, a plan Marszałka dotyczy transportu kolejowego.</p>	Nie uwzględniono	<p>Plany niższego szczebla zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym powinny uwzględniać zapisy planu wyższego szczebla. Plan wskazuje kierunki działań pozostałych organizatorów (np. komunikacja dowozowa do linii kolejowych, powiązania ośrodków lokalnych), lecz zgodnie z obowiązującym prawem nie określa konkretnych wytycznych i zadań do planów niższego szczebla.</p>

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
5	Starostwo Powiatowe w Radomiu	administracja publiczna	76	6.3.2	„ Punkty przesiadkowe: 1. Przystanek Chynów, 2. Dworzec Dobieszyn, 3. Dworzec Łochów, 4. Dworzec Maków Mazowiecki, 5. Dworzec Małkinia, 6. Dworzec Mława, 7. Dworzec Nasielsk, 8. Dworzec Piaseczno, 9. Dworzec Pilawa, 10. Dworzec Sierpc, 11. Dworzec Tuszcz, 12. Dworzec Warka. „	Proponujemy dopisać pkt 13. Pionki zachodnie Uzasadnienie: Przez teren miasta Pionki przechodzi jedna, zelektryfikowana linia kolejowa Radom – Dęblin, z 2 przystankami, Pionki Zachodnie oraz Pionki. W ciągu doby na linii tej wykonywanych jest 14 par kursów, w tym dwie pary kursów odbywają się wyłącznie na odcinku Radom – Pionki. Głównym przewoźnikiem są tu Koleje Mazowieckie. Linią tą dojeżdża z terenu miasta wiele osób do pracy w Radomiu. Stacja Pionki Zachodnie – z uwagi na strukturę zabudowy miasta – jest ważniejszą stacją kolejową, niż stacja Pionki. Wiele osób dochodzi również do przystanków kolejowych na piechotę lub dojeżdża komunikacją miejską. Na stacji Pionki Zachodnie zatrzymują się również pociągi pociągów TLK. Zdaniem władz miasta pociągi Kolei Mazowieckich kursują zbyt rzadko w godzinach szczytu. Takie ułożenie rozkładu jazdy powoduje, że pasażerowie odbierani są kolei przez przewoźników autobusowych.	Uwzględniono	W rozdziale 6.3.2: 1) ujednolicono nazewnictwo węzłów, 2) usunięto z tab. 6.5 "Pozostałe punkty", 3) wprowadzono zapis: „Poza wymienionymi kategoriami węzłów przesiadkowych, należy wskazać kategorię pozostałych punktów przesiadkowych (przystanków/stacji kolejowych) integrujących transport kolejowy z poprzeczną komunikacją dowozową (transport drogowy organizowany przez gminę, gminy lub powiat) oraz transportem indywidualnym. Do tej kategorii należy zaliczyć niewymienione w Planie miejsca, w których wykonywana jest wymiana podróży pomiędzy środkami transportu zbiorowego o charakterze regionalnym, lokalnym oraz transportem indywidualnym”.
6	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	51-66	5	całość	Brak rzetelnej analizy zapotrzebowania na transport Ogromne zastrzeżenia budzi ocena i prognoza potrzeb przewozowych. Prognoza potrzeb przewozowych wykonana jest dla przewozów autobusowych tylko na poziomie globalnej liczby pasażerów. Nie przedstawiono jakichkolwiek danych o rozkładzie podróży na sieć (wielkości potoków pasażerskich w charakterystycznych punktach, np. na kordonach powiatów) – tak w stanie istniejącym, jak i w latach przyszłych. Dla podróży koleją rozkład na sieć wprawdzie jest przedstawiony (w stanie istniejącym i prognozowanym), ale tylko dla relacji obecnie obsługiwanych. Nie ma prognozy czy analiz jakie byłyby potoki w relacjach obecnie nieobsługiwanych, gdyby takie utworzono. W ten sposób zawarta w dokumencie prognoza nie jest prognozą potrzeb przewozowych rzeczywistych, a jedynie potrzeb zrealizowanych. Nie odpowiada na pytanie jakie potrzeby przewozowe występują w szczególności na następujących odcinkach linii kolejowych, nie objętych w stanie obecnym kolejowymi przewozami regionalnymi: Małkinia – Czyżew, Sokołów Podlaski – Siedlce, Sokołów Podlaski – Kosów Lacki - Małkinia, Ostrów Mazowiecka – Małkinia, Ostrów Mazowiecka – Ostrołęka, Ostrołęka – Śniadowo (-łomża / Łapy), Ostrołęka – Chorzele. Należy zwrócić uwagę, że wszelkie zawarte w Planie prognozy wykonane są metodą uproszczoną w oparciu o dane o ruchu istniejącym przemnożone przez wskaźniki zależne od wariantu wzrostu gospodarczego. W efekcie są to prognozy tak uproszczone, że mające niewiele wspólnego z rzeczywistością. Obecnie powszechną praktyką także w Polsce jest stosowanie prognoz opartych na modelach komputerowych z czterostopniową symulacją, obejmującą podział na rejon komunikacyjny z przypisaną liczbą mieszkańców, prognozą zmian demograficznych indywidualną dla każdego rejonu, prognozą ruchu w podziale na sieć transportową, podział ruchu na środki transportu.	Nie uwzględniono	Z uwagi na brak dostępnych danych z kompleksowych badań ruchu nie jest możliwe wykonanie złożonych modeli ruchu do wykonania prognoz zapotrzebowania na transport. Województwo w br. planuje przeprowadzić kompleksowe badania ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania zostały zlecone i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym odrębnego opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu. Wykonane prognozy są zgodne z obowiązującymi przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
6 c.d.	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	51-66	5	całość	<p>Brak takiej komputerowej prognozy ruchu czyni analizę zapotrzebowania na transport zbiorowy użyteczności publicznej niewiarygodną. Zgodnie z § 4. 1. Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Plan Transportowy powinien zawierać m.in.: 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności: a) lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, b) gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym, c) zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. Naszym zdaniem rozdział 5 projektu Planu Transportowego nie spełnia powyższych wymogów, gdyż nie stanowi prognozy potrzeb przewozowych (rozumianej jako prognozy potoków pasażerskich – z podziałem na sieć). Oraz nie uwzględnia lokalizacji obiektów użyteczności publicznej i gęstości zaludnienia – lokalizacje tych obiektów i gęstości zaludnienia są podane, ale nie mają żadnego wpływu na prognozę. W związku z tym wnioskujemy o: 1. Sporządzenie rzetelnej prognozy potoków pasażerskich w oparciu o komputerowy model ruchu. 2. Sporządzenie analiz objęcia przewozami użyteczności publicznej istniejących linii kolejowych, na których nie jest obecnie prowadzony ruch pasażerski, w tym w szczególności na odcinku Małkinia – granica województwa oraz w korytarzu Siedlce – Prostyń Bug – Małkinia – Ostrołęka – Chorzele – granica województwa przy założeniu modernizacji (odbudowy) infrastruktury kolejowej.</p>		
7	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	72-73 81-82	6.3.1.2 6.4	72-73 81-82 + mapa planowanych linii użyteczności publicznej	<p>Brak wystarczającej liczby linii autobusowych w Planie Transportowym</p> <p>Plan wyznacza na obszarze największego województwa w kraju tylko dwie linie użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej (do Płocka i do Ostrołęki przez Zegrze i Maków Maz.). Jest to kuriozum. W ten sposób kilka powiatów, a także cały szereg miast powiatowych (Białobrzegi, Kozienice, Lipsko, Łosice, Ostrów Mazowiecka, Sokołów Podlaski, Węgrów, Zwolen, Żuromin) jest poza siecią regionalnych przewozów użyteczności publicznej. Rozumiemy, że marszałek stoi na stanowisku, że linie autobusowe użyteczności publicznej nie mogą dublować linii kolejowych. Rozumiemy i dzielimy ten pogląd. Rozumiemy także, że marszałek uważa, że linie autobusowe prowadzące do Warszawy mogą funkcjonować na zasadach czysto komercyjnych. Nie można się z tym w pełni zgodzić. Po pierwsze w obszarach bardziej oddalonych od stolicy (peryferyjnych) pasażerowie korzystają z tych linii w relacjach krótszych, nie tylko do samej Warszawy. Po drugie liczba pasażerów na odcinkach peryferyjnych może nie pozwolić na ich utrzymanie, zwłaszcza w odniesieniu do kursów poza szczytami przewozowymi i w dni wolne.</p> <p>Po trzecie zwracamy uwagę, że od końca 2016 r. rekompensata dla przewoźników autobusowych z tytułu ulg, będzie wypłacana tylko w przewozach użyteczności publicznej. Brak takich linii w Planie Transportowym poza jedną spowoduje generalną likwidację ulg na bilety autobusowe na terenie Mazowsza.</p> <p>Po czwarte, rezygnując z organizowania sieci autobusowych linii użyteczności publicznej władze województwa pozbawiają się możliwości zapewnienia komunikacji w dniach i porach nieopłacalnych dla komercyjnych przewoźników. Powoduje to sytuację, że szereg całkiem dużych miejscowości jest odciętych od świata np. w weekendy czy takie dni jak 1 stycznia.</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą przeprowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak i będą podstawą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).</p>

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
7 c.d.	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	72-73 81-82	6.3.1.2 6.4	72-73 81-82 + mapa planowanych linii użyteczności publicznej	Ponadto władze województwa pozbawiają się możliwości wpływu na taryfę, objęcia wspólną taryfą tych linii, wpływu na standard taboru. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązek zapewnienia w przewozach użyteczności publicznej taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Czyli na przykład osób z wózkami dziecięcymi, czy rowerami. To nie muszą być nowe, niskopodłogowe autobusy. Wystarczą autobusy z szerokimi dwuskrzydłowymi drzwiami (w środku lub na końcu) z przestrznią bez siedzeń, w której można przewieźć wózek czy rower. Marszałek jednak swoją decyzją o praktycznym braku użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej woli skazywać mieszkańców Mazowsza na 20-30-letnie Autosany H9 czy mikrobusy, bez możliwości przewiezienia wózka czy roweru. W środku Unii Europejskiej komunikacja ma wyglądać jak w Afryce. Po piąte w końcu, zapotrzebowanie na przewozy regionalne występuje nie tylko w relacjach do/z Warszawy, ale także np. pomiędzy sąsiednimi powiatami, czy pomiędzy ośrodkami subregionalnymi (np. Płock – Ciechanów, Ciechanów – Ostrołęka, Ostrołęka – Siedlce). W związku z tym wnioskujemy o: 1. włączenie wszystkich miast powiatowych do sieci linii użyteczności publicznej, przez dodanie połączeń autobusowych do najbliższej stacji kolejowej dla tych miast powiatowych przez które nie przechodzą linie autobusowe – na wspólnej taryfie kolejowo – autobusowej. 2. Dodanie linii autobusowych użyteczności publicznej na terenach peryferyjnych województwa, o przebiegu peryferyjnym, łączących główne ośrodki subregionalne. W załączeniu (rysunek + kalkulacja) prezentujemy naszą koncepcję takich połączeń.		
7 c.d.	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	72-73 81-82	6.3.1.2 6.4	72-73 81-82 + mapa planowanych linii użyteczności publicznej	Opis koncepcji: 1. Zaproponowano autobusowe linie dojazdowe od miast powiatowych, których nie obejmuje sieć kolejowa, do najbliższego dogodnego przystanku kolejowego. Linie funkcjonowałyby w taryfie zintegrowanej z kolejową. Dla osoby jadącej na bilecie kolejowym odcinek przejazdu autobusem byłby bezpłatny. Dzięki temu dla pełnej ceny biletu obowiązywałyby wszystkie usługi funkcjonujące w transporcie kolejowym. Możliwe będzie także korzystanie z tych linii bez łączenia z podróżą kolejową – wówczas stosowana byłaby taryfa autobusowa z ulgami obowiązującymi w komunikacji autobusowej. 2. Zaproponowano 4 autobusowe linie obwodowe użyteczności publicznej. Zapewnią one szereg dogodnych połączeń peryferyjnych obszarów województwa w relacjach nie prowadzących do Warszawy. Obecny dokument nie przewiduje takich połączeń. Koszt tych propozycji wyniesie 13,4 mln rocznie. Należy tu zaznaczyć, że zgodnie z ustawą od 2017 roku samorząd nie będzie finansował ulg do biletów autobusowych nie objętych użytecznością publiczną, co obecnie kosztuje 77 mln zł rocznie. Kwotę tę samorząd planuje zaoszczędzić, kosztem braku połączeń użyteczności publicznej, czyli z ulgami ustawowymi i taborom dostosowanym do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (możliwość przewożenia wózków czy rowerów), kursujących także w dni wolne i poza szczytem, niezależnie od tego czy jest to opłacalne dla przewoźnika. Takie będą skutki braku objęcia przewozów autobusowych użytecznością publiczną		
8	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	-73	6.3.1.2	mapa planowanych linii użyteczności publicznej	W komunikacji kolejowej wprowadzić sieć połączeń przyspieszonych RegioEkspres obsługiwanych wagonami piętrowymi. Podstawowe linie RE1 Płock – Warszawa – Siedlce i RE2 Radom – Warszawa – Mława kursowałyby w taktie co 2 godziny (patrz załączniki). Wnioskujemy o dodanie w legendzie mapy pozycji: „Linie użyteczności publicznej możliwe dodatkowo do uruchomienia w wariancie maksymalnym” lub: „Linie użyteczności publicznej możliwe do uruchomienia w przyszłości pod warunkiem modernizacji infrastruktury” i rysowanie następujących linii: Małkinia – Czyżew, Siedlce - Sokółów Podlaski – Kosów Lacki – Prostyń Bug Małkinia - Ostrów Mazowiecka – Ostrołęka – Chorzele (-Wielbark), Ostrołęka – Śniadowo (- Łomża / Łapy), Skierniewice – Góra kalwaria – Pilawa – Łuków Nowa Iwiczna – Konstancin Jeziorna Uzasadnienie: Plan powinien być elastyczny, umożliwiać uruchomienie w/w linii w każdej chwili kiedy zajda takie możliwości, bez konieczności zmiany planu.	Częściowo uwzględniono	Zapisy Planu umożliwiają Organizatorowi elastyczne działania w zakresie dostosowania siatki połączeń do występującego popytu. Kierunki rozwoju zostały przedstawione w rozdziale 12. Dodatkowo rozdział został uzupełniony o schemat linii użyteczności publicznej możliwej do uruchomienia w przyszłości. Możliwość uruchamiania połączeń przyspieszonych została wskazana w rozdz. 6.3.1.2.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
9	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	105	10	105	W komunikacji kolejowej zapisać sieć 7 połączeń przyspieszonych RegioEkspres obsługiwanych wagonami piętrowymi wg załączonej koncepcji (rysunek + kalkulacja). Podstawowe linie RE1 Płock – Warszawa – Siedlce i RE2 Radom – Warszawa - Mława kursowałyby w takcie co 2 godziny. Koszt ok. 26 mln zł rocznie – wykorzystanie po 2016 r. części środków uzyskanych z rekompensaty za bilety ulgowe. Standard ekspresu regionalnego – pociągi na 160 km/h, prędkość komunikacyjna minimum 90 km/h na liniach magistralnych jako narzędzie stworzenia konkurencyjnej sieci kolei regionalnej powiązanej w hubach przesiadkowych z autobusami do innych ośrodków subregionalnych np. Żuromin, Przasnysz, Łosiów, Zwoleni itd. Ponadto od 2018 r. wykorzystanie pracy eksploatacyjnej 1 mln pockm z linii Modlin-Warszawa Lotnisko Chopina na rozwój przewozów (wzrost częstotliwości) w przewozach aglomeracyjnych wokół Warszawy np. Wileńska-Tłuszcz itp. – przewozy na Modlin będą realizowane w oparciu o ekspresy regionalne Mława-Radom.	Nie uwzględniono	W rozdz. 6.3.1.2 Planu zawarte są informacje dotyczące możliwości tworzenia połączeń przyspieszonych na liniach komunikacyjnych. Kierunki i liczba połączeń uzależniona będzie od zapotrzebowania oraz możliwości technicznych (w tym jakości infrastruktury kolejowej) oraz finansowych. Środki finansowe na pokrycie dofinansowania ulg ustawowych pochodzą z budżetu państwa i nie mogą być wykorzystane na realizację zadań własnych organizatora (uruchamianie połączeń kolejowych).
10	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	104	10		Dopisanie do standardów przewozów: 1. Obowiązek stosowania taboru przystosowanego do przewozu osób o ograniczonej mobilności (wymóg art. 12 ustawy ptz. To nie muszą być autobusy w pełni niskopodłogowe, wystarczy, że mają niższe schody i szerokie, rozsuwano-uchylne drzwi, za którymi jest przestrzeń bez siedzeń, w której można umieścić wózek czy rower). 2. dla taboru autobusowego spełnianie norm ochrony środowiska – Euro 3 pojazdy używane, Euro 5 pojazdy nowokupowane. 3. Minimalna prędkość komunikacyjna autobusów regionalnych winna wynosić 48-50 km/h, a przystanki obejmować miasta, gminy, a wieś tylko ponad 1000 mieszkańców. 4. Od 2020 r. wymóg kursowania wszystkich pociągów regionalnych z prędkością min. 120 km/h, a na liniach przystosowanych do prędkości 160 km/h minimum 130 km/h dla poc. regionalnych i 160 km/h dla RegioEkspresów.	Częściowo uwzględniono	Punkty 1 i 2 doprecyzowano w rozdziale 10. Punkt 3 i 4 - prędkość komunikacyjną warunkują przepisy ruchu drogowego i kolejowego i nie mogą zostać określone w Planie Transportowym.
11	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa			Wytyczne do planów niższego rzędu (brak takiego punktu w Planie)	1. Dla planów transportowych powiatów zapisanie wymogu integracji autobusów linii powiatowych z liniami regionalnymi (integracja taryfowa i rozkładowa). 2. Wymóg dopasowania rozkładów jazdy w miastach do rozkładów kolei regionalnej i komunikowania komunikacji miejskiej z nimi.	Nie uwzględniono	Plany niższego szczebla zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym powinny uwzględniać zapisy planu wyższego szczebla. Plan wskazuje ogólne kierunki działań pozostałych organizatorów lecz zgodnie z obowiązującym prawem nie określa konkretnych wytycznych i zadań do planów niższego szczebla.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
12	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa			Wytyczne do planów niższego rzędu (brak takiego punktu w Planie)	<p>Brak zapisów zmierzających do usunięcia linii autobusowych nie mających charakteru użyteczności publicznej z centrum Warszawy. Dużym problemem w centrum Warszawy są przejazdy i postoje autobusów linii nie mających charakteru użyteczności publicznej. Pojazdy te z reguły są stare, kilkudziesięcioletnie, powodują zanieczyszczenie powietrza w sytuacji, gdy jego niska jakość wymagała uchwalenia planu ochrony powietrza. Wg byłego ministra środowiska prof. A. Kraszewskiego 40% emisji rakotwórczego pyłu PM10 w al. Niepodległości powodowały w roku 2005 autobusy. W dodatku pojazdy te często blokują ruch, w niektórych miejscach anektują cały pas ruchu. Problem ten można rozwiązać na poziomie Planu Transportowego. Wg § 4. 4. Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Plan "może zawierać dodatkowe informacje, które w ocenie organizatora publicznego transportu zbiorowego są istotne z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym przewidywane udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom przystanków komunikacyjnych i dworców położonych na obszarze właściwości danego organizatora." Z kolei na podstawie art. 15 pkt. 1. 6) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator ma prawo do "określenia przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów". W związku z tym wnioskujemy o wprowadzenie zapisu nakazującego właściwemu organizatorowi przewozów ustalenie takich zasad korzystania z dworców i przystanków autobusowych, które wykluczą przebieg linii autobusowych publicznego transportu zbiorowego o charakterze innym niż użyteczności publicznej przez centrum Warszawy.</p>	Nie uwzględniono	Realizacja postulatu nie należy do kompetencji Marszałka Województwa Mazowieckiego.
13	Centrum Zrównoważonego Transportu	organizacja pozarządowa	103	9.4	Rozdział „Wspólny bilet”	<p>Wnioskujemy o rozszerzenie zapisów na temat taryf o poniższe elementy: Przyjmowanie taryf regionalnej na kolei i autobusy zgodnie z art 15 ustawy ptz. przez sejmik województwa, która powinna opierać się na strefach i być konkurencyjna w stosunku do komunikacji indywidualnej, zwłaszcza w subregionach o średnich PKB na mieszkańca poniżej 85% średniej unijnej. CZT może pomóc w opracowaniu metodyki takiej taryfy. Dla zaproponowanych autobusowych linii dojazdowych od miast powiatowych, których nie obejmuje sieć kolejowa, do najbliższego dogodnego przystanku kolejowego taryfa zintegrowanej z kolejową. Dla osoby jadącej na bilecie kolejowym odcinek przejazdu autobusem byłby bezpłatny. Dzięki temu dla pełnej ceny biletu obowiązywałyby wszystkie ulgi funkcjonujące w transporcie kolejowym. Możliwe będzie także korzystanie z tych linii bez łączenia z podróżą kolejową – wówczas stosowana byłaby taryfa autobusowa z ulgami obowiązującymi w komunikacji autobusowej.</p>	Nie uwzględniono	Rozdział 12 Planu odnosi się do zasadności wprowadzenia integracji taryfowej w różnych środkach transportu, obejmującego ofertę wspólnego biletu. Na obecnym etapie Organizator nie wskazuje docelowego rozwiązania taryfowego, które wymagałoby wprowadzenia stosownych rozwiązań prawnych oraz wzajemnej współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami przewozów.
14	Prezydent Miasta Ostrołęki	administracja publiczna	72	Rozdz.6 Podrozdział 6.3	Tab. 6.3 Podstawowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach kolejowych Priorytet I Makroregion komunikacyjny R6 Nr linii R61 W-wa Śródmieście (Centralna)/Wileńska – Tuszcz - Ostrołęka	<p>Obecnie nie ma takiej linii . Linia taka powinna znaleźć się na str. 74 jako linia planowana, stanowiąca niezbędne połączenie bezpośrednie, bezprzesiadkowe z Ostrołęki do Warszawy. Wznowienie bezpośredniego połączenia kolejowego Ostrołęka – Warszawa powinno znaleźć się również w planowanych kierunkach rozwoju</p>	Nie uwzględniono	W tabeli 6.3 oraz na rysunku 6.2 przedstawiono docelowy układ linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach kolejowych. Nie wprowadzano podziału na linie obecnie funkcjonujące i linie planowane. Zasady wskazane w rozdz. 6.3.1.2. odnoszą się również do możliwości uruchomienia bezpośredniego połączenia Warszawy z Ostrołęką z uwzględnieniem warunków technicznych i możliwości eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej.

