

**Załącznik nr 1**

Zestawienie uwag dotyczących konsultacji społecznych do projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku

L.p.	Treść uwagi	Uzasadnienie zgłaszającego	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
<b>I Zgłaszający: Komitet Budowy Metra</b>				
1	Załącznik nr 3 (Miasto Stołeczne Warszawa) - wprowadzenie nowego tytułu: Wykonanie studium całej III (trzeciej) linii metra.	Brak studium III linii uniemożliwia dokonanie wyboru trasy łączącej oba brzegi miasta.	nie uwzględniono	Z informacji przekazanych przez m.st warszawa wynika, że obecnie realizowana jest umowa na „Wykonanie Studium rozwoju systemu metra w Warszawie – analiza wariantów przebiegu i określenie docelowego układu sieci metra”. Wynikiem opracowania będzie określenie docelowego kształtu układu sieci metra w Warszawie, w tym także kolejnych etapów rozwoju linii M3.
<b>II Zgłaszający: Osoba fizyczna</b>				
2	Proszę o usunięcie planowanej linii kolejowej łączącej linię kolejową nr 8 z Włocławkiem ze schematu „Transport kolejowy i zbiorowy na terenie województwa mazowieckiego”.	Linia kolejowa łącząca linię kolejową nr 8 z Włocławkiem omijająca Warszawę nie ma sensu. Środki przeznaczone na tę linię można by było wykorzystać lepiej, również na cele kolejowe np. na obecne linie kolejowe.	nie uwzględniono	Wskazana linia kolejowa jest planowana do realizacji na poziomie krajowym. Zarządanie przedmiotową linią nie leży w kompetencji Województwa Mazowieckiego.
3	Proszę o oznaczenie linii kolejowej numer 9 na obszarze Warszawy jako przebudowy na schemacie „Transport kolejowy i zbiorowy na terenie województwa mazowieckiego”.	W ramach projektu „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze)” rozbudowana ma być linia kolejowa numer 9 także na obszarze Warszawy. W obrębie stacji kolejowej Warszawa Praga pasażerki ruch lokalny i dalekobieżny jest prowadzony po tych samych torach, co uniemożliwia stworzenie optymalnego rozkładu jazdy przez spółkę Koleje Mazowieckie.	częściowo uwzględniono	Wnioskowana zmiana została uwzględniona na schemacie Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim. Schemat nr 10 przedstawia obecną sieć transportową i pochodzi z przyjętego przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 19.12.2018 r. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i nie podlega zmianom.
4	Proszę o uzupełnienie analizy problemów z przepustowością linii kolejowych w Warszawskich Węzle	Na linii kolejowej nr 9 na odcinku Nasielsk – Warszawa Praga prowadzony jest ruch mieszany: zarówno pociągów aglomeracyjnych, regionalnych, pociągów wyższej kategorii	uwzględniono	W RPT uwzględniono problemy z przepustowością na linii nr 9 Warszawa Wschodnia-Nasielsk.

	Kolejowym o problemy z przepustowością na linii kolejowej nr 9 na odcinku Nasielsk – Warszawa Praga.	z ograniczoną liczbą zatrzymań jak również pociągów towarowych. W obrębie stacji kolejowej Warszawa Praga ruch pasażerski, zarówno regionalny jak i dalekobieżny, odbywa się wyłączenie na dwóch torach. Skutkuje to brakiem możliwości kursowania pociągów Kolei Mazowieckich w równych odstępach czasu. Ze względu na m.in. ograniczenia w kolejowym ruchu regionalnym i aglomeracyjnym, brak możliwości stworzenia rozkładu jazdy pociągów dostosowanego do potrzeb pasażerów i utrudnienia w prowadzeniu ruchu na linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa – Nasielsk przygotowany został projekt „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)”. Spółka „Koleje Mazowieckie - KM” zgłosiła w ramach Railway Business Forum konieczność poprawy przepustowości przez budowę dodatkowych torów na magistrali E65 na odcinku Warszawa Praga – Nowy Dwór Mazowiecki, argumentując to brakiem możliwości ułożenia optymalnego rozkładu jazdy na tym odcinku, o czym można przeczytać na stronie internetowej <a href="https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jakich-kolejowych-inwestycji-brakuje-na-mazowszu-km-pisze-do-plk-82886.html">https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jakich-kolejowych-inwestycji-brakuje-na-mazowszu-km-pisze-do-plk-82886.html</a> .		
5	Proszę przeanalizować brak możliwości przesiadki pomiędzy linią WKD a linią metra „M1” i możliwość wydłużenia linii WKD do okolic stacji metra „Centrum” w diagnozie transportu kolejowego.	Wydłużenie linii WKD do okolic stacji metra „Centrum” mogłoby zwiększyć udział kolei w transporcie pasażerskim, w tym udział WKD w publicznej komunikacji zbiorowej na obszarze Warszawy.	nie uwzględniono	Województwo Mazowieckie podjęło decyzję o nie angażowaniu się w działania związane z wydłużeniem układu torowego Warszawskiej Kolei Dojazdowej od obecnej stacji Warszawa Śródmieście WKD do stacji Warszawa Śródmieście z uwagi m.in. na: brak uregulowania własności gruntów, techniczny aspekt prowadzenia ruchu tzn. zgodnie z koncepcją przekazaną przez PKP PLK ruch na nowym odcinku poprowadzony byłby tylko jedną linią co mogłoby skutkować zmniejszeniem częstotliwości uruchamiania pociągów przez WKD.
6	Proszę o aktualizację schematu „Transport drogowy na terenie województwa mazowieckiego” o nowy planowany	Na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie	częściowo uwzględniono	Wnioskowana zmiana została uwzględniona na schemacie

	przebieg drogi ekspresowej S10 i o uzupełnienie tego schematu o budowę drogi wojewódzkiej nr 630 jako obwodnicy Jabłonna i drogi łączącej Jabłonnę z Gminą Łomianki	sieci autostrad i dróg ekspresowych zmodyfikowano przebieg drogi S10, skracając jej przebieg do wsi Naruszewo, gdzie ma połączyć się z nowo planowaną Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej S50, która nie będzie przebiegać przez Jabłonnę. Samorząd Województwa Mazowieckiego, Powiat Legionowski i Gmina Jabłonna podpisały w styczniu 2022 r. porozumienie w sprawie wspólnej realizacji dokumentacji projektowej nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 630 jako obwodnicy Jabłonna. Droga 630 wraz z drogą łączącą Jabłonnę z Gminą Łomianki umożliwiłaby stworzenie linii autobusowych łączących wsie Gminy Jabłonna i Legionowo z Łomiankami i stacją metra „Młociny”.		Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim oraz Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim. Schemat nr 10 przedstawia obecną sieć transportową i pochodzi z przyjętego przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 19.12.2018 r. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i nie podlega zmianom.
7	Proszę o uwzględnienie we wnioskach z diagnozy transportu drogowego w analizie zagadnienia transportu autobusowego możliwości szybkiej wymiany pasażerów i kursowania zgodnie z rozkładem jazdy, którą można osiągnąć poprzez odpowiednio szerokie drzwi i przejścia pomiędzy rzędami siedzeń. Proszę o uwzględnienie tych parametrów autobusów jako ważnych w kwestii taboru.	Ważna są parametry takie jak odpowiednio szerokie drzwi i przejścia pomiędzy rzędami siedzeń, które umożliwiają szybką wymianę pasażerów i kursowanie zgodne z rozkładem jazdy. Inwestycje w zakup taboru autobusowego powinny uwzględniać te parametry. Autobusy prywatnych przewoźników najczęściej nie są przystosowane do szybkiej wymiany podróźnych, przez co kursują niezgodnie z rozkładem jazdy.	uwzględniono	Zapisy uzupełniono.
8	Proszę uwzględnić brak skomunikowania przystanku kolejowego Warszawa Targówek z liniami autobusowymi w kierunku dzielnicy Targówek i pociągami kursującymi linią kolejową numer 21 w diagnozie kolejowej infrastruktury punktowej. Rozwiązaniem tego problemu byłaby budowa przystanku kolejowego na linii kolejowej numer 21 w pobliżu przystanku Warszawa Targówek z przejściem na obie strony al. Solidarności i utworzeniem przystanku autobusowego przy tym przejściu pomiędzy linią kolejową numer 21 a al. Solidarności. Proszę też przeanalizować brak bezpośredniego dojścia z przystanku kolejowego Warszawa Żerań na Żerań Wschodni ze względu na brak chodnika przy ul. Płochocińskiej pomiędzy przystankiem a ul. Marywilską od strony Kanału Żerańskiego.	Pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej kursują linią kolejową nr 9 nad linią kolejową nr 21, po której też jeżdżą pociągi Kolei Mazowieckich. Brakuje możliwości bezpośredniej przesiadki pomiędzy pociągami kursującymi tymi liniami kolejowymi. Przydałby się przystanek kolejowy na linii nr 21 z możliwością przejścia do przystanku kolejowego „Warszawa Targówek”. W bezpośrednim sąsiedztwie przystanku kolejowego Warszawa Targówek przy al. Solidarności znajduje się tylko przystanek autobusowy w jedną stronę – tylko dla autobusów kursujących z dzielnicy Targówek do dzielnicy Praga Północ. Brakuje przystanku autobusowego skomunikowanego z przystankiem kolejowym Warszawa Targówek dla autobusów kursujących w odwrotnym kierunku. Brak chodnika natomiast pomiędzy przystankiem kolejowym Warszawa Żerań a ul. Marywilską od strony Kanału Żerańskiego wydłuża pieszą drogę z przystanku na drugą stronę kanału.	uwzględniono	Zapisy uzupełniono.
9	Proszę o dodanie analizy liczby przejść dla pieszych przez linie kolejowe w ramach analizy kolejowej infrastruktury punktowej.	W niektórych miejscach brakuje infrastruktury dla pieszych i rowerzystów do przemieszczania się z jednej strony na drugą stronę linii kolejowej, np. w Chotomowie i w	nie uwzględniono	Zbyt szczegółowa analiza. RPT jest dokumentem, który wskazuje

		Warszawie w przypadku linii kolejowej nr 9. W takich miejscach przydałby się kładki pieszo-rowerowe. W diagnozie systemu transportowego powinna zostać przeanalizowana potrzeba budowa takich kładek.		kierunki rozwoju transportu dla województwa mazowieckiego.
10	Proszę o dodanie braku wspólnego długookresowego biletu na podobnych odcinkach do uściślenia problemu transportu publicznego „brak integracji taryfowo – biletowej pomiędzy przewoźnikami” w diagnozie uwarunkowań prawnych publicznego transportu zbiorowego.	Największym problemem braku integracji biletowej pomiędzy przewoźnikami jest brak wspólnego długookresowego biletu, który obowiązywałby na terenie tej samej gminy i pomiędzy tymi samymi gminami. Brak takiego biletu zmusza do ograniczenia się w codziennych podróżach tylko do jednego przewoźnika lub zarządcy transportu, w aglomeracji warszawskiej często do Kolei Mazowieckich lub ZTM Warszawa. Taki problem występuje w okolicach przystanków kolejowych takich jak Janówek, Chotomów, Halinów, Ustanówek, Czachówek Górny, Czachówek Wschodni i stacji kolejowych Czachówek Południowy i Góra Kalwaria. Brak wspólnego biletu długookresowego uniemożliwia uzupełnianie siatki połączeń kolejowych autobusowymi. Brak wspólnych okresowych biletów jest większym problemem dla podróżnych niż różne regulaminy przewozów, ulgi i zwolnienia.	uwzględniono	Uzupełniono RPT w zakresie wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej.
11	Proszę o usunięcie miasta Sierpc z listy głównych ośrodków spoza województwa obsługiwanych regularnym transportem kolejowym, którego organizatorem jest Województwo Mazowieckie.	Sierpc znajduje się w Województwie Mazowieckim.	uwzględniono	Miasto Sierp zostało usunięte z listy głównych ośrodków spoza województwa obsługiwanych regularnym transportem kolejowym, którego organizatorem jest Województwo Mazowieckie.
12	Zdanie „w połączeniu z integracją rozkładową i taryfową...” powinno się rozpoczynać z wielkiej litery. Proszę o dodanie wyszczególnienia honorowania biletów długookresowych lokalnej komunikacji zbiorowej i Kolei Mazowieckich dla integracji taryfowej.	Linie autobusowe uruchomione na zlecenie Samorządu Województwa Mazowieckiego byłyby dobrym narzędziem pozwalającym na zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego w połączeniu z integracją rozkładową i taryfową, w tym z honorowaniem biletów długookresowych lokalnej komunikacji zbiorowej i Kolei Mazowieckich. Np. linie autobusowe łączące Pułtusk i Wyszaków ze stacją kolejową Legionowo byłyby atrakcyjne dla mieszkańców Gminy Nieporęt, Gminy Wieliszew i Legionowa, gdyby pomiędzy Zegrzem Południowym a stacją Legionowo obowiązywały długookresowe bilety ZTM Warszawa dla strefy 2. Linia autobusowa łącząca Maków Mazowiecki ze stacją kolejową Gąsocin byłaby atrakcyjna dla mieszkańców Gminy Sońsk, gdyby od np. wsi Pękawka do stacji Gąsocin obowiązywały długookresowe bilety	uwzględniono	Uzupełniono RPT w zakresie integracji taryfowej, wskazano również bilety długookresowe.

