



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

Biuro Drogownictwa i Komunikacji

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 06 55, faks 22 443 06 41

www.um.warszawa.pl

R A P O R T

dot. opracowania projektu

**„Planu zrównoważonego rozwoju transportu
zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem
publicznego transportu zbiorowego organizowanego
na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi”**

Warszawa, marzec 2015

Projekt „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego (...)”, zwany także „Planem transportowym” powstał w wyniku realizacji zapisów Ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym. Jego zakres ustala ww. Ustawa oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684). Projekt „Planu transportowego” bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów programujących rozwój obszaru objętego planem, zachowując z nimi komplementarność i spójność. Oznacza to, że ma on charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Projekt dokumentu zbiera w jednym miejscu dotychczasowe ustalenia związane z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego oraz uzupełnia niezbędne kwestie, które dotychczas nie znalazły umocowania w innych dokumentach.

Projekt „Planu transportowego” został opracowany przez powołany przez Dyrektora Biura Drogownictwa i Komunikacji zespół roboczy składający się z pracowników Biura Drogownictwa i Komunikacji, Zarządu Transportu Miejskiego oraz we współpracy z ekspertem zewnętrznym.

Celem „Planu Transportowego” jest stworzenie założeń dla organizowania usług użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem lub współorganizatorem jest m.st. Warszawa. Usługi te winny być organizowane na możliwie wysokim poziomie i cechować się jak największą dostępnością – zarówno przestrzenną, jak i funkcjonalną – uwzględniającą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej mobilności.

Przygotowany projekt dokumentu swoim zakresem obejmuje podstawowe elementy obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM na terenie Miasta i sąsiadujących gmin, które zawarły z m.st. Warszawa stosowne porozumienia. Przyjmuje się, że organizowany na podstawie projektu „Planu Transportowego”, publiczny transport zbiorowy będzie wypadkową zidentyfikowanych potrzeb i możliwości finansowych, prawnych, technicznych i organizacyjnych m.st. Warszawy i gmin współpracujących. Całość działań opisanych w projekcie „Planu transportowego” służy harmonijnemu rozwojowi obszaru, którego Plan dotyczy, zgodnego z najnowszymi zdobyczami specjalistycznej wiedzy fachowej, a także tzw. dobrymi praktykami oraz przy założeniu ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Projekt Planu został przedstawiony Zespołowi Koordynującemu m.st. Warszawy w dniu 30 grudnia 2014r., a także Komisji Infrastruktury i Inwestycji Rady m.st. Warszawy w dniu 10 lutego 2015r. i Warszawskiej Radzie Działalności Pożytku Publicznego w dniu 18 lutego 2015r.

Na podstawie art. 10 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz uchwały Rady m.st. Warszawy (NR LXI/1691/2013 z dnia 11 lipca 2013 r.) w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami sporządzony został harmonogram i plan konsultacji społecznych zapewniający możliwość zapoznania się mieszkańców Warszawy z treścią „Planu transportowego” i wniesienia opinii.

Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych w sprawie **projektu „Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumień**

z gminami sąsiadującymi” Biuro Drogownictwa i Komunikacji we współpracy z Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy przeprowadziło, następujące działania:

Procedura z udziałem społeczeństwa

1. **Informacja o wyłożeniu projektu Planu transportowego** pojawiła się:
 - a. w lokalnej prasie (warszawski dodatek do Gazety Wyborczej) w dniach: 30 stycznia 2015r. oraz 6 lutego 2015r.
 - b. za pośrednictwem strony internetowej Biura Drogownictwa i Komunikacji (www.transport.um.warszawa.pl), Centrum Komunikacji Społecznej (www.konsultacje.um.warszawa.pl) oraz BIP,
 - c. na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta (w formie plakatu).
 - d. w mediach społecznościowych na profilach prowadzonych przez m.st. Warszawa: Konsultacje Społeczne Warszawa
 - e. była przekazywana do subskrybentów newslettera strony konsultacje.um.warszawa.pl
2. **Wyłożenie projektu dokumentu do publicznego wglądu oraz zamieszczenie pełnego tekstu na stronie internetowej** przez okres 21 dni, od 30 stycznia do 20 lutego 2015r. Mieszkańcy mieli możliwość zgłaszania swoich opinii na specjalnych formularzach – zawierających imię i nazwisko. Dokument w formie papierowej został wyłożony w kilku egzemplarzach:
 - a. w siedzibie Biura Drogownictwa i Komunikacji.
 - b. w dniach 11 i 19 lutego 2015r. w godzinach od 16:00 do 19:00 projekt dokumentu został wyłożony w punkcie konsultacyjnym zorganizowanym w Warsztacie Warszawskim przy pl. Konstytucji 4. Przedstawiciele Biura Drogownictwa i Komunikacji oraz Zarządu Transportu Miejskiego pełnili tam dyżury.

W trakcie konsultacji społecznych do Biura Drogownictwa i Komunikacji wpłynęły 55 opinii dostarczone drogą elektroniczną, za pośrednictwem poczty lub osobiście. W sumie autorzy dokumentu odnieśli się do 332 uwag, z których: uwzględniono 123 uwag, nie uwzględniono 199, 6 uwag uwzględniono częściowo a 4 stanowiły pozytywną ocenę Planu transportowego.

Mając na uwadze pozytywnie rozpatrzone opinie została stworzona ostateczna wersja „Planu transportowego”, która zostanie przedstawiona Radzie m.st. Warszawy do uchwalenia .

Niniejszy Raport zawiera odpowiedzi autorów Planu na zgłoszone opinie i uwagi mieszkańców Warszawy w procesie konsultacji społecznych projektu dokumentu **„Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi”**.

NUMER OPINII	NUMER UWAGI	DATA WPLYWU	OD KOGO	TREŚĆ OPINII	DO ROZDZIAŁU/STRONY	UWZGLĘDNIENIE	UZASADNIENIE
1	1	31-01-2015	Marcin Żyszkowski	Wprowadzenie priorytetów dla tramwajów nie tylko na dużych szlakach komunikacyjnych, szczególnie na ich skrzyżowaniach ale również w miejscach o mniejszym natężeniu ruchu gdzie mogłyby być mniej kłopotliwe.	10/98	TAK	Opinia odzwierciedlona w zapisach "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Sytemu Transportowego m.st. Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (...)". Treść Planu transportowego zgodna jest z powyższym dokumentem.
	2			Wprowadzenie przystanków na żądanie dla tramwajów co na mniej uczęszczanych liniach szczególnie w godzinach poza szczytem komunikacyjnym powinno przynieść oszczędności czasowe.		TAK	Opinia uwzględniona w podrozdziale 11.4. - "Przystanki warunkowe ("na żądanie")"
2	1	31-01-2015	Jacek Marszałek	Dublowanie transportu szynowego (metro, tramwaj) przez linie autobusowe. Przywrócenie na stare trasy linii autobusowych.		NIE	Dublowanie transportu szynowego przez linie autobusowe niezgodne jest z polityką transportową zawartą w "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Sytemu Transportowego m.st. Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (...)". Zasady marszrutyzacji tras transportu publicznego opisane zostały w rozdziale 11.1. ("Marszrutyzacja tras"). Jednym z założeń jest racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne rodzaje transportu szynowego i komunikację autobusową w celu eliminowania ich wzajemnej konkurencji w tych samych korytarzach transportowych, co przyczynia się do zwiększenia efektywności układu komunikacyjnego oraz lepszego wykorzystania taboru (zmniejszenia zapotrzebowania na tabor, ograniczenia kosztów eksploatacyjnych).
	2			Przywrócenie na stare trasy linii autobusowych takich jak: 103, 122, 140, 144, 155, 170, 178, 192, 195, 520, 125, 127, 148, 500.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
3	1	2-02-2015	Klaudia Paulina Jasińska	Częstotliwość kursowania linii autobusowych łączących Szczęśliwice (rejon pętli autobusowej) z centrum Miasta.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	2			Brak obsługi komunikacją nocną tego rejonu.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
4	1	2-02-2015	Szymon Tumielewicz	Uwzględnienie węzła PKP Jeziorki w wykazie podstawowych węzłów przesiadkowych, który pełni istotną rolę w procesie przejmowania strumienia pasażerów przez komunikację zbiorową. Węzeł obecnie obsługuje pasażerów z takich miejscowości/osiedli jak: Jeziorki poł., Dąbrówka, Józefostaw, Zamienie, Dawidy, Zgorzała, Lesznowola. Węzeł składa się z przystanku kolejowego PKP Jeziorki, przystanku autobusowego (w tym końcowego) dla 4 linii autobusowych dziennych oraz 1 linii nocnej, a także powstałego "na dziko" parking dla samochodów osobowych. Wzrost znaczenia tego węzła w najbliższych latach w związku z rozwojem infrastruktury transportowej w tym rejonie: modernizacją linii kolejowej nr. 8 Warszawa Okęcie - Piaseczno - Czachówek (str 64 - planuje się uruchomienie połączenia SKM do Piaseczna); budową południowego wylotu z Warszawy w ciągu S7 na odcinku POW-obwodnica Grójca; planowaną budową parkingu P+R PKP Jeziorki	7.2.2 - Przystanki i węzły przesiadkowe - w tabeli 7.1	TAK	Opinię uwzględniono w tabeli 7.1. ("Podstawowe węzły przesiadkowe w obszarze Planu").
5	1	2-02-2015	Sebastian Radzimowski	Wykorzystanie systemu GPS do lokalizacji pojazdów komunikacji miejskiej - możliwość wykorzystania poprzez aplikację mobilną z informacjami dot. rozkładów jazdy, zakupu biletów, aktualnych problemów komunikacyjnych czy też właśnie aktualnego położenia pojazdów. Aplikacja z możliwością geolokalizacji pojazdów mogłaby być odpłatna i pasażerowie byłoby skłonni zapłacić.		TAK	Plan uwzględnił tę opinię w rozdziale 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej").
	2			Linie tramwajowe mogłyby pełnić podstawową funkcję w obsłudze pasażerskiej komunikacją publiczną gdyby nie fakt, iż komunikacja liniami tramwajowymi znacznie wydłuża podróż. I tak przejazd z pętli Górczewska do centrum czy Metra Ratusz Arsenal jest znacząco dłuższy niż transport autobusem. Opiniujący nie widzi powodu utrzymania tego celu.		NIE	Opinia nie zgodna z polityką transportową zawartą w "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Sytemu Transportowego m.st. Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (...)".
	3			Dokument porusza temat dostosowania rozkładów jazdy i tras do pewnych standardów. Pominęta została kwestia długoterminowego planowania tras przejazdów, tak by móc umożliwić konstrukcję mapy komunikacji, która nie będzie musiała zmieniać się co kilka tygodni. Mapa taka mogaby być przydatna turystom.		TAK	Plan uwzględnił tę opinię w podrozdziale 11.3. - "Kształtowanie układu komunikacyjnego".
	4			Bilety okresowe - świetna sprawa i bardzo dobrze, że jest utrzymywana różnica w cenie. Można by rozważyć wprowadzenie biletu rocznego, co ułatwiłoby planowanie budżetu nie tylko miasta ale i pasażerów.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa. Taryfa biletowa określona jest przepisami odrębnymi.
	5			Strategia synchronizacji metro-kolej-węzły regionalne i międzyregionalne. Brak informacji na temat lotniska w Modlinie, które w tej chwili jest tragicznie skomunikowane z Warszawą. Znaczenie tego lotniska jest nadal niskie, ale z czasem się to pewnie zmieni i należałoby planować działania mające na celu jego lepszą integrację z centrum Warszawy.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ dotyczy obszaru nie objętego Planem transportowym.
	6			Postulat zwiększenia udziału przystanków "na żądanie" w ogólnej liczbie przystanków.		TAK	Plan uwzględnił tę opinię w podrozdziale 11.4 - "Przystanki warunkowe ("na żądanie")"
6	1	3-02-2015	Eliza Markiewicz	Wydłużenie linii metra oraz linii tramwajowej do Łomianek i dalej ze względu na obciążenie drogi wylotowej na Gdańsk ruchem samochodowym.		NIE	Opinii nie uwzględniono. Zakres Planu zgodny jest z § 4 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25/05/2011r. (DZ.U.2011.117.684).
7	1	3-02-2015	Piotr Klonowski	Ujednoczenie czasu funkcjonowania wydzielonych pasów dla autobusów, taksówek itp. zwanych dalej "buspasami".		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	2			Wyraźne oznakowanie końca pasa autobusowego, np. 10-20 metrów przed skrzyżowaniem.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			Zaistniały zbiór znaków drogowych powinien umożliwić samochodom prywatnym poruszanie się po buspasie, jeśli zamierzają one skręcać w prawo.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	4			Umożliwienie przejazdu na wprost przez skrzyżowania po pasie, na którym jest wytyczony buspas oraz znak informacyjny, o konieczności skrętu w prawo.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
8	1	3-02-2015	Wanda Piotrowska	Przywrócenie linii 142 na poprzednią trasę lub częstsze kursowanie autobusu 213 w kierunku Błota umożliwić łatwiejszą przesiadkę do autobusu 146 w kierunku Dworzec Wschodni.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
9	1	3-02-2015	Piotr Madziar	Propozycja dodania podrozdziału: Drogi wodne i wyszczególnienie w nim Wisły i Kanału Żerańskiego	rozdział 2.9.	NIE	Transport wodny organizowany jest w ramach Warszawskich Linii Turystycznych (WLT) i zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2011.5.13) nie podlega zapisom Planu transportowego.
	2			Propozycja dodania informacji o istniejących drogach wodnych: na Wiśle i Kanale Żerańskim	rozdział 4.2.		
	3			Propozycja dodania braku wykorzystania istniejących dróg wodnych dla komunikacji zbiorowej.	rozdział 4.3. na str 61		
	4			Propozycja dodania uruchomienie transportu zbiorowego na istniejących drogach wodnych	str. 62-63		
	5			Propozycja dodania dodanie dróg wodnych	rozdział 7.1.		
	6			Propozycja dodania integrację transportu wodnego z pozostałymi środkami transportu	rozdział 7.2.		
	7			Propozycja dodania kolumny transport wodny. W pozycji Żeran FSO propozycja dodania drogi wodnej. Propozycja dodania węzła PKP Żeran z drogą wodną oraz węzła pętla tramwajowa Annapol z drogą wodną	tabela 7.1.		
	8			Propozycja dodania transportu wodnego.	rozdział 10.		