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
15	Prezydent Miasta Ostrołęki	administracja publiczna	117-118	Rozdz. 12	W punkcie 2. Wznowienie przewozów pasażerskich na następujących liniach /odcinkach linii kolejowych	Dodanie ppkt. g) linii kolejowej :Warszawa Śródmieście(Centralna)/Wileńska – Tłuszcz - Ostrołęka. Wznowienie bezpośredniego połączenia kolejowego Ostrołęka – Warszawa z punktu widzenia Miasta Ostrołęki powinno znaleźć się w planowanych kierunkach rozwoju w celu poprawienia komunikacji między Ostrołęką a Warszawą	Nie uwzględniono	W rozdziale 12 przedstawiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego. Przewozy na linii Warszawa - Ostrołęka zostały uwzględnione w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w rozdziale 6.3.1.2 jako priorytet w transporcie drogowym. Zapisy Planu w obecnym kształcie umożliwiają bezpośrednio połączenia kolejowe Warszawa – Ostrołęka (por. uwaga 14).
16	PTWM Romanik	osoba prywatna	67	6, 6.1	Wprowadzenie przewozów użyteczności publicznej w transporcie drogowym będzie stanowiło uzupełnienie przewozów transportu kolejowego, szczególnie w sytuacji, gdy oferta transportu kolejowego nie będzie konkurencyjna pod względem dostępności, częstotliwości kursowania, czasu przejazdu i kosztów.	Kwestionuję zasadność linii uzupełniających. Linie uzupełniające nie poprawią i nie uatrakcyjnią oferty przewozów na trasach Płock-Warszawa i Ostrołęka-Warszawa. Zasadniczym problemem dla istnienia tych linii jest brak dróg szybkiego ruchu (autostrady, drogi ekspresowe) w obszarze przebiegu obydwu linii. Ponadto transport liniami autobusowymi nie może konkurować z koleją ze względu na problem kongestii i dużych korków przy wjazdach do Warszawy. Należy rozważyć poprawę czasów przejazdu transportem szynowym w relacjach Płock-Warszawa i Ostrołęka- Warszawa. Na przykładzie Ostrołęki obecnie czasy przejazdu transportem szynowym są porównywalne do przejazdów komunikacją autobusową (około 2 godz. 30 min.). Jedyną szansą dla subregionu ostrołęckiego jest modernizacja lub rewitalizacja linii kolejowej nr 29, która wskutek intensywnego ruchu towarowego jest jedną z najgorzej utrzymanych linii pod względem stanu technicznego. Podobnie jest w przypadku Płocka, gdzie w przewozach kolejowych dominują pociągi towarowe do rafinerii. W przypadku politycznego i finansowego wsparcia przez Województwo Mazowieckie modernizacji lub rewitalizacji linii kolejowych, a w konsekwencji podniesienia prędkości szlakowych na tych liniach mieszkańcy subregionów zyskają o wiele lepsze połączenie z Warszawą. Dotowanie przewozów autobusowych jest ingerencją w rynek transportu autobusowego i nie stanowi poprawy jakości połączeń dla mieszkańców Mazowsza. Linie autobusowe, w szczególności linia Warszawa-Ostrołęka przez Maków Mazowiecki jest nieefektywna (czas przejazdu autobusu PKS w tej relacji wynosi ponad 3 godziny, przy odległości między Warszawą, a Ostrołęką, która wynosi 125 km). W związku z powyższym, proszę o wprowadzenie następujących modyfikacji do planu transportowego: a) dopisanie postulatu wsparcia ze strony Województwa Mazowieckiego dla projektów poprawy dostępności komunikacyjnej z Warszawą dla miast Płocka i Ostrołęki przez wspólną z PKP PLK realizację inwestycji modernizacji linii kolejowych, z zapewnieniem finansowania ze środków z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020. b) nierealizowanie pomysłu autobusowych linii uzupełniających. Zamiast tego należy zapewnić jak najszybszy dowóz autobusami mieszkańców miast powiatowych pozbawionych połączeń kolejowych Maków Mazowiecki, Przasnysz, Pułtusk.	Nie uwzględniono	Wyznaczenie linii komunikacyjnych w transporcie drogowym służy realizacji priorytetu określonego w rozdziale 6.1. Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego i projekt Planu Wykonawczego oraz prowadzone negocjacje ws inwestycji na lata 2014-2020 zawierają postulaty modernizacji linii kolejowej na odcinku Tłuszcz-Ostrołęka oraz Kutno – Płock – Sierpc. Plan Transportowy nie zawiera zamierzeń inwestycyjnych. Weryfikacja linii komunikacyjnych nastąpi na podstawie zaplanowanych w br. kompleksowych badań ruchu i opracowania na ich podstawie w przyszłym roku modelu ruchu.
17	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	6	Wprowadzenie	Tytuł i zakres dokumentu	Ponieważ jest to pierwszy tego rodzaju dokument opracowywany w województwie, należałoby wyraźnie sprecyzować jego zakres, określając, że dotyczy tylko i wyłącznie sieci transportu zbiorowego, dla której organizatorem jest Marszałek Województwa. Dlatego już w tytule trzeba zaznaczyć, że jest to Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla przewozów organizowanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego. W przeciwnym razie tytuł i zakres obejmujący województwo mazowieckie sugeruje, że Plan ten powinien obejmować również ustalenia innych organizatorów transportu zbiorowego działających na obszarze województwa mazowieckiego, w tym m.st. Warszawa.	Częściowo uwzględniono	Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Organizatorem przewozów wojewódzkich jest Marszałek Województwa. Zakres Planu przedstawia rozdział 1. Doprecyzowano zapis w rozdziale 1: Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których Organizatorem jest Marszałek Województwa Mazowieckiego, na podstawie umów z Samorządem Województwa Mazowieckiego.
18	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	11	Charakterystyka społeczno-demograficzna województwa	Cały rozdział zawierający analizę i część opisową.	Analizy statystyczne powinny opierać się na dostępnych, najbardziej aktualnych danych. Dlatego informacje dotyczące roku 2011 i 2012 należałoby uaktualnić, podając wartości dla roku 2013.	Nie uwzględniono	Prace nad Planem Transportowym rozpoczęto w roku 2013. W okresie opracowania Planu nie były dostępne wszystkie niezbędne dane dla roku 2013 w związku z czym jako rok bazowy przyjęto rok 2012. Wykorzystanie danych z tego okresu do charakterystyki i diagnozy stanu istniejącego jest wystarczające.

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
19	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	56	Prognoza a potrzeb przewozowych	Wykonane prognozy zapotrzebowania na przewozy publicznym transportem zbiorowym.	Poza omówieniem scenariuszy należałoby wskazać ten scenariusz (spośród wyszczególnionych), na którym oparto Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	Uwzględniono	Wprowadzono zapis w rozdziale 5.3: <i>"Działania podejmowane przez Województwo Mazowieckie będą zmierzały do realizacji scenariusza rozwojowego, który jest zgodny z głównym celem Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego – zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim oraz wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie, a także celem strategicznym dla obszaru Przestrzeń i Transport – poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego"</i> .
20	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	67	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	W związku z powyższym stworzenie kompleksowego systemu transportowego na terenie województwa mazowieckiego będzie wymagać zaangażowania i współpracy organizatorów publicznego transportu zbiorowego wszystkich szczebli jst.	W przygotowanym Planie powinno zostać zawarte odniesienie do istniejących już Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego innych organizatorów bądź też do ich planów inwestycyjnych i planów związanych z rozwojem sieci transportu publicznego.	Nie uwzględniono	Zgodnie z art. 11 ust 1 pkt 1) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w projekcie Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego uwzględniono zapisy planu opracowanego przez ministra właściwego do spraw transportu. Z uwagi na hierarchiczność planów i konieczność uwzględniania w planach niższego szczebla planów szczebla wyższego, niniejszy projekt nie zawiera odniesienia do planów innych organizatorów na terenie Mazowsza.
21	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	71	Sieć komunikacyjna na obszarze województwa mazowieckiego	W związku z powyższym zastosowano następujące oznaczenia zawierające literę oraz cyfrę/ liczbę, np.:A1 – aglomeracyjna linia komunikacyjna w transporcie kolejowym WKD.	W rozdziale poświęconym sieci kolejowej na obszarze województwa mazowieckiego należałoby również uwzględnić połączenia w aglomeracji wykonywane przez SKM, bądź też wyraźnie zawęzić zakres analiz do sieci komunikacyjnej, dla której organizatorem jest tylko Marszałek Województwa.	Nie uwzględniono	W pracach nad Planem Transportowym uwzględniono funkcjonowanie Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie, jednak bezpośrednie zapisy Planu dotyczą wyłącznie przewozów organizowanych przez Marszałka Województwa.
22	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	78	Węzły komunikacyjne oraz punkty przesiadkowe	Mapa 6.4. Węzły przesiadkowe na terenie miasta Warszawa	Tak sformułowany tytuł mapy wprowadza chaos informacyjny, ponieważ na terenie m.st. Warszawy zlokalizowanych jest dużo więcej węzłów przesiadkowych, choćby typu P+R na Młocinach, przy metrze Wilanowska, czy w Alei Krakowskiej. Dlatego zamieszczona mapa powinna mieć zmieniony tytuł przykładowo na następujący – Ważniejsze węzły przesiadkowe na terenie m.st. Warszawy znajdujące się wzdłuż głównych tras transportu szynowego	Uwzględniono	Zmieniono tytuł rysunku 6.4 <i>"Węzły przesiadkowe na terenie m. st. Warszawa istotne z punktu widzenia przewozów wojewódzkich"</i> .
23	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	81	System parkingów Parkuj i Jedź na terenie województwa mazowieckiego	Otwarcie kolejnych parkingów w nowych lokalizacjach Samorząd Województwa Mazowieckiego uzależni od możliwości współfinansowania budowy miejsc postojowych przez samorządy lokalne oraz w ramach Partnerstwa Publiczno Prywatnego.	Zdanie można by uzupełnić o następujący tekst: „Otwarcie kolejnych parkingów w nowych lokalizacjach Samorząd Województwa Mazowieckiego uzależni od możliwości współfinansowania budowy miejsc postojowych przez samorządy lokalne, w ramach Partnerstwa Publiczno Prywatnego oraz pozyskanych środków z UE w ramach nowej perspektywy finansowej 2014-2020.”	Uwzględniono	Wpisano zdanie do rozdziału 6.3.3: <i>„Nowe parkingi Parkuj i Jedź realizowane będą w porozumieniu z samorządami lokalnymi w celu jak najlepszego ich dostosowania do potrzeb przyszłych użytkowników systemu. Otwarcie kolejnych parkingów w nowych lokalizacjach Samorząd Województwa Mazowieckiego uzależni od możliwości współfinansowania budowy miejsc postojowych przez samorządy lokalne, realizacji w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego oraz w ramach współfinansowania ze środków europejskich"</i> .

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
24	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	95	Zasady organizacji rynku przewozów	Województwo mazowieckie opracowało szereg dokumentów oparciu, o które realizowana jest polityka rozwoju Województwa, w tym: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020	Istniejący zapis należałoby zaktualizować, bowiem w październiku 2013 roku Sejmik Województwa uchwalił nową Strategię Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2030.	Uwzględniono	Zaktualizowano
25	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	55, 60, 62, 64	Ocena prognozy i potrzeb przewozowych	Mapki odpowiednio 5.1, 5.3, 5.5, 5.7	Mapki wydają się być bardzo podobne do siebie co jest mylące. Może należałoby je powiększyć.	Uwzględniono	Mapy będą wydrukowane w formacie A3. Wersja elektroniczna będzie umożliwiała odczytanie wartości.
26	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna			Ogólna	<p>Na wstępie jest mowa o zgodności planu z celem głównym Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, który został określony m.in. jako „wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie”. Kluczowym działaniem jest wprowadzenie Warszawy do grona wiodących metropolii przynajmniej w układzie europejskim, co niewątpliwie powinno pozytywnie wpłynąć na sytuację w całym województwie. Do tego potrzebna jest dobrze działająca komunikacja miejska, obsługująca cały obszar Aglomeracji Warszawskiej i łącząca w sobie różne środki transportu wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W związku z tym wnosimy o wprowadzenie zapisów określających potrzebę integracji transportu zbiorowego na terenie aglomeracji, a w dalszej perspektywie obszaru metropolitalnego Warszawy. Oprócz integracji przestrzennej widzimy pilną potrzebę integracji instytucjonalnej, przy istotnej roli m.st. Warszawy jako rdzenia aglomeracji/obszaru metropolitalnego. Już w chwili obecnej dużą część zadań związanych z obsługą obszarów aglomeracji przyległych do stolicy realizuje m.st. Warszawa za pośrednictwem Zarządu Transportu Miejskiego w bezpośredniej współpracy z 30 gminami (np. w formie porozumień międzygminnych, oferty Wspólnego Biletu i organizacji linii lokalnych). W naszej opinii, z uwagi na wagę i zakres działań, Województwo powinno aktywnie uczestniczyć w procesie integracji i wspierać go zarówno na polu finansowym jak i organizacyjnym. Pozostawianie zadania integracji funkcjonowania transportu publicznego na obszarze kilkudziesięciu gmin jedynie jako zobowiązania samorządów gminnych i powiatowych nie gwarantuje stałego rozwoju tej współpracy i podnoszenia standardów oferowanych usług transportu zbiorowego. Wzrost atrakcyjności połączeń pomiędzy Warszawą a aglomeracją i pozostałymi ważnymi ośrodkami województwa powinien doprowadzić do poprawy powiązań transportowych metropolii warszawskiej, jak również województwa mazowieckiego. Plan powinien w większym stopniu akcentować potrzebę integracji transportu zbiorowego na poziomie aglomeracji warszawskiej, zarówno w zakresie integracji taryfowej, jak również integracji zarządczej.</p>	Częściowo uwzględniono	Rozdział 9.4 i 12 Planu odnoszą się do zasadności wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej, koordynacji rozkładów jazdy oraz linii komunikacyjnych, integrowania systemów informacji pasażerskiej, tworzenie węzłów integrujących różne środki transportu, prowadzenia badań transportowych, powołania podmiotu zarządzającego transportem w województwie oraz uzgadniania procesów inwestycyjnych. Na obecnym etapie Organizator nie wskazuje docelowych rozwiązań, które wymagać będą wprowadzenia stosownych rozwiązań prawnych, wzajemnej współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami przewozów oraz możliwości organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie Mazowsza.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
26 c.d.	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna			Ogólna	<p>(...) Ze względu na skalę przewozów i liczbę podróży realizowanych w obszarze metropolitalnym Warszawy stanowiących większość przewozów pasażerskich w skali całego województwa. Popieramy działania w kierunku stworzenia efektywnego i funkcjonalnego systemu transportu publicznego w województwie mazowieckim, opartego w dużej mierze na planowaniu przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu szynowego – przyjaznego dla mieszkańców i środowiska. W naszej ocenie wykorzystanie kolejowej sieci do obsługi ruchu pasażerskiego Aglomeracji Warszawskiej i województwa mazowieckiego powinno zostać uzupełnione o lepsze powiązanie z siecią miejskiego transportu publicznego. Należy dążyć do dogodnego skomunikowania przystanków kolejowych ze stacjami metra, przystankami autobusowymi i tramwajowymi (poprzez zlokalizowanie ich blisko siebie, wyposażenie w infrastrukturę ułatwiającą przesiadki). Podobne działania muszą występować na terenie całego województwa. Nie można zapominać o ważnej roli transportu drogowego, jako łącznika systemu kolejowego z ośrodkami nie posiadającymi bezpośredniego połączenia z infrastrukturą kolejową. Bez sprawnego dowozu mieszkańców województwa do stacji i przystanków kolejowych, potencjał połączeń kolejowych, nawet modernizowanych, nie będzie naszym zdaniem w pełni wykorzystywany. Pozostawianie organizacji wszystkich linii autobusowych, które mogłyby pełnić rolę dowozu do linii kolejowych, w rękach przewoźników komercyjnych jest niewskazane. Kompleksowy i komplementarny system transportu publicznego powinien w swych założeniach przewidywać zarówno obsługę podstawowych korytarzy transportowych jak i umożliwiać dojazd do nich z terenów przyległych. Przewozy takie powinny być realizowane w ramach zintegrowanej oferty taryfowej. Ten ostatni warunek będzie trudny albo wręcz niemożliwy do spełnienia przy założeniu organizacji linii autobusowych przez przewoźników komercyjnych bez określania ram trasowo-rozkładowych przez jednostki samorządu terytorialnego.</p>		
27	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna			Ogólna	<p>Plan powinien opierać się na założeniu, że centralna dla regionu aglomeracja również organizuje własny transport publiczny, obejmujący zarówno połączenia kolejowe Warszawy z m.in. z sąsiednimi ośrodkami powiatowymi (istniejące z Otwockiem, Legionowem i Pruszkowem, planowane z Piasecznem). Z tego powodu odpowiednim założeniem wydaje się uwzględnienie koncentrycznego układu organizacji komunikacji wokół Warszawy, obejmującego strefę miejską (w granicach miasta Warszawy), podmiejską (gminy bezpośrednio sąsiadujące), aglomeracyjną (sięgającą Grodziska Maz., Błonia, Łomianek, Modlina, Radzymina, Wołomina, Sulejówka – Miłosny, Wiązowny, Celestynowa, Konstancina – Jeziornej, Zalesia Górnego, Nadarzyna), która jest obsługiwana m.in. przez aglomeracyjnego organizatora transportu publicznego (ZTM), będącego jednostką Miasta St. Warszawy i działającego na podstawie umów z innymi j.s.t. Analogiczna sytuacja na mniejszą skalę może następować przy innych znaczących ośrodkach miejskich.</p>	Uwzględniono	<p>Dopisano w rozdziale 4.4.: „Oferta publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego jest mocno zróżnicowana. Warszawa będąca centralnym ośrodkiem Mazowsza posiada własny transport publiczny i zapewnia przewozy obejmujące połączenia kolejowe stolicy m.in. z sąsiednimi ośrodkami powiatowymi. Przewozy organizowane przez miasto i województwo wzajemnie się uzupełniają tworząc atrakcyjną dla pasażera siatkę połączeń”.</p>