		okresowe Kolei Mazowieckich ważne na odcinku Gołotczyzna – Gąsocin lub gdyby zostało zastosowane odwrotne honorowanie biletów. Linia autobusowa łącząca Przasnysz ze stacją kolejową Ciechanów byłaby atrakcyjna dla mieszkańców Gminy Opinogóra Górna, gdyby obowiązywały w niej pomiędzy Łagunami a stacją Ciechanów bilety okresowe ZKM Ciechanów ważne w strefie podmiejskiej i atrakcyjna dla mieszkańców Ciechanowa, gdyby na obszarze tego miasta obowiązywały w autobusach tej linii wszystkie okresowe bilety ZKM Ciechanów.		
13	Proszę o dodanie braku wspólnych długookresowych biletów jako istotnego problemu w zakresie integracji taryfowo-biletowej na liście najważniejszych obszarów wymagających dalszych działań we wnioskach z charakterystyki publicznego transportu zbiorowego.	Istotniejszym problemem w zakresie integracji taryfowo-biletowej od różnorodności ulg jest brak wspólnych okresowych biletów. Szczególnie istotnym problemem jest brak wspólnego biletu długookresowego. Brak takiego biletu zmusza podróżnych do ograniczenia się w codziennych podróżach tylko do jednego organizatora.	uwzględniono	Potrzeba integracji taryfowo-biletowej, w tym biletów długookresowych została uwzględniona w RPT.
14	Proszę o dodanie wzrostu indywidualnego ruchu samochodowego na wsiach i w miastach jako wyniku wzrostu indywidualnej mobilności na obszarach wiejskich we wnioskach z charakterystyki publicznego transportu zbiorowego.	Wzrasta indywidualna mobilność na obszarach wiejskich, czego wynikiem jest rosnąca liczna samochodów, wzrost wskaźnika motoryzacji i wzrost indywidualnego ruchu samochodowego na wsiach i w miastach oraz idące za tym zwiększenie zanieczyszczenia powietrza. Wzrost indywidualnego ruchu samochodowego na obszarach wiejskich zwiększa indywidualny ruch samochodowy w miastach, gdzie często standard i częstotliwość zbiorowej komunikacji publicznej jest na zadowalającym poziomie.	uwzględniono	Wzrost indywidualnej mobilności oraz wzrost liczby samochodów osobowych na obszarach wiejskich został uwzględniony w RPT.
15	Proszę o dodanie wyszczególnienia rozszerzenia stref wspólnego biletu długookresowego dla wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej na wszystkich poziomach zarządzania na liście dalszych działań wpływające na poprawę usług PTZ i zwiększenie udziału pasażerów w PTZ we wnioskach z charakterystyki publicznego transportu zbiorowego.	Oferta „Wspólny Bilet” nie obowiązuje obecnie we wszystkich gminach, w których istnieje komunikacja autobusowa, w której obowiązują bilety okresowe Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Brakuje oferty „Wspólny Bilet” w takich gminach jak Gmina Jabłonna, Gmina Wieliszew, Gmina Prażmów, Gmina Góra Kalwaria czy Gmina Halinów. Ten problem jest spowodowany zbyt dużymi kosztami oferty „Wspólny Bilet”, które są ponoszone przez gminy pośrednio na rzecz spółki „Koleje Mazowieckie – KM”. Oferta „Wspólny Bilet” nie obowiązuje też na podwarszawskim odcinku linii WKD. Zarząd Województwa Mazowieckiego i operatorzy transportu mu podlegli powinni wspierać rozszerzenie się stref wspólnych biletów okresowych. Zarząd Województwa Mazowieckiego powinien zastanowić się nad przygotowaniem mniej kosztownych ofert honorowania biletów ZTM Warszawa i	uwzględniono	Potrzeba integracji taryfowo-biletowej, w tym biletów długookresowych została uwzględniona w RPT.

		ewentualnie innych operatorów w pociągach Kolei Mazowieckich i WKD, ewentualnie ograniczonych tylko do biletów długookresowych (30- i 90-dniowych) lub do biletów długookresowych wydawanych tylko dla mieszkańców gmin. Można by było wprowadzić również honorowanie biletów okresowych publicznej komunikacji zbiorowej zarządzanej przez inne jednostki samorządu terytorialnego niż Warszawa, np. w Płocku i Radomiu.		
16	Zdanie „w perspektywie do 2030 roku planowane jest...” powinno się zaczynać z wielkiej litery. Proszę o dodanie linii kolejowej Lotnisko Modlin – Modlin – Warszawa do listy linii, na których planowane jest zapewnienie obsługi połączeń przez Spółkę Koleje Mazowieckie w perspektywie do 2030 roku. Proszę też o rozważenie dodania do tej listy linii nr 12 na odcinkach Pilawa – Jaźwiny – Góra Kalwaria – Warszawa i Pilawa – Iwowe.	Stacja kolejowa przy Porcie Lotniczym Warszawa/Modlin nie tylko uprościłaby dojazd na te lotnisko, ale także zapewniłaby obsługę komunikacyjną części Nowego Dworu Mazowieckiego i Zakroczymia. W miarę niskim kosztem można by było uruchomić połączenia Kolei Mazowieckich obsługujące wsie przy linii kolejowej nr 12 pomiędzy Górą Kalwarią a Pilawą oraz pomiędzy Pilawą a Stoczkiem Łukowskim z możliwością technicznego postoju i zmiany toru na stacji Stoczek Łukowski.	uwzględniono	W RPT uwzględniono zapewnienie obsługi połączeń do lotniska w Modlinie i linii nr 12.
17	Proszę o dodanie i przeanalizowanie schematu przedstawiającego liczbę połączeń w ciągu doby dla wszystkich przystanków i stacji kolejowych oraz w miarę jak największej liczby przystanków autobusowych. Dla przystanków autobusowych powinna być przedstawiona na tym schemacie oddzielnie liczba połączeń komercyjnych i realizowanych na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego.	Schemat przedstawiający liczbę połączeń w ciągu doby dla wszystkich przystanków i stacji kolejowych oraz dla jak największej liczby przystanków autobusowych pokazałby miejsca, gdzie komunikacja zbiorowa jest na zadowalającym poziomie, gdzie liczba połączeń komunikacji zbiorowej jest bardzo mała i gdzie występuje wykluczenie transportowe. Autobusy przewoźników prywatnych często nie zatrzymują się w mniejszych wsiach. Powoduje to sytuację, że niektóre wsie obsługiwane są przez niewielką liczbę połączeń lub są pozbawione komunikacji zbiorowej mimo przechodzących przez nie wielu linii komunikacyjnych. Taka sytuacja występuje pomiędzy Pułtuskim a Różanem. Pomiędzy tymi miastami obecnie funkcjonuje 12 par połączeń autobusowych w dni powszednie, ale tylko dwie pary połączeń przewoźnika „RAN-TRANS Transport Osobowy” mają przystanek we wsi Boby, Nowy Szelków, Rostki i Chrzanowo, a we wsi Lipa i Chmielewo nie ma przystanku żadna linia komunikacyjna.	częściowo uwzględniono	Na schemacie Sieć publicznego transportu zbiorowego w Modelu transportowym Mazowsza – stan istniejący, uwzględniono przystanki na terenie województwa mazowieckiego.
18	Proszę o uwzględnienie wydłużenia drogi krajowej 61 do drogi szybkiego ruchu S7 na schemacie „Sieć transportowa w Modelu transportowym Mazowsza – stan prognostyczny, scenariusz W3”.	Zadanie „Budowa Trasy Mostu Północnego na odcinku od ul. Kasprowicza do drogi ekspresowej S7 (węzeł Janickiego) - prace przygotowawcze” zostało 16 grudnia 2021 r. na sesji warszawskiej Rady Miasta wprowadzone do wieloletniej prognozy finansowej m.st. Warszawy. W latach 2022 - 2024 ma zostać wykonana wielowariantowa koncepcja budowy wraz z pozyskaniem decyzji o	nie uwzględniono	Z uwagi na konieczność dokonania zmian w Modelu transportowym Mazowsza, ewentualne zmiany będą uwzględniane w aktualizacjach RPT.

		środowiskowych uwarunkowaniach. Budowa drogi ekspresowej S7 pomiędzy obecną drogą krajową 7 w Gminie Łomianki a al. Obrońców Grodna w Warszawie wraz z wydłużeniem drogi krajowej 61 do drogi ekspresowej S7 spowodowałoby upłynnienie ruchu na al. Armii Krajowej w Warszawie.		
19	Proszę o uwzględnienie przystanków kolejowych w Zegrzu Południowym i w Wieliszewie na linii kolejowej numer 28 i przystanków kolejowych na linii kolejowej łączącej Kozienice z linią kolejową numer 8 na schemacie „Sieć publicznego transportu zbiorowego – stan prognostyczny, scenariusz W3”. Proszę rozważyć dodanie na tym schemacie przystanków i stacji kolejowych na linii kolejowej numer 12 pomiędzy Skierniewicami a posterunkiem odgałęźnym Czachówek Zachodni i pomiędzy Górą Kalwarią a Pilawą.	W styczniu 2022 r. rozpoczęła się budowa linii kolejowej numer 28 Wieliszew – Zegrze. Powstanie stacja końcowa w Zegrzu Południowym i przystanek kolejowy Wieliszew Centrum w okolicach skrzyżowania linii kolejowej z ul. Modlińską w Wieliszewie. Na linii kolejowej łączącej Warkę z linią kolejową numer 8 mogłyby zostać wybudowane przystanki kolejowe obsługujące wsie pomiędzy Warką a Kozienicami. Ponadto mógłby zostać przywrócony regionalny ruch pasażerski na trasie Skierniewice – Mszczonów – Warszawa i Pilawa – Jażwiny – Góra Kalwaria – Warszawa.	nie uwzględniono	Z uwagi na konieczność wprowadzenia zmian do Modelu transportowego Mazowsza, ewentualne zmiany zostaną uwzględniane w najbliższej aktualizacji RPT.
20	Proszę o usunięcie przykładów napędu transportu autobusowego, który będzie uzupełnieniem dla transportu kolejowego i umożliwi lepszą obsługę transportową w peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach województwa.	Na słabiej zaludnionych obszarach województwa lepszym rozwiązaniem są linie obsługiwane przez przewoźnika wybieranego w zamówieniach publicznych o niskim koszcie wozokilometra, dzięki któremu połączeń może być więcej, a jednostki samorządu terytorialnego są w stanie dofinansować połączenia. Dzięki większej liczbie połączeń więcej osób skorzystałoby z linii. Autobusy zeroemisyjne są dobrym rozwiązaniem w centrach miast, gdzie publiczna komunikacja zbiorowa jest już na zadowalającym poziomie.	uwzględniono	W RPT przedstawiono informacje o planowanym uruchomieniu komunikacji autobusowej bez wskazywania rodzaju taboru.
21	Proszę o uzupełnienie schematu „Planowane inwestycje regionalne w województwie mazowieckim” i schematu 75 „Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim” o budowę drogi wojewódzkiej nr 630 jako obwodnicy Jabłonna i drogi łączącej Jabłonnę z Gminą Łomianki, o budowę przystanku kolejowego na linii kolejowej numer 21 w pobliżu przystanku kolejowego Warszawa Targówek z przystankiem autobusowym przy al. Solidarności w kierunku dzielnicy Targówek i przejściem w kierunku przystanku kolejowego Warszawa Targówek, o wydłużenie linii WKD do okolic stacji metra „Centrum” i o budowę chodnika łączącego przystanek kolejowy Warszawa Żerań z ul. Marywilską pomiędzy ul. Płochocińską a Kanałem Żerańskim. Proszę o umieszczenie tych inwestycji w załączniku 2 „ <a href="#">Plany inwestycyjne regionalne</a> ”. Proszę uzupełnić schematy 76	Samorząd Województwa Mazowieckiego, Powiat Legionowski i Gmina Jabłonna podpisały w styczniu 2022 r. porozumienie w sprawie wspólnej realizacji dokumentacji projektowej nowego przebiegu drogi wojewódzkiej 630 jako obwodnicy Jabłonna. Droga 630 wraz z drogą łączącą Jabłonnę z Gminą Łomianki umożliwiłaby stworzenie linii autobusowych łączących wsie Gminy Jabłonna i Legionowo z Łomiankami i stacją metra „Młociny”. Przystanek kolejowy Warszawa Targówek jest nieskomunikowany z liniami autobusowymi w kierunku dzielnicy Targówek i pociągami kursującymi linią kolejową numer 21. Wydłużenie linii WKD do okolic stacji metra „Centrum” mogłoby natomiast zwiększyć udział kolei w transporcie pasażerskim, w tym udział WKD w publicznej komunikacji zbiorowej na obszarze Warszawy. Nie ma bezpośredniego dojazdu z przystanku kolejowego	nie uwzględniono	RPT uwzględni tylko kluczowe inwestycje drogowe istotne dla rozwoju województwa.