10	1	4-02-2015	Katarzyna Furmańska	Rozszerzenia Karty Warszawiaka o II strefę, szczególnie Piaseczno	Rozdział 2, podrozdział 2.7, strona nr 27	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	2			Wytyczenie buspasa na ul. Puławskiej.	Rozdział 2, podrozdział 2.7.1 2.8, str. 31 i 32	TAK	Plan uwzględni tę opinię w stopniu ogólnym w rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego"), pkt 6.
	3			Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusu linii 739 w stronę Julianowa szczególnie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego oraz w weekendy. Autobusy w kierunku Warszawy są zatłoczone i komfort jazdy nie jest adekwatny do ceny biletów, które na II strefę są za drogie.	Rozdział 3, podrozdział 3.1, strona nr 40-41-42	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
11	1	5-02-2015	Jacek Marszałek	Dublowanie transportu szynowego (metro, tramwaj) przez linie autobusowe. Przywrócenie na stare trasy linii autobusowych.		NIE	Dublowanie transportu szynowego przez linie autobusowe niezgodne jest z polityką transportową zawartą w "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego m.st. Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (...)". Zasady marszrutyzacji tras transportu publicznego opisane zostały w rozdziale 11.1. ("Marszrutyzacja tras"). Jednym z założeń jest racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne rodzaje transportu szynowego i komunikację autobusową w celu eliminowania ich wzajemnej konkurencji w tych samych korytarzach transportowych, co przyczynia się do zwiększenia efektywności układu komunikacyjnego oraz lepszego wykorzystania taboru (zmniejszenia zapotrzebowania na tabor, ograniczenia kosztów eksploatacyjnych).
	2			Przywrócenie na stare trasy linii autobusowych takich jak: 103, 122, 140, 144, 155, 170, 178, 192, 195, 520, 125, 127, 148, 500.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
12	1	6-02-2015	Rafał Ryfka	Studium komunikacyjne węzła przesiadkowego w rejonie Dworca Zachodniego powinien być realizowany niezwłocznie w trakcie przebudowy Dw. Zachodniego - wariant 2. Poprowadzenie linii tramwajowej na wiadukcie zamiast w tunelu.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
13	1	7-02-2015	Anna Murawska	Zamontowanie zegarów odmierzających czas odjazdu pociągu metra przed bramkami tak jak jest to np. na stacji Marymont dzięki czemu pasażer może odliczyć jaki dokładnie może zakupić bilet.		TAK	Plan uwzględni tę opinię w zakresie ogólnych wytycznych w rozdziale 9.3. ("Rozwój informacji pasażerskiej").
	2			Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów na tzw. Zielonej Białolece, dotyczy przede wszystkim linii 134.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
14	1	08.02.2015	Jolanta Szaban	Bardzo krótko palące się światła na przejściach dla pieszych, długo dla samochodów (np. Plac 3 Krzyży/Aleje Ujazdowskie, długie skrzyżowanie na Placu Konstytucji)		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	2			W mieście jest wiele kładek dla pieszych bardzo niewygodnych a czasem wręcz niedostępnych dla osób starszych i niepełnosprawnych.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			Niewygodne autobusy i tramwaje a także siedzenia w nowych wagonach metra - wąskie i ustawione pod kątem		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	4			Utrudnione wsiadanie do wysoko zawieszonych tramwajów i autobusów. Dlaczego u nas wciąż kupuje się nieergonomiczne pojazdy i nie poprawia się wysokości przystanków przy okazji kolejnych remontów?		NIE	Przez ostatnie lata m.st. Warszawa dokonuje zakupu taboru wyłącznie niskopodłogowego. Prowadzone remonty uwzględniają dostosowanie peronów przystankowych do wysokości taboru. Rozdział 10 określa kierunki rozwoju transportu publicznego.
	5			Zmniejszenie liczby przesiadek i zwiększenie kursowania linii komunikacji miejskiej z Ursynowa i Żerania FSO		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	6			Brak połączenia Placu Trzech Krzyży z do Al. Jerozolimskich		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	7			Brak połączenia ważnego punktu miasta, trzeba dojść do Al. Jerozolimskich, co dla zdrowych nie stanowi problemu, ale dla starszych i chorych już tak.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	8			Ciągle zmiany linii autobusowych i tramwajowych - przenoszenie linii od lat jeżdżących na danej trasie w zupełnie inne regiony, np. 144 i 125.		NIE	Zasady marszrutyzacji tras transportu publicznego opisane zostały w rozdziale 11.1. ("Marszrutyzacja tras"). Jednym z założeń jest racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne rodzaje transportu szynowego i komunikację autobusową w celu eliminowania ich wzajemnej konkurencji w tych samych korytarzach transportowych, co przyczynia się do zwiększenia efektywności układu komunikacyjnego oraz lepszego wykorzystania taboru (zmniejszenia zapotrzebowania na tabor, ograniczenia kosztów eksploatacyjnych).
	9			Brak szerokiej informacji o zdarzających się ostatnio awariach metra powoduje to straszny chaos na stacjach metra.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	10			Od dłuższego czasu większość bramek na I linii metra jest permanentnie otwarta. Brak kontroli.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	11			Konsultowanie zmian przebiegu linii komunikacji miejskiej z mieszkańcami.		TAK	Opinię uwzględniono w podrozdziale 11.3. - "Kształtowanie układu komunikacyjnego"
15	1	08.02.2015	jarek.g@poczta.onet.eu	Wzmocnienie połączenia rejonu ul. Trakt Lubelski z centrum, dot. linii 142 i 507 oraz n72.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
16	1	9.02.2015	Miasto Józefów	Częściowa zmiany trasy kursowania SKM S1 bezpośrednio z Otwocka do miejsc pracy i na lotnisko - składy SKM S1 mogłyby kursować przemienne raz w kierunku Pruszkowa a raz na Lotnisko Chopina.	4.3 str. 63	TAK	Plan uwzględni możliwość zmian relacji i numeracji linii SKM - podrozdział 4.3. ("Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej"). Przedstawiony układ linii ma charakter informacyjny. Ze względu na specyfikę funkcjonowania połączeń kolejowych w Warszawskim Weźle Kolejowym (ograniczoną przepustowość układu średnicowego), optymalny układ funkcjonalny systemu SKM (obieg taboru, regularność) możliwy jest do uzyskania przy zastosowaniu stałych linii (bez dzielenia relacji na różne kierunki).
17	1	10.02.2015	Paweł Pytel	Zwiększenia częstotliwości linii 739 w godzinach szczytu.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	2			Uruchomienie dodatkowej linii autobusowej łączącej Józefostaw z przystankiem Mysiadło na ul. Puławskiej, lub z przystankiem PKP Nowa Iwiczna.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			Otwarcie dodatkowej linii łączącej Józefostaw z Ursynowem (ze stacją Metra Kabaty przez ul. Piaskowickiej).		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	4			Propozycja uruchomienia kursów szynobusami po bocznicy kolejowej prowadzącej do Siekierok.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
18	1	10.02.2015	Andrzej Tomaszczyk	Propozycja włączenia do strategii tzw "Zielonej fali dla samochodów"		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	2			Postulat lepszej integracji różnych środków komunikacji zbiorowej		TAK	Plan uwzględni tę opinię w stopniu ogólnym m.in. w podrozdziale 7.2. ("Integracja usług publicznego transportu zbiorowego").
	3			Przy węzłach PKP Wesola oraz Włochy błędnie oznaczono metro a nie kolej	str 76 - tabela	TAK	Opinię uwzględniono w treści Planu w tabeli 7.1. ("Podstawowe węzły przesiadkowe w obszarze Planu").
	4			Brak dodatkowych węzłów przesiadkowych m.in. Przy PKP Międzyzlesie oraz w Otwocku		TAK	Plan uwzględni tę opinię w tabeli 7.1. ("Podstawowe węzły przesiadkowe w obszarze Planu").
	5			Propozycja by wprowadzić na rozkładach jazdy na przystankach oraz w internecie informacje o dostępności dla osób niepełnosprawnych	str 67	TAK	Plan uwzględni tę opinię w rozdziale 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej").
	6			Propozycja wykorzystania wi-fi w pojazdach komunikacji zbiorowej do komunikatów w języku angielskim		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	7			Zastosowanie ustawy metropolitarnej (o ile istnieje)	str 97 p. 10.1	NIE	Do chwili obecnej nie została uchwalona taka ustawa.

	8			Jak egzekwowana będzie obowiązek tworzenia analiz komunikacyjnych przy tworzeniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
19	1	11.02.2015	Robert Buciak	Uporządkowanie cytowania zgodnie ze standardami bibliograficznymi (tj. autor, rok produkcji, tytuł, Wydawca, miejsce wydania).		TAK	Opinia została uwzględniona.
	2			Prognozę demograficzną przygotowuje GUS. Urząd Statystyczny w Warszawie jedynie opracowuje publikacje na podstawie prognoz GUS. Należy poprawić sformułowania na str. 13,19,21.	str. 13, 19, 21.	NIE	Zastosowane cytowanie jest poprawne.
	3			Autorem opracowania „Dojazdy do pracy w Polsce” jest Urząd Statystyczny w Poznaniu. Proszę poprawić cytowania. Rysunek 2.23 przedstawia nieaktualną mapę. Proszę użyć mapy z danymi za 2011 rok.	str. 25, 26 + Rys. 2.23	NIE	Zastosowane cytowanie jest poprawne.
	4			Ministerstwo Rozwoju Regionalnego nie opracowało ani delimitacji ani definicji obszaru funkcjonalnego Warszawy. Publikacja „Kryteria delimitacji MOF OW” jest ekspertyzą autorstwa prof. Sleszyńskiego napisana na zlecenie MRR. Obecnie trwają prace nad rozporządzeniem, które będzie delimitować MOF OW.	str 27	NIE	Oficjalna publikacja nie wymienia nazwiska autora.
	5			Użytkowanie gruntów w/g. Kierunków wykorzystania to są dane Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. GUS jedynie publikuje każdorazowo z zastrzeżeniem, że źródłem jest GUGiK. Należy poprawić podpis pod rys. 2.26, 2.27, 2.28. Na tym rysunku należy zmienić kolory wydzielenia na bardziej intuicyjne.	str. 29, 30 + rys. 2.26, 2.27, 2.28.	TAK	Opinia została uwzględniona.
	6			W dokumencie brakuje tabeli ze wskaźnikami monitorowania realizacji planu. Tabela 8.2 podaje jedynie część wskaźników z ograniczonego zakresu tematycznego. W celu zwiększenia przejrzystości dokumentu proponuje dodanie zbiorczej tabeli ze wskaźnikami realizacji z podziałem na tematy: finansowanie przewozów, podział zadań przewozowych, organizacja rynku przewozów, standard usług przewozowych, informacja pasażerska, układ linii komunikacyjnych. Taka tabela powinna znaleźć się w obecnym rozdziale 10, który powinien znajdować się na końcu dokumentu. Tabela powinna być przygotowana zgodnie ze standardem systemu monitorowania strateg http://strateg.stat.gov.pl.	tabela 8.2	NIE	Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2011.5.13) nie ma obowiązku tworzenia wskaźników realizacji Planu transportowego i ich monitorowania.
20	1	11.02.2015	Zofia Leszczyńska	Przy szacowaniu ilości osób objętych "Planem Transportowym" uwzględniono tylko mieszkańców Warszawy, nie oszacowano osób przyjeżdżających okazjonalnie (np. turyści, petenci urzędów, klienci centrów handlowych itp.), ta sama uwaga do: 3.1, 3.5, 7.2.2	2.3 ; 3.1; 3.5 ; 7.2.2	TAK	Dane demograficzne zawarte w Planie uwzględniają zarówno mieszkańców Warszawy jak i gmin sąsiadujących.
	2			Spaliny emitowane są zarówno przez zbiorowy transport osób jak i indywidualny (samochody), oraz towarowy (np. ciężarówki). Te ostatnie środki transportu nie dotyczą "Planu" i nie są w nim omówione. Jednak można by promować mieszkańców Warszawy posiadających samochody emitujące mało zanieczyszczone spaliny przez np. ulgi w opłatach za parkowanie.	2.8	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			Należy zmienić ceny biletów, preferując bilety długoterminowe i dla mieszkańców Warszawy. I tak bilet 90 dniowy powinien kosztować około 220 do 240% ceny biletu 30 dniowego, a taki sam dla posiadacza Karty Warszawianki 150 do 180%. Może to mobilizować osoby niezameldowane w Warszawie do deklarowania placenia podatków w Warszawie i wtedy miasto i tak będzie miało dodatkowe dochody z podatków. Również w punkcie 8, tabela 8.1 str 81, system taryfowy.	3.3; 8 (tabela 8.1-system taryfowy)	TAK/NIE	TAK - Plan uwzględnia (co do zasady) opinię dotyczącą biletów długookresowych w tabeli 8.1. - "Pożądany standard usług przewozowych". NIE - Opinia dotycząca cen biletów nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	4			Przy szacowaniu ilości osób niepełnosprawnych w Warszawie uwzględniono tylko spis powszechny i dane GUS. W przywołanym w p. 2.1 Warszawskim programie działań na rzecz osób niepełnosprawnych na lata 2010-2020 opisano Elektroniczny System Monitoringu Orzekania o Niepełnosprawności, oraz Stołeczne Centrum Osób Niepełnosprawnych, które to instytucje podległe miastu posiadają dokładniejsze dane na temat ilości osób z orzeczeniami o niepełnosprawności w Warszawie, jak też o ilości Kart Parkingowych (dla niepełnosprawnych jeżdżących samochodem). Dodatkowo również ZUS posiada dane o osobach niepełnosprawnych.	3.4	NIE	Liczba osób niepełnosprawnych nie jest wielkością stałą, ponieważ prócz orzeczeń o stałej niepełnosprawności, wydawane są również orzeczenia czasowe. W rozdziale 3.4. ("Dostępność komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych") wyjaśniony został sposób pozyskiwania danych na podstawie Ustawy o narodowym spisie ludności i mieszkań z 2011r. Tak oszacowana dana jest wystarczająca na potrzeby Planu transportowego.
	5			Zniechęcanie do odbywania podróży samochodem w Śródmieściu jest już zrealizowane przez małą ilość miejsc parkingowych oraz przez korki bardzo utrudniające poruszanie się po Warszawie - to zagadnienie nie jest w ogóle ujęte w "Planie".	3.5	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	6			Skoro Miasto nie ma wpływu na kolej, to założenia dotyczące włączenia kolei do założeń "Planu" to jedynie pobożne życzenia. Ta sama uwaga do p. 4.3 str 62, który przewiduje, że trzon "Planu" to kolej. Należy w planie umieścić takie działania Miasta, aby taki wpływ mieć np. wspólne programy unijne, czy inicjatywy ustawodawcze, które dadzą miastu takie uprawnienia. Jednocześnie w p 7.1.2.1. Komunikacja szynowa str 73 jest mowa o współpracy Miasta z koleją. W p 9.2 str 88 znowu Miasto nie ma wpływu na kolej. Np. wyjazd z Białołęki na prawą stronę Warszawy mógłby być łatwiejszy przy wykorzystaniu istniejącej kolei, a tak autobusy przewożące pasażerów do metra zwiększają korki na Moście Północnym (przedłużenie linii tramwajowej jest kolejnym marzeniem mieszkańców Nowodworów). str 59 Największą dostępność rzeczywiście ma komunikacja autobusowa, ale tylko w ciągu dnia, a w godzinach szczytu tzn rano i po południu zdecydowanie na pierwszym miejscu jest metro i tramwaj (ze względu na korki).	4.2; 4.3 (str 62); 7.1.2.1. (str 73); 9.2 (str 88)	TAK/NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu. Właściwość organizacyjna m.st. Warszawy dotyczy połączeń SKM. W zakresie połączeń KM odpowiednie zapisy znajdują się w stosownym planie transportowym szczebla wojewódzkiego.
	7			W tabelce wymieniono rower, o którym dotychczas nie wspomniano. Miasto zorganizowało system wypożyczania rowerów, a więc powinno się w "Planie" o tym napisać. Również o zwiększaniu ilości ścieżek rowerowych.	6.1	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Rower nie jest środkiem publicznego transportu zbiorowego. Tabela 6.1. dotyczy podziału zadań przewozowych, czyli wykonywania podróży przez wszystkie środki transportu.
	8			Rozkłady jazdy autobusów i tramwajów są bardzo często zmieniane. Powoduje to wrażenie chaosu i niepewności, czy znany do tej pory autobus lub tramwaj dzisiaj akurat będzie jechał starą trasą. Więcej stabilności.	7.2.3.	TAK	Plan uwzględni tę opinię w rozdziale 11.3. ("Kształtowanie układu komunikacyjnego").
	9			Dla linii nocnych ważne jest też zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom.	str. 78	TAK	Plan uwzględni tę opinię rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego") - pkt 6.
	10			Dla osób niepełnosprawnych przydałyby się ławeczki na przystankach, nie muszą być duże, wystarczą jedno czy dwuosobowe. Należy też pamiętać o obniżeniu krawężników w miejscach, w których niepełnosprawni na wózkach będą wjeżdżać na przystanek. Obniżony krawężnik będzie również ułatwieniem dla matek z dziećmi w wózkach.	8	TAK	Plan uwzględni tę opinię w rozdziale 8 ("Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności").
	11			Informacja w Internecie - str 85: Aplikacja w internecie "Zaplanuj podróż" dla opcji "skąd" powinna mieć możliwość pobierania z GPS telefonu komórkowego aktualnego miejsca przebywania pasażera a w opcji "dokąd" możliwość wpisania nazwy instytucji, centrum handlowego, hotelu, szpitala itd., gdyż często pasażer wybiera się do tego miejsca i nie musi znać nazwy przystanku znajdującego się w pobliżu. Pozyteczna byłaby opcja "najbliższa stacja metra". Informacja telefoniczna - str 86: Możliwość informacji telefonicznej jest mało upowszechniona. Proponuję na stacjach kolejowych, lotnisku, dworcach autobusów dalekobieżnych (dla osób przyjeżdżnych) umieścić czytelną informację np. "jak dojechać - zadzwoń tel 19 115 lub sprawdź www.ztm.waw.pl". Proponuję zamieścić taką informację również na przystankach autobusowych i tramwajowych str 87	9.2	TAK	W zakresie ogólnym plan uwzględni tę opinię w rozdziale 9 ("Organizacja systemu informacji dla pasażerów"). Opinia zbyt szczegółowa.
	12			"redukcja wydatków na remont taboru" - chyba się nie osiągnie wszystkich zakładanych celów "Planu" bez sprawnego taboru.	str. 100	NIE	Plan zakłada obniżenie średniego wieku taboru i dzięki temu obniżenie kosztów jego napraw.