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
28	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna			Ogólna	Dokument nie zawiera danych dotyczących możliwości prowadzenia ruchu pociągów ze względu na stan techniczny, dopuszczalne prędkości i przepustowość infrastruktury kolejowej. Wskazane jest, aby częścią jego była analiza obecnych możliwości pod tym względem, planowanych działań inwestycyjnych PKP PLK (które dotyczą w różnym stopniu praktycznie wszystkich linii kolejowych objętych planem) oraz zakładanych parametrów docelowych infrastruktury kolejowej. Niezbędne jest także wskazanie takich sytuacji, w których parametry infrastruktury (ograniczona prędkość, przepustowość, brak odpowiedniej liczby posterunków ruchu, brak stacji lub przystanków w odpowiednich, dostosowanych do potrzeb transportu pasażerskiego lokalizacjach) utrudniają prowadzenie zakładanych przewozów pasażerskich. Należy wskazać linie (np. linia nr 3 czy nr 9), na których brak wystarczającej liczby torów lub posterunków ruchu powoduje ograniczenie możliwości trasowania pociągów regionalnych w założonej częstotliwości ze względu na m.in. ruch dalekobieżny i towarowy. Wnioski tego rodzaju powinny być podstawą występowania do zarządcy infrastruktury o podjęcie określonych działań inwestycyjnych. Ich brak może uniemożliwić zakładaną konstrukcję oferty transportu pasażerskiego w przyszłości. Istotne jest także umieszczenie w planie wizji rozwiązań o charakterze tymczasowym, niemniej jednak kilkuletnim, które będą obowiązywały w czasie modernizacji (i tym samym poważnego ograniczenia przepustowości lub nawet zamknięcia) poszczególnych linii, włącznie z liniami średnicowymi w Warszawie.	Częściowo uwzględniono	Dane dotyczące infrastruktury kolejowej (na podstawie informacji przekazanych przez zarządcę) zostały wykorzystane i uwzględnione w analizach do Planu. Dane dotyczące stanu infrastruktury kolejowej oraz prognozy zmian nie stanowią przedmiotu Planu. W rozdziale 10 zawarto zapisy: „Realizacja powyższych założeń będzie uzależniona od przepustowości Warszawskiego Węzła Kolejowego. W ramach dostępnych danych udostępnianych przez zarządcę infrastruktury będzie następować aktualizacja Planu w tym powyższych założeń dotyczących częstotliwości kursowania pojazdów”.
29	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	Str. 42.			Uwzględniając realizację przewozów aglomeracyjnych obsługiwanych przez ZTM w postaci linii łączących obszary Warszawy z obszarami aglomeracji (głównie linie 7xx), należy stwierdzić, iż wszystkie te połączenia (a nie tylko część) realizowane są pojazdami niskowejściowymi.	Uwzględniono	Wprowadzono zapis w rozdziale 4.3: „Wyjątek stanowią autobusowe przewozy aglomeracyjne obsługiwane przez ZTM w Warszawie, realizujący połączenia pomiędzy Warszawą a miejscowościami podwarszawskimi z wykorzystaniem pojazdów niskowejściowych”.
30	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	Str. 38			Schemat wymaga uzupełnienia o linię Wieliszew – Zegrze, Warszawa Okęcie - Jeziorna oraz Bąkowiec – Świerże Grn. Sugestia, aby uwzględnić linie nieużywane w ruchu regionalnym pasażerskim (linia nr 12 na odcinku Skierniewice – Czachówek służy ruchowi dalekobieżnemu). Do tej kategorii powinna być również zaliczona linia nr 13 na odcinku Grzebowik – Piława i nr 4 Grodzisk Maz. – Zawiercie.	Uwzględniono	Zgodnie z wnioskiem na Rysunku 4.3 Schemat linii kolejowych w województwie mazowieckim zostały naniesione stosowne zmiany. Linia nr 12 na odc. Skierniewice - Czachówek nie jest użytkowana w przewozach wojewódzkich – trasą kursując pojedyncze pociągi międzywojewódzkie, które na przedmiotowym odcinku kursują bez zatrzymania.
31	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 40	Odnosnie rozdziału 4.3		W świetle obowiązujących przepisów (TSI PRM) żadna stacja ani przystanek kolejowy nie jest w pełni (zgodnie z przepisami) dostosowana do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Na niektórych stacjach występują pojedyncze elementy ułatwiające, żadna nie spełnia jednak wymogów TSI PRM.	Częściowo uwzględniono	Dodano przypis do rozdziału 4.3. do zdania: „Na sieci kolejowej obsługiwanej przez Koleje Mazowieckie oraz Warszawską Kolej Dojazdową ok. 50 % budynków oraz peronów dostosowanych jest w pełni lub częściowo do obsługi osób niepełnosprawnych i z ograniczonymi możliwościami ruchowymi. Według klasyfikacji PKP PLK S.A”.
32	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 41			Schemat pomocy (str. 41) wydaje się istotnie dyskusyjny. Po pierwsze – osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się (PRM) są klientami, którzy mają takie samo prawo korzystania z usług przewoźnika, jak inni. Z tego powodu należy podjąć działania na rzecz możliwości samodzielnego korzystania z usług przez te osoby poprzez odpowiednie przystosowywanie elementów tych usług (organizacja usługi, infrastruktura, tabor), zgodnie z obowiązującymi przepisami. Warto wskazać, że TSI PRM zobowiązuje do pełnego dostosowania stacji i przystanków obsługujących powyżej 1000 pasażerów w ciągu doby (pkt 4.1.2.3.1. TSI PRM, dotyczący nowych stacji – przez co należy rozumieć też stacje modernizowane) oraz położone co nie więcej niż 50 km. Z punktu widzenia tych przepisów nie ma potrzeby przepisywać wybranych wymagań na stronach 41-42. Zamiast tego wskazane byłoby określenie stacji, które zgodnie z zasadą przyjętą w TSI PRM powinny zostać przystosowane do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Taka klasyfikacja powinna zastąpić dodawanie tego kryterium do standardów wyposażenia węzłów/punktów przesiadkowych (str. 79-80).	Częściowo uwzględniono	Wytyczne w rozdziale 4.3 zawierają rekomendacje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności należy do kompetencji zarządcy infrastruktury wobec czego Organizator będzie wnioskował/uzgadniał wszelkie rozwiązania sprzyjające osobom o ograniczonej mobilności, co zostało również uwzględnione w zapisach rozdziału 10 pkt c).

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
33	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna		Rozdział 4.4.2.		Zasadne wydaje się porównywanie przewoźników wg pracy przewozowej, a nie eksploatacyjnej ani liczby pasażerów.	Nie uwzględniono	W rozdziale 4.4.2 przedstawiono ogólną charakterystykę przewoźników, wykonaną na podstawie dostępnych danych. Przyjęte parametry znajdują się w powszechnym użyciu.
34	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	Str. 48			W opisie SKM dot. linii S9 powinna znaleźć się stacja Legionowo Piaski.	Uwzględniono	Zapis skorygowano „S9: Warszawa Zachodnia – Legionowo/Legionowo Piaski”
35	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	Str. 55			Rysunek nie uwzględnia Góry Kalwarii.	Uwzględniono	Z uwagi na niskie potoki pasażerskie na stacji Góra Kalwaria (niższe niż na pozostałych ciągach komunikacyjnych) zostały pominięte na rysunku. Potoki te będą widoczne na wydrukach map wielkoskalowych.
36	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	Str. 60			Przyjęcie takiego samego współczynnika wzrostu na wszystkich relacjach może być uznane za błędne. Po pierwsze – bazowa wielkość zależy od oferty z przeszłości, która w niektórych relacjach mogła być istotnie niezadawalająca (casus remontu linii nr 1 i nr 9). Po drugie – w opracowaniu zauważono zjawisko intensywnego rozwoju obszaru aglomeracyjnego oraz umiarkowanego rozwoju, a w niektórych przypadkach demograficznego zmniejszania znaczenia ośrodków oddalonych od aglomeracji. Zjawiska te będą się przekładały na popyt na usługi przewozowe – czyli jego zwiększenie będzie wyraźne w obszarze aglomeracyjnym, a może być znacznie mniejsze lub żadne na obszarach peryferyjnych (szczególnie ze względu na rozwój i poprawę sieci drogowej, zwiększając atrakcyjność dojazdów indywidualnych).	Uwzględniono	Z uwagi na charakter dostępnych materiałów przyjęte zostało podejście wykonywania prognoz ruchu metodą wskaźnikową w odniesieniu do sumarycznej liczby podróży o znaczeniu regionalnym dla całego województwa w podziale na środki transportu zbiorowego. Metoda ta pozwalała określić przedstawione w opracowaniu wskaźniki wzrostu dla całego województwa, nie zaś dla każdej relacji podróży z osobna. Do wykonania powyższego niezbędnym byłoby przeprowadzenie Kompleksowych Badań Ruchu z szeroko zakrojonymi badaniami ankietowymi, dzięki którym możliwe byłoby dokładne określenie relacji oraz motywacji realizowanych podróży regionalnych. Rysunki prezentujące rozkład podróży w prognostycznych horyzontach czasowych, pokazują potoki z uwzględnieniem wskaźnika wzrostu wyznaczonego dla podróży transportem zbiorowym w skali województwa.
37	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna			Ogólna	Podział na makrorejon powinien być skorygowany o podział na obszar stołeczny, podmiejski i aglomeracyjny. W przeciwnym wypadku np. powiat piaseczyński jest traktowany łącznie z pow. szydłowieckim – o zupełnie innej sytuacji.	Nie uwzględniono	Dokonano umownego podziału na makrorejon istotne ze względu na planowanie przewozów wojewódzkich i przebiegi korytarzy transportowych. Podział ten nie odnosi się do zasięgu podróży z punktu widzenia odległości od środka obszaru metropolitalnego Warszawy.
38	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna			Ogólna	Dla uproszczenia schematów itp. sugerujemy dla linii WKD przyjęcie zasad numeracji analogicznych jak dla linii „R”, a ze względu na jej przebieg zbieżny z R1 nadać numerację np. R11 (do Milanówka Grudowa) i R12 (do Godziska Maz. Radońska) (również str. 100).	Nie uwzględniono	WKD stanowi wydzieloną linię, wprowadzenie jednolitego oznakowania mogłoby być mylące dla pasażera.
39	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna			Ogólna	W zakresie numeracji linii autobusowych sugerujemy układ RA3, a nie R3a (aby nie mieszać liter i cyfr). Podobnie, jeśli linie autobusowe byłyby tworzone w pobliżu innych linii kolejowych, miałyby numerację np. RA31 i RA32.	Uwzględniono	Oznakowanie linii autobusowych zostało zmienione zgodnie z uwagą na RA(x).
40	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 76			Odnośnie wskazania węzłów: a) W Warszawie ze względu na powiązanie z metrem i innymi środkami komunikacji miejskiej oraz bardzo znaczącą skalę przewozów do węzłów kluczowych powinna być zaliczona Warszawa Wileńska. b) Przyszłościowo – do węzłów ważnych powinien być zaliczony przystanek Warszawa Koło (możliwa zmiana nazwy na Warszawa Młynów) – ze względu na powiązanie z metrem oraz prowadzenie ruchu w relacji Legionowo – Piaseczno. c) Do węzłów lokalnych w obrębie Warszawy należy dopisać: Warszawę Ochotę, Powiśle, Główną (przyszłościowo), Służewiec, Włochy. d) Do węzłów ważnych powinny być zaliczone Piaseczno, Pruszków. e) Do węzłów lokalnych (przyszłościowo) należy dopisać Zegrze (odbudowa linii, parking park and ride, komunikacja w kierunku Serocka, Pułtusa, Różana i Ostrołęki).	Nie uwzględniono	Plan wskazuje węzły przesiadkowe istotne z punktu organizacji przewozów realizowanych przez Marszałka Województwa.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
41	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 72			<p>Odnosnie tabeli linii komunikacyjnych () proponujemy, aby:</p> <p>a) Ze względu na przebudowy i rozwój układu komunikacyjnego w węźle warszawskim sugerujemy generalną klauzulę możliwości prowadzenia ruchu do/z innych niż wskazane stacji w obrębie węzła.</p> <p>b) w zakresie linii R8 znalazła się również relacja ze st. Warszawa Gdańska ze względu na planowaną przebudowę układu torowego w rejonie st. Warszawa Zachodnia, która będzie umożliwiała przejazd z linii nr 8 na linię nr 20. Stanowić to będzie dodatkowe uzasadnienie realizacji inwestycji przez PKP PLK S.A.</p> <p>c) Relacja RL – proponujemy konsekwentne oznaczanie R-liczba.</p>	Częściowo uwzględniono	a) Wprowadzono zapis: „w uzasadnionych przypadkach (np. przebudowa, rozbudowa, modernizacja itp.) dopuszcza się możliwość prowadzenia ruchu do/z innych stacji niż wskazane w tabeli 6.3.”. b) Zapisy zostały określone w rozdziale 12.3. Zmiana możliwa na etapie aktualizacji Planu. c) Oznakowanie zgodne z przyjętymi założeniami.
42	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 79-80			Standardy węzłów / punktów przesiadkowych – kryteria dotyczące dostosowania dla PRM powinny być zgodne z TSI PRM. Ważne jest, aby zapisać dostosowanie również przy punktach przesiadkowych oraz aby zapisać, że standardy TSI PRM powinny być zastosowane odpowiednio do elementów infrastruktury multimodalnego węzła, niebędących bezpośrednio częściami infrastruktury kolejowej.	Uwzględniono	W rozdziale 10 wprowadzono zapisy wskazujące na dążenie do zapewnienia standardów węzłów/punktów przesiadkowych zgodnych z TSI PRM.
43	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 79-80			Standardy węzłów / punktów przesiadkowych– wyposażenie w parking P+R węzłów ważnych (jak np. Warszawa Wileńska) lub węzłów lokalnych (jak np. Wołomin) może owocować niekorzystnymi zjawiskami kongestii w ruchu drogowym. Wydaje się, że na obszarze pozaaglomeracyjnym istotne jest lokalizowanie P+R w pobliżu przystanków przy drogach dojazdowych z dalszych miejscowości, natomiast w obrębie centrów miast powinna funkcjonować sprawna komunikacja dowozowa. Istotnym elementem jest tu także dostępność i cena terenów w centach miast - ta sprawa powinna być skonsultowana z m.st. Warszawa.	Uwzględniono	Wprowadzono zapis do rozdziału 6.3.3 „Nowe parkingi Parkuj i Jedź realizowane będą w porozumieniu z samorządami lokalnymi w celu jak najlepszego ich dostosowania do potrzeb przyszłych użytkowników systemu”.
44	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 88	pkt 7.3.3.		Odnosnie pkt 7.3.3. (P+R) – wydaje się zasadne, aby zaproponować konkretny sposób finansowania budowy i utrzymania parkingów. Jak wskazują dane dot. wykorzystania parkingów (str. 81) wersja parkingów zamkniętych i płatnych się nie sprawdza i prowadzi do niepełnego wykorzystania (tylko 30 – 40 %) oraz do dzikiego parkowania w okolicy – więc tego powodu wydaje się, że środki ze sprzedaży biletów parkingowych mogą nie być wystarczającą ani odpowiednią formą finansowania.	Nie uwzględniono	Plan umożliwia wybór sposobu finansowania w zależności od lokalizacji, rodzaju i funkcji parkingu a także współpracy z pozostałymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz innymi podmiotami.
45	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	Str. 93-94			Brak szczegółów odnośnie proponowanych np. zmian lokalizacji przystanków. Ponadto, ze względu na zróżnicowaną wysokość peronów (od 96 cm do poniżej 30 cm) brak konkretnych propozycji odnośnie parametrów taboru. Należy zwrócić uwagę, że w związku z istnieniem peronów wysokich na kluczowych stacjach (np. Warszawa Centralna i Śródmieście) tabor niskopodłogowy może stanowić utrudnienie w niektórych wypadkach. Brak wspomnienia o urządzeniach wspomagających wsiadania/wysiadanie oraz systemie usług w tym zakresie.	Nie uwzględniono	Projekt Planu, stosownie do informacji zawartych w rozdziale 1, nie obejmuje zakresem inwestycji infrastrukturalnych. Wprowadzono zapis w rozdziale 10: „każdy pojazd kolejowy i drogowy powinien być przystosowany do przewozu osób o ograniczonej mobilności. W przypadku pojazdów kolejowych, zakłada się dążenie do zapewnienia standardów zgodnych z TSI PRM”.
46	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	Str. 98			Zdanie dotyczące sposobu obliczania rekompensaty przewiduje, że będzie ona obejmowała „stratę powstałą z tytułu utraconych przychodów w związku z wykonywaniem usług użyteczności publicznej oraz uwzględniała będzie rozsądny zysk”. Wydaje się, że nie jest możliwe obliczenie i wykazanie wysokości utraconych przychodów, gdyż w świetle orzecznictwa powinny być one uwiarygodnione zawartymi umowami, a takich brak, jak również operatorzy nie prowadzą niezależnej działalności gospodarczej, w stosunku do której możnaby obliczać utracone przychody związane z zaangażowaniem części potencjału przedsiębiorstwa w realizację usług użyteczności publicznej.	Nie uwzględniono	Zapisy zawarte w Planie Transportowym dotyczące obliczania rekompensaty są zgodne z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
47	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 103			Odnosnie wspólnego biletu należy przedstawić sposób doprowadzenia do obowiązywania zintegrowanej taryfy na obszarze województwa. Akapit poniżej schematu („Organizator planuje...”) dotyczy podmiotów trzecich i powinien zostać przeformułowany.	Nie uwzględniono	Plan odnosi się do zasadności wprowadzenia integracji taryfowej w różnych środkach transportu, obejmującego ofertę wspólnego biletu. Na obecnym etapie Organizator nie wskazuje docelowego rozwiązania taryfowego, które wymagało będzie wprowadzenia stosownych rozwiązań prawnych oraz wzajemnej współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami przewozów.