	„Planowane inwestycje kolejowe na poziomie regionalnym”, 77 „Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim”, 78 „Planowane inwestycje drogowe na poziomie regionalnym”, 79 „Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim” i 80 „Planowane pozostałe inwestycje w województwie mazowieckim” o te inwestycje.	Warszawa Żerań na Żerań Wschodni ze względu na brak chodnika przy ul. Płochocińskiej pomiędzy przystankiem a ul. Marywilską od strony Kanału Żerańskiego. Taki chodnik miałby znikome znaczenie dla mieszkańców Warszawy, w tym mieszkańców Białoleki, więc mógłby zostać wybudowany przez Samorząd Województwa Mazowieckiego.		
22	Proszę o dodanie braku cyklicznych rozkładów jazdy do powodów braku zaspokojenia w pełni potrzeb przewozowych i oczekiwań podróżnych obecnej oferty przewoźników.	Czasem liczba połączeń kolejowych jest wystarczająca, ale połączenia nie są rozłożone równomiernie. Na przykład pomiędzy Chotomowem a Warszawą, mimo że pociągi kursują dwa razy na godzinę lub częściej, pomiędzy niektórymi połączeniami kolejowymi są przerwy trwające dłużej niż 40 min.	uwzględniono	Uwzględniono brak cykliczności rozkładów jazdy.
23	Proszę o zmianę punktu „zakup niskoemisyjnych pojazdów (autobusy, busy) do obsługi regionalnej komunikacji autobusowej wraz z budową stacji ładowania/tankowania” na punkty „utworzenie linii autobusowych do przystanków i stacji kolejowych z honorowaniem okresowych biletów istniejącej publicznej komunikacji zbiorowej na obszarach gmin” i „budowa stacji ładowania i tankowania pojazdów nisko- i zeroemisyjnych” na liście najważniejszych działań na poziomie regionalnym.	Lepszym rozwiązaniem dla regionalnej komunikacji autobusowej są linie obsługiwane przez przewoźnika wybieranego w zamówieniach publicznych o niskim koszcie wozokilometra, dzięki któremu połączeń może być więcej, a jednostki samorządu terytorialnego są w stanie dofinansować połączenia. Dzięki większej liczbie połączeń więcej osób skorzystałoby z linii. Autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne będące w posiadaniu miasta lub należącego do niego przedsiębiorstwa transportowego są dobrym rozwiązaniem w centrach miast, gdzie publiczna komunikacja zbiorowa jest już na zadowalającym poziomie.	uwzględniono	Uwzględniono uruchomienie regionalnej komunikacji autobusowej.
24	Proszę o usunięcie opisu napędu transportu autobusowego, który będzie stanowił uzupełnienie dla transportu kolejowego i umożliwi lepszą obsługę transportową w peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach województwa, przez które nie przebiegają linie kolejowe.	Na słabiej zaludnionych obszarach województwa lepszym rozwiązaniem są linie obsługiwane przez przewoźnika wybieranego w zamówieniach publicznych o niskim koszcie wozokilometra, dzięki któremu połączeń może być więcej, a jednostki samorządu terytorialnego są w stanie dofinansować połączenia. Dzięki większej liczbie połączeń więcej osób skorzystałoby z linii. Autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne będące w posiadaniu miasta lub należącego do niego przedsiębiorstwa transportowego są dobrym rozwiązaniem w centrach miast, gdzie publiczna komunikacja zbiorowa jest już na zadowalającym poziomie.	uwzględniono	Usunięto opis dotyczący rodzaju napędu transportu autobusowego.
25	Proszę o usunięcie informacji o inwestycjach w 40 sztuk niskoemisyjnych pojazdów i w stacje obsługi, ładowania i tankowania z charakterystyki wariantu W1.	Lepszym rozwiązaniem są linie obsługiwane przez przewoźnika wybieranego w zamówieniach publicznych o niskim koszcie wozokilometra, dzięki któremu połączeń może być więcej, a jednostki samorządu terytorialnego są w stanie dofinansować połączenia. Dzięki większej liczbie połączeń więcej osób skorzystałoby z linii, dzięki czemu indywidualny ruch samochodowy i ogólna emisyjność	nie uwzględniono	RPT nie przesądza formy organizacji regionalnej komunikacji autobusowej. Decyzje w tej sprawie zostaną podjęte w późniejszym terminie.



		transportu zmniejszyłaby się w większym stopniu. Autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne będące w posiadaniu miasta lub należącego do niego przedsiębiorstwa transportowego są dobrym rozwiązaniem w centrach miast, gdzie publiczna komunikacja zbiorowa jest już na zadowalającym poziomie.		
26	Proszę o usunięcie informacji o inwestycjach w 70 sztuk niskoemisyjnych pojazdów z charakterystyki wariantu W2.	Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem są linie obsługiwane przez przewoźnika wybieranego w zamówieniach publicznych o niskim koszcie wozokilometra, dzięki któremu połączeń może być więcej, a jednostki samorządu terytorialnego są w stanie dofinansować połączenia. Dzięki większej liczbie połączeń więcej osób skorzystałoby z linii, dzięki czemu indywidualny ruch samochodowy i ogólna emisyjność transportu zmniejszyłaby się w większym stopniu. Autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne będące w posiadaniu miasta lub należącego do niego przedsiębiorstwa transportowego są dobrym rozwiązaniem w centrach miast, gdzie publiczna komunikacja zbiorowa jest już na zadowalającym poziomie.	nie uwzględniono	RPT nie przesądza formy organizacji regionalnej komunikacji autobusowej. Decyzje w tej sprawie zostaną podjęte w późniejszym terminie.
27	Proszę o usunięcie informacji o inwestycjach w 100 sztuk niskoemisyjnych pojazdów z charakterystyki wariantu W3.	Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem są linie obsługiwane przez przewoźnika wybieranego w zamówieniach publicznych o niskim koszcie wozokilometra, dzięki któremu połączeń może być więcej, a jednostki samorządu terytorialnego są w stanie dofinansować połączenia. Dzięki większej liczbie połączeń więcej osób skorzystałoby z linii, dzięki czemu indywidualny ruch samochodowy i ogólna emisyjność transportu zmniejszyłaby się w większym stopniu. Autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne będące w posiadaniu miasta lub należącego do niego przedsiębiorstwa transportowego są dobrym rozwiązaniem w centrach miast, gdzie publiczna komunikacja zbiorowa jest już na zadowalającym poziomie.	nie uwzględniono	RPT nie przesądza formy organizacji regionalnej komunikacji autobusowej. Decyzje w tej sprawie zostaną podjęte w późniejszym terminie.
28	Proszę o usunięcie informacji z tabeli „Szczegółowe charakterystyki dla poszczególnych wariantów” o zakupie pojazdów dla wojewódzkiego transportu autobusowego.	Zdecydowanie optymalniejszym rozwiązaniem dla wojewódzkiego transportu autobusowego użyteczności publicznej są linie obsługiwane przez przewoźników wybranych w zamówieniach publicznych. Obecnie taki sposób realizacji publicznej komunikacji autobusowej dynamicznie się rozwija, np. w postaci lokalnych linii uzupełniających ZTM Warszawa czy linii samodzielnie tworzonych przez niektóre gminy i część powiatów. Urząd Marszałkowski Samorządu Województwa Mazowieckiego i spółka „Koleje Mazowieckie - KM” mają doświadczenie	nie uwzględniono	RPT nie przesądza formy organizacji regionalnej komunikacji autobusowej. Decyzje w tej sprawie zostaną podjęte w późniejszym terminie.

		w tworzeniu linii autobusowych obsługiwanych przez zewnętrznych przewoźników zdobyte przy okazji tworzenia komunikacji zastępczej i linii łączącej Port Lotniczy Warszawa-Modlin ze stacją kolejową Modlin. Linie obsługiwane przez przewoźnika wybranego w zamówieniu publicznym charakteryzują się niższym kosztem wozokilometra niż linie obsługiwane przez przedsiębiorstwo transportowe należące do jednostki samorządu terytorialnego.		
29	Proszę o usunięcie inwestycji „zakup autobusów niskoemisyjnych” i „budowa infrastruktury niezbędnej do obsługi pojazdów niskoemisyjnych” jako inwestycji na poziomie regionalnym. Dofinansowanie inwestycji zakupu autobusów nisko- i zeroemisyjnych i budowy infrastruktury niezbędnej do ich obsługi z Funduszy Europejskich powinno być dostępne dla gmin miejskich, należących do nich przedsiębiorstw transportowych i przedsiębiorstw prywatnych.	Na peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach województwa lepszym rozwiązaniem są linie obsługiwane przez przewoźnika wybieranego w zamówieniach publicznych o niskim koszcie wozokilometra, dzięki któremu połączeń może być więcej, a jednostki samorządu terytorialnego są w stanie dofinansować połączenia. Dzięki większej liczbie połączeń więcej osób skorzystałoby z linii. Autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne będące w posiadaniu miasta lub należącego do niego przedsiębiorstwa transportowego są dobrym rozwiązaniem w centrach miast, gdzie publiczna komunikacja zbiorowa jest już na zadowalającym poziomie.	nie uwzględniono	RPT nie przesądza formy organizacji regionalnej komunikacji autobusowej. Decyzje w tej sprawie zostaną podjęte w późniejszym terminie.
<b>III</b>	<b>Zgłaszający: Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi</b>			
30	Wnosi się o uwzględnienie planowanej do realizacji inwestycji rozbudowy Autostrady A2 na odcinku Łódź – Warszawa	Przedsięwzięcie wynikające z „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej”	uwzględniono	Planowana rozbudowa autostrady A2 została uwzględniona w załączniku nr 1 do RPT pod pozycją K49 - Poszerzenie autostrady A2 na odcinku granica województwa łódzkiego i mazowieckiego - węzeł "Konotopa" (bez węzła) o dodatkowe pasy ruchu.
<b>IV</b>	<b>Zgłaszający: Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego</b>			
31	Zapis zawarty na str. 95 mówiący o tym, iż w województwie mazowieckim w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane są dwa rodzaje przewozów: <ul style="list-style-type: none"> <li>(...)</li> <li>Przewozy komercyjne wykonywane przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów i wydaniu przez</li> </ul>	Zapis ten sugeruje, iż na terenie województwa mazowieckiego przewozy komercyjne tj. nie będące przewozami o charakterze użyteczności publicznej wykonywane są przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora. Natomiast zgodnie zapisami zawartymi w art. 85 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane na podstawie zgłoszenia uprawnia przedsiębiorcę	uwzględniono	Zapis dotyczący organizacji przewozów został zmodyfikowany.

	tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozów... proponujemy zmodyfikować z uwzględnieniem przepisu art. 85 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.	do wykonywania przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego na określonej w potwierdzeniu linii komunikacyjnej od dnia 1 stycznia 2023 roku.		
<b>V</b>	<b>Zgłaszający: Osoba fizyczna</b>			
32	Proponuję dorysować planowaną przez PKP PLK linię kolejową Płock – Raciąż – Ciechanów – Ostrołęka.	Linia jest zapisana w planach inwestycyjnych PKP PLK.	nie uwzględniono	Jak wskazano w opisie pod schematem, mapa pochodzi z przyjętego przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 19.12.2018 r. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i nie podlega zmianom.
33	Jako element sieci TEN-T proponuję dopisać linię CMK Północ przez Płock i Włocławek do Gdańska.	Linia znajduje się już w projekcie nowego rozporządzenia Komisji Europejskiej	nie uwzględniono	RPT wskazuje sieć TEN-T zgodą z obowiązującymi przepisami.
34	Po słowach „północno- wschodniej” proponuję dopisać „i północno-zachodniej”.	Wykluczenie komunikacyjne okolic Płocka (brak linii kolejowej do Warszawy, brak dróg szybkiego ruchu).	uwzględniono	Zapisy zmodyfikowano.
35	Wśród planowanych nowych połączeń należy dopisać nowe linie: „Płock – Modlin – Warszawa” i „Płock – CPK – Warszawa”.	Linie te figurują z zamierzeniach inwestycyjnych CPK oraz PKP PLK oraz są zapisane w rządowej Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.	częściowo uwzględniono	Wskazane zapisy dotyczą planowanej obsługi połączeń przez Spółkę Koleje Mazowieckie. Obecnie nie jest planowana realizacja połączeń przez Spółkę na wskazanych liniach. Ewentualne zmiany będą uwzględniane w aktualizacji RPT. RPT uzupełniono o połączenie odcinku Modlin-Lotnisko Modlin.
36	Podano jako stan istniejący aktualizację za rok 2019. Proponuję zrobić aktualizację wg stanu na rok 2021.	Przez 2 lata nastąpiły spore zmiany, m.in. w strategicznych dokumentach instytucji centralnych.	nie uwzględniono	Model ruchu odnosi się do danych z roku 2019 z uwagi na wykorzystanie w opracowaniu Zintegrowanego Modelu Ruchu opracowanego przez CUPT zawierającego model dla stanu istniejącego na 2019 rok. Jednocześnie trzeba zauważyć, że w roku 2021 występowała pandemia Covid, która wpływała na liczne odchylenia od standardowej sytuacji panującej w transporcie i zaburzyłaby wyniki badań.

37	Na schemacie 61 należy dodać drogę ekspresową S10 w nowym śladzie oraz linię kolejową CMK Północ.	Zgodnie z rządową Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku oraz według planów GDDKiA oraz spółki CPK sp. z o.o. obydwa zadania mają być zrealizowane do 2030 roku.	częściowo uwzględniono	Wnioskowana zmiana została uwzględniona na schemacie Planowane inwestycje transportowe w województwie mazowieckim oraz Planowane inwestycje drogowe w województwie mazowieckim.
38	Na schemacie 75 brakuje nowego przebiegu S10 oraz Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (S50/A50).	Zgodnie z rządową Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku oraz według planów GDDKiA mają być zrealizowane do 2030 roku.	uwzględniono	Schemat uzupełniono.
39	Na schemacie 79 brakuje nowego przebiegu S10.	Zgodnie z rządową Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku oraz z Programem Budowy Dróg Krajowych nowy przebieg S10 to Toruń – Płock – Naruszewo.	uwzględniono	Schemat uzupełniono.
40	Wśród planowanych nowych połączeń powinny znaleźć się również linie kolejowe na odcinkach Płock – Modlin i Płock – CPK – Warszawa.	Budowa tych linii planowana jest do roku 2030.	częściowo uwzględniono	Wskazane zapisy dotyczą planowanej obsługi połączeń przez Spółkę Koleje Mazowieckie. Obecnie nie jest planowana realizacja połączeń przez Spółkę Koleje Mazowieckie na wskazanych liniach. Ewentualne zmiany będą uwzględniane w aktualizacji RPT. RPT uzupełniono o połączenie odcinku Modlin-Lotnisko Modlin.
41	W tabeli 49 proponuję dopisać zadanie „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 559 na odcinku od drogi krajowej nr 60 w Płocku do drogi 559 w miejscowości Srebrna”, data zakończenia 2030, szacunkowa wartość 150 mln w wariantach 2 i 3.	Kontynuacja budowy drogi nowym śladem na zachód od ulicy Bielskiej.	nie uwzględniono	RPT uwzględni tylko kluczowe inwestycje drogowe istotne dla rozwoju województwa.
42	Proponuję dopisać inwestycję „Budowa drogi S10 na odcinku A1 – Płock – Naruszewo (S50/A50)” z terminem realizacji 2030; (zgodnie z numeracją powinna znaleźć się pomiędzy K54 a K55).	Budowa planowana jest do roku 2030.	uwzględniono	Zapisy uzupełniono.
43	W pozycji K53 należy zmienić oznakowanie węzła „S7 Płońsk (A10)” gdyż S10 kończyć się będzie nie w Płońsku tylko w Naruszewie.	Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24.09.2019 zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.	uwzględniono	Zapisy uzupełniono.
44	Proponuję dopisać inwestycję „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 559 na odcinku od drogi krajowej nr 60 do drogi 559 w miejscowości Srebrna”, data zakończenia 2030, szacunkowa wartość 150 mln.	Kontynuacja budowy drogi nowym śladem na zachód od ulicy Bielskiej.	nie uwzględniono	RPT uwzględni tylko kluczowe inwestycje drogowe istotne dla rozwoju województwa.