	13			"wniosków zgłaszanych przez....pasażerów". Bardzo trafne, ale bardzo ogólne. W jaki sposób można składać wnioski i kto je będzie rozważał?	str. 101	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
21	1	13.02.2015	Grzegorz Banecki	Prośba o uwzględnienie w planie transportowym możliwości dojazdu z dowolnego miasta wymienionego w par. 4.1. JEDYNYM ŚRODKIEM TRANSPORTU (autobusem, koleją) do stacji metra. Wnioskodawca poddaje krytyce działania ograniczające trasę linii 742 z Góry Kalwarii do Wilanowa, które zmuszają pasażerów do przesiadania się z autobusu na autobus aby dotrzeć do metra. Przejazd do stacji metra jednym autobusem z podwarszawskich miejscowości zachęci pasażerów dojeżdżających do pracy do korzystania z transportu publicznego.	4.1	NIE	Opinia niezgodna z polityką transportową zawartą w "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego m.st. Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (...)".
22	1	15.02.2015	Katarzyna Wrotek	Plan ma charakter ogólnikowy, zawiera wytyczne, założenia i sugestie. Brak informacji na temat jego realizacji.		NIE	Treść Planu transportowego spełnia wymogi Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
	2			Brak planu odnośnie zachęcania osób korzystających wyłącznie z samochodu do transportu publicznego. Promowanie transportu publicznego powinno być realizowane nie tylko przez kampanie społeczne, zachętą mogłyby być np. ulgi podatkowe.		TAK	Plan uwzględni tę opinię w tabeli 8.1.
	3			Wyposażenie wszystkich pojazdów komunikacji miejskiej w biletomaty	3.2	TAK	Plan uwzględni tę opinię w tabeli 8.1.
	4			Wniosek o wykonanie ponownych badań ruchu.	6.1	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Obecnie wykonywane jest Warszawskie Badanie Ruchu 2015.
	5			Autobusy niskopodłogowe w godzinach szczytu - uwaga dot. statystyki ZTM	8.3	NIE	Jako pojazdy niskopodłogowe rozumiane są autobusy, w których wszystkie wejścia lub co najmniej jedno z nich jest niskopodłogowe.
	6			Informacja pasażerska - tablice reklamowe jako nośnik informacji o zagrożeniach, wypadkach, czy innych incydentach, które mogą mieć wpływ na czas i bezpieczeństwo podróży.	9.1	TAK	Plan uwzględni tę opinię w stopniu ogólnym w podrozdziale 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej").
	7			Koszt powstania i utrzymania jednostki zarządzającej publicznym transportem zbiorowym w skali aglomeracji	rozdz.10., str. 97	NIE	Brak ustawy metropolitalnej nie pozwala określić docelowego kształtu i struktury jednostki zarządzającej i kosztów jej funkcjonowania.
	8			Dogodny i bezpośredni dojazd do stacji metra położonych dalej niż dystans pieszego dojścia.	rozdz. 10, str. 98	TAK	Plan uwzględni tę opinię w podrozdziale 11.1. ("Marszrutyzacja tras").
	9			Współpraca z zarządami infrastruktury kolejowej.	rozdz. 10, str. 98	TAK	Opinia uwzględniona w zakresie ogólnym w Planie transportowym. Plan transportowy nie rozstrzyga o lokalizacji poszczególnych przystanków kolejowych, te są przedmiotem bardziej szczegółowych analiz branżowych.
	10			Wprowadzenie nowych buspasów. Rozszerzenie w centrum miasta strefy z ograniczeniem ruchu indywidualnego.	rozdz.10, str.99	TAK	Plan uwzględni tę opinię w stopniu ogólnym w rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego").
	11			Uwagi dot. eliminowania wzajemnej konkurencji w tych samych korytarzach transportowych między transportem autobusowym i transportem szynowym.	rozdz.10, str.100, pkt 7	NIE	Dublowanie transportu szynowego przez linie autobusowe niezgodne jest z polityką transportową zawartą w "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego m.st. Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (...)". Zasady marszrutyzacji tras transportu publicznego opisane zostały w rozdziale 11.1. ("Marszrutyzacja tras"). Jednym z założeń jest racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne rodzaje transportu szynowego i komunikacji autobusową w celu eliminowania ich wzajemnej konkurencji w tych samych korytarzach transportowych, co przyczynia się do zwiększenia efektywności układu komunikacyjnego oraz lepszego wykorzystania taboru (zmniejszenia zapotrzebowania na tabor, ograniczenia kosztów eksploatacyjnych).
	12			Wniosek o dodanie zapisu w sprawie zapewnienia sprawnej komunikacji z istniejących niedawno powstałych osiedli z centrum miasta.	rozdz.10, str. 100	TAK	Plan uwzględni tę opinię w rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego").
23	1	13.02.2015	Wójt Gminy Wieliszew	Pozytywna opinia „Planu Zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy....”			Pozytywna opinia Planu transportowego.
24	1	16.02.2015	Jan Todorski	Uruchomienie linii autobusowej na trasie Dewajtis - Lindego - Reymonta, dowożącej do tramwaju linii 11, ewentualnie odpowiednia korekta linii 197.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	2			Zakaz ruchu indywidualnego w ul. Dewajtis		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
25	1	16.02.2015	Dariusz Mielczarek	Generalnie pozytywna ocena zasady możliwości zgłaszania wniosków do zmian wprowadzanych w układzie komunikacyjnym. Wnoszący podnosi brak sprawnego połączenia Kludyn (gm. Stare Babice) - Nowe Bemowo (WAT) i postuluje przedłużenie linii autobusowych dojeżdżających do ul. Radiowej w okolicach Fortu Babice.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
26	1	16.02.2016	Krystyna Noster	Zły stan techniczny przystanku kolejowego PKP Iwiczna.		NIE	Wniosek nie dotyczy planu. Linia nr 8 od roku 2015 będzie modernizowana przez zarządcę infrastruktury.
	2			Zwiększenie ilości kursów pociągami z PKP Nowa Iwiczna do Warszawy		NIE	Wniosek nie dotyczy planu. Linia nr 8 od roku 2015 będzie modernizowana przez zarządcę infrastruktury.
	3			Propozycja uruchomienia dodatkowych kursów autobusowych do przystanku PKP Warszawa Służewiec w przypadku braku możliwości uruchomienia dodatkowych pociągów.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	4			Remont przystanku kolejowego PKP Nowa Iwiczna		NIE	Wniosek nie dotyczy planu. Linia nr 8 od roku 2015 będzie modernizowana przez zarządcę infrastruktury.
	5			Na przystanku PKP Warszawa Służewiec nie słychać komunikatów ogłaszanych z głośników oraz nie ma toalet.		TAK/NIE	Za wyposażenie stacji i przystanków kolejowych odpowiada zarządca infrastruktury oraz zarządcy dworców. Na stacji Służewiec, ze względu na jej lokalizację i charakter nie przewidywano toalet (wchodzą one w standard najważniejszych dworców). Sprawa poprawy standardów zapowiedzi megafonowych i wyświetlania informacji o rozkładzie jazdy na stacjach i przystankach w Warszawskim Węźle Kolejowym jest przedmiotem planów inwestycyjnych zarządcy infrastruktury kolejowej.
	6			Kursowanie linii L po terenie gminy Lesznowola		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	7			Umieszczanie na ścianach stacji metra listy kolejnych stacji a nie stacji końcowej.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
27	1		Paweł Bagiński	Dobudowanie odnogi I linii metra (M1) ze stacji Wilanowska do miasteczka Wilanów.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia niezgodna jest z polityką transportową zawartą w "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego m.st. Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (...)” oraz ze "Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy”.

28	1	17.02.2015	Rafał Panasewicz	Przywrócenie Wspólnego Biletu na Koleje Mazowieckie na trasie między przystankiem PKP Warszawa Zacisze - Wilno a PKP Ząbki.		TAK	Wniosek uwzględniony - rozdział 7.2.1
	2			Przedłużenie linii autobusowej nr 170 od PKP Warszawa Zacisze - Wilno u. Janowiecką do Ząbek		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			Budowy przystanku kolejowego w Rembertowie przy ul. Strażackiej, który znacznie poprawiłby dojazd do Warszawy dla mieszkańców Ząbek		NIE	Plan transportowy nie rozstrzyga o lokalizacji poszczególnych przystanków kolejowych, te są przedmiotem bardziej szczegółowych analiz branżowych.
29	1	17.02.2015	Agata Kominis	Skoordynowanie rozkładów jazdy linii SKM S9 i KM relacji W-wa Zachodnia-Ciechanów/Nasielsk.		TAK	Plan uwzględni tę opinię na poziomie ogólnym - rozdział 7.2.3. ("Integracja rozkładów jazdy").
30	1	19.02.2015	Urząd Miejski Halinów	Przedłużenie linii S-2 SKM oraz strefy obowiązywania „wspólnego biletu” na trasie Warszawa Lotnisko Chopina- Sulejówek Miłosna do Mińska Mazowieckiego	rozdz. 4, dot. 4.3, str.63	NIE	W przypadku kwestii wydłużenia linii SKM do Mińska - poza zakresem przedmiotowym planu. Opinia zbyt szczegółowa. Uwzględniona w planie na poziomie ogólnym. W przypadku kwestii wydłużenia linii SKM do Mińska - poza zakresem przedmiotowym planu.
31	1	19.02.2015	Anna Swidwińska	Przywrócenia linii 506 do Powisła, 501 do Pl. Konstytucji i 105 na ul. Prosta i Świętokrzyską.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
32	1	19.02.2015	Urząd Gminy Lesznowola	Postulat połączenia Gminy Lesznowola z Metrem, uwagi o niskiej częstotliwości kursowania linii 707 i 807 oraz o dostosowaniu linii L do potrzeb mieszkańców.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
33	1	19.02.2015	Piotr Chabiera	Zły rozkład i dublowanie kursów linii 122 i 523, postulat przyspieszenia linii 20 / SKM		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	1			Plan transportowy na poziomie lokalnym powinien uwzględniać ustalenia planu transportowego na poziomie wojewódzkim. W wykazie dokumentów strategicznych brakuje tymczasem „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego” przyjętego w 2014 r. Wskazane byłoby również uwzględnienie ustaleń dwóch kolejnych dokumentów strategicznych: na poziomie krajowym „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku” (przyjętego w 2008 r.), a na poziomie regionalnym „Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim” (obecnie w fazie finalizacji, po konsultacjach społecznych).	2.1. Dokumenty strategiczne	TAK	Opinia została uwzględniona.
	2			Należałoby wskazać na problemy wynikające z niskiego pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (kwestia ta nie została również poruszona w rozdziale dot. zagospodarowania przestrzennego). Najpoważniejszym skutkiem takiego stanu jest powstawanie zabudowy, przede wszystkim mieszkaniowej, na terenach nie obsługiwanych przez komunikację zbiorową, mimo że kolejne PZP na poziomie wojewódzkim wskazują na konieczność koncentracji zabudowy wzdłuż korytarzy komunikacji szynowej.	2.3. Czynniki demograficzne i społeczne	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			Wśród czynników mających wpływ na ogólną liczbę podróży transportem zbiorowym wśród dojeżdżających spoza Warszawy należy wymienić również konkurencyjność innych środków transportu, determinowaną przede wszystkim przez stopień rozbudowy infrastruktury drogowej i wysokości opłat za wjazd do miasta i parkowanie.	2.5. Zależenia demograficzno-społeczne	TAK	Opinia została uwzględniona.
	4			W opracowaniu GUS „Dojazdy do pracy – Narodowy Spis Powszechny 2011” z 2014 r. dostępne są znacznie bardziej aktualne dane dotyczące dojazdów do Warszawy niż w raporcie z roku 2006, z którego zapożyczony został Rys. 2.23.	2.6. Czynniki gospodarcze	TAK	Opinia została uwzględniona.
	5			Ślusznie zauważono na zbyt dużą skalę rozbudowy przewidzianą w planach zagospodarowania gmin podwarszawskich. Warto podkreślić, że plany te zakładają znacznie większy przyrost liczby mieszkańców OMW niż wynika z dotychczasowych trendów i prognoz. W efekcie, duże obszary przeznaczane równocześnie pod zabudowę, skutkują jej rozproszeniem również na poziomie lokalnym.	2.7. Zagospodarowanie przestrzenne i motoryzacja	TAK	Opinia uwzględniona w stopniu ogólnym w rozdziale 2.7. ("Zagospodarowanie przestrzenne i motoryzacja")
	6			Wśród działań podejmowanych na rzecz zmniejszenia emisji pominięto wyznaczenie pasów dla autobusów, służących zarówno ograniczeniu ruchu samochodowego, jak i poprawie płynności ruchu (por. raport nt. wpływu działań inwestycyjnych i organizacyjnych na zachowania komunikacyjne na przykładzie Warszawy). (Kwestia ta została opisana w dalszej części dokumentu, jednak przez to została pominięta jej wpływ na stan powietrza.)	2.8. Ochrona środowiska naturalnego	TAK	Opinia została uwzględniona.
	7			W opisie parkingów „Parkuj i Jedź” brakuje określenia funkcji takich parkingów, którą powinno być ograniczanie liczby samochodów wjeżdżających do miasta, czemu sprzyja sytuowanie parkingów w Warszawie, a tym bardziej w strefie komunikacyjnej I i II (śródmiejskiej i miejskiej). Dokument powinien wskazać na potrzebę skupienia się na sytuowaniu parkingów poza miastem stołecznym lub ewentualnie na jego obrzeżach (choć i takie lokalizacje stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego, zwłaszcza po uwzględnieniu obecnej polityki cenowej, znacząco różniącej ceny biletów podmiejskich i miejskich). W opisie należałoby również wskazać, że parkingi w Warszawie są darmowe i strzeżone, co ma wpływ zarówno na ich popularność jako alternatywy dla kontynuacji jazdy samochodem, jak i dojazdu do punktu przesiadkowego transportem zbiorowym, jak też na generowane przez nie koszty.	2.9. Infrastruktura transportowa – Parkingi „PU”	NIE	Szczegółowa lokalizacja parkingów Parkuj i Jedź wynika z przepisów odrębnych (m.in. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy)
	8			Wątpliwości budzi oparcie prognozy potrzeb na podstawie badań sprzed dziesięciu lat. Pozytywnie należałoby ocenić uzupełnienie ich przynajmniej o bieżące badania ankietowe (Barometr Warszawski), lecz w dalszej części dokumentu brak odwołań do tego źródła (jedynie odnosi się do oceny systemu transportowego, a nie sposobu korzystania z niego).	3.1. Charakterystyka ogólna	NIE	Prognozowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego nie zostało oparte na badaniach sprzed 10 lat. Na podstawie wyników Warszawskiego Badania Ruchu z 2005 r. wyznaczono wskaźniki ruchliwości mieszkańców w poszczególnych motywacjach podróży. Przyjęto założenie, że ruchliwość ta będzie na tym samym poziomie wśród mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym. Wartości prognozowane uzyskano metodą ekstrapolacji ze wskaźnikiem elastyczności opisującym wzrost wskaźnika ruchliwości w grupach motywacji podróży o 5% na każde 5 lat (tabela 3.8).
	9			Stwierdzenie o znaczącym wpływie osób uprawnionych do ulg na przychody z biletów powinno zostać rozwinięte o informacje dotyczące zwrotu ulg z poziomu rządowego oraz problemu zróżnicowania przewoźników lokalnych i regionalnych/państwowych pod tym względem.	3.3. Przejazdy ulgowe i bezpłatne	NIE	Gminy organizujące transport zbiorowy nie oprzymują dofinansowania na przejazdy komunikacją miejską.
	10			Wśród działań poprawiających dostępność należy wymienić również dążenie do tworzenia możliwie zwartych zespołów przystankowych (kompaktowe skrzyżowanie i jak najmniej odsunięte od nich przystanki), jak też likwidowanie konieczności pokonywania różnic poziomów (niezależnie od montażu urządzeń ułatwiających ich pokonywanie). Działania w tym zakresie są stopniowo realizowane w mieście i powinny być kontynuowane.	3.4. Dostępność komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych	TAK	Plan uwzględni te opinie w podrozdziale 7.2.2 ("Przystanki i węzły przesiadkowe") i w tabeli 8.1. ("Zakładany standard usług przewozowych").
	11			Zdanie „Przyjmując średnio dla obszaru Planu transportowego utrzymanie podziału zadań przewozowych w grupie podróży pieszych na poziomie nie mniejszym niż 60% podróży wykonywanych publicznym transportem zbiorowym oszacowano...” jest błędnie sformułowane. Powinno brzmieć: Zdanie „Przyjmując, średnio dla obszaru Planu transportowego, utrzymanie na poziomie nie mniejszym niż 60% udziału podróży wykonywanych publicznym transportem zbiorowym w grupie podróży pieszych oszacowano...”. Niezależnie od kwestii gramatycznych, należy uznać powyższe założenie za słuszne, z wcześniejszym zastrzeżeniem metodologicznym co do szacunku całkowitej liczby podróży w oparciu o badania z 2005 r. Ślusznie wskazano również na potrzebę działań zniechęcających do odbywania podróży samochodem.	3.5. Prognozowanie zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego	TAK	Plan uwzględni tę opinię w podrozdziale 3.5. ("Prognozowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego").
	12			Informacja o trasach i liniach komunikacyjnych powinny zostać uzupełnione o liczbę wozokilometrów w określonym przekroju czasowym, tak by możliwe było określenie przybliżonej częstotliwości kursowania poszczególnych środków transportu/w poszczególnych gminach.	4.1. Charakterystyka ogólna wraz z delimitacją obszaru	TAK	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego.
	13			W opisie oczekiwań wobec infrastruktury kolejowej w Warszawie (szczególnie istotnych w kontekście planów PKL co do modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego) nie odniesiono się do linii obwodowych w Warszawie oraz oczekiwanych wobec nich połączeń z innymi liniami.	4.2. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej	TAK	Plan uwzględni tę w podrozdziale 4.3. ("Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej").