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
48	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 104			Założone czasy przesiadek w przypadku połączeń na liniach regionalnych (30 minut w szczycie / 60 minut poza szczytem) są zbyt długie i zdecydowanie powinny być skrócone do 15/30 minut. Analogicznie, przesiadki na liniach głównych powinny być skrócone do 10/20 minut.	Nie uwzględniono	Wyznaczone czasy uwzględniają zapisy Krajowego Planu Transportowego opracowanego przez Ministra właściwego ds. transportu oraz możliwości Organizatora.
49	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 105 i nast.	tab. 10.1.		<p>Częstotliwości kursowania pociągów:</p> <p>a) Tabela powinna uwzględniać połączenia realizowane przez przewoźnika aglomeracyjnego (SKM) w relacjach pomiędzy Warszawą a ościennymi powiatami. Bez tego obraz możliwej oferty jest zafałszowany.</p> <p>b) Powinny być wprowadzone dodatkowe punkty obsługi: na R1 – Pruszków, na R2 – Sulejówek Miłosna, na R3 – Ożarów Maz., na R8 – Piaseczno, na R9 – Legionowo.</p> <p>c) Częstotliwość przejazdów: R1 do Skierniewic w godz. międzyszczytowych w dni powszednie: 30-60 minut R1 do Pruszkowa co 8 minut w szczycie w dni powszednie, co 15 minut w okresach pozaszczytowych i w soboty, niedziele i święta (z uwzględnieniem SKM) R2 do Sulejówka co 15 minut (z SKM) R3 do Ożarowa docelowo co 15 minut (z SKM), również w weekendy R3 do Sochaczewa poza szczytem i w soboty/niedziele co 30 minut R6 do Wołomina w godzinach wieczornych i w weekendy zdecydowanie co nie mniej niż 30 minut R7 do Otwocka co nie mniej 15 minut (razem z SKM) R7 do Dębina nie rzadziej niż co 60 minut R8 do Piaseczna co nie mniej niż 15 minut (przyszłościowo razem z SKM) R8 do Radomia nie rzadziej niż co 60 minut R9 do Legionowa – co nie mniej niż 15 minut (wraz z SKM), do Ciechanowa w godz. pozaszczytowych i w weekendy co nie mniej niż 60 minut, do Mławy/Działdowa – analogicznie.</p> <p>d) Wskazanie pracy w Warszawie jako zmianowej do/od godz. 6, 14 i 22 nie w pełni odpowiada rzeczywistości potoków podróży.</p>	Nie uwzględniono	a) W Planie Transportowym uwzględniono funkcjonowanie SKM, jednak bezpośrednie zapisy Planu dotyczą wyłącznie przewozów organizowanych przez Marszałka Województwa. b) W tabeli wskazano punkty obsługi istotne z punktu organizacji przewozów wojewódzkich. c) Zwiększenie częstotliwości kursowania uzależnione jest od możliwości Organizatora jak również przepustowości oraz stanu infrastruktury kolejowej. Obecnie brak jest możliwości zapewnienia przez Organizatora rekomendowanej liczby/częstotliwości połączeń. d) Przyjęte godziny pracy zmianowej 6, 14, 22 są godzinami reprezentatywnymi. e) W rozdz. 6.3.1.2 Planu zawarte są informacje dotyczące możliwości tworzenia połączeń przyspieszonych na liniach komunikacyjnych. Kierunki i liczba połączeń uzależniona będzie od zapotrzebowania oraz możliwości technicznych (w tym jakości infrastruktury kolejowej).
49 c.d.	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 105 i nast.	tab. 10.1.		Należy wziąć pod uwagę zróżnicowany czas dojazdu ze stacji kolejowej do/z miejsca pracy na obszarze Warszawy, który może osiągać nawet około 1 godziny. Ponadto, czas pokonania przez pociąg odległości pomiędzy stacjami warszawskimi sięga kilkudziesięciu minut. Należy więc dążyć do zapewnienia maksymalnej częstotliwości połączeń dowozowych, uznając jednakże, iż czas dojazdu od centralnych punktów miasta (Warszawa Śródmieście/Centralna/Gdańska) do miejsc pracy wynosi ok. 30 minut, a praca rozpoczyna i zakańczana jest zazwyczaj o pełnych godzinach. Jako kluczowe godziny szczytowe dla rozpoczynania pracy należy uznać godz. 7,8,9, a szczyt popołudniowy liczyć pomiędzy godz. 15 a 19. e) Brakuje założeń odnośnie funkcjonowania połączeń przyspieszonych. Plan powinien dokonywać analizy, na których relacjach są one zasadne i zaproponować model oferty na linii uwzględniając ich funkcjonowanie. Zasadne jest także zaprojektowanie systemu przesiadek na tej samej linii z/do pociągu przyspieszonego: np. w przypadku linii Siedlce – Warszawa przed pociągiem przyspieszonym mógłby jechać pociąg „zbierający” pasażerów z mniejszych przystanków, który byłby wyprzedzany przez pociąg przyspieszony w czasie postoju na st. Mińsk Maz. – możliwie przy jednym peronie – a po odjeździe pociągu przyspieszonego w kierunku Warszawy ruszałby pociąg „powolny”. Rozwiązanie takie umożliwiłoby przesiadki we wszystkich relacjach.		
50	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 106			Dostępność dla pasażerów – plan powinien zawierać analizę i propozycje nowych przystanków oraz węzłów integracyjnych. Stwierdzenie „dążenie” nie wskazuje konkretnych zadań ani ram czasowych.	Nie uwzględniono	Dokument z założenia nie zawiera planów i rozwiązań o charakterze inwestycyjnym. Informacja została zawarta w rozdziale 1 Planu.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
51	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 108			Odnośnie punktu „Integracja” – nie jest wskazany podmiot odpowiedzialny za wdrożenie takiego rozwiązania.	Nie uwzględniono	W Planie zawarto zapis o współpracy zarządców infrastruktury, poszczególnych organizatorów i operatorów. Nie wskazano konkretnych adresatów proponowanych rozwiązań - ich realizacja uzależniona jest od uzgodnień pomiędzy w/w stronami.
52	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 108 i nast.			Odnośnie punktu „Pojazdy kolejowe i drogowe” – wskazane jest umieszczenie odwołania do TSI PRM w zakresie pojazdów kolejowych.	Uwzględniono	Wprowadzono zapis w rozdziale 10: „każdy pojazd kolejowy i drogowy powinien być przystosowany do przewozu osób o ograniczonej mobilności. W przypadku pojazdów kolejowych, zakłada się dążenie do zapewnienia standardów zgodnych z TSI PRM”.
53	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna	str. 115			Odnośnie „Proponowanych zmian” należy zwrócić uwagę, że systemy dynamicznej informacji pasażerskiej są już na świecie wdrażane nawet na niewielkich stacjach i przystankach kolejowych. Ograniczenie ich zasięgu do kluczowych i ważnych węzłów byłoby sprzeczne m.in. z aktualnymi planami inwestycyjnymi PKP PLK S.A.	Uwzględniono	Uzupełniono zapis w rozdziale 11.3: „Wyposażenie w system informacji dynamicznej co najmniej kluczowych i ważnych węzłów komunikacyjnych”.
54	Urząd m.st. Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji	administracja publiczna			Ogólna	Należy zauważyć, że spośród punktów charakterze postulatywnym, zawartych w rozdziale 10 „Pożądany standard usług” jedynie zagadnienie informacji zostało bardziej szczegółowo rozpisane w rozdziale 11, wraz z propozycją podziału ról i zadań. Pozostałe punkty postulatywne powinny również zostać rozpisane w formie poszczególnych rozdziałów.	Nie uwzględniono	Przedstawiona struktura Planu jest zgodna z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Realizacja postulatów określonych w rozdziale 10 uzależniona jest od możliwości Organizatora publicznego transportu zbiorowego.
55	Urząd Gminy w Młodzieszynie	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje: Żyrardów- Sochaczew – Plock, Sochaczew - Ruszki – Wyszogród, Sochaczew - Mistrzewice Stare – Wyszogród	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transporcie drogowym) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
56	Starostwo Powiatowe w Gostyninie	administracja publiczna	73	Planowe linie komunikacyjne transportu drogowym	<p>Lista linii: Gostynin- Łąck- Gąbin- Sanniki- Osmolin- Kiernozia-Sanniki Płock- Gostynin p. Łąck Płock- Łąck- Gostynin- Sokołów- Niecki- Łanięta Gostynin- Zaborów Nowy- Niecki- Łanięta- Gostynin Gostynin- Szczawin Koś.- Żychlin- Piątek-Łódź Gostynin- Szczawin Koś.- Pacyna-Sanniki-Sochaczew-Wawa Gostynin- Gąbin p. Korzeń, Kunki Gostynin-Sanniki p. Łąck,Gąbin, Iłów Gostynin-Wiączemin p. Osowia,Gąbin,Juliszew II Płock- Zalesie p. Gostynin Płock-Gostynin p.Soczewkę,Duninów Nowy, Lipianki Gostynin- Warszawa p. Gąbin, Sochaczew Gostynin- Płock p. Duninów Gostynin- Żychlin p. Szczawin</p>	<p>Ilość planowany linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie województwa Mazowieckiego. PKS w Gostyninie Sp. z o.o. może zaoferować się wykonywać linie które proponujemy dodać do planu jedynie w zamian za rekompensatę utraconych wpływów z powodu stosowania ulg ustawowych (przy zachowaniu obecnych warunków). Brak załączenia niżej wymienionych linii do planu spowoduje likwidację większości połączeń. Proponowane przez nas relacje, które powinny znaleźć się w planie linii użyteczności publicznej</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).</p>
57	Gmina Mszczonów	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne transportu drogowym	Lista linii	<p>Ilość planowany linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 punktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje. Linie komunikacyjne na które w 2014r. została wydana zgoda na korzystanie z przystanków na obszarze Gminy Mszczonów, które obsługują obszary międzypowiatowe i międzywojewódzkie Żyrardów Dw.Aut - Mszczonów Rynek - Osuchów - Biała Rawska Łądek Zdrój – Opole - Warszawa– przez Mszczonów Rynek, Warszawa - Łądek Zdrój przez Mszczonów Rynek Warszawa - Wrocław przez Mszczonów Rynek, Warszawa - Wrocław - Szklarska Poręba przez Mszczonów Rynek, Warszawa - Wrocław - Kudowa Zdrój przez Mszczonów Rynek, Warszawa - Wrocław - Bogatynia przez Mszczonów Rynek, Warszawa - Wieluń - Wisła przez Mszczonów Rynek, Grójec – Mszczonów przez Konie Warszawa Dw. Zachodni – Tomaszów Maz. przez Mszczonów (Rynek) Babsk Warszawa Dw. Zachodni – Tomaszów Maz. przez Mszczonów (Rynek, Gurba, Adamowice) , Babsk,, Rawa Maz. Czerniewice Warszawa – Rawa Maz. przez Mszczonów (Rynek, Gurba, Adamowice) , Babsk Warszawa – Mszczonów</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).</p>