VI	Zgłaszający: Gmina Pomiechówek			
45	<p>Wpisanie na listę Inwestycji planowanych do realizacji w latach 2021-2030 Projektu pn. Budowa obwodnicy Pomiechówka wraz z przeprawą mostową</p>	<p>Planowana droga obwodowa położona jest w województwie mazowieckim i przebiega na północ od drogi krajowej 62. Pod względem administracyjnym przebiega w całości przez gminę Pomiechówek. W swoim przebiegu obwodnica przecina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tereny inwestycyjne gm. Pomiechówek</li> <li>• Tereny Specjalnej Strefy Ekonomicznej Portu Lotniczego</li> <li>• Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa</li> <li>• Tereny Nadleśnictwa Jabłonna</li> <li>• Grunty Skarbu Państwa</li> </ul> <p>Miejsce realizacji przedsięwzięcia Powiat nowodworski, gmina Pomiechówek, Funkcja i cel obwodnicy w sieci dróg krajowych Obecna droga krajowa nr 62, łącząca Strzelno z Siemiatyczami, jest jedną z dróg w podstawowej sieci drogowej w Polsce. Jest to droga o dużej randze gospodarczej. Na wysokości gminy Pomiechówek, przy obecnym zagospodarowaniu miejscowości i układzie transportowym od lat generuje znaczne utrudnienia w ruchu, przede wszystkim z racji powiązania tranzytowego, co jest szczególnie uciążliwe w sezonie turystycznym.</p> <p>Budowa obwodnicy umożliwi skierowanie znacznej części uciążliwego ruchu tranzytowego poza centrum miejscowości. Inwestycja wpłynie bezpośrednio na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach położonych w centrum Pomiechówka</li> <li>• wzmocnienie potencjału inwestycyjnego gminy oraz całego regionu poprzez skomunikowanie siecią dróg terenów inwestycyjnych znajdujących się w Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej</li> <li>• poprawę warunków życia mieszkańców gminy i wypoczynku mieszkańcom Mazowsza</li> <li>• zmniejszenie ryzyka zagrożenia życia, zdrowia i mienia ludności, powstającego w wyniku kolizji i awarii komunikacyjnych.</li> <li>• mniejsza emisja szkodliwych substancji dzięki poprawie płynności przejazdu</li> </ul>	uwzględniono	Inwestycja została uwzględniona w załączniku nr 3 do RPT

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• uwolnienie obszaru gminy od ruchu tranzytowego ciężkich samochodów i poprawę przepustowości - spodziewana jest poprawa ochrony środowiska naturalnego i ekologii w całej gminie oraz zmniejszenie hałasu komunikacyjnego.</li> </ul> <p>Zakłada się finansowanie projektu ze środków własnych jst, FEM oraz środków GDDKiA</p> <p>Etapy realizacji inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faza projektowa - do końca 2022 roku (środki własne jst),</li> <li>• Decyzja środowiskowa – I kw. 2023,</li> <li>• Procedura przetargowa – II kw. 2023,</li> <li>• Proces realizacji – od III kwartału 2023</li> </ul> <p>Przewidywany koszt inwestycji - 80-100 mln.zł</p>		
46	Wpisanie na listę Inwestycji planowanych do realizacji w latach 2021-2030 Projektu pn. Budowa bocznic kolejowej wraz z węzłami przeładunkowymi na potrzeby transportu towarowego w Warmińsko Mazurskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej Podstrefie Pomiechówek oraz terenów inwestycyjnych wokół Lotniska Modlin.	<p>W ramach projektu zostaną zrealizowane zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa linii kolejowej do terenów inwestycyjnych w okolicach węzła drogowego, przy skrzyżowaniu drogi krajowej nr 62 i drogi powiatowej nr 2413W, umożliwiająca połączenie z ogólnokrajową siecią torów kolejowych.</li> <li>• Budowa dwóch terminali z rampami kolejowymi służących przeładunkowi i spedycji towarów oraz obsłudze ruchu pasażerskiego</li> </ul> <p><b>Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia -</b> Gmina Pomiechówek</p> <p><b>Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów</b></p> <p>Celem realizacji projektu jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa stanu infrastruktury kolejowej umożliwiającej dostęp do lokalnych rynków pracy Warmińsko Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefy Pomiechówek oraz terenów inwestycyjnych wokół Lotniska Modlin.</li> <li>• poprawa dostępności regionalnej oraz dalsze umacnianie metropolitalnych funkcji Warszawy,</li> <li>• poprawa stanu infrastruktury kolejowej umożliwiającej dostęp do lokalnych rynków pracy,</li> <li>• zmianę środka transportu z indywidualnego samochodowego na publiczny jako środka dojazdu do pracy na terenach inwestycyjnych, co znacząco</li> </ul>	uwzględniono	Inwestycja została uwzględniona w załączniku nr 3 do RPT.

		<p>wpłyne na zmniejszenie ruchu kołowego na terenie metropolitalnym Warszawy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• umożliwienie sprawnego i komfortowego dotarcia do obszaru ZIT Metropolii Warszawskiej, a w szczególności do Warszawy, pracownikom zakładów umiejscowionych na terenach inwestycyjnych w Gminie Pomiechówek.,</li> <li>• zapewnienie alternatywnych, niskoemisyjnych środków transportu zbiorowego i indywidualnego w celu minimalizacji wykorzystania samochodów osobowych,</li> </ul> <p>Rezultaty projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• W wyniku budowy bocznic kolejowej do WMSSE oraz terenów inwestycyjnych wokół Lotniska Modlin nastąpi poprawa dostępności transportowej Województwa Mazowieckiego w układzie krajowym.</li> </ul> <p>Obszar realizacji przedsięwzięcia (wskazać właściwe OSI, jeśli przedsięwzięcie je obejmuje)</p> <p>Obszar gminy Pomiechówek obejmujący tereny przylotniskowe Portu Lotniczego Modlin oraz tereny Warmińsko Mazurskiej Specjalnej Strefy ekonomicznej Podstrefa Pomiechówek</p> <p>Miejsce realizacji przedsięwzięcia</p> <p>Powiat nowodworski, gmina Pomiechówek, miejscowość Nowy Modlin</p> <p>Stan zaawansowania prac przygotowawczych/realizacji</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uregulowany stan prawny przebiegu toru kolejowego,</li> <li>• Dokumentacja projektowa – w trakcie opracowania</li> <li>• Postępowania dotyczące decyzji środowiskowych - w trakcie</li> </ul> <p>Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia oraz rezultaty i produkty projektu.</p> <p>Orientacyjna wartość projektu wynosi 30 mln. zł.</p> <p>Oczekiwane produkty i rezultaty (wskazanie mierzalnych wskaźników i określenie ich wartości bazowej oraz docelowej)</p> <p>Produkty projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Długość wybudowanych nowych linii kolejowych – wartość bazowa 0 km, wartość docelowa 3km</li> </ul> <p>Rezultaty projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zapewnienie połączeń kolejowych do obszarów istotnych z punktu widzenia rozwoju województwa, które obecnie nie</li> </ul>		
--	--	--	--	--

		posiadają bezpośredniego połączenia z siecią kolejową, a także zwiększenie dostępności w ruchu towarowym do stref przemysłowych i ekonomicznych na terenie Mazowsza, poprzez budowę nowych linii kolejowych Przedsięwzięcia komplementarne: Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin.		
<b>VII</b>	<b>Zgłaszający: Miasto Radom</b>			
47	Aktualizacja lokalnego planu inwestycyjnego Gminy Miasta Radomia	Nowe inwestycje, które chcemy zgłosić do RPT WM będą zadaniami, które będą przyczyniały się do zmniejszenia nadmiernego ruchu samochodowego, redukcji zanieczyszczeń powietrza, jak również pozwolą na lepsze skomunikowanie terenów inwestycyjnych, lotniska i przejścia granicznego a także pozytywnie wpłyną na jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w Radomiu.	uwzględniono	Inwestycje zostały uwzględnione w załączniku nr 3 do RPT.
<b>VIII</b>	<b>Zgłaszający: Urząd Miasta Płocka</b>			
48	Dopisanie do katalogu inwestycji na poziomie lokalnym następujących projektów (z określoną datą zakończenia zadania): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa trasy północno-zachodniej na odcinku od ronda Powsino do ulicy Zglenieckiego wraz z budową połączenia drogowego do ulicy Traktowej – ok. 125 mln. zł. – 2030</li> <li>• Inwestycje drogowe na terenie miasta – 110 mln. zł. – 2030</li> <li>• Budowa kładki rowerowej na moście Legionów Piłsudskiego w Płocku nad rzeką Wisłą – 25 mln. zł. – 2030</li> <li>• Budowa ciągów pieszych i rowerowych na terenie miasta oraz przebudowa i modernizacja infrastruktury dedykowanej dla potrzeb NURD – 30 mln. zł. – 2030</li> <li>• Modernizacja floty pojazdów miasta z uwzględnieniem pojazdów zeroemisyjnych 130 mln. zł – 2030</li> <li>• Utworzenie i przebudowanie pętli i zajezdni autobusowych, węzłów przesiadkowych oraz systemów ICT oraz elementami ITS (w tym systemu DIP) - 65 mln. zł. – 2030</li> </ul>	W katalogu inwestycji na poziomie lokalnym ujęte zostały wszystkie projekty wnioskowane uprzednio. Zadania te mają charakter priorytetowy i zostały uszczegółowione w planach inwestycyjnych miasta, tj. wpisane do Otwartego Katalogu Inwestycji Miejskich. Mając na uwadze powyższe, wnoszę o uzupełnienie listy o wymienione zadania wpisujące się w założenia i cele Planu.	uwzględniono	Inwestycje zostały uwzględnione w załączniku nr 3 do RPT.



49	W zadaniach realizowanych przez GDDKiA brakuje wskazania inwestycji: Budowa drogi ekspresowej S10 (odcinek S7/A50 – A1) z budową/przebudową dróg kierujących ruch do miasta Płocka (węzeł „Płock wschód” DK60 oraz węzeł „Płock zachód” na włączeniu w kierunku ul. Zglenieckiego lub obwodnicy zachodniej miasta)	Inwestycja budowy drogi ekspresowej S10 jest procedowane w chwili obecnej przez GDDKiA o. Bydgoszcz. Inwestycja jest najważniejszą inwestycją drogową sieni TEN-T dla miasta Płocka.	uwzględniono	Zapisy uzupełniono.
<b>IX</b>	<b>Zgłaszający: Rada Dzielnicy Mokotów</b>			
50	W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do roku 2030 nie została przewidziana rozbudowa sieci dróg ani połączeń kolejowych konieczna do obsługi transportowej nowej jednostki wielopaliwowej EC Siekierki (dowóz surowców/ wywóz odpadów). Wśród wielu możliwych rozwiązań proponujemy rozważenie budowy węzła drogowego powiązanego z południową obwodnicą Warszawy umożliwiającego obsługę terminala kolejowego przy bocznicy kolejowej prowadzącej do EC Siekierki. Linia kolejowa do tej pory była jedynym szlakiem transportowym do obsługi potrzeb funkcjonalnych Elektrociepłowni. Dokładne usytuowanie węzła drogowego oraz terminala do uzgodnienia z PGNiG Termika	Zwiększenie ruchu kołowego w stopniu koniecznym do zapewnienia ciągłości pracy jednostki wielopaliwowej (planowanego nowego bloku energetycznego EC Siekierki) -dowóz surowca RDF i biomasy, a także wywóz popiołów przy wykorzystaniu obecnej infrastruktury drogowej, w znacznym stopniu zwiększy ruch pojazdów ciężarowych przez tereny istniejących osiedli mieszkaniowych, w ocenie mieszkańców będzie stanowił zagrożenie dla ich zdrowia i bezpieczeństwa. Jest to postulat Mieszkańców Stegien Południowych i Północnych, Czerniakowa Południowego, Czerniakowa, Sielc, Siekierki, Augustówki, Wilanowa, Sadyby.	nie uwzględniono	Proponowana inwestycja wymaga dokonania stosownych analiz. Ewentualne zmiany uwzględniane zostaną w aktualizacjach RPT.
<b>X</b>	<b>Zgłaszający: Miasto Stołeczne Warszawa</b>			
51	1. Tekst jest trudny do czytania i w wielu miejscach zlewa się z powodu braku numeracji rozdziałów i podrozdziałów, podpisy nad i pod tabelami i rysunkami nie są wyróżnione (np. mniejszą czcionką) - są tej samej wielkości co tekst główny. 2. W wielu miejscach zdanie rozpoczyna się małą literą, nazwy własne pisane są małą literą, np. województwo mazowieckie, nazwy dokumentów powinny być pisane w „”. 3. Dokument wymaga poprawek stylistycznych i całościowej redakcji. Doprecyzowania wymaga, na którą wersję strategii rozwoju województwa mazowieckiego powołuje się Plan. Nie zawsze jest jasne, czy jest to dokument jeszcze obowiązujący, czy obecnie procedowany projekt strategii. Np. we wstępie odnoszą się Państwo do projektowanego dokumentu (Strategia 2030+ na str. 9), zaś np. w diagnozie na str. 80 lub 93 do dokumentu obowiązującego (Strategia do roku 2030)	Doprecyzowanie zapisów.	uwzględniono	RPT (wersja PDF) zawiera stosowne rozdziały i podrozdziały. Jednocześnie publikowana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa wersja uwzględniająca wymogi WCAG, nie zawiera numeracji rozdziałów i podrozdziałów.