34	19.02.2015	KDS ds. Transportu przy BKIIIRwPD	<p>W dokumencie powinna zostać wskazana możliwość innych niż ograniczanie liczby kursów sposobów ograniczenia kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej w okresie niższego popytu, np. poprzez kursowanie taboru o mniejszej pojemności. Podobne działania mogą zostać podjęte na obszarach cechujących się niższym popytem.</p>	4.2. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w tabeli 8.1. ("Pożądany standard usług przewozowych").
			<p>Ograniczanie oferty przewozowej poprzez eliminację linii autobusowych wzdłuż linii komunikacji szynowej i skracanie linii autobusowych powinno zostać uwarunkowane wcześniejszym stworzeniem adekwatnych węzłów przesiadkowych, umożliwiających szybkie i wygodne przesiadki wszystkim pasażerom, niezależnie od sprawności ruchowej. W innym wypadku „eliminacja słabych stron” służyć będzie równocześnie eliminacji mocnych stron sieci transportu zbiorowego, tj. funkcjonowanie bezpośrednich połączeń, nie wymagających niewygodnych i czasochłonnych przesiadek, oraz funkcjonowanie względnie łatwo dostępnych dla osób mniej sprawnych ruchowo środków transportu.</p>	4.3. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej – „eliminowanie słabych stron” oraz 11.1. Marszrutyzacja tras	TAK	Plan uwzględniona tę opinię w podrozdziale 7.2.2 ("Przystanki i węzły przesiadkowe") i w tabeli 8.1. ("Pożądany standard usług przewozowych").
			<p>Lokalizacja parkingów Parkuj i Jedź (w odróżnieniu od Parkuj rower i jedź) powinna zostać ograniczona do węzłów przesiadkowych poza granicami Warszawy, a zwłaszcza na zewnątrz obwodnicy ekspresowej, tak by nie stanowiły one zachęty do dojazdu do miasta samochodem, ani konkurencji do podróży komunikacją zbiorową wewnątrz miasta. Ewentualnym wyjątkiem mogą być obszary pozacentralne o zabudowie przede wszystkim jednorodzinnej (Wawer, Wesoła, Rembertów).</p>	4.3. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej – „parkingi PUF” oraz 7.2.2. Przystanki i węzły przesiadkowe oraz tabela 8.1.	NIE	Szczegółowa lokalizacja parkingów Parkuj i Jedź wynika z przepisów odrębnych (m.in. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy)
			<p>Konkurencyjność w stosunku do samochodu powinno zostać zapewniona również poprzez ograniczenie rozbudowy infrastruktury samochodowej w głównych korytarzach komunikacji zbiorowej. Pozwoli to na zapewnienie nie tylko konkurencyjności komunikacji zbiorowej, lecz również racjonalizację zachowań komunikacyjnych mieszkańców i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.</p>	4.3. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej – układ korytarzy transportowych	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego.
			<p>Plany dotyczące wspólnego biletu powinny zostać rozwinięte, np. co do pełnej integracji KM/SKM/WKD (wzajemne honorowanie wszystkich rodzajów biletów na tych samych odcinkach).</p>	4.3. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej – integracja funkcjonalna oraz 7.2.1. Integracja taryfowo-biletowa oraz Tabela 8.1. Zakładany standard usług – „Czytelność systemu”/„System taryfowy”	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w tabeli 8.1. ("Pożądany standard usług przewozowych").
			<p>Biorąc pod uwagę plany zachowania linii kończących bieg na Warszawie Zachodniej peronie 8, cechującej się słabymi warunkami przesiadek, postulaty względem zarządcy infrastruktury powinny obejmować budowę łącznicy umożliwiającej dojazd z Warszawy Gdańskiej do Warszawy Głównej jako znacznie lepiej skomunikowanej stacji końcowej.</p>	4.3. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej – założenia kierunkowe SKM	TAK	Rozwój infrastruktury kolejowej uwzględniony został w Planie na poziomie ogólnym w podrozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego"). Przedstawiony w rozdziale 4.3 ("Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej") układ linii ma charakter informacyjny i nie rozstrzyga w sposób jednoznaczny docelowego układu tras. Przedstawiono tam uwarunkowania kształtowania sieci połączeń SKM. Z uwagi na preferowane powiązanie pasma legionowskiego z piaseczyńskim za pomocą linii SKM, stacja Warszawa Zachodnia peron 8 nie jest przewidziana jako podstawowy koniec relacji pociągów SKM.
			<p>W opisie zmian taryfy wprowadzonej w 2014 r. powinno zostać wspomniane zastąpienie biletów jednorazowych przesiadkowymi 75-minutowymi, co poskutkowało skokowym wzrostem ich sprzedaży.</p>	5.1. Źródła finansowania usług przewozowych	TAK	Opinia została uwzględniona.
			<p>Wśród możliwych form finansowania transportu zbiorowego powinny zostać wpisane również wpływy ze strefy płatnego parkowania niestrzeżonego oraz ewentualnych opłat za wjazd do określonych obszarów miasta (np. śródmiejskiego).</p>	5.1. Źródła finansowania usług przewozowych	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w podrozdziale 5.1, w którym wskazano podstawowe źródła finansowania - w tym budżet miasta, który zawiera również wpływy z opłat z SPPN.
			<p>Choć ruch pieszy zostaje wspomniany przy opisie podziału zadań przewozowych, pominięta zostaje jego rola w efektywnym rozwoju transportu zbiorowego. W dokumencie powinna zostać zapisana zasada, że działania służące poprawie jakości transportu zbiorowego powinny równocześnie mieć na celu poprawę warunków ruchu pieszego jako najlepiej zintegrowanego z transportem zbiorowym i najbardziej sprzyjającego wzrostowi udziału komunikacji publicznej (nie wymaga on żadnej infrastruktury do parkowania). Tymczasem badania UE <i>Urban Survey</i> z 2009 r. wskazują na gwałtowny spadek udziału podróży pieszych w Warszawie, głównie na rzecz podróży samochodowych. Jest to wynik zbieszny z praktyką inwestycyjną w mieście, gdzie przestrzeń dla pieszych w inwestycjach ograniczana była do minimum na rzecz przestrzeni dla samochodów. W obszarze poza Warszawą i w dzielnicach o rzadszej zabudowie, równie istotne jest zapewnienie korzystnych warunków komunikacji rowerowej jako sprzyjającej efektywnemu ekonomicznie i przestrzennie łączeniu podróży rowerowych z komunikacją zbiorową. W obszarze śródmiejskim infrastruktura rowerowa jest z kolei potrzebna ze względu na integrację roweru publicznego</p>	6.1. Podział zadań przewozowych, 6.2. Rola środków transportu wynikająca z dokumentów strategicznych	NIE	Ruch pieszy i rowerowy nie wchodzi w zakres Planu - kompleksowe podejście do ruchu pieszego lub rowerowego w SUIKZP i Strategii transportowej
			<p>Wśród działań służących zwiększeniu stopnia integracji węzłów przesiadkowych błędnie sformulowano ten dotyczący poprawy warunków ruchu pieszego. „Ocena stopnia integracji węzłów przesiadkowych pod kątem ruchu pieszego” nie służy poprawie warunków ruchu, a jedynie ich opisowi (co zresztą było już wykonywane). Celem powinno być zwiększenie stopnia integracji i dostępności węzłów przesiadkowych pod kątem ruchu pieszego, w tym w celu minimalizacji czasu potrzebnego na przesiadki.</p>	7.2.2. Przystanki i węzły przesiadkowe	TAK	Opinia została uwzględniona.
<p>Poprawa systemu informacji pasażerskiej powinna obejmować jej ujednoczenie i ograniczenie liczby nośników (np. poprzez wspólne wyświetlacze na dworcach wskazujące najbliższe odjazdy autobusów i tramwajów, wspólne rozkłady jazdy pociągów odjeżdżających z danego przystanku itp.).</p>	7.2.2. Przystanki i węzły przesiadkowe	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w zakresie integracji rozkładów jazdy.			
<p>Podczas gdy 15' jest dopuszczalnym czasem na przesiadkę w przypadku linii nocnych, powinien on być znacznie krótszy w przypadku linii dziennych. Czas potrzebny na przesiadkę powinien zostać też zminimalizowany poprzez działania w zakresie poprawy dostępności i integracji węzłów przesiadkowych z punktu widzenia pieszych.</p>	7.2.3. Integracja rozkładów jazdy	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w rozdziale 11.1. ("Marszrutyzacja tras").			