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
58	Urząd Gminy w Pacynie	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje: 1. Gostynin-Szczawin Koś. - Pacyna-Sanniki-Sochaczew-Warszawa 2. Gąbin-Gostynin p. Szczawin, Pacynę 3. Płock - Gąbin - Pacyna - Żychlin	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).
59	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	6	1	Cyt.: „W Planie transportowym uwzględniono następujące dokumenty:”	Warto rozszerzyć specyfikację dokumentów strategicznych i programowych o następujące fakty: 1. Projekt Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.) – wersja z dnia 9 grudnia 2013 r. został poddany konsultacjom społecznym. Raport z konsultacji społecznych Projektu Dokumentu Implementacyjnego został opublikowany w maju 2014 r. Obecnie w dalszym ciągu trwają prace planistyczne nad tym dokumentem. 2. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015 przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011r. jest już nieaktualny. Kolejną wersją tego dokumentu jest Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z 5 listopada 2013 r. W dniu 29 lipca 2014 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 (WPIK). Do Programu dodano załącznik nr 2, w którym zawarto 6 projektów (w tym projekty zlokalizowane na terenie województwa mazowieckiego), jakie PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK SA) zgłosi w 2014 r. do pierwszego konkursu w ramach nowego instrumentu finansowego UE – Funduszu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility - CEF). Ponadto, przy niektórych dokumentach nie podano kiedy i przez kogo zostały przyjęte.	Uwzględniono	Uzupełniono w rozdziale 1.
60	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	8	1.2	Cyt.: „Obszar Planu jest ograniczony granicami administracyjnymi województwa mazowieckiego oraz stacjami stykowymi (umożliwiającymi przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu), położonymi poza granicami województwa, a wchodzącymi w obszar Planu, do których należą:”	Warto wymienić również stacje stykowe położone na terenie województwa mazowieckiego oraz przedstawić specyfikację linii kolejowych, które przekraczają granicę województwa, i na których nie jest prowadzony ruch pasażerski.	Nie uwzględniono	Proponowane wskazanie stacji stykowych znajdujących się na terenie województwa mazowieckiego zawierają się w obszarze objętym Planem. Ustalenia Planu bazują na danych zarządcy infrastruktury w zakresie linii kolejowych, stąd w dokumencie nie zawarto szczegółowej specyfikacji poszczególnych linii.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
61	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	12	2.2	Cyt.: „Województwo mazowieckie jest najliczniej zaludnionym województwem w Polsce. Liczyło w 2012 r. wg danych GUS 5 301 760 mieszkańców. Liczbę ludności i gęstość zaludnienia w powiatach województwa w 2012r. przedstawiono na rysunku 2.1.”	Nie przedstawiono konkretnego źródła danych. Nie podano według stanu na jaki konkretnie dzień 2012 roku są dane. Uwaga ma charakter szerszy – każdorazowo przy podaniu wielkości liczbowych i innych danych ww. informacje powinny zostać podane.	Uwzględniono	W rozdziale 2.1 dodano zapis: „Wszystkie wykorzystane dane pochodzące z bazy Głównego Urzędu Statystycznego przedstawione w dokumencie są aktualne na dzień 31 grudnia 2012r”.
62	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	33	4.1	W pierwszym akapicie rozdziału 4.1. napisano, że na rysunku 4.1.predstawiono mapę sieci drogowej i kolejowej wraz z przystankami i stacjami kolejowymi.	W rzeczywistości na rysunku 4.1 nie zaznaczono przystanków kolejowych i nie uwzględniono ich w legendzie.	Uwzględniono	Zmieniono opis rysunku 4.1: „Na rysunku 4.1 przedstawiono mapę sieci drogowej i kolejowej”.
63	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	34	4.1	Cyt.: „1. europejskie korytarze transportowe”	Należy wprowadzić oficjalną nazwę w brzmieniu „Paneuropejskie / Transeuropejskie Korytarze Transportowe”.	Uwzględniono	Zmieniono zapis w rozdziale 4.1.1: „Paneuropejskie/Transeuropejskie Korytarze Transportowe. Dodano zapis dotyczący sieci kompleksowej”.
64	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	37	4.1.2	„Do linii charakteryzujących się wysokimi parametrami eksploatacyjnymi, tzn. takich dla których dopuszczalna prędkość pociągów osobowych (...)”	Rodzaje pociągów dzielą się na pasażerskie i towarowe. Konieczne jest zastąpienie sformułowania „pociągi pasażerskie” sformułowaniem „pociągów pasażerskich” .	Uwzględniono	Zmieniono zapis.
65	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	37	4.1.2	Dot.: „Najmniejsze średnie prędkości na odcinkach linii kolejowych odnotowano na liniach: nr 527 Czachówek Południowy CZP11 – Czachówek Wschodni oraz nr 528 Czachówek Zachodni – Czachówek Południowy” (30km/h).	Linie kolejowe nr 527 i nr 528 są to tzw. łącznice między linią nr 8 i nr 12. Ich geometria nie pozwala na jazdę z większą prędkością. Niespełna dwukilometrowe linie nie powinny być brane pod uwagę do wyznaczania prędkości pociągów.	Uwzględniono	Zmieniono zapis w rozdziale 4.1.2: „Najmniejsze średnie prędkości występują na tzw. łącznicach kolejowych. Są to jednak na tyle krótkie odcinki, że nie wpływają w znaczący sposób na zmianę prędkości komunikacyjnej pociągów”.
66	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	40	4.3	Cyt.: „Dostępność systemu dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych”	Nazwa podrozdziału powinna brzmieć: Dostępność systemu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Taka nazwa jest powszechnie używana w dokumentach UE. Należy zmienić ją w całym dokumencie.	Nie uwzględniono	W dokumencie zastosowano pojęcie ograniczonej mobilności, które jest równoznaczne z proponowanym we wniosku.
67	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Planowania Strategicznego	administracja publiczna	86-87	7.3.1	Finansowanie w transporcie kolejowym pochodzić będzie z następujących źródeł: (...)	W punktorze odnoszącym się do środków finansowania pochodzących z programów operacyjnych finansowanych z budżetu UE powinny zostać ujęte również przedsięwzięcia w modernizację/rewitalizację infrastruktury kolejowej. Sam zakup taboru kolejowego nie wpłynie na znaczne zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego. Taki efekt zostanie uzyskany po przeprowadzeniu modernizacji/rewitalizacji linii kolejowych, która zapewni zadowalające efekty techniczno-eksploatacyjne.	Nie uwzględniono	Plan transportowy nie dotyczy finansowania przedsięwzięć o charakterze inwestycyjnym, co zostało podkreślone w rozdziale 1.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
68	Zielone Mazowsze	organizacja pozarządowa			ogólne	<p>Kluczowym problemem przedstawionego do konsultacji mazowieckiego planu rozwoju transportu jest brak planu tegoż rozwoju, do czego zobowiązuje odpowiednie zapisu ustawy. W zakresie przewozów regionalnych kolejną planowane jest status quo. Nie jest znany obecny status i rola 9w modal split transportu publicznego, a to właśnie planowany wzrost udziału transportu publicznego jest wyznacznikiem planowania transportu publicznego.</p> <p>Należy plan uzupełnić o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diagnozę stanu istniejącego w zakresie modal split transportu kolejowego i autobusów oraz podanie liczbę połączeń i liczbę pasażerów 2. Na podstawie diagnozy przedstawienie scenariusz rozwoju trans. Publicznego w celu poprawy wielkości przewozów i dostępności obszarowej tego transportu w celu eliminacji dyskryminacji terytorialnej ok. 1/3 obszaru regionu. 3. Oparcie planowanej sieci połączeń, która uwzględni wszystkie miasta powiatowe regionu na zintegrowanej taryfie i rozkładach jazdy (kolej+autobus), a nie jak obecnie je pomija. 4. Wykorzystanie po 2016 r. 505 obecnych wydatków na ulgi ustawowe w autobusach na sieć autobusów uzupełniająca przewozy kolejowe na jednym bilecie i utworzenie szkieletu szybkich ekspresów regionalnych (kursy co 2 h i częściej w szczycie z dawnymi miastami wojewódzkimi) 5. Standard ekspresu regionalnego – pociągi na 160 km/h, prędkość komunikacyjna minimum 90 km/h na liniach magistralnych jako narzędzie stworzenia konkurencyjnej sieci kolei regionalnej powiązanej w hubach przesiadkowych z autobusami do innych ośrodków subregionalnych np. Żuromin, Przasnysz, Łosiów, Zwolenie itd. 	Częściowo uwzględniono	<ol style="list-style-type: none"> 1. (Odniesienie w uwadze nr 6). 2. (Odniesienie w uwadze nr 6). 3. (Odniesienie w uwadze nr 13). 4. (Odniesienie w uwadze nr 8). 5. Prędkość komunikacyjną warunkują przepisy ruchu drogowego i kolejowego dlatego też nie mogą zostać określone w Planie Transportowym.
68 c.d.	Zielone Mazowsze	organizacja pozarządowa			ogólne - ciąg dalszy	<ol style="list-style-type: none"> 6. Wprowadzenie do planu wymogu w 2020 r. kursowania wszystkich pociągów regionalnych z prędkościami szlakowymi oprócz linii na 160 km/h, tutaj minimum 130 km/h oraz pozostałych pociągów minimum na 120 km/h 7. Przyjmowanie taryf regionalnej na kolei i autobusy zgodnie z art 15 ustawy ptz. Przez sejmik województwa, która powinna opierać się na strefach i być konkurencyjna w stosunku do komunikacji indywidualnej zwłaszcza w subregionach o średnich PKB na mieszkańca poniżej 85% średniej unijnej. CZt może pomóc w opracowaniu metodyki takiej taryfy. 8. Cel ptz to pokrycie w 50% przychodami kosztów jako warunku dobrze organizowanego trans. Publicznego. . 9. Objęcie planem przewozów autobusowych o charakterze regionalnym jako uzupełnienie sieci kolejowej i ściśle z nią skorelowane (z siecią ekspresów regionalnych w celu zapewnienia łańcucha połączeń na jednym bilecie i prędkości komunikacyjnej powyżej 60 km/h dla trasy łączonej . 10. Po poprawkach planu przeprowadzenie kolejnych konsultacji społecznych w celu dopasowania dokumentu do potrzeb gospodarki i społeczeństwa Mazowsza oraz aktów wyższego rzędu. 11. Standard taboru autobusowego w sieci regionalnej ptz 12. Dopisanie do planu wymogu poprawy jakości powietrza w miastach przez eliminację kursowania w centrach miast komunikacji nie spełniającej wymogów euro 3 dla taboru, wieku (tabor ponad 15 lat), konieczności dostosowania taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności (np. matki z wózkiem, pasażerowie z bagażem) – tabor autobusowy o minimalnej obniżonej podłodze, ograniczenia kongestii i poprawy planowego kursowania autobusów komunikacji miejskiej po eliminacji zatrzymywania się na przystankach komunikacji miejskiej linii regularnych pozamiejskich 	Częściowo uwzględniono	<ol style="list-style-type: none"> 6. Prędkość komunikacyjną warunkują przepisy ruchu drogowego i kolejowego dlatego też nie mogą zostać określone w Planie Transportowym. 7. (Odniesienie w uwadze nr 13). 9. (Odniesienie w uwadze nr 6). 10. Konsultacje zapisów Planu będą realizowane zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Plan jest zgodny z aktami wyższego rzędu. 11. (Odniesienie w uwadze nr 10). 12. Wymóg poprawy jakości powietrza w miastach przez eliminację kursowania w miastach komunikacji nie spełniającej wymogów środowiskowych nie należy do kompetencji Marszałka Województwa Mazowieckiego. Wniosek dotyczący dostosowania taboru został uwzględniony - odniesienie w uwadze nr 52.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
68 c.d.	Zielone Mazowsze	organizacja pozarządowa			ogólne - ciąg dalszy	<p>13. Wymóg dopasowania rozkładów jazdy w miastach do rozkładów kolei regionalnej i komunikowania komunikacji miejskiej z nimi</p> <p>14. Po wprowadzeniu ekspresów regionalnych od 2018 r. wykorzystanie pracy eksploatacyjnej 1 mln pockm z linii Modlin-Warszawa Lotnisko Chopina na rozwój przewozów (wzrost częstotliwości) w przewozach aglomeracyjnych wokół Warszawy np. Wileńska-Tłuszcz itp. – przewozy na Modlin będą realizowane w oparciu o ekspresy regionalne Mława-Radom.</p> <p>15. Zapisanie w planie możliwości eliminacji postojów w rozkładzie jazdy z liczbą pasażerów na przystanku w dobie poniżej 5-10 osób wymiany.</p> <p>16. Dla planów transportowych powiatów danie wymogu w planie Mazowsza konieczności komunikowania autobusów linii powiatowych z liniami regionalnymi (integracja taryfowa i rozkładowa).</p> <p>17. Standard autobusowej linii lotniskowej Modlin PKP – Modlin Lotnisko winien być wyznacznikiem planowania konkurencyjnej komunikacji autobusowej w celu uzupełnienia szkieletu kolei regionalnej</p> <p>18. Minimalna prędkość komunikacyjna autobusów regionalnych winna wynosić 48-50 km/h, a przystanki obejmować miasta, gminy i wsie tylko ponad 1000 mieszkańców.</p> <p>19. Plan powinien uprościć numerację linii regionalnych stosowana obecnie przez Koleje Mazowieckie.</p>	Częściowo uwzględniono	<p>13. (Odniesienie w uwadze nr 11).</p> <p>14. (Odniesienie w uwadze nr 9).</p> <p>15. Postulat sprzeczny z jednym z podstawowych celów Planu jakim jest „poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego.”</p> <p>16. (Odniesienie w uwadze nr 11).</p> <p>17. (Odniesienie w uwadze nr 7).</p> <p>18. Prędkość komunikacyjną warunkują przepisy ruchu drogowego i kolejowego dlatego też nie mogą zostać określone w Planie Transportowym. Układ sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim możliwy będzie do aktualizacji po opracowaniu szczegółowych analiz transportowych.</p> <p>19. Plan zakłada zmianę oznakowania pojazdów użyteczności publicznej. Rozdział 9.3.3 Planu zawiera wykaz oznaczeń w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Mazowsza.</p>
69	Urząd Gminy Kampinos	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	<p>Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje:</p> <p>Sochaczew - Kampinos - Leszno, Grodzisk D.A - Kampinos przez Leszno</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transporcie drogowym) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).</p>

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
70	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Maz. Sp. z o.o.	przedsiębiorca	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	<p>Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie województwa Mazowieckiego. PKS w Grodzisku Maz. Sp. z o.o. może zaoferować się wykonywać linie które proponujemy dodać do planu jedynie w zamian za rekompensatę utraconych wpływów z powodu stosowania ulg ustawowych (przy zachowaniu obecnych warunków). Brak załączenia niżej wymienionych linii do planu spowoduje likwidację większości połączeń.</p> <p>Proponowane przez nas relacje, które powinny znaleźć się w planie linii użyteczności publicznej:</p> <p>Żyrardów - Skierniewice, Żyrardów - Wiskitki - Teresin, Pruszków - Ożarów, Żyrardów - Wiskitki - Sochaczew, Grodzisk - Nowy Dwór Mazowiecki - Płock, Grodzisk D.A. - Roztoka przez Leszno, Grodzisk D.A. - Kampinos przez Leszno, Grodzisk Maz. - Jaktorów - Kaski, Grodzisk Maz. - Radziejowice - Mszczonów, Sochaczew - Kampinos - Leszno, Sochaczew - Błonie - Warszawa, Grodzisk Maz. - Pruszków - Warszawa, Pruszków - Stachów - Józefów, Błonie - Ożarów - Warszawa, Żyrardów Dw. Autobusowy - Mszczonów Rynek - Osuchów - Biała Rawska, Sochaczew - Ruszki - Wyszogród, Sochaczew - Mistrzewice Stare - Wyszogród, Żyrardów - Sierzchów - Bolimów, Sochaczew - Bolimów - Skierniewice, Żyrardów - Wiskitki - Bolimów, Żyrardów - Sochaczew - Płock, Żyrardów - Puszcza Mariańska - Skierniewice</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnił funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transporcie drogowym) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).</p>
71	Urząd Gminy Teresin	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	<p>Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje:</p> <p>Żyrardów - Wiskitki - Teresin, Sochaczew - Błonie - Warszawa</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnił funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transporcie drogowym) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).</p>

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
72	Gmina Wiskitki	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 punktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje: Żyrardów - Wiskitki - Sochaczew, Żyrardów - Wiskitki - Bolimów, Żyrardów - Wiskitki - Teresin, Żyrardów - Wiskitki - Sochaczew, Żyrardów - Wiskitki - Teresin, Żyrardów - Sochaczew - Plock.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).
73	Starosta Grodziski	administracja publiczna	73	6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej./6.3.1.2. Linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Tabela 6.4 Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Starosta Grodziski zwraca się z uprzejmą prośbą o rozszerzenie planowanych linii komunikacyjnych o niżej wymienione linie: 1) Mszczonów - Warszawa Okęcie/Warszawa Okęcie - Mszczonów. UZASADNIENIE: Powyższa linia obsługuje miejscowości bez dostępu do linii komunikacji kolejowej. Dotychczasowa obsługa tej linii wykazała duże zapotrzebowanie mieszkańców na korzystanie z przedmiotowego połączenia. Przedmiotowa linia przebiega przez Gminę Żabia Wola położoną w Powiecie Grodziskim. Mieszkańcy tej gminy dojeżdżają do Warszawy w celach edukacyjnych i zawodowych. Ostatni przystanek dla tej linii to "pętla P+R al. Krakowska" z węzłem przesiadkowym. Tak zaprojektowania linia powoduje, że autobusy nie wjeżdżają do centrum Warszawy, tylko podwożą pasażerów do miejsca w którym każdy może wybrać odpowiedni docelowy kierunek podróży już w samej Warszawie. W przypadku braku tych linii pasażerowie będą zmuszeni korzystać z własnych środków transportu, co będzie powodowało zwiększony ruch na drogach krajowych i wojewódzkich jak również będzie negatywnie oddziaływać na środowisko. 2) Grodzisk Mazowiecki - Błonie/Błonie - Grodzisk Mazowiecki UZASADNIENIE: Powyższa linia łączy miasta Grodzisk Mazowiecki (29763 mieszkańców) oraz Błonie (12559 mieszkańców). Miasta te oddalone są od siebie o 15 km jednak nie są ze sobą połączone linia kolejową. Oba te miasta mają szkoły średnie. W Błoniu znajduje się Zespół Szkół nr 1 im. Melchiora Wańkowicza, w którego skład wchodzi: zasadnicza szkoła zawodowa, technikum mechatroniczno - elektroniczne, ekonomiczne i logistyczne, liceum ogólnokształcące, liceum profilowane i ogólnokształcące dla dorosłych do których uczęszczają mieszkańcy Grodziska Mazowieckiego. W Grodzisku Mazowieckim znajduje się Zespół Szkół Technicznych i Licealnych Nr 2 (Technikum Samochodowe, Liceum Techniczne i Zasadnicze Szkoły Zawodowe) oraz Zespół Szkół Nr 1 (Licea Ogólnokształcące i Technikum Spożywczo - Gastronomiczne) do których uczęszczają mieszkańcy Błonia. Zarówno szkoły w Błoniu jak i Grodzisku reprezentują inne profile kształcenia, ponieważ istnieje duża wymiana uczniów pomiędzy tymi dwiema miejscowościami, a co za tym idzie istnieje duże zapotrzebowanie na linie komunikacyjne łączące obie miejscowości. Ponadto w Grodzisku Mazowieckim znajduje się Szpital Zachodni im. Jana Pawła II w którym leczeni są między innymi mieszkańcy Błonia.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania są obecnie prowadzone i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, w tym odrębnego opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
73 c.d.	Starosta Grodziski	administracja publiczna	73	6. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej./6.3.1.2. Linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Tabela 6.4 Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	3) Sochaczew - Kaski - Baranów - Jaktorów - Grodzisk Mazowiecki UZASADNIENIE: Przedmiotowa linia komunikacyjna, umożliwi komunikację mieszkańców miasta Sochaczew z miastem Grodzisk Mazowiecki w którym znajduje się Szpital Zachodni im. Jana Pawła II. Przebieg linii komunikacyjnej jest zaprojektowany z myślą o mieszkańcach małych miejscowości w powiecie sochaczewskim i grodziskim w których odległości od najbliższych stacji kolejowych są na tyle duże, że wykluczają możliwość korzystania z nich. 4) Grodzisk Mazowiecki - Radziejowice - Mszczonów UZASADNIENIE: Konieczność zachowania przedmiotowej linii wynika z faktu, że Mszczonów jak również Radziejowice nie posiadają linii kolejowych. Powyższa linia umożliwi mieszkańcom Mszczonowa i Radziejowic podróż do Grodziska Mazowieckiego, gdzie znajdują się szkoły średnie oraz Szpital Zachodni im. Jana Pawła II. W Grodzisku Mazowieckim ma siedzibę wiele przedsiębiorstw zatrudniających mieszkańców powyższych miejscowości. Natomiast Mszczonów jest jednym z najszybciej rozwijających się terenów na Mazowszu zachodnim, już dziś w strefie przemysłowej we Mszczonowie znalazło pracę wielu mieszkańców gmin Grodzisk Mazowiecki i Radziejowice.		
74	Powiat Pruszkowski	administracja publiczna	7	1.1	Zasadniczym celem Planu transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Mazowsza w sposób prowadzący do poprawy dostępności i spójności terytorialnej województwa	W istniejących opracowania jako podstawowy cel opracowania planu transportowego przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój (zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju). Przygotowany projekt planu takiego celu nie spełnia.	Nie uwzględniono	Zapisy Planu zawierają propozycje rozwiązań dotyczących poprawy publicznego transportu zbiorowego zgodnie z posiadanymi kompetencjami oraz możliwościami Organizatora.
75	Powiat Pruszkowski	administracja publiczna	56	5.3	Prognoza potrzeb przewozowych	Zawarte w Planie prognozy wykonane są metodą uproszczoną. Dla określenia rzeczywistych potrzeb transportowych niezbędne jest zastosowanie prognoz opracowanych na modelach komputerowych. Prognoza potrzeb przewozowych dla przewozów autobusowych wykonana jest wyłącznie na poziomie ogólnej liczby pasażerów. Nie przedstawiono danych o rozkładzie podróży na sieć. Opracowanie realistycznego planu transportowego wymaga przeprowadzenia rzetelnej oceny potrzeb transportowych.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnił funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
76	Powiat Pruszkowski	administracja publiczna	73	6.3.1.2	Linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Planowane linie użyteczności publicznej nie uwzględniają potrzeb transportowych na terenie powiatu pruszkowskiego. Obecnie proponowany wykaz linii użyteczności publicznej spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z uprawnień do ulgowych przejazdów. Za niezbędne uważamy ujęcie w Planie transportowym następujących linii komunikacyjnych w transporcie drogowym: Pruszków - Ożarów, Pruszków - Stachów - Józefów.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. kształtu układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).
77	Gmina Puszcza Mariańska	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje: Postulujemy utrzymanie linii transportu drogowego (R1) relacji Żyrardów - Puszcza Maraińska - Skierniewice. Utworzenie nowej linii relacji Mszczonów - Kamion - Skierniewice.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
78	Urząd Miasta Mińsk Mazowiecki	administracja publiczna			ogólne	<p>W związku z trwającymi konsultacjami projektu "Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego", Miasto Mińsk Mazowiecki wnioskuję o wprowadzenie zapisów umożliwiających pasażerom korzystającym z publicznego transportu podróżowanie na terenie całego województwa w ramach jednej opłaty w obrębie zintegrowanych stref taryfowych. Ponadto zasadne wydaje się być wprowadzenie zapisów o organizacji w ramach "Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego" transportu prostopadłego do głównych linii kolejowych (w przypadku Mińska Mazowieckiego linii R2) i centrów przesiadkowych. Uwzględnienie powyższego rozwiązania pozwoli samorządom lokalnym zorganizować transport publiczny do centrów przesiadkowych jako alternatywę dla prywatnych przewoźników. Wiele miast leżących na głównych trasach komunikacji kolejowej boryka się z problemami braku miejsc parkingowych w centrach miast. Olbrzymia ilość osób podróżujących pociągami dojeżdża do dworców kolejowych własnymi środkami transportu pozostawiając je na okolicznych parkingach oraz w pasach drogowych. Powoduje to olbrzymie utrudnienia w ruchu, które bardzo widoczne są w Mińsku Mazowieckim. W związku z powyższym celowym byłoby zorganizowanie drogowego transportu publicznego mającego na celu dowóz pasażerów z miejsca ich zamieszkania do najbliższego dworca lub przystanku kolejowego. Licząc na uwzględnienie naszych uwag, zwracam się również z prośbą o rozważenie opracowania identycznego dokumentu, jednak ograniczającego się wyłącznie do Obszaru Metropolitalnego Warszawy.</p>	Nie uwzględniono	<p>Rozdział 12 Planu odnosi się do zasadności wprowadzenia integracji taryfowej w różnych środkach transportu, obejmującego ofertę wspólnego biletu. Na obecnym etapie Organizator nie wskazuje docelowego rozwiązania taryfowego, które wymagało będzie wprowadzenia stosownych rozwiązań prawnych oraz wzajemnej współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami przewozów.</p> <p>Decyzje dot. kształtu układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, odrębnego także opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu.</p>
79	Starostwo Powiatowe w Żyrardowie	administracja publiczna	68	Linie komunikacyjne w transporcie zbiorowym	Linie komunikacyjne w ramach makroregionu R1	<p>Starostwo Powiatowe w Żyrardowie przesyła wykaz linii komunikacyjnych przebiegających przez teren powiatu żyrardowskiego, na podstawie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych wydanych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego. Linie komunikacyjne przebiegają przez teren makroregionu komunikacyjnego R1 i umożliwiają pasażerom dotarcie do węzła komunikacyjnego położonego w Żyrardowie (węzeł lokalny) oraz dotarcie do Warszawy za pośrednictwem linii komunikacyjnych. Przygotowanie wykazu linii komunikacyjnych przebiegających przez teren makroregionu komunikacyjnego R1 umożliwi przedsiębiorcom ubieganie się o dopłaty do biletów w ramach linii komunikacyjnych użyteczności publicznej. Linie komunikacyjne obsługiwane przez:</p> <p>1) Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim Sp. z o.o. ul. Chełmońskiego 33, 05 - 825 Grodzisk Mazowiecki: Żyrardów - Puszcza Marieńska - Skierniewice, Żyrardów - Wiskitki - Sochaczew, Żyrardów - Mszczonów - Osuchów - Biała Rawska, Żyrardów - Wręcza - Wędogrów, Żyrardów - Wiskitki - Bolimów, Żyrardów - Sierzchów - Bolimów, Żyrardów - Wiskitki - Teresin, Żyrardów - Sochaczew - Plock.</p> <p>2) Przewóz Osób Jacek Pindor, 96 - 315 Wiskitki, Feliksów 30: Żyrardów - Wiskitki - Sochaczew.</p> <p>3) Usługi Transportowe Jerzy Wiśniewski, Nowa Bukówka, ul. Rumiankowa 41, 96 - 321 Żabia Wola: Mszczonów - Nadarzyn - Warszawa.</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnił funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).</p>