52	<p>Doprecyzowania wymaga, na którą wersję strategii rozwoju województwa mazowieckiego powołuje się Plan. Nie zawsze jest jasne, czy jest to dokument jeszcze obowiązujący, czy obecnie procedowany projekt strategii. Np. we wstępie odnoszą się Państwo do projektowanego dokumentu (Strategia 2030+ na str. 9), zaś np. w diagnozie na str. 80 lub 93 do dokumentu obowiązującego (Strategia do roku 2030)</p>	Doprecyzowanie zapisów.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
53	<p>W dokumencie wskazano na konieczność rozwoju regionalnego systemu szkieletowego tras rowerowych. Część tras będzie przebiegać bezpośrednio przez RWS. Doprecyzowania wymaga, w jaki sposób/z jakich źródeł przewiduje się finansowanie budowy tych dróg rowerowych na terenie gmin RWS. Są to inwestycje wymienione jako regionalne, za które ma odpowiadać samorząd województwa. Czy przewiduje się zarezerwowanie jakiś środków na ten cel w FEM lub innych programach? Czy będzie to miało wpływ na wybór konkretnych projektów do dofinansowania w ramach ZIT? Czy można się spodziewać, że drogi rowerowe tworzące regionalną sieć szkieletową będą traktowane w sposób „priorytetowy” a ich realizacja odbędzie się z wykorzystaniem części środków z alokacji ZIT?</p> <p>Ponadto wydaje się, że ujęcie kryteriów w takiej formie, jak wskazano na stronie 212 jest nadmiarowe. Kryteria na etapie planu raczej powinno się formułować ogólnie – pod kątem zgodności z celami dokumentu.</p> <p>Ponadto zamiast sformułowania: „Niniejszy Plan wskazuje ogólne kryteria, które <b>powinny</b> być stosowane przy wyborze projektów do realizacji (...)” proponuje się użyć sformułowania:</p> <p>„Niniejszy Plan wskazuje ogólne kryteria, które <b>mogą</b> być stosowane przy wyborze projektów do realizacji (...)”.</p> <p>W ten sposób kryteria zaproponowane w planie będą mogły stanowić podstawę do dyskusji właściwych organów nad docelowym kształtem kryteriów wyboru.</p>	Doprecyzowanie zapisów.	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
54	<p>Należy uspołnić podejście do zakładanego wpływu realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego – zarówno części lotniskowej, jak i towarzyszących lotnisku inwestycji drogowych i kolejowych. Obecnie podejście to jest niejednolite - zarówno pomiędzy różnymi częściami samego projektu Regionalnego Planu Transportowego, jak i</p>	Potrzebne jest szersze ujęcie kwestii związanych z budową CPK i wpływu tej inwestycji na transport w województwie mazowieckim.	nie uwzględniono	RPT uwzględni założenia budowy CPK wraz z pozostałym komponentem. Ewentualne zmiany w dokumencie związane z budową CPK zostaną uwzględniane w aktualizacjach RPT

	<p>między projektem RPT i projektem aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego, z którą RPT musi być zgodny.</p>			<p>po zakończeniu prac koncepcyjnych i analitycznych.</p>
55	<p>PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiły pod koniec 2021 r. przetarg na wykonanie Studium Planistycznego Rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego – wszelkie dotychczasowe plany inwestycyjne, włączając w to inwestycje przewidziane do realizacji w najbliższych latach będą podlegały dodatkowej weryfikacji. Możliwe jest, że obecnie wypracowywane rozwiązania w studiach wykonalności związanych z modernizacją i rozbudową linii kolejowych na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego (dla linii 2, 6, 8, 9) mogą ulec zmianom. Studium to pozwoli określić, które projekty będą realizowane w pierwszej kolejności, a które będą odłożone na kolejne dekady. PKP PLK S.A. planują szeroką współpracę z interesariuszami, w tym Samorządem Województwa Mazowieckiego i wojewódzkimi operatorami kolejowymi. Warto byłoby w dokumencie nawiązać do SPR WWK – jako głównej płaszczyzny analiz rozwoju kolejowego systemu transportowego w WWK i na Mazowszu. Studium będzie uwzględniać też projekty z programu Kolej+, jak również ogół infrastruktury przystankowej. Jeśli chodzi o docelową sieć przystanków kolejowych na terenie Warszawy – jej założenia zostały określone w Master Planie dla WWK (dokument wewnętrzny PKP PLK), na etapie poszczególnych studiów wykonalności propozycje te są weryfikowane. Zakłada się jednak, że przesądzenia w tym zakresie będą dokonywane w ramach SPR WWK.</p>	-	uwzględniono	<p>W RPT uwzględniono informacje dot. Studium Planistycznego Rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego.</p>
56	<p>Poniższy fragment jest nieaktualny: "Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), przyjęta przez rząd w grudniu 2011 r., jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju". Ten dokument został uchylony w 2020 roku i już nie obowiązuje.</p>	Nieaktualny zapis.	uwzględniono	Dokonano aktualizacji.
57	<p>W projekcie Planu napisano: „Projekt Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (PO PW) jest instrumentem wsparcia, który finansuje projekty przyczyniające się do gospodarczego i społecznego rozwoju pięciu województw: lubelskiego,</p>	Doprecyzowanie zapisu.	uwzględniono	Dokonano aktualizacji.

	<p>podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego”  POPW 2014-2020 nie jest projektem. Ponadto wydaje się, że dla celu opracowania Planu powinno się przeanalizować projekt POPW 2021-2027, który obejmuje region mazowiecki regionalny.  Nie jest zrozumiałe czemu autorzy odnoszą się do programu na lat 2014-2020, do którego województwo mazowieckie nie miało dostępu, a nie do programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 do którego dostęp będzie miał Region Mazowiecki Regionalny.</p>			
58	<p>Propozycja uzupełnienia danych dot. „Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych” o informacje i nr Dz.U. oraz rok.</p>	Doprecyzowanie zapisu.	uwzględniono	Zapisy uzupełniono.
59	<p>W planie wskazano:  Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, Plan powinien koncentrować się na infrastrukturze i usługach transportowych służących obsłudze ruchu regionalnego z uwzględnieniem powiązań krajowych i lokalnych. (...) <b>Oprócz indywidualnego transportu samochodowego powinien obejmować</b> przede wszystkim wspieranie rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności(...).”  Proponuje się przeformułować tekst pogrubiony (od słowa „Oprócz”), bo z takiej konstrukcji zdania wynika, że Plan będzie wspierał indywidualny transport samochodowy, co raczej nie jest zbieżne z wytycznymi KE.</p>	Doprecyzowanie tekstu	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
60	<p>Brak w diagnozie ujęcia transportu autobusowego w podobny sposób jak transport kolejowy lub lotniczy</p>	Obecnie w tej części dokumentu, w kontekście transportu autobusowego jest informacja tylko o taborze.	uwzględniono	Autobusowa sieć komunikacyjna na terenie województwa mazowieckiego została opisana i uwzględniona w rozdziale 4.4.
61	<p>W punkcie 1 nie jest jasne, o jaki odcinek i której linii kolejowej chodzi w przypadku odcinka „Warszawa Zachodnia – gr. województwa”.</p>	Doprecyzowanie zapisu.	uwzględniono	W kolumnie nr 1 wskazano odniesienie jakiej linii dotyczy odcinek.
62	<p>W planie wskazano:  „Trasy rowerowe na wałach przeciwpowodziowych zwiększają ponadto odporność na skutki zmiany klimatu.”  Prośba o doprecyzowanie, w jaki sposób to się dzieje.</p>	Doprecyzowanie zapisu.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
63	<p>Z punktu widzenia celów, które zakłada RPT WM do 2030 roku, tak ważny element jak diagnoza obecnego stanu systemu parkingów P+R jest opisana w sposób bardzo skrócony i ogólny. Wydaje się, że w podanej liczbie</p>	<p>Potrzeba rozszerzenia zapisów. Brak pełnej informacji nie daje pełnego obrazu sytuacji.  Akapit nie zawiera informacji o istnieniu kilkudziesięciu parkingów w metropolii warszawskiej, które zostały</p>	nie uwzględniono	RPT dotyczy organizacji i funkcjonowania transportu na poziomie regionalnym. Wnioskowane dane powinny znaleźć odzwierciedlenie w

	parkingów nie uwzględniono tych wybudowanych przez gminy w ramach instrumentu ZIT. Należy uzupełnić informację o parkingi P+R, których operatorami są inne jst.	wybudowane w ramach realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w perspektywie 2014-2020.		dokumentach strategicznych na poziomie lokalnym.
64	Niektóre pociągi linii S3 kursują również do Radzimina tj. w relacji: Warszawa Lotnisko Chopina – Legionowo Piaski/ Wieliszew/ <b>Radzymin</b> .	Niepełna informacja.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
65	Spółka SKM realizuje połączenia również za pomocą taboru typu: 31WEba (od 01.2022, a planowo w dalszej części roku 2022 także 45WE).	Niepełna informacja.	nie uwzględniono	RPT opracowany został w listopadzie 2021 r. w związku z powyższym nie uwzględnia taboru spółki SKM zakupionego w styczniu 2022 r.
66	W planie wskazano: „Gęstość sieci wynosiła 0,37 km na 1000 mieszkańców.” Przeważnie gęstość dróg wyraża się w innych jednostkach: długość drogi/powierzchnia np. km/km <sup>2</sup> . Chyba, że jako wskaźnik dostępności - właśnie jako km/liczbę mieszkańców. Prośba o doprecyzowanie tekstu, że chodzi tu właśnie o dostępność do dróg rowerowych.	Doprecyzowanie tekstu.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
67	Doprecyzowania wymaga jak rozumiana jest metropolia warszawska, jaki obszar obejmuje? Czy to tylko Warszawa? Czy obszar obsługiwany przez komunikację warszawską tj. WTP? Czy jednak już zahaczamy tu o metropolię – rozumianą szerzej (w projekcie nowej strategii rozwoju woj. mazowieckiego i nowego RPO metropolia warszawska = RWS). Jeśli RWS to należałoby uwzględnić w analizach istnienie linii lokalnych (np. w Łomiankach, Markach, Grodzisku Maz.) oraz wskazać braki połączeń transportowych w gminach oddalonych od Warszawy. Należy wskazać na mapie granice metropolii warszawskiej.	Doprecyzowanie informacji.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
68	W planie wskazano: „Głównymi działaniami zmierzającymi do rozwijania i propagowania roweru jako elementu stanowiącego publiczny transport zbiorowy Warszawy są: <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozbudowa infrastruktury dróg i parkingów rowerowych oraz stref ruchu uspokojonego, zapewniająca bezpieczne korzystanie z rowerów,</li> <li>• rozwijanie systemu roweru publicznego (Veturilo) poprzez lokalizację nowych stacji umożliwiających wypożyczenie miejskiego roweru,</li> <li>• tworzenie parkingów w systemie B+R,</li> </ul>	Doprecyzowanie tekstu poprzez uwzględnienie działań koniecznych do realizacji w całej metropolii warszawskiej.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>wzmocnienie instytucjonalne jednostek miejskich zajmujących się ruchem rowerowym”</li> </ul> <p>Warto zwrócić uwagę, że takie działania są i powinny być prowadzone w całej metropolii warszawskiej, rozumianej jako RWS.</p>			
69	<p>W Planie wskazano: „Główne ośrodki spoza województwa obsługiwane regularnym transportem kolejowym, którego organizatorem jest Województwo Mazowieckie, to: Skierniewice, Łowicz, Kutno, Działdowo, Łuków, Dęblin, Skarżysko-Kamienna, Drzewica, Czeremcha, Sierpc.” Sierpc leży w woj. mazowieckim.</p>	Doprecyzowanie tekstu.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
70	<p>Czy w RPT nie powinny być ujęte także przewozy w regionie warszawskim zachodnim i warszawskim wschodnim (zgodnie z NUTS 3)? Przykład: <a href="https://gpa.grodzisk.pl/utworzenie-zwiazku/">https://gpa.grodzisk.pl/utworzenie-zwiazku/</a></p>	Ujęcie tylko kilku regionów z województwa mazowieckiego może mieć wpływ na poprawność i kompletność danych.	nie uwzględniono	RPT dotyczy organizacji i funkcjonowania transportu na poziomie regionalnym. Wnioskowane dane powinny znaleźć odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych na poziomie lokalnym.
71	<p>Czy nie powinno zakładać się też rewitalizacji (tak jak w innych dokumentach strategicznych), w przypadku niektórych fragmentów sieci transportu kolejowego w woj. mazowieckim?</p>	Zachowanie spójności z innymi dokumentami strategicznymi.	nie uwzględniono	Cele zawarte w dokumencie dotyczą działań na poziomie regionalnym. RPT nie uwzględnia rewitalizacji linii kolejowych, bowiem są to działania leżące w gestii władz krajowych.
72	<p>Działanie powinno zostać rozszerzone o pozostałą infrastrukturę transportową, która również powinna być projektowana i budowana z uwzględnieniem zmian klimatycznych.</p>	Doprecyzowanie tekstu.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
73	<p>W Planie do CPK odniesiono się właściwie jednym zdaniem: „W przypadku realizacji dalszych prac nad budową Centralnego Partu Komunikacyjnego, nastąpi również oddziaływanie realizowanych inwestycji na system transportowy na Mazowszu.” Wydaje się, że tak duża planowana inwestycja, ważna dla rozwoju systemu transportowego województwa, która istotnie może przeorganizować system transportowy Mazowsza, powinna zostać szerzej przeanalizowana w ramach RPT.</p>	Doszczegółowienie zapisów poprzez uwzględnienie potencjalnego wpływu największej inwestycji.	nie uwzględniono	RPT uwzględnia założenia budowy CPK wraz z pozostałym komponentem. Ewentualne zmiany związane z budową CPK zostaną uwzględnione w aktualizacjach RPT po zakończeniu prac koncepcyjnych i analitycznych.