26	Tytuł rozdziału, jak też tabeli 8.1 („Zakładany standard...”) powinien zostać przeformułowany na taki, który wskazuje, że organizatorzy transportu będą dążyć do osiągnięcia takiego stanu, a nie jedynie zakładać, że zaistnieje.	8. Požadany standard usług przewozowych	TAK	Opinia została uwzględniona - zmieniono tytuł tabeli.
27	„Poprawa jakości dojeżdżających do stacji i przystanków” powinna zostać uzupełniona również o zwiększenie ilości dojeżdżających (np. poprzez wytyczenie obustronnych przebiegów dla pieszych w przypadku przystanków wyspowych, zapewnienie obustronnej dostępności przystanków kolejowych itp.).	Tabela 8.1. Zakładany standard usług – „Zapewnienie dostępności”	TAK	Plan uwzględnia tę opinię w zakresie integracji węzłów przesiadkowych (podrozdział 7.2.2. „Przystanki i węzły przesiadkowe”).
28	„Skracanie czasu jazdy, poprzez modernizację i rozwój infrastruktury oraz eliminowanie nieuzasadnionych strat czasu dzięki priorytetom w ruchu” powinno zostać sformułowane jako cel zapewnienia czasu jazdy konkurencyjnego względem czasu jazdy samochodem w tej samej relacji oraz eliminowania nieuzasadnionych strat czasu również poprzez likwidację nieuzasadnionych sygnalizacji świetlnych.	Tabela 8.1. Zakładany standard usług – „Poprawa standardu systemu transportu zbiorowego”	NIE	Opinia nie uwzględniona. Nadanie priorytetów w ruchu uzależnione jest od rejonu miasta, które podzielone jest na strefy zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej miasta i parkowanie pojazdów. Oznacza to, że inne założenia dotyczą obszaru centralnego a inne dla obszarów peryferyjnych (patrz: SUIKZP oraz Strategia transportowa).
29	Zastąpienie tylnych ścian autobusu reklamami utrudnia przesiadki, uniemożliwiając sprawdzenie, jaki autobus jedzie za tym, w którym znajduje się pasażer. Reklamy na pojazdach powinny zostać ograniczone jedynie do karoserii pojazdów.	Tabela 8.1. Zakładany standard usług – „Poprawa standardu systemu transportu zbiorowego”	NIE	Opinia nie uwzględniona. Przyjęte zapisy są zgodne z treścią wieloletnich umów między ZTM a operatorami.
30	W działaniach powinno zostać uwzględnione również skrócenie całkowitego czasu podróży poprzez eliminowanie utrudnień dla pieszych w sygnalizacji świetlnej, w tym konieczności ręcznego wzbudzenia światła oraz stosowania długich cykli w sygnalizacji świetlnej. Krótsze cykle sygnalizacji powinny zostać zapisane również ze względu na potrzebę zwiększenia konkurencyjności komunikacji zbiorowej, nie wymagającej długiego czasu ewakuacji w celu przetransportowania dużej liczby osób.	Tabela 8.1. Zakładany standard usług – „Poprawa standardu systemu transportu zbiorowego” / „Bezpieczeństwo systemu”	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego.
31	Poza promocją praw pasażera, wskazane byłyby również działania służących ich przestrzeganiu.	Tabela 8.1. Zakładany standard usług – „Prawa pasażerów”	TAK	Prawa pasażera określone w regulaminie przewozów, jako akt prawa miejscowego, są przestrzegane przez wszystkie jednostki działające w imieniu m.st. Warszawy.
32	Zapisy powinny w większym stopniu uwypuklać potrzebę integracji i ujednolicenia systemu informacji pomiędzy przewoźnikami wykonującymi zadania przewozowe w obszarze objętym planem, niezależnie od podmiotu zamawiającego ich usługi.	Tabela 8.1. Zakładany standard usług – „Informacja pasażerska”	TAK	Plan uwzględnia tę opinię w zakresie posiadanych przez m.st. Warszawę kompetencji.
33	W celu realizacji słusznego celu zapewnienia konkurencyjności komunikacji zbiorowej, w działaniach należy przewidzieć również zapewnienie korzystnej relacji cen biletów względem kosztów podróży samochodem (z uwzględnieniem opłat za parkowanie).	Tabela 8.1. Zakładany standard usług – „System taryfowy”	NIE	Możliwe są różne metody liczenia konkurencyjności przewozów. Zasady kształtowania cen biletów zawarte są w tabeli 8.1. („Požadany standard usług przewozowych”).
34	Tabela powinna wskazywać sposoby pomiaru, poziom wyjściowy i oczekiwany poziom docelowy (w określonych terminach) wskaźników ilustrujących postępy w zakresie działań opisanych w tabeli 8.1. Wśród wskaźników brakuje przede wszystkim takich, które służyłyby ocenie postępów w zakresie: dostępności i integracji punktów przesiadkowych (odległość i czas przejazdu między przystankami, dostępność dla osób niepełnosprawnych, czas oczekiwania na przesiadkę); konkurencyjności (prędkość handlowa, częstotliwość, relacja ceny biletu do kosztu przejazdu samochodem); integracji (odsetek rodzajów biletów wzajemnie honorowanych przez przewoźników publicznych na obszarze objętym planem).	Tabela 8.2. Zakładane miary poziomu usług	NIE	Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2011.5.13) nie ma obowiązku tworzenia wskaźników realizacji Planu transportowego i ich monitorowania.
35	Poprawa dostępności z punktu widzenia osób o ograniczonej mobilności powinna przewidywać również ograniczenie do minimum odstepu w pionie i poziomie między pojazdem a krawężnią peronu, w tym poprzez stosowanie krawężników umożliwiających podjazd autobusu. Dobrym przykładem jest przystanek autobusowo-tramwajowy przy Parku Praskim. W opisie działań w zakresie infrastruktury należy wspomnieć również o poprawie dostępności niektórych przystanków poprzez wytyczenie nowych przejść naziemnych oraz o konieczności dalszych działań w tym zakresie.	8. Požadany standard usług z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego.
36	Biorąc pod uwagę plan znacznego zwiększenia liczby przystanków na żądanie, dokument powinien zakładać wdrożenie nowoczesnych metod informacji podczas jazdy (wyświetlaczy, informacji głosowych) we wszystkich, a nie wybranych pojazdach.	9.1. Rodzaje informacji pasażerskiej	TAK	Plan uwzględnia tę opinię w tabeli 8.1. („Požadany standard usług przewozowych”) i podrozdział 9.3. („Rozwój systemów informacji pasażerskiej”).
37	W opisie istniejących rozwiązań warto wspomnieć o wyświetlaczach autobusowych wskazujących liczbę minut do odjazdu autobusu stojącego na pętlі na przemian z kierunkiem jazdy. Takie rozwiązanie znacząco usprawnia korzystanie z przystanków krańcowych i przesiadkowych i powinno być rozwiązaniem domyślnym w przypadku zakupu nowych lub modernizacji pojazdów.	9.2. Stan istniejący / 9.3. Rozwój systemów informacji pasażerskiej	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
38	Choć dynamiczne tablice informacyjne wewnątrz pojazdów dostarczają cennych informacji, w przeciwieństwie do tradycyjnych, są podatne na awarie powodujące, że podają błędne informacje lub nie podają ich w ogóle. Tym samym plan powinien przewidywać obowiązek pozostawienia w pojazdach również tablic stałej treści (choć w mniejszej ilości) jako uzupełnienia tablic dynamicznych i rozwiązania na wypadek awarii.	9.3. Rozwój systemów informacji pasażerskiej	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ jest sprzeczna z założeniami Planu transportowego.
39	Wątpliwości budzi przyjęcie jako pewnika rosnącej motoryzacji indywidualnej przy formułowaniu celu planu. Przykładowo, w Paryżu efektywna realizacja polityki transportowej spowodowała, że odsetek mieszkańców nie posiadających samochodu wzrósł z 40% w 2001 r. do 60% w 2014 r.	10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	NIE	Brak podstaw do przyjęcia takiego założenia.
40	Celem działań opisanych w dokumencie powinno być nie utrzymanie, lecz zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do samochodowego. Cel ten powinien ten zostać również bardziej uwypuklony – np. w osobnym zdaniu lub poprzez pogrubienie.	10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	TAK	Pojęcie konkurencyjności nie podlega stopniowaniu liczbowemu. Opinia została uwzględniona w rozdziale 10, koniec 2 akapitu - słowo <i>utrzymanie</i> zastąpiono słowem <i>zwiększenie</i> .
41	Kompleksowe badania mające służyć jako podstawa analizy rynku przewozów aglomeracyjnych powinny obejmować również badania ruchu samochodowego, tak by możliwe było określenie nie tylko liczby obecnych, lecz również potencjalnych klientów. Dalsze działania powinny służyć m.in. przesunięciu międzygałęziowemu z przejazdów samochodowych na rzecz odbywanych transportem zbiorowym.	10. Kierunki rozwoju transportu publicznego – „1. Działanie na rzecz zarządzania transportem publicznym w obszarze aglomeracji”	TAK	Plan uwzględnia tę opinię w rozdziale 10 („Kierunki rozwoju transportu publicznego”).
42	Z dokumentu należy wykreślić zapis dotyczący ograniczania liczby punktów kolizji z układem pieszym. Linie tramwajowe nie powinny pogarszać warunków ruchu niezmotoryzowanego ze względów wskazanych powyżej (współzależności konkurencyjności ruchu niezmotoryzowanego i transportu zbiorowego). Biorąc pod uwagę niewielką ilość miejsca potrzebną na oczekiwanie niezmotoryzowanych (również rowerzystów) przed nadjeżdżającym tramwajem, nie ma uzasadnienia dla pogorszenia warunków ruchu pieszego i rowerowego w poprzek linii tramwajowych. Kierunki rozwoju systemu tramwajowego powinny uwzględniać również uzupełnianie możliwości zmiany kierunku jazdy na skrzyżowaniach linii tramwajowych, tak by zwiększyć elastyczność planowania tras podróży i umożliwić reagowanie w przypadku sytuacji awaryjnych.	10. Kierunki rozwoju transportu publicznego – „2. Modernizacja systemu komunikacji tramwajowej”	NIE	Opinia nie uwzględniona. Nadanie priorytetów w ruchu uzależnione jest od rejonu miasta, które podzielone jest na strefy zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej miasta i parkowanie pojazdów. Oznacza to, że inne założenia dotyczą obszaru centralnego a inne dla obszarów peryferyjnych (patrz: SUIKZP oraz Strategia transportowa).

	43			Integracja systemu kolejowego powinna obejmować również w miarę potrzeb taką przebudowę infrastruktury kolejowej, by zapewnić maksymalną integrację w ramach węzłów przesiadkowych (nie tylko w przypadku linii obecnie nie wykorzystywanych w ruchu).	10. Kierunki rozwoju transportu publicznego – „4. Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej”	TAK	Plan uwzględni tę opinię w tabeli 8.1. ("Pożądany standard usług przewozowych") i rozdziale 7.2.2. ("Przystanki i węzły przesiadkowe")
	44			Z zapisu dot. usprawniania funkcjonowania linii autobusowych w głównych korytarzach komunikacyjnych Warszawy należy wykreślić zastrzeżenie dotyczące obsługi komunikacją szynową. W głównych korytarzach komunikacyjnych często potrzebne jest równoczesna efektywna obsługa autobusami i pojazdami szynowymi (czego przykładem są Aleje Jerozolimskie).	10. Kierunki rozwoju transportu publicznego – „6. Usprawnienie komunikacji autobusowej”	TAK	Opinia została uwzględniona.
	45			Z zapisu dot. wprowadzania stref z ograniczeniem ruchu indywidualnego należy wykreślić zawężenie ich zakresu do „ścisłego centrum miasta”. Takie strefy mogą być wprowadzane też np. w centrach dzielnicowych.	10. Kierunki rozwoju transportu publicznego – „6. Usprawnienie komunikacji autobusowej”	TAK	Opinia została uwzględniona.
	46			Poza ograniczeniem emisji hałasu i zanieczyszczeń, przy zakupach nowego taboru powinien być brany pod uwagę komfort jazdy pod kątem wibracji generowanych przez silnik. Jest to zjawisko szczególnie uciążliwe w mniejszych autobusach spalinowych.	10. Kierunki rozwoju transportu publicznego – „6. Usprawnienie komunikacji autobusowej”	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego.
	47			„Optymalizacja czasu podróży” powinna uwzględniać również czas dojścia do przystanku i przesiadki (nie tylko w węzłach przesiadkowych, biorąc pod uwagę zapisy dokumentu). Z punktu widzenia pozyskiwania pasażerów, wskazane byłoby przy tym zbadanie subiektywnego czasu podróży, tj. o ile konieczność przesiadki ogranicza skłonność do skorzystania z transportu zbiorowego, niezależnie od długości jej trwania. Korzystnym zapisem pod tym względem jest uwzględnienie w dokumencie „linii socjalnych”, lecz wskazane byłoby zbadanie również kosztów i korzyści zachowania długich linii po uwzględnieniu zwiększenia ich przewidywalności dzięki działaniom na rzecz usprawnienia komunikacji zbiorowej przewidzianym w planie (wydzielone pasy, priorytety w sygnalizacji itp.).	11.1. Marszrutyzacja tras	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego.
35	1	19.02.2015	Dariusz Lasocki, Radny Dzielnic Praga Południe - interpelacja	Brak rozwiązań komunikacyjnych dla os. Gocław		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego.
36	1	19.02.2015	Wacław Jastrzębski	Material nie spełnia wymogów prognozy ruchu	Podrozdział 3.5.	NIE	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie wymaga wykonywania prognoz ruchu przy tworzeniu Planu transportowego.
	2			Brak prognozy wpływu na środowisko		TAK	Opinia uwzględniona w zapisach Planu (rozdział 1 - Cele i metodologia tworzenia planu transportowego). Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów programujących rozwój obszaru objętego planem, zachowując z nimi komplementarność i spójność. Oznacza to, że ma on charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.
	3			Brak oceny rentowności linii komunikacyjnych		TAK	Określono rentowność wszystkich linii tworzących sieć transportu zbiorowego - w rozdziale 5 (% pokrycia). Aktualizacja rozdziału 5.1
	4			Wartości w tab. 3.4. różnią się od danych UTK.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ dana została wyliczona na podstawie udziału przewozów SKM Warszawa w ogólnej licznie przewiezionych pasażerów w 2013r.
37	1	19.02.2015	Edyta Więcek-Zajkowska	Powiązania komunikacyjne wewnątrz dz. Białoleka, kursowanie SKM i KM		TAK/NIE	W zakresie ogólnym opinia uwzględniona w treści planu. W zakresie KM uwaga nie dotyczy m.st. Warszawy.
38	1	19.02.2015	Beata Więcek	Częstotliwość kursowania autobusów linii 218, N36, 306 i 504 (zmiana trasy)		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego.
	1			W 2-gim akapicie definiującym środki realizacji celów związanych z ochroną środowiska wskazane byłoby dodać punkt, który jako kolejny środek realizacji uznawalby za celowe „rozwój sieci P+R w obszarze m.st. Warszawy oraz przy przystankach sieci WKD i przystankach kolejowych, z których korzystają pociągi SKM i KM”.	Rozdział 2, podrozdział 2.8., str. 33	TAK	Plan uwzględni tę opinię w rozdziale 4.3. ("Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej").
	2			Kolej - Proponuje się uszczegółowienie tekstu o następujący zapis: po słowach "układów sieci kolejowej" dopisać (koniec zdania w drugim wierszu): „w ramach którego funkcjonuje Warszawski Węzeł Kolejowy (WWK) rozumiany jako obszar ograniczony stacjami: • Grodzisk Mazowiecki (linia nr 1 i 447), • Mińsk Mazowiecki (linia nr 2), • Sochaczew (linia nr 3), • Tłuszcz (linia nr 6), • Piława (linia nr 7), • Czachówek Płd. (linia nr 8), • Nasielsk (linia nr 9).” W zapisie powyżej użyto numerów linii kolejowych wg oznaczeń używanych na sieci kolejowej. Ponieważ Plan transportowy obejmuje swymi granicami i zasięgiem gminy podwarszawskie powiatu wołomińskiego, mińskiego, otwockiego, piaseczyńskiego, pruszkowskiego, warszawskiego - zachodniego oraz legionowskiego, proponuje się podanie stacji granicznych i przystanków jakie on obejmuje, poza ilościowym ich wyszczególnieniem. W dalszej części materiału pozwoliłoby to na spójne określenie rodzajów honorowanych biletów przez poszczególnych przewoźników kolejowych świadczących usługi przewozowe na pokrywających się trasach kolejowych.	rozdział 2, podrozdział 2.9., str. 35 i 38	NIE	Plan odnosi się do obszaru opisanego w rozdziale 2.2
	3			Parkingi "Parkuj i Jedź" - W tej części Planu Transportowego zostały zapisane informacje o funkcjonowaniu parkingów P+R. Tabela 2.10. Parkingi "Parkuj i Jedź" w Warszawie w 2013 r. - Proponuje się opracować taką samą tabelę z identycznymi danymi w odniesieniu do parkingów typu P+R funkcjonujących poza Warszawą, w tym na terenie gmin podwarszawskich obsługiwanych przez różnych przewoźników kolejowych. W drugim akapicie pod ww. tabelą znajduje się tekst: Parkingi typu P+R (parkuj i jedź) funkcjonują także poza Warszawą, w tym na terenie gmin sąsiadujących objętych Planem. Parkingi powstają głównie przy przystankach kolejowych i są zorganizowane w poziomie terenu. Część z nich jest płatna z ew. ulgami dostępnymi jedynie dla posiadaczy biletów okresowych na kolej. Opłaty za korzystanie zmniejszają zainteresowanie parkingami. Z drugiej strony wokół wielu stacji i przystanków kolejowych można zaobserwować zwiększoną liczbę zaparkowanych pojazdów, często w pasach drogowych ulic i na miejscach niewyznaczonych (np. na chodnikach i pasach zieleni), co stanowi dużą uciążliwość dla okolicznych mieszkańców. Niezbędne jest zatem bardziej wnikliwe wstępne oszacowanie popytu na miejsca parki	str. 39	NIE	Szczegółowość Planu nie wymaga pozyskania danych dla obszarów poza granicami m.st. Warszawy. Przygotowany dokument swoim zakresem obejmuje podstawowe elementy obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego organizowanego w ramach współpracy m.st. Warszawy z poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego.