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
80	Gmina Błonie	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje: Sochaczew - Kampinos - Leszno, Grodzisk D.A. - Kampinos przez Leszno, Grodzisk D.A. - Roztoka przez Leszno, Grodzisk - Nowy Dwór - Płock, Błonie - Ożarów - Warszawa, Sochaczew - Błonie - Warszawa.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).
81	Urząd Miasta i Gminy w Gąbinie	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje: Gostynin - Łąck - Gąbin - Osmolin - Kiernozia - Sanniki, Pacyna - Gąbin - Pacyna p. Rybie, Płock - Żychlin p. Dobrzyków, Gąbin, Lwówek, Pacyna, Płock - Ilów p. Gąbin, Sanniki, Gostynin - Gąbin p. Korzeń, Kunki, Gostynin - Sanniki p. Łąck, Gąbin, Ilów, Gostynin - Wiączemin p. Osowia, Gąbin, Juliszew II, Płock - Sanniki p. Gąbin, Kiernozie, Gostynin - Warszawa p. Gąbin, Sochaczew, Gąbin - Szczawin szkoła p. Kunki sklep, Płock - Pacyna p. Dobrzyków, Gąbin, Lwówek, Gąbin - Gostynin p. Szczawin, Pacynę, Gostynin - Gąbin p. Osowie, Gostynin - Sanniki p. Łąck/Zażdzież I/Gąbin, Gostynin - Wiączemin p. Korzeń Królewski/Gąbin, Płock - Sanniki p. Łąck/Gąbin, Sanniki - Gostynin p. Korzeń/Gąbin, Gostynin - Świniary p. Gąbin/Ślubice, Szczawin Kościelny - Gąbin p. Waliszew, Gąbin - Szczawin p. Kunki, Gostynin - Gąbin p. Sowie.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).
82	Miasto Ząbki	administracja publiczna	76	6.3.2	Węzły ważne: 1. Warszawa - Dworzec: Wileńska, Stadion	Zmienić klasyfikację Dworca Warszawa Wileńska na węzeł kluczowy. Wielkość obsługiwanych potoków pasażerskich obsługiwanych przez Dworzec Wileński predysponuje Dworzec wWileński do statusu węzła kluczowego	Nie uwzględniono	Węzeł został przyporządkowany zgodnie z przyjętą klasyfikacją. Nie obsługuje połączeń międzywojewódzkich.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
83	Miasto Żąbki	administracja publiczna	103	9.4 "wspólny bilet"	Istotną rolę w rozwoju transportu kolejowego na terenie województwa mazowieckiego, w szczególności na terenie aglomeracji warszawskiej stanowi oferta organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta stołecznego Warszawy "Wspólny bilet". Głównym jej celem jest wprowadzenie jednego biletu uprawniającego do przejazdów środkami miejskiego transportu zbiorowego i pociągami na obszarze aglomeracji warszawskiej. "Wspólny bilet" to specjalna oferta taryfowa, w ramach której posiadacze wybranych biletów ZTM mogą podróżować pociągami podmiejskimi na terenie Warszawy i ościennych gmin. "Wspólny bilet" obowiązuje w pociągach obsługiwanych	Zapisy dotyczące wspólnego biletu wymagają gruntownego przerehabrowania merytorycznego. Formuła organizacji wspólnego biletu opartego na indywidualnych dwustronnych umowach miasta st. Warszawy (ZTM) z gminami aglomeracji nie może być kontynuowana ponieważ jest w sprzeczności z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. I musi zostać zmieniona. Powierzenie organizacji biletu organizatorowi przewozów na terenie m.st. Warszawy bez wskazania źródeł finansowania stwarza naturalny wewnętrzny konflikt pomiędzy potrzebami finansowania aglomeracyjnych przewozów kolejowych w tym oferty wspólny bilet, a finansowania przewozów na swoim terenie. Obecnie funkcjonujący system finansowania wspólnego biletu rodzi uzasadnione wątpliwości co do zgodności z ustawą o finansach publicznych w zakresie wydatkowania środków publicznych poza właściwością jest. Jest też poważny problem związany z podziałem kosztów między różne gminy (różne porozumienia). Istniejące rozwiązanie stwarza poważne ograniczenia w rozwoju zasięgu wspólnego biletu i kształtowania taryfy w tym zakresie. Organizacja i finansowanie przewozów kolejowych w tym oferty wspólny bilet wykracza poza ustawowy zakres zadań gmin. Gminy mają organizować lokalny transport publiczny na swoim terenie tj. powinny skoncentrować się na rozwoju komunikacji o charakterze dowozowym do linii kolejowej, budowie i utrzymaniu parkingów P+R, B+R. Najbardziej właściwym podmiotem do wdrażania, utrzymania i finansowania tzw. wspólnego biletu ze względu na zakres zadań ustawowych powinien być samorząd województwa, ew. związek powiatów lub gmin, ew. porozumienia powiatów. Jednym z najważniejszych rozstrzygnięć planu zrównoważonego transportu publicznego dla województwa Mazowieckiego powinno być określenie zasad rozliczeń pomiędzy beneficjentami wspólnego biletu.	Nie uwzględniono	Rozdział 12 Planu odnosi się do zasadności wprowadzenia integracji taryfowej w różnych środkach transportu, obejmującego ofertę wspólnego biletu. Na obecnym etapie Organizator nie wskazuje docelowego rozwiązania taryfowego, które wymagało będzie wprowadzenia stosownych rozwiązań prawnych oraz wzajemnej współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami przewozów.
84	Miasto Żąbki	administracja publiczna	105	10 Tabela 10.1 tire 11	R6 Wołomin 10-30' 15-30' 60' 20-30' 60'	Zaproponowana częstotliwość kursowania w szczytach od 10 do 30 minut jest stanowczo niewystarczająca w kontekście prognoz zapotrzebowania na przewozy dla powiatu wołomińskiego oraz nie umożliwi osiągnięcia podziału zadań przewozowych tj. 57% udziału transportu kolejowego. Do zaspokojenia podziału zadań przewozowych na linii R6 na odcinku Wołomin - Warszawa niezbędna jest częstotliwość co 5 minut. R6 Wołomin 5-30' 15-30' 20-30' 60'	Nie uwzględniono	Wyznaczone czasy uwzględniają zapisy Krajowego Planu Transportowego opracowanego przez Ministra właściwego ds. transportu oraz możliwości finansowe Organizatora.
85	Gmina Leszno	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacji: Sochaczew - Kampinos - Leszno, Grodzisk D.A. - Kampinos przez Leszno, Grodzisk D.A. - Rostoka przez Leszno, Grodzisk - Nowy Dwór - Płock, Sochaczew - Leszno - Warszawa.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
86	Urząd Gminy w Młodzieszynie	administracja publiczna	73	Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym	Lista linii	Ilość planowanych linii użyteczności publicznej w żadnym stopniu nie pokrywa potrzeb transportowych na terenie naszego samorządu oraz spowoduje brak możliwości korzystania naszych mieszkańców z ulg ustawowych. Mieszkańcy Rzeczypospolitej Polskiej mają ustawowe prawo korzystania z ulg na komunikację regularną. Obecny wykaz planowanych linii użyteczności publicznej praktycznie odbiera im to prawo. Korzystając z przysługującego zgodnie z Art. 13 podpunktem 4 zgłaszamy potrzebę dodania do planu linii użyteczności publicznej następujących linii/relacje: Żyrardów - Sochaczew - Płock, Sochaczew - Ruzski - Wyszogród, Sochaczew - Mistrzewice Stare - Wyszogród.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).
87	Urząd Marszałkowski Województwa łódzkiego	administracja publiczna	71		Tabela nr 6.3 - Podstawowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich	Proponujemy w Tabeli nr 6.3 - <i>podstawowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich</i> zmienić zapis: Nr linii R3/R30 z Warszawa Śródmieście (Centralna)/Gdańska - Sochaczew - Łowicz - Kutno (woj. łódzkie) - Gostynin - Płock na Warszawa Śródmieście (Centralna)/Gdańska - Sochaczew - gr. województwa/Bednary - (łowicz - Kutno - Gostynin - Płock)* oraz Nr linii R31 z Kutno (woj. łódzkie) - Gostynin - Płock - Sierpc na Sierpc - Płock - Gostynin - Sierakówek - gr. województwa/Strzelce kujawskie - (Kutno)* oraz uwzględnić w Tabeli nr 6.3 (str. 71) linię komunikacyjną: Warszawa Wschodnia - gr. województwa/Skierniewice - Koluszki - Łódź Kaliska (Łódź Fabryczna) (woj. łódzkie). *możliwa realizacja przez Województwo Mazowieckie po uzgodnieniu/zawarciu stosownego Porozumienia z Województwem łódzkim UZASADNIENIE: Wykazane w <i>Projekcie Planu</i> ... w Tabeli nr 6.3 Nr linii R3/R30 i R31 linie komunikacyjna Warszawa Śródmieście (Centralna)/Gdańska - Sochaczew - Łowicz - Kutno (woj. łódzkie) - Gostynin - Płock, oraz Kutno (woj. łódzkie) - Gostynin - Płock - Sierpc, zgodnie z definicją zamieszczoną w art. 4 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (PTZ), stanowią połączenia międzywojewódzkie i wymagają zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy PTZ stosownego porozumienia/uzgodnienia między właściwymi województwami ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, gdzie odpowiedzialność finansową przewozów stanowi granica województwa. Zaproponowana zmiana zapisu treści projektu Planu Transportowego umożliwi Województwu Mazowieckiemu realizację wojewódzkich przewozów pasażerskich zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 25 cyt. ustawy (...) <i>w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; ...</i> " gdzie granicą odpowiedzialności finansowej, leżącą po stronie Województwa Mazowieckiego, w przypadku linii oznaczonej symbolem R3/R30 jest stacja Bednary na terenie województwa łódzkiego, natomiast w przypadku linii oznaczonej symbolem R31 jest stacja Strzelce kujawskie na terenie województwa łódzkiego.	Uwzględniono	Zmieniono zapis w tabeli 6.3.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
88	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa			ogólne	<p>Uwagi przekrojowe – ogólne:</p> <p>1. Rekomendujemy utworzenie Zarządu Transportu Aglomeracyjnego na wzór Zarządu Transportu Miejskiego, jednostki budżetowej m.st. Warszawy, który organizuje transport publiczny w Warszawie i strefie podmiejskiej. Uważamy, że w celu lepszego skomunikowania gmin okalających największe miasta województwa, warto organizować podmioty zarządzające transportem publicznym, których celem byłoby m.in.: wyznaczenie stref biletowych, rozliczanie należności (wspólny bilet z wieloma przewoźnikami zarówno kolejowymi jak i autobusowymi, a nawet wodnymi), wyznaczenie tras komunikacyjnych i ustalanie częstotliwości minimalnej następstwa środków transportu na danej linii.</p> <p>W obecnej formule Marszałek Województwa nie jest w stanie efektywnie organizować transport publiczny jednocześnie dla całego województwa i dla aglomeracji np. warszawskiej. Z drugiej strony, Warszawa nie ma uprawnień do organizowania transportu międzygminnego, wykonując te obowiązki niejako na dodatkowe zlecenie gmin ościennych. Utworzenie ZTA pozwoliłoby ograniczyć konkurencję poszczególnych środków transportu, która szkodzi rynkowi, a przede wszystkim prowadzi do nieefektywnego użytkowania środków publicznych np. poprzez jednoczesne dotowanie połączeń kolejowych i autobusowych w tej samej relacji po tej samej trasie.</p> <p>2. Dokument nie zawiera danych dotyczących stanu infrastruktury kolejowej oraz prognozy zmian, uwzględniającej: stan techniczny, dopuszczalne prędkości i przepustowość infrastruktury kolejowej w poszczególnych przedziałach czasowych (liczne prace inwestycyjne przyniosą efekt po pewnym czasie, ale obecnie utrudniają prowadzenie ruchu zmniejszając drastycznie przepustowość części linii, a z drugiej strony nieremontowane linii ulegają sukcesywnej dekapitalizacji wymuszającej zastosowanie ograniczeń eksploatacyjnych).</p>	Nie uwzględniono	Rozdział 12 Planu odnosi się do zasadności wprowadzenia integracji taryfowej w różnych środkach transportu, obejmującego ofertę wspólnego biletu. Na obecnym etapie Organizator nie wskazuje docelowego rozwiązania taryfowego, które wymagało będzie wprowadzenia stosownych rozwiązań prawnych oraz wzajemnej współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami przewozów. Dane dotyczące infrastruktury kolejowej (na podstawie informacji przekazanych przez zarządcę) zostały wykorzystane i uwzględnione w analizach do Planu. Szczegółowe dane i analizy dotyczące stanu infrastruktury kolejowej oraz prognozy zmian nie stanowią przedmiotu Planu.
88 c.d.	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa			ogólne	<p>Uważamy za celowe, aby częścią jego była analiza obecnych możliwości pod tym względem, planowanych działań inwestycyjnych PKP PLK (które dotyczą w różnym stopniu praktycznie wszystkich linii kolejowych objętych planem) oraz zakładanych parametrów docelowych infrastruktury kolejowej. Niezbędne jest także wskazanie takich sytuacji, w których parametry infrastruktury (ograniczona prędkość, przepustowość, brak odpowiedniej liczby posterunków ruchu, brak stacji lub przystanków w odpowiednich, dostosowanych do potrzeb transportu pasażerskiego lokalizacjach) utrudniają prowadzenie zakładanych przewozów pasażerskich. Należy wskazać linie (np. linia nr 3 czy nr 9), na których brak wystarczającej liczby torów lub posterunków ruchu powoduje ograniczenie możliwości trasowania pociągów regionalnych w założonej częstotliwości ze względu na m. in. ruch dalekobieżny i towarowy. Wnioski tego rodzaju powinny być podstawą występowania do zarządcy infrastruktury o podjęcie określonych działań inwestycyjnych. Ich brak może uniemożliwić zakładaną konstrukcję oferty transportu pasażerskiego w przyszłości. Istotne jest także umieszczenie w planie wizji rozwiązań o charakterze tymczasowym, niemniej jednak kilkuletnim, które będą obowiązywały w czasie modernizacji (i tym samym poważnego ograniczenia przepustowości lub nawet zamknięcia) poszczególnych linii, włącznie z liniami średnicowymi w Warszawie.</p>		
89	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	8			rozszerzyć o stacje Czyżew, Skępe , Łomżę i Szczytno ze względu na perspektywę możliwości organizacji przewozów	Częściowo uwzględniono	<p>W rozdziale 1.2 dodano dwa podpunkty:</p> <p>„- na linii kolejowej nr 6 – stacja Czyżew położona na terenie województwa podlaskiego;</p> <p>- na linii kolejowej nr 27 – stacja Skępe położona na terenie województwa kujawsko-pomorskiego”.</p> <p>Dodatkowo uzupełniono stację Dęblin na linii nr 26.</p>
90	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	37			nie jest prawdą, że przez teren powiatu przasnyskiego nie przebiegają żadne linie kolejowe. Przebiega – ale nie jest aktualnie eksploatowana. Do tego warto dodać, że chodzi o linie normalnotorowe i wąskotorowe	Uwzględniono	W rozdziale 4.1.1 usunięto słowo "przasnyskiego".

Lp.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
91	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	38			schemat wymaga uzupełnienia o linię Wieliszew – Zegrze oraz Bąkowiec – Świerże Grn. Sugerujemy, aby uwzględnić linie nieużywane w ruchu regionalnym pasażerskim (linia nr 12 na odcinku Skierniewice – Czachówek służy ruchowi dalekobieżnemu). Do tej kategorii powinna być również zaliczona linia nr 13 na odcinku: Grzebowilk – Piława i nr 4 Grodzisk Maz. – Zawiercie	Uwzględniono	Zgodnie z wnioskiem na Rysunku 4.3 Schemat linii kolejowych w województwie mazowieckim zostały naniesione stosowne zmiany. Linia nr 12 na odc. Skierniewice - Czachówek nie jest użytkowana w przewozach wojewódzkich – trasą kursują pojedyncze pociągi międzywojewódzkie, które na przedmiotowym odcinku kursują bez zatrzymania.
92	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	40			nie do końca prawdziwe jest stwierdzenie, że zapewnienie całodobowej obsługi komunikacyjnej ma miejsce jedynie na terenie m. st. Warszawy – gdyż linie nocne wybiegają do miejscowości okołowarszawskich. Nocne linie autobusowe kursują również w Płocku	Uwzględniono	Uwaga odnosi się do obsługi komunikacyjnej (linie nocne), podczas gdy zapisy Planu dotyczą obsługi pasażera (punkty odprawy). Zdanie w rozdziale 4.2 otrzymało brzmienie: „Zapewnienie całodobowej obsługi pasażera realizowane jest w nielicznych punktach odprawy (np. na terenie m. st. Warszawy, w Radomiu, w Siedlcach, w Ciechanowie). Możliwość nabycia biletów komunikacji zbiorowej jest coraz łatwiejsza dzięki stosowaniu systemów informatycznych (np. zakup przez telefon/Internet, biletomaty stacjonarne, biletomaty w pojazdach)”
93	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	40			Odnośnie rozdziału 4.3 (str. 40) - w świetle obowiązujących przepisów (TSI PRM) żadna stacja ani przystanek kolejowy nie jest w pełni (zgodnie z przepisami) dostosowana do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Na niektórych stacjach występują pojedyncze elementy ułatwiające, żadna nie spełnia jednak wymogów TSI PRM w całości.	Częściowo uwzględniono	Dodano przypis do rozdziału 4.3. do zdania: „Na sieci kolejowej obsługiwanej przez Koleje Mazowieckie oraz Warszawską Kolej Dojazdową ok. 50 % budynków oraz peronów dostosowanych jest w pełni lub częściowo do obsługi osób niepełnosprawnych i z ograniczonymi możliwościami ruchowymi. Według klasyfikacji PKP PLK S.A.”.
94	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	41			Schemat pomocy (str. 41) wydaje się istotnie dyskusyjny. Po pierwsze – osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się (PRM) są klientami, którzy mają takie samo prawo korzystania z usług przewoźnika, jak inni. Z tego powodu należy podjąć działania na rzecz możliwości samodzielnego korzystania z usług przez te osoby poprzez odpowiednie przystosowywanie elementów tych usług (organizacja usługi, infrastruktura, tabor), zgodnie z obowiązującymi przepisami. Warto wskazać, że TSI PRM zobowiązuje do pełnego dostosowania stacji i przystanków obsługujących powyżej 1000 pasażerów w ciągu doby (pkt 4.1.2.3.1. TSI PRM, dotyczący nowych stacji – przez co należy rozumieć też stacje modernizowane) oraz położone co nie więcej niż 50 km. Z punktu widzenia tych przepisów nie ma potrzeby przepisywać wybranych wymagań na stronach 41-42. Zamiast tego wskazane byłoby określenie stacji, które zgodnie z zasadą przyjętą w TSI PRM powinny zostać przystosowane do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Taka klasyfikacja powinna zastąpić dodawanie tego kryterium do standardów wyposażenia węzłów/punktów przesiadkowych (str. 79-80).	Częściowo uwzględniono	Wytyczne w rozdziale 4.3 zawierają rekomendacje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności należy do kompetencji zarządcy infrastruktury wobec czego Organizator będzie wnioskował/uzgadniał wszelkie rozwiązania sprzyjające osobom o ograniczonej mobilności, co zostało również uwzględnione w zapisach rozdziału 10 pkt c).
95	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa		4.4.2		zasadne wydaje się porównywanie przewoźników wg pracy przewozowej, a nie eksploatacyjnej ani liczby pasażerów	Nie uwzględniono	W rozdziale 4.4.2 przedstawiono ogólną charakterystykę przewoźników, wykonaną na podstawie dostępnych danych. Przyjęte parametry znajdują się w powszechnym użyciu.
96	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	48			w opisie SKM dot. linii S9 powinna znaleźć się stacja Legionowo Piaski.	Uwzględniono	Zapis skorygowano: „S9: Warszawa Zachodnia – Legionowo/Legionowo Piaski”.
97	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	49			nie ma już kategorii pociągów Regio Express (nazwa własna przewoźnika). Poza tym, na terenie woj. mazowieckiego PR prowadzą ruch na odcinku (Tomaszów Maz.) – granica województwa – Radom oraz Małkinia – granica województwa (pociąg międzynarodowy do Grodna).	Uwzględniono	W przypisie dodano: „(nazwa własna przewoźnika).”