74	Zasadnym byłoby dodanie do tabeli zapisu „modernizacja istniejących oraz budowa nowych tras rowerowych” zamiast obecnego „budowa tras rowerowych”.	Doszczegółowienie zapisu.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
75	Uwaga ogólna – z racji na zakres czasowy strategii tj. do 2030, warto aby mapy miały jak najbardziej aktualny układ obecnego stanu sieci dróg, szczególnie elementy „strategiczne” – np. obecnie brak wyrysowanego i działającego już tunelu POW.	Aktualizacja map z ujętą siecią drogową.	uwzględniono	Mapy uaktualniono.
76	Proponuje się rozszerzenie zapisu dotyczącego „pozostałych inwestycji” jak poniżej: budowa tras rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej	Poza budową dróg rowerowych konieczny jest również montaż elementów małej infrastruktury np. stojaków, wiat rowerowych, itp.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
77	Czy w tabeli dot. wskaźników monitorowania celów określonych w Planie, nie byłoby wskazane zastosowanie wskaźnika/ów dot. transportu rowerowego?	Propozycja dodania wskaźnika.	nie uwzględniono	Określone w RPT wskaźniki weryfikujące cele są najistotniejsze dla rozwoju województwa.
78	Czy poniższy akapit nie powinien być bardziej rozbudowany o opis warunków podstawowych w kontekście inwestycji transportowych? „Dodatkowo, wprowadzona zostanie kategoria instytucji odpowiedzialnej za spełnienie warunku podstawowego. W zakresie spełnienia warunku podstawowego na poziomie regionalnym, na terenie województwa mazowieckiego, odpowiedzialny będzie Zarząd Województwa Mazowieckiego”.	Potencjalna potrzeba rozbudowania informacji.	nie uwzględniono	Zbyt szczegółowa analiza.
79	Na podstawie treści projektu Planu wydaje się, że jedynie inwestycje regionalne (te z załącznika nr 2 do Planu) będą podlegały ocenie i wyborowi zgodnie z zaproponowanymi w planie kryteriami. W tej sytuacji nie do końca jasne jest, jaki charakter mają inwestycje lokalne z załącznika nr 3 – czy zostały one wskazane również jako przyczyniające się do osiągnięcia celów z Planu? Czy muszą one zostać zrealizowane? Czy wpisanie ich do Planu oznacza, że mogą liczyć na jakieś dodatkowe punkty przy konkursach w ramach FEM 2021-2027 czy nie będzie to mieć większego znaczenia? Co się stanie jeśli dany projekt z listy lokalnej nie będzie realizowany? Czy, w jaki sposób i jak często lista będzie podlegać aktualizacji, jeśli jakiś podmiot lokalny będzie chciał zgłosić swój projekt?	Na podstawie treści projektu Planu wydaje się, że jedynie inwestycje regionalne (te z załącznika nr 2 do Planu) będą podlegały ocenie i wyborowi zgodnie z zaproponowanymi w planie kryteriami. W tej sytuacji nie do końca jasne jest, jaki charakter mają inwestycje lokalne z załącznika nr 3 – czy zostały one wskazane również jako przyczyniające się do osiągnięcia celów z Planu? Czy muszą one zostać zrealizowane? Czy wpisanie ich do Planu oznacza, że mogą liczyć na jakieś dodatkowe punkty przy konkursach w ramach FEM 2021-2027 czy nie będzie to mieć większego znaczenia? Co się stanie jeśli dany projekt z listy lokalnej nie będzie realizowany? Czy, w jaki sposób i jak często lista będzie podlegać aktualizacji, jeśli jakiś podmiot lokalny będzie chciał zgłosić swój projekt?	uwzględniono	RPT dotyczy inwestycji na poziomie regionalnym. Wskazane w załączniku nr 3 inwestycje na poziomie lokalnym nie będą podlegać ocenie w RPT.
80	W Planie podano 2030 rok jako zakończenie kwalifikowalności, przy funkcjonowaniu w okresie programowania UE 2021-2027 zasady n+2 (czyli końca kwalifikowalności w roku 2029).	Doprecyzowanie zapisu.	nie uwzględniono	W perspektywie 2021-2027 obowiązuje zasada kwalifikowalności n+3.

81	Wnosimy o zastosowanie takiej prezentacji planowanej inwestycji na mapach, która nie określa jasno punktu jej dowiązania do sieci transportowej na terenie m.st. Warszawy	Powiązanie inwestycji z siecią transportu zbiorowego na terenie m.st. Warszawy wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz uwzględniających m.in. lokalizację stacji metra i planowanych węzłów przesiadkowych. Skala mapy i zastosowana symbolizacja może prowadzić do sprzecznych interpretacji co do przebiegu tej inwestycji.	nie uwzględniono	RPT nie określa szczegółowych przebiegów inwestycji. Dokładny ich przebieg określany będzie na etapie realizacji inwestycji.
82	Widoczny jest wyraźny dysonans pomiędzy celami Planu a priorytetami projektów na poziomie lokalnym. Lista projektów zdominowana jest przez projekty drogowe. Wskazane są nieliczne projekty związane z transportem publicznym, którego rozwój jest kluczowym narzędziem zmniejszającym m.in. wykluczenie transportowe. Należy tu podkreślić, że budowa nowych dróg nie wpływa na zmniejszenie problemu wykluczenia transportowego.	-	nie uwzględniono	RPT dotyczy inwestycji realizowanych na poziomie regionalnym. Wskazane w załączniku nr 3 inwestycje na poziomie lokalnym nie będą podlegać ocenie w RPT.
83	W przypadku inwestycji drogowych zdziwienie budzi wskazanie wśród strategicznych rezultatów ich realizacji: - zmniejszanie kongestii - zwiększanie przepustowości dróg Dotychczasowym efektem zwiększenia przepustowości dróg i rozbudowy układu drogowego jest wyłącznie zwiększenie natężenia ruchu drogowego (co potwierdzają m.in. regularne pomiary ruchu). Zjawisko to jest szczególnie widoczne w warunkach polskich.	-	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
84	Zaprezentowana dostępność Warszawy transportem publicznym wg stanu aktualnego i wg scenariusza W3 wskazuje na relatywnie niewielkie zmiany izochron przy najbardziej dynamicznym planie inwestycyjnym. Taka sytuacja może zatem oznaczać, że wdrożenie Planu nie wpłynie znacząco na dostępność m.st. Warszawy transportem zbiorowym, którego rozwój stanowi priorytet w dokumencie. Z drugiej strony należy zastanowić się nad inną prezentacją kartograficzną korzyści wynikających z realizacji Planu lub należy uwzględnić inne wskaźniki. Kluczowe wydaje się ponadto określenie wpływu planowanych działań na zmniejszenie wykluczenia transportowego oraz zmianę podziału zadań przewozowych w kierunku większego udziału transportu zbiorowego.	-	nie uwzględniono	RPT dotyczy inwestycji na poziomie regionalnym. Wskazane w załączniku nr 3 inwestycje na poziomie lokalnym nie są w kompetencjach Samorządu Województwa Mazowieckiego.
85	Powinno być „zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne”, a nie „poprawy wpływu transportu na środowisko naturalne”	Transport nie wpływa pozytywnie na środowisko i w dającej się przewidzieć przyszłości nie ma szans wpływać na nie pozytywnie. Jedyne co można robić to dążyć do ograniczenia jego negatywnego wpływu w tym obszarze.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.



86	Należy wykreślić z katalogu dokumentów „Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 została uchylona w listopadzie 2020 r. (w momencie wejścia w życie nowelizacji ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z lipca 2020 r.).	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
87	W dokumencie powinno być powołanie na ostateczną wersję Rozporządzenia ogólnego.	Przywoływane rozporządzenie zostało przyjęte w czerwcu 2021 r.	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
88	Niewłaściwe nazwy jednostek NUTS2 wchodzących w skład województwa mazowieckiego. Powinno być: - regiony lepiej rozwiniętego – region warszawski stołeczny - regionu słabiej rozwiniętego – region mazowiecki regionalny	-	uwzględniono	Zapisy doprecyzowano.
89	Tabela zawiera niewłaściwą wartość PKB na 1 mieszkańca dla województwa mazowieckiego.	Z niezrozumiałych przyczyn dla obliczenia PKB na 1 mieszkańca dla całego województwa mazowieckiego przyjęto sumę PKB na 1 mieszkańca dla regionów NUTS2 (a powinna być średnia ważona).	uwzględniono	Zapisy uaktualniono.
90	Należy poprawić położenie terminali. Obecnie co najmniej część z nich jest zlokalizowana w sposób wprowadzający w błąd.	Punkty oznaczające terminale nie znajdują się w miejscach, w których powinny, np. Warszawa jest w okolicach Płońska, a Łódź w Sieradzu.	nie uwzględniono	Jak wskazano w opisie mapa pochodzi z opracowania GUS i wskazuje nazwy miast w których zlokalizowane są terminale.
91	Należy wykreślić wiersz dotyczący Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 została uchylona w listopadzie 2020 r. (w momencie wejścia w życie nowelizacji ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z lipca 2020 r.).	uwzględniono	Zapisy uaktualniono.
92	Należy zweryfikować prognozy dotyczące prognozowanej liczby ludności m.st. Warszawy w perspektywie 2030 r. co najmniej dla scenariusza W3	Nawet scenariusze zakładające nasilenie zjawisk migracyjnych oraz dalszą koncentrację ludności w Obszarze Metropolitalnym Warszawy nie pozwalają na zakładanie, że w perspektywie 2030 r. liczba ludności miasta wzrośnie o 20%. Scenariusze zbudowane przez prof. Śleszyńskiego na potrzeby prognozy demograficznej Warszawy do 2050 r. zakładają maksymalnie ok. 8% wzrostu liczby ludności do 2030 r.	uwzględniono	Zapisy uaktualniono.
93	Należy zweryfikować prognozy dotyczące prognozowanej liczby ludności „pozostałych gmin” w perspektywie 2030 r. co najmniej dla scenariusza W3	Zgodnie z projektem aktualizacji strategii scenariusz W3 jest mocno dywergencyjny, gdzie ośrodki mniejsze powinny słabnąć (a tym bardziej obszary wiejskie) – założenie w nim przyrostu mieszkańców w obszarach peryferyjnych o 5% (czyli odwrócenie dzisiejszego trendu gdzie poza RWS ubywa mieszkańców) nie ma racjonalnych podstaw.	uwzględniono	Zapisy uaktualniono.
94	Należy ujednoczyć podejście do wariantu podstawowego realizacji planu pomiędzy treścią samego planu i załącznikiem 2.	Zgodnie z załącznikiem 2 do projektu planu podstawowym wariantem w planie jest wariant W3 (dynamiczny), podczas	nie uwzględniono	RPT zakłada i rekomenduje realizację wariantu W2. W załączniku 2 wskazane są

		gdy podstawowym wariantem w SRWM jest wariant W2 (trzymać kurs).		wszystkie planowane do realizacji inwestycje.
95	Przyjęcie jako jedyną reakcją na ryzyko „tolerowania” go jest niewłaściwe. W szczególności biorąc pod uwagę zakładany w planie wzrost liczby przejazdów i udziału transportu zbiorowego w pracy przewozowej na terenie województwa. Powinny się tam znaleźć bardziej aktywne reakcje, takie jak ograniczanie ryzyka lub zapobieganie jego wystąpieniu.	Nie da się zapobiec epidemii, ale z pewnością poprzez różne działania można ograniczyć jej negatywne skutki, w tym te dla transportu publicznego. Wymaga to jednak aktywnych działań, które powinny być nakierowane na zwieszenie konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego. Katalog działań powinien być analogiczny jak ten przyjęty dla zapobiegania i ograniczenia wystąpienia ryzyka związanego z rosnącego wskaźnika motoryzacji i odwrotu od transportu zbiorowego tj.: - Konsekwentny rozwój i promocja oferty transportu zbiorowego; - Integracja środków transportu, np. poprzez budowę parkingów „P+R”; - podnoszenie opłat za parkowanie w centrach miast, wprowadzanie tzw. stref czystego powietrza.	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
96	Czy autorzy przytoczyli dane z 1999 roku? Według Urzędu Statystycznego w Warszawie na 2019 rok na Mazowszu było 226 gmin wiejskich (a nie 222) oraz 53 miejsko-wiejskich (a nie 57).	Dane powinny być jak najbardziej aktualne, zwłaszcza że autorzy w dalszej części opracowania powołują, że na rocznik statystyczny właśnie z 2019 roku.	uwzględniono	Zapisy uaktualniono.
97	„Spośród większych miast w województwie” – tzn. miasta na prawach powiatu?	Mało precyzyjne określenie.	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
98	Jest „zadawalający” oraz „niezadawalający”, a powinno być „zadowolający” i „niezadowolający”	Pisownia języka polskiego.	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
99	Co prawda dane pochodzą na koniec 2019 roku, ale od tego czasu Warszawa bardzo zainwestowała w tabor niskoemisyjny i znalazła się w czołówce europejskiej jeśli chodzi o autobusy z napędem elektrycznym. W Warszawie kursuje 160 elektrycznych autobusów. Jest to liczba większa niż w innych stolicach europejskich. W stolicy autobusy zero- i nisko-emisyjne stanowią obecnie ponad 11% taboru MZA. Tym samym stolica Polski spełnia i to z nadwyżką, wymagania ustawy o elektromobilności. Zgodnie z zawartymi w niej zapisami, od 1 stycznia 2021 roku, we flocie miejskich przewoźników musi znajdować się co najmniej 5%. pojazdów elektrycznych. Wspomnieć również można o liczbie pantografów na pętlach i zajezdniach autobusowych w kontekście elektromobilności.	Dane powinny być jak najbardziej aktualne (skoro na stronie 73 znalazła się zaktualizowana informacja o zamówionych pojazdach LNG to można też podać aktualną liczbę autobusów elektrycznych).	nie uwzględniono	Prace nad dokumentem zaczęły się w 2020 roku kiedy dostępne dane dotyczyły 2019 roku. Dla zachowania jednolitości dokumentu przyjęto, że dane zawarte w RPT odnoszą się do 2019 r.