39	4	20.02.2015	PKP S.A.	Rysunek 3.2 – Podaż środków komunikacji miejskiej będących w ruchu w zależności od pory i rodzaju dnia - w wykresie nie podano danych dotyczących Kolei Mazowieckich - KM Sp. z o.o.	rozdział 3, podrozdział 3.2., str. 44	NIE	Przygotowany dokument swoim zakresem obejmuje podstawowe elementy obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę
	5			Tabela 3.5 - Dzienna liczba wozokilometrów według rozkładów jazdy [km] (stan na 04.2014 r.) – w tabeli nie podano danych dotyczących operatorów transportu publicznego tj. Kolei Mazowieckich - KM Sp. z o.o. oraz WKD. Brak danych dotyczących ww. przewoźników kolejowych powoduje zniekształcenie dalszych danych podawanych w Planie transportowym.	str. 47	NIE	Przygotowany dokument swoim zakresem obejmuje podstawowe elementy obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę
	6			Str. 55 – Tabela 4.2 – Charakterystyka sieci komunikacyjnej na terenie poszczególnych gmin (dla linii podmiejskich, lokalnych i nocnych) - stan na koniec 2013 r. - Proponuje się uzupełnienie tabeli o kolumny określające długość linii i tras obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o. oraz WKD realizujące również transport publiczny dla m.st. Warszawy.	rozdział 4, podrozdział 4.1., 4.2., str. 55,	NIE	Przygotowany dokument swoim zakresem obejmuje podstawowe elementy obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę
	7			Drugi akapit od dołu - tym miejscu powinna się znaleźć informacja o planowanym na lata 2018-2022 remoncie linii średnicowej w Warszawie planowanym.	str. 57	NIE	Nie dotyczy zapisów Planu.
	8			Ostatni akapit, pierwsze tiret, drugi wiersz - po słowach "łączących stacje" dopisać "Piaseczno" oraz umieścić zapis w kolejnej numeracji „S10) Warszawa Zachodnia – Piaseczno” – taki zapis będzie zgodny z planowaną modernizacją linii kolejowej nr 8, podzielonej na odcinki, w tym pierwszy etap Warszawa Okęcie-Czachówek.	str. 63	TAK	Uwzględniono w rozdziale 4.3 str. 64
	9			Punkt 7.2.1. Integracja taryfowo - biletowa Zarówno z punktu widzenia pasażera korzystającego z usług transportu miejskiego, jak i organizatorów transportu publicznego, należy podjąć działania w celu rozszerzenia/przywrócenia zasięgu obowiązywania wspólnego biletu ZTM na obszarach gmin podwarszawskich np. Włocławek, Nieporęt, Wolomin. Podany przykład przyczyni się do wzrostu ilości podróży podróżujących koleją podmiejską na trasie Tuszów-Z Warszawa. Podobne przykłady mogą dotyczyć także tras kolejowych z innych kierunków. Rezultatem tych działań powinno być celowo maksymalne zwiększenie dotychczasowej liczby stacji 68 obsługiwanych przez przewoźników kolejowych, którzy honorują wszystkie (SKM) lub wybrane (KM, WKD) bilety Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie (str. 35, podrozdział 2.9 - Infrastruktura transportowa) Niewątpliwie istotnym zagadnieniem jest tu również sprawa środków budżetowych innych gmin przekazywanych na rzecz m. st. Warszawy na mocy porozumień dotyczących dofinansowania linii dla których organizatorem jest m. st. Warszawa, o którym jest mowa w Planie Transportowym (str. 66, 3-ci akapit, trzecie tiret). To zagadnienie tj. zasięg i finansowanie „wspólnego biletu” powinno znaleźć się w zestawie podstawowych o którym mowa w rozdz. 10 (str. 98, trzecie tiret od góry). Punkt 7.2.2. Przystanki i węzły komunikacyjne Rozdział pomija szczegóły skomunikowania linii metra z liniami autobusowymi oraz tramwajowymi. Ponadto większość linii autobusowych oraz linia tramwajowa nr 33 obsługujące rejon północno - zachodni Warszawy innym przykładem jest węzeł przesiadkowy w rejonie Metra Marymont dla kierunku Lomianki - Czosnow - S str. 77 - Tabela nr 7.1 Podstawowe węzły przesiadkowe w obszarze Planu: wiersz 43 – nazwa węzła – jest Plac Zawiszy – powinno być Plac Zawiszy/PKP Ochota, wiersz 58 – proponuje się na stacji PKP Piaseczno umieszczenie realizacji parkingu P+R.	rozdział 7, podrozdział 7.2., str. 74	TAK	Plan uwzględnił opinię dotyczącą wspólnego biletu uwzględniono w rozdziale 7.2.1. W zakresie węzłów przesiadkowych - postulaty zbyt szczegółowe.
	10			Pkt. 4 traktuje o roli transportu kolejowego. Użyto w nim określenia „zarządcy infrastruktury kolejowej”. Jest to nieprecyzyjne określenie z uwagi na fakt, iż zadania określone w tym punkcie dotyczą infrastruktury obejmującej linie kolejowe i obiekty dworcowe. W rozdziale tym powinno być odniesienie do podpisanego listu intencyjnego m.st. Warszawy, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP S.A. związanego z podjęciem działań zapewniających realizację zadań określonych w 1-szym i 2-gim tiret tego punktu. W pkt. 5 tego rozdziału 2-gie tiret zapowiada rozwój systemu parkingów przesiadkowych (typu P+R, B+R i K+R). Wydaje się być uzasadnionym uwzględnienie w Planie transportowym informacji o podejmowaniu działań związanych z rozwojem systemu P+R i B+R w okolicach dworców w gminach podwarszawskich, szczególnie tych objętych umową o honorowanie wspólnego biletu. Temat ten jest zagadaniem wymagającym rozwiązań systemowych, dzięki którym możliwe będzie prowadzenie do wzrostu wykorzystania tych miejsc i korzystania z transportu kolejowego. Ponadto w dokumencie powinny znaleźć się informacje o mechanizmie wyznaczania miejsc K+R oraz o oznaczających je piktogramach. Ponadto w projekcie dokumentu zabrakło wskazania warunków zachęcających potencjalnych - skoordynowanie rozkładów jazdy środków transportu autobusowego i szynowego, - wygoda i krótki czas przejścia w trakcie zmiany środka transportu	rozdział 10, str. 98	NIE	Użyto określenia ogólnego uwzględniającego wszystkie właściwe podmioty. Porozumienia międzygminne nie obejmują infrastruktury parkingowej P+R poza granicami Warszawy. Plan uwzględnił pozostałe opinie w rozdziale 7.2.
	11			W ww. rozdziale brak jest informacji o podjęciu działań związanych z koordynacją rozkładów jazdy w komunikacji miejskiej z rozkładami jazdy przewoźników kolejowych. W podrozdziale 7.2 – Integracja usług publicznego transportu zbiorowego - jako węzły przesiadkowe wykazanych jest szereg stacji/przystanków kolejowych. W związku z postępującym procesem suburbanizacji aglomeracji warszawskiej, planami modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego i powstania tzw. kolei obwodowej, koordynacja rozkładów jazdy na linii kolej (KM, SKM) – inne środki transportu, wydaje się być działaniem niezbędnym. Ponadto należy zauważyć, że niezbędnym elementem do uwzględnienia w podrozdziale 11.3 - Kształtowanie układu komunikacyjnego – jest uwzględnienie działań związanych z zapewnieniem obiektów infrastruktury tj. przystanków, pętli, itp. w rejonach już istniejących przystanków kolejowych i przystanków planowanych do wybudowania (tj. na tzw. małej linii obwodowej pociągi zatrzymują się przy ul. Obozowej i ul. Powązkowskiej, na dużej linii obwodowej postoje przewidziano przystanki przy ul. Polczyńskiej, ul. Górczewskiej i ul. Powązkowskiej W podrozdziale 11.1 – Marszrutyzacja tras - uzasadnione wydaje się być dopisanie kolejnego tiret z głównymi dworcami kolejowymi (Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia i w perspektywie p Wniosujemy zatem o określenie obszarów (wraz ze strefami dojeżdża), z których powinien być zapewniony Na analogicznych zasadach należałoby określić mapę obszarów dowozu bezpośrednimi liniami kolejowymi Określone na stronach 108-109 w punktach a-g zasady dotyczące koordynacji rozkładów jazdy są. Ponadto, z uwagi na to, iż jest to końcowy rozdział dokumentu, brakuje w nim części wnioskowej.	rozdział 11, podrozdział 11.1, 11.3, 11.6, str 101 i dalsze	TAK	Koordinacja rozkładów jazdy linii autobusowych i kolejowych została podana w rozdziale 7.2.3 w zakresie ogólnym. Opinię dotyczącą budowy przystanków przy stacjach kolejowych uwzględniono w rozdziale 7.2.1. Postulat dotyczący bezpośrednich linii dowożących do dworców jest niezgodny ze Strategią transportową.
	12			W Planie transportowym problemem osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, które ze względu na brak pełnej mobilności mają utrudniony dostęp do zbiorowego transportu publicznego, bądź też ograniczony komfort w trakcie korzystania z jego usług, zostały uwzględnione. Lektura dokumentu rodzi kilka pytań i wątpliwości: 1. Podrozdział 3.4 „Dostępność komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych” - oparcie Planu transportowego o dane dotyczące liczby osób ustalone w Spisie powszechnym przeprowadzonym w 2002 roku budzi wątpliwości. Dane te mimo, że zostały skorygowane o szacunki z 2011 roku, wydają się być wysoce nieaktualne i jako takie stanowią wątpliwą podstawę do opracowania Planu. Dotyczy to zarówno ogólnej liczby osób niepełnosprawnych, przyjętej w Planie do określenia potrzeb w zakresie przewozu tej grupy pasażerów, jak i przyjętej do Planu struktury niepełnosprawności tej populacji w Warszawie. Zwraca uwagę na ostatni czynnik ma istotny wpływ na rodzaj działań jakie należy podjąć w celu wyeliminowania barier w dostępie osób o różnych dysfunkcjach (dysfunkcja narządu wzroku, słuchu, ruchu itd.) 2. Informacje na temat działań dotyczących rozwoju transportu miejskiego przystosowanego do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się	Całość dokumentu	NIE	Opinia zbyt szczegółowa w stosunku do ogólnego charakteru dokumentu jakim jest Plan transportowy. Tempo dostosowywania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych jest bezpośrednio zależne od możliwości finansowych spółek przewoźniczych i budżetu miasta. Obecne zapisy Planu uwzględniają wymogi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011.117.684)
	13			1. Nie został określony horyzont czasowy dla tego dokumentu. Z analizy jego treści, szczególnie przywołanych dokumentów strategicznych, można wnioskować, że dotyczy on perspektywy do roku 2030. Niemniej należałoby go dokładnie określić np. na stronie tytułowej i we wstępie. 2. Dokument zawiera szczegółową analizę danych historycznych i diagnozę stanu istniejącego, nie zawiera projekcji prognoz, wskazane byłoby jego uzupełnienie o prognozy w co najmniej 2-ch wariantach tj. minimalnym i maksymalnym + ewentualnie wariant średni w zależności od zaistnienia określonych uwarunkowań. 3. W przedłożonym projekcie dokumentu nie uwzględniono żadnych inwestycji w infrastrukturze transportowej aglomeracji warszawskiej, takich jak obwodnica drogowa miasta oraz tras wylotowych (np. w rejonie Janek), kolejne mosty przez Wisłę, finalizacja budowy II linii metra i in. Będą one stanowiły istotne uzupełnienie istniejącej sieci transportowej, jak również będą oddziaływać na rozłożenie potoków ruchu na tym obszarze. 4. W Planie transportowym nie zostało omówione zagadnienie planowanej na lata 2018-2022 modernizacji w Warszawskim Węźle Kolejowym z wyłączeniem na czas robót z użytku W nawiązaniu do powyższego na str.57 podrozdział 4.2 – Charakterystyka planowanej sieci 5. Dokument zawiera szereg informacji dotyczących planowanych działań związanych z rozdz. 6. Generalnie w dokumencie przeważa część opisu stanu istniejącego oraz wskazanie kie	Całość dokumentu	NIE	Prognoza zapotrzebowania na przewozy została przedstawiona w rozdziale 3.5 Działania inwestycyjne w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej nie są przedmiotem Planu.
	14			Drobne korekty językowe	Całość dokumentu	TAK	Postulat zostanie uwzględniony.