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
98	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	60			<p>Przyjęcie takiego samego współczynnika wzrostu na wszystkich relacjach może być uznane za błędne.</p> <p>Po pierwsze – bazowa wielkość zależy od oferty z przeszłości, która w niektórych relacjach mogła być istotnie niezadowolająca (casus remontu linii nr 1 i nr 9).</p> <p>Po drugie – w opracowaniu zauważono zjawisko intensywnego rozwoju obszaru aglomeracyjnego oraz umiarkowanego rozwoju, a w niektórych przypadkach demograficznego zmniejszenia znaczenia ośrodków oddalonych od aglomeracji. Zjawiska te będą się przekładały na popyt na usługi przewozowe – czyli jego zwiększenie będzie wyraźne w obszarze aglomeracyjnym, a może być znacznie mniejsze lub żadne na obszarach peryferyjnych (szczególnie ze względu na rozwój i poprawę sieci drogowej, zwiększającą atrakcyjność dojazdów indywidualnych).</p>	Uwzględniono	<p>Z uwagi na charakter dostępnych materiałów przyjęte zostało podejście wykonywania prognoz ruchu metodą wskaźnikową w odniesieniu do sumarycznej liczby podróży o znaczeniu regionalnym dla całego województwa w podziale na środki transportu zbiorowego. Metoda ta pozwalała określić przedstawione w opracowaniu wskaźniki wzrostu dla całego województwa, nie zaś dla każdej relacji podróży z osobna. Do wykonania powyższego niezbędnym byłoby przeprowadzenie Kompleksowych Badań Ruchu z szeroko zakrojonymi badaniami ankietowymi, dzięki którym możliwe byłoby dokładne określenie relacji oraz motywacji realizowanych podróży regionalnych. Rysunki prezentujące rozkład podróży w prognostycznych horyzontach czasowych, pokazują potoki z uwzględnieniem wskaźnika wzrostu wyznaczonego dla podróży transportem zbiorowym w skali województwa.</p>
99	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa				<p>W zakresie priorytetów przewozów wojewódzkich brak jest określenia zapewnienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej dla ośrodków pozbawionych dostępu do kolei (w tym miasta powiatowe takie jak np. Przasnysz czy Żuromin) – sugerowane połączenia drogowe</p>	Nie uwzględniono	<p>W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).</p>
100	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa				<p>Podział na makroregiony powinien być skorygowany o podział na obszar stołeczny, podmiejski i aglomeracyjny. W przeciwnym wypadku np. powiat piaseczyński jest traktowany łącznie z pow. szydłowieckim – o zupełnie innej sytuacji</p>	Nie uwzględniono	<p>Dokonano umownego podziału na makroregiony istotne ze względu na planowanie przewozów wojewódzkich i przebiegi korytarzy transportowych. Podział ten nie odnosi się do zasięgu podróży z punktu widzenia odległości od środka obszaru metropolitalnego Warszawy.</p>
101	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa				<p>Dla uproszczenia schematów itp. sugerujemy dla linii WKD przyjęcie zasad numeracji analogicznych jak dla linii „R”, a ze względu na jej przebieg zbieżny z R1 nadać numerację np. R11 (do Milanówka Grudowa) i R12 (do Godziska Maz. Radońska) (również str. 100).</p>	Nie uwzględniono	<p>WKD stanowi wydzieloną linię, wprowadzenie jednolitego oznakowania mogłoby być mylące dla pasażera.</p>
102	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa				<p>W zakresie numeracji linii autobusowych sugerujemy układ RA3, a nie R3a (aby nie mieszać liter i cyfr). Podobnie, jeśli linie autobusowe byłyby tworzone w pobliżu innych linii kolejowych, miałyby numerację np. RA31 i RA32</p>	Uwzględniono	<p>Oznakowanie linii autobusowych zostało zmienione zgodnie z uwagą na RA(x).</p>

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
103	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	76			<p>Odnosnie wskazania węzłów (str. 76):</p> <p>a) W Warszawie ze względu na powiązanie z metrem i innymi środkami komunikacji miejskiej oraz bardzo znaczącą skalę przewozów do węzłów kluczowych powinna być zaliczona Warszawa Wileńska.</p> <p>b) Przyszłościowo – do węzłów ważnych powinien być zaliczony przystanek Warszawa Koło (możliwa zmiana nazwy na Warszawa Młynów) – ze względu na powiązanie z metrem oraz prowadzenie ruchu w relacji Legionowo – Piaseczno.</p> <p>c) Do węzłów lokalnych w obrębie Warszawy należy dopisać: Warszawę Ochotę, Powiśle, Główną (przyszłościowo), Służewiec, Włochy.</p> <p>d) Do węzłów ważnych powinny być zaliczone Piaseczno, Pruszków, Łochów i Wyszków.</p> <p>e) Ze względu na nikłą skalę przewozów i oddalenie od miasta dworzec Ostrołęka może być zaliczony do węzłów lokalnych lub punktów przesiadkowych.</p> <p>f) Do węzłów lokalnych należy dopisać Mławę Miasto (planowana przez samorząd budowa dworca), a wycofać Mławę z punktów przesiadkowych.</p> <p>g) Do węzłów lokalnych przyszłościowo należy dopisać Zegrze (odbudowa linii, parking park and ride, komunikacja w kierunku Serocka, Pułtуска, Różana i Ostrołęki).</p> <p>h) Do punktów przesiadkowych dopisać należy Mrozy, Przasnysz, Żuromin, Lipsko, Garwolin, Kozienice, Marki, Pułtusk, Łomianki, Grójec, Sokółów Podlaski, Ostrów Maz., Gostynin.</p>	Nie uwzględniono	Plan wskazuje węzły przesiadkowe istotne z punktu organizacji przewozów realizowanych przez Marszałka Województwa, które zostały przyporządkowane zgodnie z przyjętą klasyfikacją. W ramach aktualizacji Planu możliwe będą zmiany dotyczące przydzielenia węzłów przesiadkowych do nowych kategorii.
104	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	72			<p>Odnosnie tabeli linii komunikacyjnych (str. 72) proponujemy, aby:</p> <p>a) Ze względu na przebudowy i rozwój układu komunikacyjnego w węzle warszawskim sugerujemy generalną klauzulę możliwości prowadzenia ruchu do/z innych niż wskazane stacji w obrębie węzła.</p> <p>b) w zakresie linii R8 znalazła się również relacja ze st. Warszawa Gdańska ze względu na planowaną przebudowę układu torowego w rejonie st. Warszawa Zachodnia, która będzie umożliwiła przejazd z linii nr 8 na linię nr 20.</p> <p>c) Relacja RL – proponujemy konsekwentne oznaczenie R-liczba oraz rozważenie rezygnacji z obsługi st. Warszawa Lotnisko Chopina w celu zapewnienia spójności oferty obsługowej (transzyt międzylotniskowy ma marginalne znaczenie) (również str. 100).</p> <p>d) Sugerujemy wprowadzenie kat. IV (linie do ewentualnego uruchomienia) z następującymi relacjami: R22: Siedlce – Sokółów Podlaski R62: Małkinia – Ostrów Maz. – Ostrołęka R63: Małkinia – (Czyżew) R64: Ostrołęka – Żyńiewo – (Śniadowo – Łomża/Łapy) R65: Ostrołęka – Chorzele – (Wielbark – Szczytno) R93: Sierpc – Szczutowo – (Brodnica) R83: Góra Kalwaria – Pilawa R84: Warszawa Okęcie – Konstancin-Jeziorna – (Warszawa Siekierki) R71: Pilawa - Chromin - (Łuków)</p>	Częściowo uwzględniono	<p>a) Wprowadzono zapis: „w uzasadnionych przypadkach (np. przebudowa, rozbudowa, modernizacja itp.) dopuszcza się możliwość prowadzenia ruchu do/z innych stacji niż wskazane w tabeli 6.3”.</p> <p>b) zapisy zostały określone w rozdziale 12.3.</p> <p>c) Oznakowanie zgodne z przyjętymi założeniami.</p> <p>d) Wymienione postulaty mogą być wprowadzone na etapie aktualizacji Planu. Część wnioskowanych linii została wskazana w rozdziale 12. Oznakowanie dodatkowych linii/połączeń będzie spójne z przyjętym w Planie systemem oznakowania pojazdów użyteczności publicznej.</p>
105	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	79 - 80			Standardy węzłów / punktów przesiadkowych (str. 79-80) – kryteria dotyczące dostosowania dla PRM powinny być zgodne z TSI PRM. Ważne jest, aby zapisać dostosowanie również przy punktach przesiadkowych oraz aby zapisać, że standardy TSI PRM powinny być zastosowane odpowiednio do elementów infrastruktury multimodalnego węzła, niebędących bezpośrednio częściami infrastruktury kolejowej	Częściowo uwzględniono	W rozdziale 10 wprowadzono zapisy wskazujące na dążenie do zapewnienia standardów węzłów/punktów przesiadkowych zgodnych z TSI PRM.
106	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	79 - 80			Standardy węzłów / punktów przesiadkowych (str. 79-80) – wyposażenie w parking P+R węzłów ważnych (jak np. Warszawa Wileńska) lub węzłów lokalnych (jak np. Wołomin) może owocować niekorzystnymi zjawiskami kongestii w ruchu drogowym. Wydaje się, że na obszarze pozaaglomeracyjnym istotne jest lokalizowanie P+R w pobliżu przystanków przy drogach dojazdowych z dalszych miejscowości, natomiast w obrębie centrów miast powinna funkcjonować sprawna komunikacja dowozowa. Istotnym elementem jest tu także dostępność i cena terenów w centach miast.	Uwzględniono	Dodano zapis do rozdziału 6.3.3: „Nowe parkingi Parkuj i Jedź realizowane będą w porozumieniu z samorządami lokalnymi w celu jak najlepszego ich dostosowania do potrzeb przyszłych użytkowników systemu”

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
107	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	88			Odnośnie pkt 7.3.3. (P+R) – str. 88 - wydaje się zasadne, aby zaproponować konkretny sposób finansowania budowy i utrzymania parkingów. Jak wskazują dane dot. wykorzystania parkingów (str. 81) wersja parkingów zamkniętych i płatnych się nie sprawdza i prowadzi do niepełnego wykorzystania (tylko 30 – 40 %) oraz do dzikiego parkowania w okolicy – więc tego powodu wydaje się, że środki ze sprzedaży biletów parkingowych mogą nie być wystarczającą ani odpowiednią formą finansowania	Nie uwzględniono	Plan umożliwi wybór sposobu finansowania w zależności od lokalizacji, rodzaju i funkcji parkingu a także współpracy z pozostałymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz innymi podmiotami.
108	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	93 - 94			Str. 93-94: brak szczegółów odnośnie proponowanych np. zmian lokalizacji przystanków. Ponadto, ze względu na zróżnicowaną wysokość peronów (od 96 cm do poniżej 30 cm) brak konkretnych propozycji odnośnie parametrów taboru. Należy zwrócić uwagę, że w związku z istnieniem peronów wysokich na kluczowych stacjach (np. Warszawa Centralna i Śródmieście) tabor niskopodłogowy może stanowić utrudnienie w niektórych wypadkach. Brak wspomnienia o urządzeniach wspomagających wsiadania/wysiadanie oraz systemie usług w tym zakresie	Nie uwzględniono	Plan określa kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Marszałka Województwa. Realizacja poszczególnych założeń uzależniona będzie od możliwości Organizatora i/lub współpracy z zarządcami infrastruktury. Wprowadzono zapis w rozdziale 10 każdy pojazd kolejowy i drogowy powinien być przystosowany do przewozu osób o ograniczonej mobilności. W przypadku pojazdów kolejowych, zakłada się dążenie do zapewnienia standardów zgodnych z TSI PRM.
109	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	98			Str. 98: Zdanie dotyczące sposobu obliczania rekompensaty przewiduje, że będzie ona obejmowała „stratę powstałą z tytułu utraconych przychodów w związku z wykonywaniem usług użyteczności publicznej oraz uwzględniała będzie rozsądny zysk”. Wydaje się, że nie jest możliwe obliczenie i wykazanie wysokości utraconych przychodów, gdyż w świetle orzecznictwa powinny być one uwiarygodnione zawartymi umowami, a takich brak, jak również operatorzy nie prowadzą niezależnej działalności gospodarczej, w stosunku do której możnaby obliczać utracone przychody związane z zaangażowaniem części potencjału przedsiębiorstwa w realizację usług użyteczności publicznej.	Nie uwzględniono	Zapisy zawarte w Planie Transportowym dotyczące obliczania rekompensaty są zgodne z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
110	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	96 - 97			Podział zadań organizatora i operatora (str. 96-97): Wydaje się, że właściwe byłoby prowadzenie przez organizatora lub w jego imieniu sprzedaży biletów. Przekazanie tego do kompetencji operatora oznacza rezygnację z możliwości ustanowienia taryfy zintegrowanej. Rażące są bardzo ogólne zadania operatora (np. ogólne badania satysfakcji klienta – na niewiadomych zasadach, ogólne i niezawierające szczegółów rozwiązania „zorganizowanie zastępczej komunikacji autobusowej”, niesprecyzowana żadnymi wskaźnikami „poprawa, w miarę możliwości technicznych, jakości świadczonych usług”, podczas gdy organizator bierze na siebie konkretne, acz marginalne obowiązki „kontrola stanu technicznego drzwi i okien” Zupełnym nieporozumieniem wydaje się obowiązek operatora dotyczący „dostosowania zdolności przewozowej do istniejących potrzeb” – określenie tych potrzeb oraz zapewnienie ich obsługi przez operatora odpowiednim taborom jest podstawowym zadaniem organizatora. Również zawarcie w planie wśród zadań operatora „Wykonywania przewozów pociągami, stosownie do możliwości taborowych, których zestawienie zapewni odpowiedni komfort i warunki podróży” wymaga doprecyzowania, jakie warunki podróży uważane są za odpowiednie, gdyż w przeciwnym razie jest to tylko frazes. Wymienione wśród zadań operatora „sukcesywne dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych” powinno zawierać zarówno zakres dostosowania, jak i harmonogram działań.	Nie uwzględniono	Plan przedstawia ogólne zapisy dotyczące obowiązków operatora. Szczegółowe opisy obowiązków operatora zawierane są w umowach o świadczenie usług publicznych.
111	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	103			Odnośnie wspólnego biletu (str. 103) należy przedstawić sposób doprowadzenia do obowiązywania zintegrowanej taryfy na obszarze województwa. Akapit poniżej schematu („Organizator planuje...”) dotyczy podmiotów trzecich i powinien zostać przeformułowany.	Nie uwzględniono	Rozdział 12 Planu odnosi się do zasadności wprowadzenia integracji taryfowej w różnych środkach transportu, obejmującego ofertę wspólnego biletu. Na obecnym etapie Organizator nie wskazuje docelowego rozwiązania taryfowego, które wymagało będzie wprowadzenia stosownych rozwiązań prawnych oraz wzajemnej współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami przewozów.
112	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	104			Założone czasy przesiadek (str. 104) w przypadku połączeń na liniach regionalnych (30 minut w szczycie / 60 minut poza szczytem) są zbyt długie i zdecydowanie powinny być skrócone do 15/30 minut. Analogicznie, przesiadki na liniach głównych powinny być skrócone do 10/20 minut	Nie uwzględniono	Wyznaczone czasy uwzględniają zapisy Krajowego Planu Transportowego opracowanego przez Ministra właściwego ds. transportu oraz możliwości finansowe Organizatora.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
113	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	105			<p>Częstotliwości kursowania pociągów (tab. 10.1., str. 105 i nast.):</p> <p>a) Tabela powinna uwzględniać połączenia realizowane przez przewoźnika aglomeracyjnego (SKM) w relacjach pomiędzy Warszawą a ościennymi powiatami. Bez tego obraz możliwej oferty jest zafałszowany.</p> <p>b) Powinny być wprowadzone dodatkowe punkty obsługi:</p> <p style="padding-left: 40px;">na R1 – Pruszków, na R2 – Sulejówek Miłosna, na R3 – Ożarów Maz., na R8 – Piaseczno, na R9 – Legionowo.</p> <p>c) Częstotliwość przejazdów:</p> <p>R1 do Skierniewic w godz. międzyszczytowych w dni powszednie: 30-60 minut R1 do Pruszkowa co 8 minut w szczycie w dni powszednie, co 15 minut w okresach pozaszczytowych i w soboty, niedziele i święta (z uwzględnieniem SKM)</p> <p>R2 do Sulejówka co 15 minut (z SKM)</p> <p>R3 do Ożarowa docelowo co 15 minut (z SKM), również w weekendy R3 do Sochaczewa poza szczytem i w soboty/niedziele co 30 minut</p> <p>R6 do Wołomina w godzinach wieczornych i w weekendy zdecydowanie co nie mniej niż 30 minut</p> <p>R7 do Otwocka co nie mniej 15 minut (razem z SKM) R7 do Dębłina nie rzadziej niż co 60 minut</p> <p>R8 do Piaseczna co nie mniej niż 15 minut (przyszłościowo razem z SKM) R8 do Radomia nie rzadziej niż co 60 minut R9 do Legionowa – co nie mniej niż 15 minut (wraz z SKM), do Ciechanowa w godz. pozaszczytowych i w weekendy co nie mniej niż 60 minut, do Mławy/Działdowa – analogicznie.</p>	Nie uwzględniono	<p>a) W Planie Transportowym uwzględniono funkcjonowanie Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie jednak bezpośrednie zapisy Planu dotyczą wyłącznie przewozów organizowanych przez Marszałka Województwa.</p> <p>b) W tabeli wskazano punkty obsługi istotne z punktu organizacji przewozów wojewódzkich. c) Zwiększenie częstotliwości kursowania uzależnione jest od możliwości Organizatora jak również przepustowości oraz stanu infrastruktury kolejowej. Obecnie brak jest możliwości zapewnienia przez Organizatora rekomendowanej liczby/częstotliwości połączeń.</p> <p>d) Przyjęte godziny pracy zmianowej 6, 14, 22 są godzinami reprezentatywnymi.</p> <p>e) W rozdz. 6.3.1.2 Planu zawarte są informacje dotyczące możliwości tworzenia połączeń przyspieszonych na liniach komunikacyjnych. Kierunki i liczba połączeń uzależniona będzie od zapotrzebowania oraz możliwości technicznych (w tym jakości infrastruktury kolejowej).</p>
113 c.d.	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	105		ciąg dalszy uwagi	<p>d) Wskazanie pracy w Warszawie jako zmianowej do/od godz. 6, 14 i 22 nie w pełni odpowiada rzeczywistości potoków podróży. Należy wziąć pod uwagę zróżnicowany czas dojazdu ze stacji kolejowej do/z miejsca pracy na obszarze Warszawy, który może osiągać nawet około 1 godziny. Ponadto, czas pokonania przez pociąg odległości pomiędzy stacjami warszawskimi sięga kilkudziesięciu minut. Należy więc dążyć do zapewnienia maksymalnej częstotliwości połączeń dowozowych, uznając jednakże, iż czas dojazdu od centralnych punktów miasta (Warszawa Śródmieście/Centralna/Gdańska) do miejsc pracy wynosi ok. 30 minut, a praca rozpoczynana i zakończana jest zazwyczaj o pełnych godzinach. Jako kluczowe godziny szczytowe dla rozpoczynania pracy należy uznać godz. 7,8,9, a szczyt popołudniowy liczyć pomiędzy godz. 15 a 19. e) Brakuje założeń odnośnie funkcjonowania połączeń przyspieszonych. Plan powinien dokonywać analizy, na których relacjach są one zasadne i zaproponować model oferty na linii uwzględniając ich funkcjonowanie. Zasadne jest także zaprojektowanie systemu przesiadek na tej samej linii z/do pociągu przyspieszonego: np. w przypadku linii Siedlce – Warszawa przed pociągiem przyspieszonym mógłby jechać pociąg „zbierający” pasażerów z mniejszych przystanków, który byłby wyprzedzany przez pociąg przyspieszony w czasie postoju na st. Mińsk Maz. – możliwie przy jednym peronie – a po odjeździe pociągu przyspieszonego w kierunku Warszawy ruszałby pociąg „powolny”. Rozwiązanie takie umożliwiłoby przesiadki we wszystkich relacjach.</p>		
114	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	106			<p>Dostępność dla pasażerów (str. 106) – plan powinien zawierać analizę i propozycje nowych przystanków oraz węzłów integracyjnych. Stwierdzenie „dążenie” nie wskazuje konkretnych zadań ani ram czasowych</p>	Nie uwzględniono	<p>Plan określa kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Marszałka Województwa. Realizacja poszczególnych założeń uzależniona będzie od możliwości Organizatora i współpracy z zarządcami infrastruktury.</p>