100	Dworzec Warszawa Wileńska powinien znaleźć się w kluczowym rodzaju węzła.	Autorzy odnoszą się w tym przypadku do klasyfikacji z Planu Transportowego uchwalonego w 2014 roku. Jednak również w 2014 roku oddany został do użytku centralny odcinek II linii metra i tym samym Dworzec Wileński stał się dużym węzłem przesiadkowym do kolei na trasie Wołomin-Tłuszcz, jak również metra/ tramwajów/ autobusów miejskich oraz dalekobieżnych. Ważną rolę odgrywają tu także liczne stacje roweru publicznego oraz stojaki rowerowe dla rowerów prywatnych. Zestawienie przez autorów Dworca Wileńskiego na równi ze stacją Stadion jest nieporównywalne.	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
101	W kontekście Dworca Warszawa-Śródmieście w projekcie jest napisane: „Dodatkowo nie jest skomunikowana ani ze stacją metra Centrum, ani z dworcem Warszawa Centralna.” Wnioskuje o wykreślenie tego zdania. Proponuję w tym miejscu podkreślić, jak ważne jest bezpośrednie połączenie w przyszłości tych trzech węzłów przesiadkowych: stacji metra Centrum – dworca Warszawa-Śródmieście – dworca Warszawa-Centralna, ze względu na ich bliskie położenie.	Zdanie to wprowadza w błąd i jest nieścisłe. Dworzec Warszawa Śródmieście jest bezpośrednio połączony z Dworcem Centralnym przejściami podziemnymi, natomiast stacja metra znajduje się minutę marszu od Dworca Warszawa-Śródmieście.	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
102	Autorzy piszą, że najmniej przystanków autobusowych przy drogach, za które odpowiedzialny jest GDDKiA, znajduje się przy trasie S2 – a mianowicie 1 przystanek. Czy aby na pewno? W samej Warszawie przy Południowej Obwodnicy Warszawy, a więc przy trasie S2, znajduje się kilka par przystanków, np. Stoicka, Żołyń, Powsinek. Według danych w Polsce prawie czternaście milionów ludzi jest wykluczonych komunikacyjnie, a co do piątego sołectwa nie dociera transport publiczny. Jak zatem wygląda sytuacja na Mazowszu? W opracowaniu jest tylko wspomniane, że największe wykluczenie transportowe znajduje się w północno-wschodniej części województwa. A jak wyglądają dane?	Są dane o infrastrukturze, liczbie przystanków, długości linii, ale brak jest faktycznych danych o rzeczywistej liczbie pasażerów i wykluczeniu transportowym mieszkańców województwa.	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
103	Według danych w Polsce prawie czternaście milionów ludzi jest wykluczonych komunikacyjnie, a co do piątego sołectwa nie dociera transport publiczny. Jak zatem wygląda sytuacja na Mazowszu? W opracowaniu jest tylko wspomniane, że największe wykluczenie transportowe znajduje się w północno-wschodniej części województwa. A jak wyglądają dane?	Są dane o infrastrukturze, liczbie przystanków, długości linii, ale brak jest faktycznych danych o rzeczywistej liczbie pasażerów i wykluczeniu transportowym mieszkańców województwa.	nie uwzględniono	Samorząd Województwa Mazowieckiego jest na etapie przygotowania postępowania przetargowego dot. diagnozy systemu autobusowego na Mazowszu. Ewentualne wnioski z diagnozy uwzględniane będą w aktualizacjach RPT.

104	Brak informacji o podsystemie Kiss & Ride.	-	uwzględniono	Zapisy uzupełniono.
105	Mało aktualne dane, pochodzące sprzed 3 lat – zarówno jeśli chodzi o liczbę pojazdów, liczbę linii autobusowych i tramwajowych, jak i długość ścieżek rowerowych.	Dane powinny być jak najbardziej aktualne.	nie uwzględniono	Prace nad dokumentem zaczęły się w 2020 roku kiedy dostępne dane dotyczyły 2019 roku. Dla zachowania jednolitości dokumentu przyjęto, że dane zawarte w RPT odnoszą się do 2019 r.
106	Prośba o poprawienie - linia metra M2 łączy Wolę z Targówkiem, a nie ze Starą Pragą.	Wcześniej podana została trasa linii metra M1, która łączy Młociny z Kabatami (a zatem dwie ostatnie stacje). Precyzyjnie byłoby również w ten sposób napisać o linii metra M2 (albo chociaż dzielnice, które łączy).	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
107	Brak informacji ile osób korzysta z warszawskiego transportu publicznego. Zarówno w samej Warszawie jak i w kontekście linii podmiejskich do gmin ościennych. Jak wygląda ich dokładne finansowanie itp.	Są dane o infrastrukturze, liczbie przystanków, długości linii, ale brak jest danych o liczbie pasażerów (dane ogólnodostępne na stronie warszawskiego transportu publicznego).	nie uwzględniono	Zbyt szczegółowa analiza. RPT dotyczy transportu na poziomie regionalnym. Wnioskowane dane powinny znaleźć odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych na poziomie lokalnym.
108	Brak informacji o warszawskim bilecie metropolitalnym.	-	uwzględniono	Zapisy uzupełniono.
109	W zakresie wskaźników monitorowania planu – do zweryfikowania wskaźniki związane ze wzrostami przewożonych pasażerów (wpływ COVID – chwilowy i długofalowy).	-	nie uwzględniono	Wskaźnik opracowano na podstawie stosownych analiz. Ewentualne zmiany uwzględniane będą w aktualizacjach RPT.
110	Dla wariantu „Dynamicznego” należy zweryfikować program obsługi pasażerskiej nowych linii kolejowych. Biorąc pod uwagę stan zaawansowania analitycznego takich projektów Kolej+ jak „Przasnysz” czy „Kozienice”, termin realizacji 2030 nawet w wariantcie „hiper-optimistycznym” wydaje się nierealny. Może warto wpisać, że przyjmuje się założenie o chęci uruchomienia przewozów na części z nich.	-	nie uwzględniono	Realizacja wskazanych inwestycji planowana jest do 2030 roku. Ewentualne zmiany uwzględniane będą w aktualizacjach RPT.
111	Do weryfikacji z PKP PLK daty zakończenia wybranych projektów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej (część przyjętych założeń wydaje się nieaktualna);	-	nie uwzględniono	Wszystkie dane dotyczące planowanych terminów realizacji inwestycji wskazane zostały przez podmiot odpowiedzialny za ich realizację, czyli PKP PLK.
112	Projekt K27 – na terenie Warszawy wskazana jest realizacja przystanku Jelonki (roboczo: Fort Wola) – zadanie zostało ujęte w tzw. Programie Prezydenckim (tzw. Przystanek+); M.st. Warszawa przekazało oficjalnie negatywne stanowisko wobec planów realizacji tego	-	nie uwzględniono	W RPT uwzględniono oficjalne dane zawarte w dokumentach obowiązujących na szczeblu krajowym. Jednocześnie inwestycja

	obiekty jako wyodrębnione zadania w ramach PP. Zasadność realizacji infrastruktury przystankowej na towarowym ciągu obwodowym w Warszawie (jako działania kompleksowego) jest uwarunkowana szeregiem czynników, które nie uzasadniają realizacji tej inwestycji w zaproponowanym trybie i czasie. Proponujemy usunięcie tej lokalizacji z map umieszczonych w planie.			K27 nie precyzuje lokalizacji przystanków.
113	We wnioskach z diagnozy użyty jest tryb przypuszczający, a powinien być oznajmiający ponieważ diagnoza dotyczy stanu istniejącego.	-	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy merytorycznego zakresy RPT.
114	W tytułach „Spółka Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.” – nie trzeba pisać słowa „Spółka” ponieważ skrót Sp. z o.o. świadczy o tym, że jest to spółka	-	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy merytorycznego zakresy RPT.
115	W tekście poświęconym ruchowi lotniczemu brakuje wzmianki o lotnisku w Radomiu.	-	nie uwzględniono	Obecnie nie funkcjonuje lotnisko w Radomiu. Ewentualne zmiany uwzględniane będą w aktualizacjach RPT.
116	Proponuje się zmiany dat realizacji poniższych inwestycji: L14: 2026 -> 2030 L15: 2027 -> 2030 L16: 2026 -> 2030 Wymiana autobusów w m.st. Warszawie w tym ich zakup jest procesem ciągłym.	-	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
117	Proponuje się zmiany dat realizacji poniższych inwestycji: L18: 2030 -> 2028	-	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
118	Daty zakończenia inwestycji R67 i R68 to rok 2023 zgodnie z podpisanym aneksem nr 1 do „Umowy o Dofinansowanie”. Data zakończenia R63 to 2022. Data zakończenia R64 to 2023.	-	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
119	Inwestycje rowerowe warto umieścić pod inwestycjami drogowymi. Obecnie są wymieszane z inwestycjami dot. transportu zbiorowego.	-	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy merytorycznego zakresy RPT.
120	W przypadku inwestycji m.st. Warszawy i jej spółek należy pod uwagę wziąć przesunięcie inwestycji w czasie ze względu na niskie wpływy do budżetu m.st. Warszawy wywołane sytuacją pandemiczną trwającą od 2020 roku.	-	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
121	Prośba o poprawę dat zakończenia zadań: Z64 - 2019 Z65 - 2020 Z67 - 2021	-	uwzględniono	Zapisy skorygowano.

	Z68 – 2021 Z63 - 2018			
122	Propozycja dat zakończenia poniższych zadań: L2 – 2030 L3 – 2030 L5, L6– 2027 L8 – 2030 L9 – 2026 L10 – 2030 L14 – 2027 L15 – 2030 L17 – L26 – 2030	-	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
123	Zadanie L2 jest projektem komplementarnym do zadania MZDW (zał. 2 plany regionalne) - Budowa drogi wojewódzkiej nr 801 na terenie miasta Józefów na odcinku od granicy z m. st. Warszawa do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 721.	-	uwzględniono	Uwaga przyjęta do wiadomości.
124	Proponujemy dopisanie zadania: Budowa Trasy Mostu Północnego na odcinku od węzła przesiadkowego Młociny do węzła Janickiego na planowanej trasie S7 z datą zakończenia 2026. Projekt komplementarny z zadaniem na poziomie krajowym GDDKiA – Budowa trasy S7 na odc. Czosnów- S8.	-	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
<b>XI</b>	<b>Zgłaszający: Wspólnota Mieszkańcowa ul. Bernardyńska 9</b>			
125	W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do roku 2030 nie została przewidziana rozbudowa sieci dróg ani połączeń kolejowych konieczna do obsługi transportowej nowej jednostki wielopaliwowej EC Siekierki (dowóz surowców/ wywóz odpadów). Wśród wielu możliwych rozwiązań proponujemy rozważenie budowy węzła drogowego powiązanego z południową obwodnicą Warszawy umożliwiającego obsługę terminala kolejowego przy bocznicy kolejowej prowadzącej do EC Siekierki. Linia kolejowa do tej pory była jedynym szlakiem transportowym do obsługi potrzeb funkcjonalnych Elektrociepłowni.  Dokładne usytuowanie węzła drogowego oraz terminala do uzgodnienia z PGNiG Termika	Zwiększenie ruchu kołowego w stopniu koniecznym do zapewnienia ciągłości pracy jednostki wielopaliwowej (planowanego nowego bloku energetycznego EC Siekierki) -dowóz surowca RDF i biomasy, a także wywóz popiołów przy wykorzystaniu obecnej infrastruktury drogowej, w znacznym stopniu zwiększy ruch pojazdów ciężarowych przez tereny istniejących osiedli mieszkaniowych, w ocenie mieszkańców będzie stanowił zagrożenie dla ich zdrowia i bezpieczeństwa. Nasz budynek <b>Bernardyńska 9</b> znajduje się w bardzo bliskiej odległości od jezdni ul. Gołkowskiej, co oznacza narażenie naszego zdrowia z powodu <b>bezpośredniej ekspozycji na działanie spalin</b> (toksyn!). Drugim bardzo poważnym problemem jest <b>zagrożenie życia i zdrowia dzieci</b> . Dzieci mieszkające w naszym budynku (a sytuacja ta dotyczy wszystkich młodszych dzieci w naszym osiedlu), których szkołą rejonową jest Szkoła Podstawowa nr 103	nie uwzględniono	Proponowana inwestycja wymaga dokonania stosownych analiz. Ewentualne zmiany uwzględniane zostaną w aktualizacjach RPT.