40	20.02.2015	Rafał Wodzicki	Zbyt długi tytuł, zmiana na "Plan rozwoju transportu zbiorowego w aglomeracji Warszawskiej"		NIE	Tytuł zgodny z wymogami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
			Nie odnosi się do komunikacji miejskiej organizowanej samodzielnie przez poszczególne gminy sąsiadujące z Warszawą	str. 5	NIE	Zakres Planu transportowego jest zgodny z wymogami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
			Poza główną siecią kolejową, na własnych torach, istnieje wydzielona aglomeracyjna linia Warszawskiej Kolei Dojazdowej. 68 stacji jest dostępnych w systemie biletowym ZTM (pociągi kolei miejskiej są częścią systemu ZTM i mają odpowiednie kasowniki), z czego pociągi KM i WKD dla mających bilety wskazane i nie wymagające kasowania.	str. 35	NIE	Opinia nie uwzględniona. Warszawska Kolej Dojazdowa i jej rola w systemie transportowym została uwzględniona w treści Planu transportowego.
			Metro: w nawiasie literówka „najwięcej”. Autobusy: Niepotrzebne kropki w liczbach. Było wyposażonych w wiaty przystankowe = miało wiaty przystankowe.	str. 36	TAK/NIE	Poprawki edycyjne częściowo uwzględniono na stronie 36.
			Blisko 90% torowisk funkcjonuje w formie wydzielonej od pozostałego ruchu drogowego = Blisko 90% jest wydzielone. Funkcjonowały 565 przystanki tramwajowe... = było 565 przystanków tramwajowych i tramwajowo-autobusowych	str. 37	TAK	Poprawki edycyjne uwzględniono na stronie 37.
			W celu uprzywilejowania komunikacji miejskiej tworzone są dla niej wydzielone pasy ruchu, w tym wspólne. Ich długość wynosi 4850 m (tabela 2.11).	str. 39	NIE	Opinia nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			Informacje dotyczące zachowań komunikacyjnych mieszkańców pochodzą z Warszawskiego Badania Ruchu 2005 (tabele 3.1 i 3.2) oraz z badań ankietowych Barometru Warszawskiego. Liczba podróży transportem zbiorowym zależy od: liczby mieszkańców, struktury demograficznej (grupy wiekowe), ruchliwości, motywacji podróży, rozmieszczenia źródeł i celów ruchu i jakości systemu transportowego. Ruchliwość w obszarze aglomeracji warszawskiej w dzień powszedni wynosi 2,1 podróży na dobę.	str. 40	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			Popyt na usługi transportowe wynika z szeroko rozumianej dostępności systemu transportowego oraz jego jakości (eksploatacyjności).... ... 2013 r. we wszystkich środkach komunikacji aglomeracyjnej, na podstawie wszystkich rodzajów biletów ZTM oraz uprawnień do przejazdów bezpłatnych (z uwzględnieniem osób jeżdżących bez biletów). NIE NALEŻY UŻYWAĆ ZBITKI „OFERTA WSPÓLNY BILET”: ani on wspólny, ani nie ma potrzeby dodawania słowa OFERTA gmatwającego rzecz. Jak wynika z tabeli 3.4 największe przewozy realizują autobusy, a następnie tramwaje i metro.	str. 42	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			W tabeli 3.4 Kolej - Szybka Kolej Miejska = kolej miejska, Kolej – Koleje Mazowieckie = kolej regionalna CHODZI O NAZWY RODZAJOWE (TRAMWAJ, AUTOBUS, METRO), A NIE O NAZWY PRZEWOZNIKÓW! Nie należy używać skrótów typu WBR 2005, żeby się ludzie zastanawiali co to znaczy. Wystarczy „badanie z 2005 r.”.	str. 43	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			str. 44 – Głównymi generatorami ruchu są także węzły przesiadkowe. Usunąć słowo „zasadniczo” i ostatnie zdanie tego akapitu. Wiadomo, co obsługują autobusy.	str. 44	TAK	Opinia została uwzględniona - usunięto wyraz "zasadniczo".
			ostatni akapit – pustostowie i potoczne: „następne w kolejności”.	str. 45	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			w podpisie do rys 3.4 i 3.5 chodzi o operatorów, a nie wszystkie środki transportu.	str. 46	TAK	Opinia została uwzględniona w treści tytułów rysunków 3.4. i 3.5.
			Kolei miejskiej (bez nazwy Szybkiej Kolei Miejskiej w nawiasie) W tabeli 4.1 – SKM = kolej miejska (chodzi o nazwy rodzajowe, a nie operatorów)	str. 54	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			W ogóle nie ujęto sprawy nazewnictwa stacji systemu kolejowego. W zupełnie nieuzasadniony sposób jest to w gestii kolejarzy, podczas gdy dla aglomeracji musi to być kontrolowane przez Warszawę.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			Sprawa jakości przesiadek, została potraktowana powierzchownie, choć wiele węzłów warszawskich wymaga kilometrowych wędrówek.		NIE	Zapisy Planu transportowego są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
			Sprawa jakości eksploatacyjnej projektów (eksploatacyjności) jest wspomniana powierzchownie i bez zrozumienia co to znaczy. Nie ma tu żadnej systemowości. Wszystkie projekty sklejane na chybił trafił udają system.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			Zupełnie nieuzasadnione jest używanie pojęcia PKP w zakresie opisu kolei aglomeracyjnej. PKP nie jest synonimem kolei już, ani PKP nie prowadzi żadnego ruchu aglomeracyjnego w Warszawie. Skrót PKP nie powinien być eksponowany na stacjach, ani na tablicach autobusów. Powinno być używane pojęcie Stacja, tak jak w MSI, co stało się zresztą w Łodzi.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
			Zmiana nazwy z „przystanek warunkowy” na "przystanku na żądanie".		NIE	Określenia tożsame.
			Niedoszacowanie danych dotyczących miasta Ząbki	rozdział 2.3. str. 8 oraz tabela 4.2. str. 55	NIE	Plan uwzględni tę opinię w zakresie posiadanych przez m.st. Warszawę danych demograficznych pochodzących z GUS. Kompetencji (rozdział 2 - "Determinatory rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego").
			Uwzględnienie 2 linii komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Ząbki o długości linii 45,6 km oraz trasy 26,6 km.	rozdział 4.1., str. 54 oraz tabela 4.2. na str 55	NIE	Plan uwzględni komunikację miejską organizowaną przez m.st. Warszawę (rozdział 1 - "Cele i metodologia tworzenia planu transportowego").
			Uzupełnienie rozdziału o tekst: "Miasto Ząbki jest organizatorem dwóch linii komunikacyjnych obsługujących obszar Ząbek oraz dowożących do najbliższych węzłów przesiadkowych w tym również do linii kolejowej na terenie Warszawy. Ząbki wybierają operatora w drodze przetargu. Linie organizowane przez Ząbki pełnią funkcję uzupełniającą w stosunku do linii ZTM przejeżdżających przez Ząbki. Linie ząbkowskie penetrują obszary nie obsługiwane liniami ZTM zwiększając dostępność obszarową komunikacji, obsługują obiekty użyteczności publicznej oraz pełnią funkcje socjalne. Komunikacja organizowana przez Ząbki nie jest zintegrowana z taryfą ZTM - przejazdy są bezpłatne dla mieszkańców Ząbek (osób zameldowanych na stałe lub płacących podatki PIT w Ząbkach). Pozostali osoby mogą korzystać z przejazdów na podstawie biletów emitowanych przez organizatora."	rozdział 7.1.2.1.	NIE	Plan uwzględni komunikację miejską organizowaną przez m.st. Warszawę (rozdział 1 - "Cele i metodologia tworzenia planu transportowego").

41	4	20.02.2015	Urząd Miasta Ząbki	Dopisanie konieczności podjęcia działań na rzecz zwiększenia przepustowości dworca Warszawa-Wileńska oraz poprawy jego intergacji z II linią metra. Uzupelnienie rozdziału o planowaną do uruchomienia linię SKM S6 Warszawa-Wołomin Słoneczna (docelowo Tłuszcz). Pasma wołomińskie powinno mieć również drugiego przewoźnika ukierunkowanego na przewozy aglomeracyjne jak pozostałe pasna obsługiwane transportem szynowym.	rozdział 4.3.	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w zapisach ogólnych w podrozdziałach 4.3. ("Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej") i 7.2.1. ("Integracja taryfowo-biletowa").
	5			Nieczystelný sposób prezentacji rozkładów jazdy w formie papierowej na przystankach komunikacji miejskiej dla osób słobowidzących i starszych.	rozdział 9.1.	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w tabeli 8.1. ("Pożądany standard usług przewozowych") oraz w podrozdział 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej") 3.4. ("Dostępność komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych").
	6			Oznakowanie przystanków komunikacji miejskiej co do zgodności z wymaganiami rozporządzenia dot. znaków i sygnałów drogowych - znak D-15 nie jest wykonany z folii odbłaskowej. Brak znaku D-15 na przystankach wyposażonych w wiaty - symbol jest tylko naklejowy na szybie bocznej wiaty.	rozdział 9.1.	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy zapisów Planu transportowego. Opinia zbyt szczegółowa.
	7			Uzupelnienie pkt 2 o zdanie: "Możliwy jest rozwój tras tramwajowych również poza granice Warszawy we współpracy z sąsiednim gminami".	rozdział 10	TAK	Opinia uwzględniona w treści Planu.
	8			Uzupelnienie pkt 4 o zdanie: "Przebudowa stacji Dworzec Wileński w celu zwiększenia przepustowości linii kolejowych 6 i 21 dla ruchu podmiejskiego."	rozdział 10	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w w zapisach ogólnych w podrozdziałach 4.3. ("Charakterystyka lanowanej sieci komunikacyjnej") i 7.2.1. ("Integracja taryfowo-biletowa").
	9			Wyjasnienie w jakim trybie będzie uchwalany plan.		NIE	Plan transportowy uchwalany jest zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
42	1	20.02.2015	Urząd Gminy Wiązowna	Poztywna opinia „Planu Zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy...”			Poztywna opinia Planu transportowego.
43	1	20.02.2015	Urząd Miejski w Wołominie	Poprawić dane w tabeli 4.2. o aktualne dane dot. Wołomina.	rozdział 4, 4.1. str. 55	TAK	Opinia uwzględniona w treści Planu transportowego. Dane zostały poprawione.
44	1	20.02.2015	Departament Nieruchomości i Infrastruktury, Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Dokument nie zawiera odniesienia do planów transportowych wyższego rzędu (Planu ministra właściwego ds. transportu oraz planu Województwa Mazowieckiego) - art. 11 ust.1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,		TAK	Opinia została uwzględniona.
	2			W dokumencie nie określono jednolitego roku bazowego/odniesienia dla prezentowanych danych		NIE	Brak jednolitych danych.
	3			Plan transportowy na poziomie lokalnym powinien uwzględniać ustalenia planu transportowego na poziomie wojewódzkim. W wykazie dokumentów strategicznych brakuje Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego" przyjętego w 2014 r.	rozdział 2, podrozdział 1, str 6	TAK	Opinia została uwzględniona.
	4			Plan nie zawiera wyjaśnienia, co oznaczają warianty: koncentracyjny i dekoncentracyjny	rozdział 2, podrozdział 3, str 14	TAK	Opinia uwzględniona.
	5			Analizy statystyczne powinny opierać się na dostępnych, najbardziej aktualnych danych. Dlatego informacje zawarte na rysunku 2.23 z 2006 r. powinny być zaktualizowane na podstawie danych "Narodowego spisu powszechnego ludności i mieszkańców 2011. Dojazdy do pracy w województwie mazowieckim."	rozdział 2, podrozdział 6	TAK	Opinia została uwzględniona.
	6			Wątpliwości budzi oparcie prognozy potrzeb na podstawie badań sprzed dziesięciu lat tj. z 2005 r.	rozdział 3, podrozdział 5, str 51	NIE	Brak aktualniejszych danych. Dane w tabeli 3.8. ("Prognoza ruchliwości mieszkańców w poszczególnych motywacjach podróży") wynikają z korekty opisanej w tekście powyżej tabeli w podrozdziale 3.5. ("Prognozowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego").
	7			należy dodać odniesienie do rozdziału 2.3 (prognozy)	rozdział 3, podrozdział 5, str 51	TAK	Opinia została uwzględniona w treści Planu transportowego.
	8			Plan nie zawiera wyjaśnienia, co oznaczają warianty: koncentracyjny i dekoncentracyjny	rozdział 3, podrozdział 5, str 51	TAK	Opinia została uwzględniona.
	9			Sieć transportowa w obszarze objętym Planem poza 4 liniami kolejowymi Szybkiej Kolei Miejskiej powinna uwzględniać linie Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej i stanowić uzupełnienie oferty Operatorów wykonujących usług na zlecenie Marszałka Województwa Mazowieckiego	rozdział 4, podrozdział 1, str 54	NIE	Plan uwzględnić komunikację miejską organizowaną przez m.st. Warszawę.
	10			Nie jest jasna, szczególnie w odniesieniu do przewozów regionalnych, organizowanych przez Województwo Mazowieckie, intencja zapisu: „W przypadku wystąpienia okoliczności zewnętrznych i wewnętrznych transformacji modelu planowania zarządzania, organizowania i realizacji kolejowych przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, należy mieć na uwadze możliwość przekształcenia roli i zakresu działania poszczególnych operatorów służącego optymalizacji zaspokojenia potrzeb przewozowych zarówno aglomeracji warszawskiej, jak i regionu”.	rozdział 4, podrozdział 3, str 63	TAK	Opinia została uwzględniona.
	11			Utrzymanie współpracy taryfowej powinno również dotyczyć Warszawskiej Kolei Dojazdowej	rozdział 4, podrozdział 3, str 63	TAK	Plan uwzględnić tę opinię w podrozdziale 7.2.1. ("Integracja taryfowo-biletowa").
	12			Zdanie "Rosnące wydatki na realizację usług przewozowych przy jednoczesnym utrzymaniu przez szereg lat niezmiennych cen biletów ..." powinno zostać doprecyzowane poprzez wskazanie okresu, w którym nie było podwyżek cen biletów.	rozdział 5, podrozdział 1, str 65	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.

	13			Podział zadań przewozowych w oparciu o dane z 2005 r. nie przedstawia rzeczywistej sytuacji. Np. w tabeli 6.1 wskazano, że metro stanowi 2,6% zadań przewozowych wszystkich środków transportu, podczas gdy na str 73 z danych za 2013 rok wynika, że metro stanowi 11 % wszystkich zadań przewozowych.	rozdział 6, podrozdział 1, str 67	TAK	Uwaga została uwzględniona w podrozdział 7.1.2.1. ("Operatorzy").
	14			plan nie precyzuje wprost czy zostaną zachowane obecne zasady wyboru przewoźników autobusowych, czy zostanie zachowana obecna struktura przewozów powierzanych do zlecanych w przetargach	rozdział 7, podrozdział 1.2.1., str 72	NIE	Uwaga zbyt szczegółowa. W stopniu ogólnym uwzględniona w rozdziale 7. ("Organizacja rynku przewozów").
	15			Błędnie wskazana struktura udziałowa spółki Warszawska Kolej Dojazdowa - obecnie w ponad 95% jest własnością Województwa Mazowieckiego	rozdział 7, podrozdział 1.2.2., str 73	TAK	Wartość została poprawiona.
	16			W tab. 8.2 rekomendowane wskazanie wskaźnika punktualności dla poszczególnych środków transportu	rozdział 8, str 82	NIE	Uwaga zbyt szczegółowa. Tabela 8.2. definiuje miarę punktualności dla wszystkich środków transportu.
45	1	20.02.2015	Piotr Chyliński	Uzupełnienie akapitów Planu o następujące załączniki mapowe: „Podobnie jak w przypadku sieci istniejącej, Plan przewiduje, że trzon systemu transportu zbiorowego będzie tworzyć transport szynowy (kolej, metro, tramwaj). [...]” oraz „Przyszła sieć komunikacji zbiorowej będzie funkcjonować w oparciu o układ głównych i pomocniczych korytarzy transportowych. [...]”	rozdział 4, podrozdział 4.3., str 62	NIE	Planowany rozwój sieci komunikacyjnej został przedstawiony na mapach dokumentów strategicznych, takich jak „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne” oraz „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy”. Plan transportowy tożsamy jest z powyższymi dokumentami. Treść Planu transportowego odnośnie obszaru jaki obejmuje zgodny jest z wymogami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego (§ 4 ust 3).
	2			Uzupełnienie finalnej wersji Planu o dwie mapy, na których: zostaną wskazane przewidywane trasy obsługiwane przez transport szynowy oraz autobusowy obecnie i w docelowym horyzoncie czasowym planu oraz zostaną wskazane istniejące i planowane korytarze transportowe, z rozróżnieniem kolorami, które z nich Plan przyjmuje jako główne, a które jako pomocnicze korytarze planowanej sieci komunikacji zbiorowej.		NIE	
46	1	20.02.2015	Leszek Kania	Należy wprowadzić na stałe zasadę wzajemnego honorowania biletów różnych przewoźników, obowiązującą dotychczas w czasie remontu linii kolejowych lub innych utrudnień.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
	2			Należy znieść podział na I i II strefę taryfową. Skoro gminy podwarszawskie finansują komunikację organizowaną przez ZTM i dąży się do integracji systemu transportowego, ustalanie granic stref biletowych nie ma uzasadnienia. W pełni wystarczającym uprzywilejowaniem mieszkańców Warszawy jest Karta Warszawianka. Ujednolicenie taryfy byłoby istotną do korzystania z transportu zbiorowego. Znaczna różnica w cenie biletów okresowych na I i II strefę w porównaniu z I strefą powoduje w systemie P+R zjawisko dojazdu mieszkańców gmin podwarszawskich samochodami do Warszawy i pozostawianie ich na obrzeżach Warszawy.	rozdział 7, podrozdział 7.2.1., str 74	NIE	Uwaga zbyt szczegółowa. Plan przewiduje utrzymanie i rozwijanie formuły zintegrowanego biletu transportu miejskiego i regionalnego, co umożliwia rozwój systemów w różnych kierunkach, w tym w kontekście zagadnienia strefowania opłat.
47	1	20.02.2015	Dominik Szelaąg	Realizacja linii tramwajowej do Wilanowa poprzez równoczesną budowę odcinka od ulicy Puławskiej do Stegien I od Wilanowa do Stegien, tak aby około 2020 r. mieszkańcy Wilanowa posiadali transport szynowy do węzła z ulicą Puławską.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	2			Zaprojektowanie i poprowadzenie nowych linii autobusowych na terenie Miasteczka Wilanów w postaci mikrobusew – napędzanych energią elektryczną z odzyskiem energii (rozwiązania tzw. ekologiczne z dodatkowym wykorzystaniem energii z hamowania pojazdu).	rozdz. nr 10, podrozdz. nr 2,6	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			W okresie przejściowym do momentu uruchomienia linii tramwajowej do Wilanowa poprawienie dostępności transportowej mieszkańców Wilanowa poprzez usprawnienie dojazdu do głównego węzła przesiadkowego w sąsiedztwie Wilanowa – Metra Wilanowska oraz komunikacji autobusowej Wilanowa z centrum Warszawy.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	4			Zaprojektowanie linii autobusowej łączącej Wilanów bezpośrednio z Ursynowem i tzw. Służewcem Fabrycznym.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	1			konieczna aktualizacja planu po przeprowadzeniu nowych badań ruchu i przedstawienie do ponownych konsultacji	całość dokumentu, zwłaszcza rozdz. 3	TAK	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje możliwość aktualizacji dokumentu.
	2			żądanie podania prędkości komunikacyjnych dla poszczególnych korytarzy transportowych	całość dokumentu, zwłaszcza rozdz. 4	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			należy wpisać podniesienie prędkości maksymalnej w metrze najpóźniej do końca 2015r.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa. Decyzja niezależna wyłącznie od działań Miasta.
	4			żądamy wpisania w rozdziale 10 pkt. 2. planu działań zmierzających do szybkiego wdrożenia priorytetów dla tramwajów w sygnalizacji, z opisem zasad (m.in. pętla indukcyjne 150-200 m przed skrzyżowaniem) wykazu odcinków w podziale na etapy do realizacji do końca 2016, 2018 i 2020 z objęciem w 2020 r. min. 70% długości sieci.	rozdz. 10 pkt 2	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	5			oczekujemy wpisania w rozdziale 10 pkt 2. wymogu podnoszenia oznakowaniem dopuszczalnej prędkości dla tramwajów na wybranych odcinkach powyżej limitu wynikającego z przepisów ogólnych dla obszaru zabudowanego - analogicznie jak podnosi się prędkość dla samochodów na drogach wyższych klas.	rozdz. 10 pkt 2	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	6			żądamy wprowadzenia do rozdziału 10 pkt 6 oraz do rozdziału 11. wymogu stworzenia nowych ekspresowych tras autobusowych o wysokiej częstotliwości (min. co 5 min. w szczycie sumarycznie na danym odcinku), wykorzystujących drogi wysokich parametrów, zwłaszcza niedawno wybudowane dla szybkich połączeń międzydzielnicowych.	rozdz. 10 pkt 6	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	7			Żądamy wprowadzenia do rozdziału 10 wymogu zapewnienia we wszystkich korytarzach transportowych podażi miejsc w komunikacji publicznej co najmniej równej liczbie osób poruszających się w tych korytarzach w danej porze dnia samochodami osobowymi na podstawie pomiarów natężeń ruchu drogowego. Już dzisiaj częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej na trasach obwodowych są zbyt małe, by transport publiczny stanowił wiodący środek transportu w Warszawie.	rozdz. 10	NIE	Plan transportowy definiuje sieć komunikacyjną w sposób obszarowy. Uwaga zbyt szczegółowa.