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
115	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	108			Odnośnie punktu „Integracja” – str. 108 – nie jest wskazany podmiot odpowiedzialny za wdrożenie takiego rozwiązania	Nie uwzględniono	W Planie zawarto zapis o współpracy zarządców infrastruktury, poszczególnych organizatorów i operatorów. Nie wskazano konkretnych adresatów proponowanych rozwiązań - ich realizacja uzależniona jest od uzgodnień pomiędzy w/w stronami.
116	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	108 i nast.			Odnośnie punktu „Pojazdy kolejowe i drogowy” – str. 108 i nast. – wskazane jest umieszczenie odwołania do TSI PRM w zakresie pojazdów kolejowych	Uwzględniono	Wprowadzono zapis w rozdziale 10: „każdy pojazd kolejowy i drogowy powinien być przystosowany do przewozu osób o ograniczonej mobilności. W przypadku pojazdów kolejowych, zakłada się dążenie do zapewnienia standardów zgodnych z TSI PRM”.
117	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa	115			Odnośnie „Proponowanych zmian” (str. 115) należy zwrócić uwagę, że systemy dynamicznej informacji pasażerskiej są już na świecie wdrażane nawet na niewielkich stacjach i przystankach kolejowych. Ograniczenie ich zasięgu do kluczowych i ważnych węzłów byłoby sprzeczne m.in. z aktualnymi planami inwestycyjnymi PKP PLK S.A. zatwierdzonymi przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.	Uwzględniono	Uzupełniono zapis w rozdziale 11.3: „Wyposażenie w system informacji dynamicznej co najmniej kluczowych i ważnych węzłów komunikacyjnych”.
118	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	organizacja pozarządowa		10		Należy zauważyć, że spośród punktów o charakterze postulatywnym, zawartych w rozdziale 10 „Pożądany standard usług” jedynie zagadnienie informacji zostało bardziej szczegółowo rozpisane w rozdziale 11, wraz z propozycją podziału ról (co prawda mało kompletną) i zadań. Pozostałe punkty postulatywne powinny również zostać rozpisane w formie poszczególnych rozdziałów	Nie uwzględniono	Przedstawiona struktura Planu jest zgodna z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Realizacja postulatów określonych w rozdziale 10 uzależniona jest od możliwości Organizatora publicznego transportu zbiorowego i współpracy z pozostałymi uczestnikami rynku transportowego.
119	Mazowiecka Rada Działalności Pożytku Publicznego	podmiot publiczny	71	6.3	zintegrowane węzły przesiadkowe, punkty przesiadkowe, dworce, stacje oraz przystanki z infrastrukturą towarzyszącą (P+R, B+R, K+R)	Infrastruktura dworców powinna być dostosowana do potrzeb podróży. Ostatnio podróżując PKS po odjechaniu z dworca, autobus zatrzymał się na stacji benzynowej, gdzie była przerwa. Taką funkcję powinny spełniać dworce.	Nie uwzględniono	W rozdziale 6.3 wskazana jest klasyfikacja istniejących węzłów przesiadkowych. W rozdziale 10 określony został pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w tym integracja i uzupełnienie funkcji węzłów przesiadkowych w celu zapewnienia dogodnych i bezpiecznych przesiadek.
120	Mazowiecka Rada Działalności Pożytku Publicznego	podmiot publiczny	74	6.3.2.1	W wojewódzkich przewozach drogowych, planuje się uruchomienie linii komunikacyjnych zapewniających skomunikowanie ośrodków regionalnych/subregionalnych Płocka i Ostrołęki ze względu na fakt, iż istniejące połączenia kolejowe nie zapewniają oczekiwanych parametrów jakościowych (czas przejazdu, częstotliwość połączeń)	Stworzenie nowej linii kolejowej jest niezwykle drogie i czasochłonne. Trzeba wykupić tereny, a nowy przebieg linii kolejowej w Warszawie powodować będzie ogromne koszty i bardzo wydłuży czas jej zbudowania. Lepiej inwestować w infrastrukturę już istniejącą, czyli linię z Ostrołęki przez Wyszków, która powinna zostać gruntownie wyremontowana i dostosowana do potrzeb skomunikowania Ostrołęki - Wyszkowa z Warszawą.	Nie uwzględniono	Cytowana treść dotyczy wojewódzkich przewozów drogowych. Uwaga nie odnosi się do przytoczonej treści Planu.
121	Mazowiecka Rada Działalności Pożytku Publicznego	podmiot publiczny	88	7.3.1.	w zakresie współfinansowania rozwiązań dotyczących integracji taryfowej - biletowej	Powinna być wprowadzona integracja biletowa. Bez znaczenia powinna być dla kupującego bilet, kto jest przewoźnikiem, a ważniejsze by dostać się z miejsca na miejsce. Czy to będzie pociąg czy autobus powinien być jeden bilet. Ponadto na jednym bilecie powinna być możliwość podróżowania wieloma środkami komunikacji.	Nie uwzględniono	Rozdział 12 Planu odnosi się do zasadności wprowadzenia integracji taryfowej w różnych środkach transportu, obejmującego ofertę wspólnego biletu.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
122	Mazowiecka Rada Działalności Pożytku Publicznego	podmiot publiczny	119	12	wznowienie przewozów pasażerskich na następujących liniach/odcinkach linii kolejowych	Brakuje terminu. Warto podać, by było wiadomo kiedy będzie można ponownie jeździć tymi odcinkami	Nie uwzględniono	Plan określa kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Marszałka Województwa. Realizacja poszczególnych założeń uzależniona będzie od możliwości Organizatora i współpracy z pozostałymi uczestnikami rynku transportowego.
123	Mazowiecka Rada Działalności Pożytku Publicznego	podmiot publiczny			ogólne	W całym planie powinno się postawić na uruchamianie komunikacji nocnej, która umożliwi poruszanie się w województwie, ale i w poszczególnych miastach w porze nocnej	Nie uwzględniono	Decyzja dotycząca uruchomienia komunikacji nocnej wymaga przeprowadzenia szczegółowych badań ruchu. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych, w tym odrębnego opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu.
124	Mazowiecka Rada Działalności Pożytku Publicznego	podmiot publiczny			ogólne	Zbyt mały nacisk położony na węzeł komunikacyjny Ostrołęka i zintegrowanie dworca kolejowego z autobusowym. Ostrołęka jest miastem o znaczeniu ponad wojewódzkim, dzięki swojemu położeniu. Jest ono bowiem położone w tej samej odległości od stolic trzech województw: podlaskiego, warmińsko - mazurskiego i mazowieckiego. Połączenia kolejowe powinny gwarantować dojazd do tych miast, a Ostrołęka powinna być centrum przesiadkowym, co wpłynie również na rozwój Miasta.	Nie uwzględniono	W rozdziale 6.3.2 dworzec kolejowy Ostrołęka przedstawiony został jako ważny węzeł przesiadkowy. Współpraca poszczególnych organizatorów i zarządców infrastruktury powinna w przyszłości doprowadzić do zintegrowania przewozów z wykorzystaniem dworca PKP w Ostrołęce.
125	Mazowiecka Rada Działalności Pożytku Publicznego	podmiot publiczny			ogólne	W planie komunikacji autobusowej, brakuje połączeń o znaczeniu subregionalnym, co powoduje brak połączeń między byłymi miastami wojewódzkimi, a takie połączenia powinny być zaoferowane mieszkańcom województwa, z pominięciem Warszawy. Inaczej ludzie będą wybierać samochód, którym można ominąć zakorkowaną stolicę.	Nie uwzględniono	W Planie Transportowym przyjęto zasadę, że podstawą systemu transportowego województwa mazowieckiego jest transport kolejowy. Transport drogowy zasadniczo będzie pełnić funkcję dowozową i uzupełniającą (na ew. brakujących elementach sieci powiązań). Decyzje dot. układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych w tym dotyczących roli komunikacji autobusowej i nowych połączeń komunikacyjnych, jak również posłużą do opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu, przy czym należy zakładać, że do Planu nie zostaną włączone połączenia o charakterze lokalnym, przebiegające wzdłuż linii kolejowych oraz połączenia międzywojewódzkie (poza połączeniami realizowanymi na podstawie zawieranych porozumień).
126	N.N.	osoba prywatna	76	6.3 Sieć komunikacyjna na obszarze województwa mazowieckiego	3. Dworzec kolejowy Ostrołęka	Wielu mieszkańców Ostrołęki oraz powiatu ostrołęckiego pracuje bądź uczy się w Warszawie. W tym momencie właściwie przewozy autobusowe mają monopol, brakuje bezpośredniego, konkurencyjnego dla autobusów transportu kolejowego do stolicy. Uwzględnione to jest brakiem odpowiedniej komunikacji między dworcem PKS a PKP, brakiem kasy biletowej na PKP w Ostrołęce, a także, przede wszystkim brakiem świadomości mieszkańców, że istnieje alternatywa dla autobusów. W rozmowach z ludźmi z mojego regionu, wielu dziwi mi się, gdy dowiadują się, że w Ostrołęce są w ogóle jakieś pociągi. Aktualne władze miasta oraz powiatu nie robią właściwie nic w celu zrównoważenia transportu, informowania mieszkańców o alternatywach dla coraz to droższych, niekoniecznie bardziej komfortowych, zazwyczaj spóźnionych przewozów autobusowych. Stąd moja prośba. Jeśli Zarząd Województwa planuje ponowne otwarcie bezpośredniego połączenia Ostrołęki z Warszawą, należy zastosować przy okazji akcję reklamującą taką możliwość podróży.	Nie uwzględniono	W rozdziale 12 dodano: „Organizator, w ramach promocji transportu, będzie zachęcał podróżnych do korzystania z usług przewoźników kolejowych”.

L.p.	Zgłaszający	Rodzaj podmiotu - forma prawna	Strona	Rozdział/podrozdział	Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi - uzasadnienie	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
127	N.N.	osoba prywatna	38	4.1 Charakterystyka sieci transportowej województwa	Na rysunku 4.3 przedstawiono sied linii kolejowych w województwie mazowieckim.	Brak jest analizy pominięcia w transporcie publicznym linii kolejowej zelektryfikowanej dwutorowej Skierniewice Łuków na odcinku Czachówek – Tarczyn – Mszczonów. Skutek: Powiatami o największej liczbie samochodów osobowych grójecki i część piaseczyńskiego. Są to powiaty pomijane w planie transportu publicznego dlatego mieszkańcy nie mają innej możliwości jak kupować samochody – nawet stare z importu prywatnego i jeździć – transport publiczny nie istnieje. Budowa dróg też jest zaniedbywana. S7 czy DK7 są ostatnimi w kolejce do realizacji. Co mają zrobić uczniowie i emeryci? To wszystko jest opisane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego. Niestety jest on bardziej wybiórczy niż zrównoważony. Uzasadnieniem dla wykorzystania wspomnianej linii kolejowej są czasy przejazdu (objazdu) pociągi TLK Łódź - Warszawa na odcinku Skierniewice – Warszawa przez Tarczyn. odjazd ze Skierniewic godz. 17:22 przyjazd do Warszawy 19:14 Tarczyn 18:35 – czyli czas przejazdu wynosi ok.40 min. przy obecnym stanie infrastruktury. Pod względem czasy przejazdu to połączenie jest konkurencyjne do PKS i komunikacji prywatnej szczególnie w godzinach szczytu np w piątek gdy przejazd zajmuje ok 75 min. Dlatego proszę o zmianę i uwzględnienie wykorzystania tego odcinka : R8 - Warszawa Śródmieście (Centralna) - Piaseczno – Góra Kalwaria/Tarczyn/Mszczonów	Nie uwzględniono	W rozdziale 12 Planu zawarte są postulaty dotyczące możliwości podjęcia działań w celu wznowienia przewozów pasażerskich na linii kolejowej nr 12 na odcinku Skierniewice/Mszczonów – Góra Kalwaria/Piława.
128	Fundacja ProKolej	organizacja pozarządowa	39	4.1.2	Rysunek 4.3	Uzupełnić mapę linii kolejowych o odcinki Bąkowiec - Kozienice, Janików - Świeże Górne, Warszawa Okęcie - Konsancin Jeziorna - Warszawa Siekierki	Uwzględniono	Uzupełniono.
129	Fundacja ProKolej	organizacja pozarządowa	52	5		Dodać podrozdział 5.1a opisujący lokalizację źródeł i celów podróży innych niż obiekty użyteczności publicznej	Nie uwzględniono	Przedstawiona struktura Planu jest zgodna z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
130	Fundacja ProKolej	organizacja pozarządowa	67	6	6.1 Priorytet w zakresie przewozów wojewódzkich	Uzupełnić podrozdział o Priorytet IV zapewnienie połączeń komunikacyjnych z regionami sąsiednimi	Nie uwzględniono	Organizatorem przewozów międzywojewódzkich jest minister właściwy ds. transportu. Realizacja postulatu nie należy do kompetencji Marszałka Województwa Mazowieckiego.
131	Fundacja ProKolej	organizacja pozarządowa	72	6	6.3.1.2 Linie komunikacyjne w transporcie kolejowym	Dodać tabelę 6.3 Uzupełniającą linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach kolejowych i włączyć do niej wybrane na podstawie analizy odcinki linii kolejowych: Małkinia - Czyżew - Łapy - Białystok; Sokołów Podlaski - Siedlce; Małkinia - Ostrów Mazowiecka - Ostrołęka; Ostrołęka - Śniadowo (Łomża/Łapy); Ostrołęka - Chorzele - Wielbark - Szczytno; Sieprc - Rypin - Brodnica; Skierniewice - Mszczonów - (Czachówek-Góra Kalwaria) - Piława; Piława - Stoczek Łukowski - Łuków; Dęblin - Bąkowiec - Kozienice; Warszawa - Konsancin Jeziorna; Wieliszew - Zegrze; Port Lotniczy Modlin - Płock	Nie uwzględniono	Wskazane w Planie linie użyteczności publicznej stanowią główną siatkę połączeń. Decyzje dot. kształtu układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz zapotrzebowania na transport. W tym celu Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o wykonaniu kompleksowych badań ruchu i przewozów w transporcie zbiorowym i indywidualnym w województwie mazowieckim. Badania będą prowadzone w br. i staną się podstawą do opracowania szczegółowych analiz transportowych, w tym odrębnego opracowania modelu ruchu. Na podstawie przeprowadzonych analiz możliwa będzie aktualizacja Planu.
132	Fundacja ProKolej	organizacja pozarządowa	76	6	6.3.2 Węzły komunikacyjne oraz węzły przesiadkowe	Uzupełnić listę węzłów lokalnych o: Nasielsk (przeniesiony z kategorii punktów przesiadkowych), Małkinię (j.w.), Piławę (j.w.), Sierpc (j.w.), Port Lotniczy Modlin. Uzupełnić listę punktów przesiadkowych o Sokołów Podlaski, Ostrów Mazowiecką, Tarczyn, Kozienice	Częściowo uwzględniono	W rozdziale 6.3.2 wprowadzono zapisy dotyczące pozostałych węzłów przesiadkowych. W ramach aktualizacji Planu możliwe będą zmiany dotyczące przydzielenia węzłów przesiadkowych do nowych kategorii.
133	Fundacja ProKolej	organizacja pozarządowa	105	10	b) Częstotliwość kursowania pojazdów	tiret 2, zapis "zapewnienie minimum 5 par pociągów" zmienić na "minimum 7 par pociągów"	Nie uwzględniono	Zwiększenie częstotliwości kursowania uzależnione jest od możliwości organizatora jak również przepustowości oraz stanu infrastruktury kolejowej. Obecnie brak jest możliwości zapewnienia przez Organizatora rekomendowanej liczby/częstotliwości połączeń.