		<p>mieszcząca się przy ul. Jodłowej, muszą <b>przechodzić przez jezdnię ul. Gołkowskiej, która nie posiada sygnalizacji świetlnej</b> dla ruchu kołowego i dla pieszych. Na ulicy tej nie ma szczególnego ograniczenia prędkości, a jak wszyscy wiemy samochody ciężarowe z tak dużym ładunkiem mają znacznie wydłużoną drogę hamowania i niewiele tu może pomóc prawo pierwszeństwa pieszych na wyznaczonych przejściach dla pieszych. Stanowczo domagamy się wyeliminowania takiego ciężkiego ruchu kołowego z ulicy Gołkowskiej, która w założeniu miała być drogą przeznaczoną dla lżejszego ruchu kołowego.</p>		
<b>XII</b>	<b>Zgłaszający: Osoba fizyczna</b>			
126	<p>W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do roku 2030 byłoby wskazane uwzględnić możliwość budowy węzła drogowego powiązanego na obrzeżach Warszawy umożliwiającego obsługę terminala kolejowego przy bocznicy kolejowej prowadzącej do EC Siekierki. Konieczność takiej inwestycji pojawi się w momencie instalacji w EC Siekierki nowej jednostki wielopaliwowej, ponieważ mieszkańcy Mokotowa i Wolanowa nie wyrażają zgody na zastosowanie dla tej inwestycji dostaw surowców i wywozu odpadów przy użyciu transportu kołowego.</p> <p>Dokładne usytuowanie węzła drogowego oraz terminala do uzgodnienia z PGNiG Termika</p>	<p>Opcja ciężkiego transportu drogowego jest nie do zaakceptowania dla mieszkańców Dolnego Mokotowa i Wilanowa z uwagi na 1) zagrożenie zdrowia i komfortu życia mieszkańców związane ze wzrostem zanieczyszczenia powietrza i wzrostem natężenia hałasu 2) pogorszenie warunków bezpieczeństwa na ulicach, którymi przemieszczać się będą pojazdy dostawcze 3) znaczące przyspieszenie procesu niszczenia nawierzchni ulic</p>	nie uwzględniono	<p>Proponowana inwestycja wymaga dokonania stosownych analiz. Ewentualne zmiany uwzględniane zostaną w aktualizacjach RPT.</p>
<b>XIII</b>	<b>Zgłaszający: Osoba fizyczna</b>			
127	<p>W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do roku 2030 nie została przewidziana rozbudowa sieci dróg ani połączeń kolejowych konieczna do obsługi transportowej nowej jednostki wielopaliwowej EC Siekierki (dowóz surowców/ wywóz odpadów). Wśród wielu możliwych rozwiązań podobnie jak inni mieszkańcy naszego osiedla proponują rozważenie budowy węzła drogowego powiązanego z południową obwodnicą Warszawy umożliwiającego obsługę terminala kolejowego przy bocznicy kolejowej prowadzącej do EC Siekierki. Linia kolejowa do tej pory była jedynym szlakiem transportowym do obsługi potrzeb funkcjonalnych Elektrociepłowni.</p>	<p>Zwiększenie ruchu kołowego w stopniu koniecznym do zapewnienia ciągłości pracy jednostki wielopaliwowej (planowanego nowego bloku energetycznego EC Siekierki) , w tym dowóz surowca RDF i biomasy, a także wywóz popiołów przy wykorzystaniu obecnej infrastruktury drogowej, w znacznym stopniu zwiększy ruch pojazdów ciężarowych przez tereny istniejących osiedli mieszkaniowych.</p> <p>W ocenie mojej i wielu mieszkańców budynku, w którym mieszkam, będzie to stanowiło zagrożenie dla naszego zdrowia i bezpieczeństwa.</p>	nie uwzględniono	<p>Proponowana inwestycja wymaga dokonania stosownych analiz. Ewentualne zmiany uwzględniane zostaną w aktualizacjach RPT.</p>

	Obsługa transportowa nowej inwestycji powinna zakładać w 100 % transport kolejowy, gdyż jest to rozwiązanie ekonomicznie i ekologicznie uzasadnione. Dokładne usytuowanie węzła drogowego oraz terminala pozostaje do uzgodnienia z PGNiG Termika.			
<b>XIV</b>	<b>Zgłaszający: Fundacja Obserwatorium Zrównoważonego Rozwoju</b>			
128	Wniosek o zmianę terminu realizacji nowego śladu DW 635 z roku 2030 na rok 2027/2028	Nowy ślad DW 635 na odcinku od miejscowości Czarna, na terenie gminy Wołomin, do skrzyżowania z drogą krajową nr 2, w rejonie miejscowości Nowy Konik, gmina Halinów, wraz z infrastrukturą techniczną, zgodnie z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, przyjętego Uchwałą nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego, z dnia 19 grudnia 2018 r., wchodzi w skład Małej Obwodnicy Warszawy i jest inwestycją kluczową do udroźnienia wschodniej części Aglomeracji Warszawskiej, intensyfikacja działań zmierzających do jej powstania jest uzasadniona i zbieżna z oczekiwaniem licznych mieszkańców, którzy z niecierpliwością czekają na podniesienie bezpieczeństwa komunikacyjnego wschodniej części Aglomeracji Warszawskiej, zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej oraz komfortu życia dla przynajmniej 92 tysięcy mieszkańców 4 gmin, przez które przebiegać będzie nowy ślad drogi oraz ponad 400 tysięcy mieszkańców powiatu wołomińskiego (249 tyś. mieszkańców) oraz powiatu mińskiego (154 tyś. mieszkańców), na terenie których planowany jest nowy ślad DW 635. Przyjmując, że prace ruszą 2022 roku realnym jest ukończenie dokumentacji po około 36 miesiącach na przełomie 2025/26 roku. Szacunkowa długość planowanego do realizacji nowoprojektowanego odcinka drogi wyniosłaby około 21,8 kilometra, z czego 8,7 km biegłoby w gminie Wołomin, 3,6 km w gminie Poświętne, 1,2 km w gminie Zielonka i około 8,3 km w gminie Halinów. Przyjęte na potrzeby niniejszego wniosku założenie realizacji przedsięwzięcia w ciągu 24 miesięcy jest realne i wykonalne pod względem technicznym. Tym samym inwestycja może być planowana z wcześniejszą datą zakończenia 2027/2028.	uwzględniono	Zapisy skorygowano.
<b>XV</b>	<b>Zgłaszający: Powiat Płocki</b>			
129	Załącznik nr 3	Prośba o wprowadzenie w załączniku nr 3 „Plany inwestycyjne” następujących zadań:	uwzględniono	Inwestycje zostały uwzględnione w załączniku nr 3 do RPT.



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozbudowa drogi powiatowej nr 6915W Wymyśle Polskie – Piotrkówek – Iłów</li> <li>• Rozbudowa drogi powiatowej nr 2948W Dzierżanowo-Gromice-Mąkolin-Rogowo wraz z dwoma obiektami mostowymi</li> <li>• Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka-Wincentów-Korzeń oraz 2975W Dobrzyków-Zaździerz</li> <li>• Rozbudowa odcinka drogi powiatowej nr 6919W Bądkowo Kościelne-Bądkowo Rochny-Łukoszyn</li> <li>• Rozbudowa drogi powiatowej nr 2952W Wilczkowo-Bodzanów-Słupno</li> <li>• Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W Ostrzykowo-Nowa Wieś</li> <li>• Rozbudowa drogi powiatowej nr 2954W Wilkanowo (dr. Powiatowa nr 2953W)-Gródkowo</li> <li>• Rozbudowa drogi powiatowej nr 2949W Bulkowo-Osiek-Krubice</li> <li>• Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 3759W Szumanie-Bielsk</li> </ul>		
<b>XVI</b>	<b>Zgłaszający: Ministerstwo Infrastruktury</b>			
130	Proponujemy uwzględnić linię kolejową nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów	Jedna z najważniejszych linii kolejowych zlokalizowanych na terenie województwa mazowieckiego	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
131	<p>1) Analizowana jest rozbudowa linii kolejowej nr 10 Legionowo - Tłuszcz.</p> <p>2) Analizowana jest rozbudowa linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa Wsch. - Legionowo – Nasielsk (Katne/Świercze)</p> <p>Powyższe zostało uwzględnione w dokumencie „Master Plan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej”. Na przedstawionych schematach została zidentyfikowana niespójność tj. na schemacie 10 nie zaznaczono inwestycji na odcinku linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia – Choszczówka, natomiast na schemacie 77 ten odcinek został ujęty. Dodatkowo nie ujęto analizowanej rozbudowy linii nr 10 Legionowo - Tłuszcz na wskazanych schematach</p>	W ramach studium wykonalności pn.: „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk (Kątne/Świercze)” analizowana jest dobudowa drugiego toru na odcinku Legionowo - Wieliszew oraz fakultatywnie na odcinku Wieliszew - Tłuszcz (albo na odcinku krótszym, jeżeli to będzie wynikało z analiz i prognoz ruchu)	częściowo uwzględniono	Wnioskowana zmiana została uwzględniona na schemacie Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim. Schemat nr 10 przedstawia obecną sieć transportową i pochodzi z przyjętego przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 19.12.2018 r. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i nie podlega zmianom.
132	Brak oznaczenia odcinka Warszawa Praga – Warszawa Choszczówka linii kolejowej nr 9, jako nie przeznaczonego do rozbudowy	Problem sygnalizowany był pismem o sygnaturze DTK-8.4602.50.2022 z 16 lutego 2022 roku	częściowo uwzględniono	Wnioskowana zmiana została uwzględniona na schemacie Planowane inwestycje kolejowe w województwie mazowieckim. Jak wskazano w opisie pod schematem

				nr 10, mapa pochodzi z przyjętego przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 19.12.2018 r. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i nie podlega zmianom.
133	W opisie problemów z przepustowością nie uwzględniono linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa Wschodnia – Legionowo – Nasielsk	Problem sygnalizowany był pismem o sygnaturze DTK-8.4602.50.2022 z 16 lutego 2022 roku	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
134	Należy zamienić nazwę „Zegrze” na „Zegrze Południowe”	-	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
135	Należy dopisać linię kolejową Modlin – Mazowiecki Port Lotniczy	W ramach realizacji studium wykonalności budowy linii kolejowej na odcinku Modlin – Mazowiecki Port Lotniczy „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. zadeklarowały chęć obsługi połączeń na tym odcinku	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
136	W części opisującej narażenie mieszkańców na hałas pochodzący od infrastruktury transportowej należy zwrócić uwagę na powstawanie konfliktów przestrzennych wynikających z nieprawidłowej gospodarki przestrzennej i chaotycznej zabudowy terenów. Realizacja zabudowy chronionej akustycznie w sąsiedztwie istniejących ciągów transportowych może powodować zwiększenie liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu. Ponadto, zjawisko tzw. „rozlewania się zabudowy” może powodować ograniczenia możliwości rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz z uwagi na konieczność realizacji dodatkowych środków minimalizujących, ponoszenie coraz większych kosztów ponoszonych na realizację inwestycji	Lokalizacja zabudowy chronionej akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie eksploatowanej infrastruktury kolejowej powoduje powstawanie konfliktów przestrzennych oraz narażenie mieszkańców nowych powstałych osiedli na negatywne oddziaływanie hałasu i drgań. Skutkuje to koniecznością ponoszenia przez zarządców infrastruktury transportowej coraz większych kosztów ponoszonych na minimalizowanie uciążliwości akustycznych. Przekłada się to bezpośrednio na zwiększenie kosztów realizacji i utrzymania infrastruktury. W dalszej kolejności zjawisko to może generować ograniczenia w możliwości wykorzystania infrastruktury kolejowej oraz brak możliwości jej rozbudowania, a tym samym poprawy i zwiększenia przepustowości.	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
137	W wierszu „B. Redukcja hałasu komunikacyjnego” proponujemy dopisać tiret: „Ograniczenie realizacji zabudowy chronionej akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury transportowej mogącej powodować ponadnormatywne oddziaływanie”.	Uzasadnienie tożsame z wierszem 7 tabeli.	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
138	Dopisać projekt pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele – etap II”. Okres zakończenia – 2030*	Etap II projektu będzie realizowany w perspektywie 2021 – 2027.	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
139	Przypis dolny objaśniający oznaczenie „*” należy uzupełnić następująco:	Realizacja części spośród ujętych w załączniku zamierzeń inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. może nie być możliwa do 2030 roku z uwagi na ograniczone środki	uwzględniono	Zapis uzupełniono.

	„* Maksymalny okres finansowania inwestycji w perspektywie 2021-2027 (2030). Możliwość realizacji poszczególnych projektów przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będzie uzależniona od dostępności środków finansowych na działalność inwestycyjną tej Spółki w perspektywie do 2030 roku (w tym w ramach alokacji unijnej oraz krajowej, których wysokość nie jest obecnie ostatecznie znana).”	inwestycyjne. Na chwilę obecną nie można jednoznacznie wskazać, realizacja których projektów w tym terminie będzie zagrożona.		
140	Proszę o dopisanie „w km 19,376 linii kolejowej nr 2”. Planowana data zakończenia inwestycji 2023 r.	-	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
141	Prosimy dodać inwestycje: Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania kolejowo-drogowego w km 21,049 linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol. Planowana data zakończenia 2025 r.	-	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
142	Planowane zakończenie robót L4, L5 i L6 w 2025 r. W poz. L5 można wykreślić z nazwy „drogi wojewódzkiej nr 637”, ponieważ przebieg DW nr 637 został zmieniony i tunel nie będzie w ciągu DW nr 637”.	-	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
143	Planowana data zakończenia do 2025 r.	-	uwzględniono	Zapis uzupełniono.
144	Projekty oznaczone numerami R24, R25, R26 i R37 zostały również ujęte (prawidłowo) w Załączniku nr 1 jako projekty planowane do realizacji w perspektywie do 2030 roku. Należy usunąć je z listy projektów realizowanych do 2023 roku	Wskazane projekty są planowane do realizacji w nowej perspektywie finansowej, w ramach kontynuacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku.	uwzględniono	Zapis uzupełniono.