48	20.02.2015	Centrum Zrównoważonego Transportu	<p>Oczekujemy poprawy punktualności kursowania linii naziemnych w wyniku skracania tras komunikacji miejskiej i dzielenia relacji w oparciu o stacje węzłowe i styki z liniami komunikacji szynowej o prędkościach komunikacyjnych minimum 40 km./h. Plan powinien wytyczać kierunek poprawy konkurencyjności transportu, którego elementem nie są szalenie długie trasy autobusów o długim często ponad godzinnym czasie jazdy. Rozwiązania systemowe powinny być oparte na dobrych praktykach, które prezentuje np. Wiedeń, notujący szybki wzrost udziału komunikacji publicznej w modal split.</p>		TAK	Plan uwzględnić te opinie w stopniu ogólnym w rozdziale 11.1. ("Marszrutyzacja tras").
			<p>Plan nie identyfikuje kierunków rozwojowych dla transportu publicznego w związku z tworzeniem stref gęstej zabudowy mieszkaniowej np. typowy przykład bardzo słaba obsługa w ciągu Powązkowskiej osiedla dla kilkudziesięciu tysięcy mieszkańców autobusami linii 180 podanej z racji na długą trasę przez miasto na opóźnienia autobusów do 30 minut. Plan powinien identyfikować rozwiązanie problemu tego typu obszarów systemowy sposób, a nie zachowywać status -quo. Przykład osiedla Dębrzy jest dobrą praktyką, że takie rozwiązania są w Warszawie wdrażane z powodzeniem w życie.</p>		TAK	Plan na poziomie ogólnym uwzględnić tę opinię, wskazuje ogólne zasady kształtowania układu komunikacyjnego w rozdziale 11.3. ("Kształtowanie układu komunikacyjnego").
			<p>Wnioskujemy o zapisanie w pkt. 7.1.2.2. lub innym zasad korzystania z dworców i przystanków autobusowych, wśród których powinny znaleźć się następujące: a) Przewoźnicy (nie wykonujący usług użyteczności publicznej) mogą korzystać dla kończenia tras wyłącznie z następujących dworców: Metro Młociny, Metro Trocka, PKP Warszawa Wschodnia, Metro Wilanowska, Metro Kabaty, P+R Okęcie, PKP Warszawa Zachodnia, P+R Polczyńska, Metro Księcia Janusza oraz ze wszystkich przystanków położonych na zewnątrz linii łączącej te dworce. b) Z wymienionych dworców i przystanków mogą korzystać wyłącznie pojazdy przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, wyposażone w silniki spełniające normę emisji spalin co najmniej Euro 5 i wyposażone w informację pasażerską spełniającą wymagania Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Mazowieckiego, w tym wyświetlacze diodowe o numerze linii i przystanku docelowym.</p>	pkt. 7.1.2.2	NIE	Zasady korzystania z przystanków i dworców określone są w uchwale nr XVII/341/2011 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych dla przewoźników oraz zasad korzystania i stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców.
			<p>Intencją powyższych zapisów jest usunięcie linii innych niż użyteczności publicznej z centrum miasta, gdzie blokują one ruch i pogarszają rentowność linii komunikacyjnych stanowiących system ZTM. Pozytywnym przykładem niech będzie Polski Bus, który jakoś może (z własnej woli) korzystać z terminali poza centrum. Po drugie intencją jest wyeliminowanie substandardu zarówno jeśli chodzi o dostępność dla osób o ograniczonej mobilności, jak i standardy emisji spalin. Jak przytoczono powyżej miasto ma doskonałe narzędzia prawne by to zrealizować.</p>		NIE	Zasady korzystania z przystanków i dworców określone są w uchwale nr XVII/341/2011 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych dla przewoźników oraz zasad korzystania i stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców.
			<p>W dokumencie przemieszczone są informacje o stanie istniejącym i planowanym. Na przykład w rozdziale 4. "Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej" rozdziały 4.1 i 4.2 prawie całkowicie opisują stan istniejący, dopiero rozdział 4.3 odnosi się do stanu planowanego. Wnioskujemy oddzielenie opisu stanu istniejącego (i np. przesunięcie do rozdziału 2) od stanu planowanego. osobno powinna być diagnoza i analiza, a osobno wytyczne, stanowiące prawo miejscowe.</p>	całość dokumentu, zwłaszcza rozdz. 4 i 9	NIE	Treść Planu transportowego zgodna jest z wymogami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
			<p>Tekst na stronie 54 wymaga preredagowania pod kątem zwiększenia zrozumiałości i jednoznaczności. Nie jest do końca jasne, czego dotyczy liczba 292 km, o jakim obszarze mówi się w drugim akapicie (całym objętym Planem czy poza terenem Warszawy), nie jest wyjaśnione co to są linie strefowe (można się tylko domyślać).</p>	Punkt 4.1, str. 54	TAK	Opinia została uwzględniona.
			<p>Popieramy wszystkie określone na str. 61 sytuacje eliminowania "słabych stron systemu".</p>	Punkt 4.3, str. 61		Pozytywna opinia Planu transportowego.
			<p>Popieramy wszystkie określone na str. 63-64 - założenia kierunkowe rozwoju sieci SKM. Niezależnie od powyższego wnioskujemy o dodanie do punktu o możliwościach obsługi nowych korytarzy transportowych relacji Warszawa Wileńska lub Warszawa Śródmieście - Wolomin Słoneczna. Brak obsługi tej linii w systemie SKM, gdy obok linii przuskowskiej, to jest główna trasa podmiejska pod względem wielkości przewozowych, stanowi poważny brak dokumentu.</p>	Punkt 4.3, str. 63-64	TAK/NIE	Opinia uwzględniona w Planie na poziomie ogólnym. Przedstawiony w podrozdziale 4.3 ("Charakter planowanej sieci komunikacyjnej) układ linii ma charakter informacyjny i nie rozstrzyga w sposób jednoznaczny docelowego układu tras. Przedstawiono tam uwarunkowania kształtowania sieci połączeń SKM (organizacyjne, finansowe, techniczne). Przedstawiony opis tras uwzględnia zapisy wojewódzkiego planu transportowego w zakresie przewidywanej obsługi poszczególnych linii przewozami wojewódzkimi. W chwili obecnej linia nr 6 znajduje się poza obszarem planu.
			<p>Do podpunktu o inwestycjach taborowych sugerujemy dodanie postulatu zakupu pojazdów 3-4 członowych, które w szczytach jeździłyby w trakcji podwójnej, a poza szczytami i w dni wolne byłyby rozłączane i jeździły pojedynczo zastępując składy wysokopojemne, co będzie przynosiło oszczędności finansowe.</p>	Punkt 4.3, str. 63-64	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
			<p>Brak jest też identyfikacji problemu peronów 200 m, które dla nowych typów ezt pozwalają na kursowanie w podwójnej trakcji tylko pociągów zestawionych z ezt pięciocłonowych. W przypadku wzrostu przewozów skład 6-członowy nie może zostać wzmocniony, ataki tabor stanowi podstawę floty SKM Warszawa. Dlatego Koleje Mazowieckie kupują obecnie składy ezt 5-członowe, które mogą przy peronach 200 m kursować w trakcji podwójnej. W naszej opinii ten problem wymaga analizy.</p>		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
			<p>Dodać uwagę o możliwości likwidacji stanowisk kierowników pociągów w pociągach SKM po zmianie SMS (tak jak nie ma ich w pociągach WKD czy metra), co będzie przynosiło oszczędności finansowe. Obecne prawo kolejowe daje taką możliwość przy użytkowaniu taboru z indywidualnym otwieraniem drzwi, a taki tabor stanowi 100% floty SKM. Konieczne jest do tego skorygowanie SMS w zakresie prowadzenie ruchu bez obsady kierownika pociągu..</p>	Punkt 4.3, str. 63-64	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
			<p>Dodać jako działanie w tym punkcie przesuwanie istniejących przystanków bliżej skrzyżowań. Pod tym względem Warszawa jest coraz dalej od standardów światowych w tym zakresie.</p>	Punkt 4.3, str. 63-64	TAK	Opinia uwzględniona w podrozdziale 7.2.2. ("Przystanki i węzły przesiadkowe") i rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego") pkt 5 ("Integracja systemów transportu").
			<p>Przemysłać zmianę sformułowania "koordynowanie w pół częstotliwości" na inne. Obecne sformułowanie nie jest adekwatne, gdy koordynacji wymagają 3 linie.</p>	Punkt 11.6, str. 108-109	TAK	Opinia uwzględniona.
			<p>Zapisem tym zbyt łatwo rezygnuje się z koordynowania linii o różnych częstotliwościach. Należy na pierwszy plan wysunąć konieczność standaryzacji (ten sam takt lub wielokrotność) częstotliwości linii o wspólnym przebiegu na dłuższym odcinku, a może i w skali całego miasta (np. dla tramwajów).</p>	Punkt 11.6 pkt. f), str. 109	NIE	Przyjęte w Planie zasady uznaje się za słuszne.
			<p>Zbyt łatwa rezygnacja z wymogu koordynowania linii. W korytarzu w szczytach może być wysoka sumaryczna częstotliwość, ale już w święto albo wieczorem wcale nie.</p>	Punkt 11.6 pkt. g), str. 109	NIE	Przyjęte w Planie zasady uznaje się za słuszne.
			<p>Należy w większym stopniu wprowadzać dwujęzyczność w informacji pasażerskiej. Na przykład: co stoi na przeszkodzie, żeby w tabliczkowych rozkładach jazdy na przystankach podać nagłówki tabel (takie słowa jak: trasa, godzina, minuta, dzień roboczy, sobota i święto) także po angielsku. To samo dotyczy wszystkich napisów w komunikacji publicznej.</p>	Punkt 9	TAK	Opinia uwzględniona w stopniu ogólnym w rozdziale 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej").
			<p>Wszystkie pojazdy komunikacji publicznej wyposażone w przystosowane do tego wyświetlacze oczekując na krańcu powinny podawać czas do odjazdu naprzemiennie z przystankiem docelowym.</p>	Punkt 9	TAK	Plan uwzględnić opinię w stopniu ogólnym w podrozdziale 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej"). Rozwiązania stopniowo wdrażane.
			<p>Należy zaplanować stopniowe objęcie całej sieci dynamiczną informacją o czasie do odjazdu pojazdów poszczególnych linii.</p>	Punkt 9		

	26		Dynamiczna informacja w węzłach przesiadkowych. Należy zapewnić w węzłach przesiadkowych wzajemną informację o czasie do odjazdu pojazdów z różnych punktów odprawy - np. na wyjściu z peronu metra tablice o czasie do odjazdu komunikacji naziemnej, na wyjściu z peronu autobusowego czy tramwajowego tablice o czasie do odjazdu metra. Ponadto na wszystkich stacjach metra należy wyciągnąć tablice o czasie do odjazdu metra na powierzchnię - pasażer już dochodząc do zejścia do stacji metra powinien wiedzieć ile ma czasu na odjazd pociągu (wieczorem i w nocy metro nie kursuje co 2-3 minuty, ale np. co 10-15 minut).	Punkt 9	TAK	Opinia uwzględniona w Planie w stopniu ogólnym w podrozdziałach 7.2.2. ("Przystanki i węzły przesiadkowe") i 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej").	
	27		Nawigacja pasażerska. Należy doprowadzić do stworzenia systemu nawigacji dla pasażerów analogicznego do systemu nawigacji samochodowej, za pomocą którego na urządzeniu mobilnym będzie możliwe szybkie zaplanowanie optymalnego łańcucha podróży (docelowo z uwzględnieniem informacji o rzeczywistym ruchu pojazdów), a następnie prowadzenie w węzłach przesiadkowych między przystankami.	Punkt 9	TAK	Opinia uwzględniona w Planie w stopniu ogólnym w podrozdziale 9.1. (Rodzaje informacji pasażerskiej).	
	28		Informacja na dużych pętlach. Na dużych pętlach i węzłach przesiadkowych należy wprowadzić duże tablice z numerami linii zatrzymującymi się na poszczególnych przystankach oraz mapy pętli/węzła z naniesieniem numerów linii. Obecnie stosowane standardowe tabliczki (małe) są nie widoczne z daleka i trzeba obchodzić wszystkie przystanki zamiast od razu kierować się na właściwy. W węzle Młociny są mapki węzła, ale bez podania numerów linii na przystankach.	Punkt 9	TAK	Opinia uwzględniona w Planie w stopniu ogólnym w podrozdziale 9.1. (Rodzaje informacji pasażerskiej).	
	29		Tablice boczne. Trasa na tablicach bocznych w pojazdach powinna być prezentowana w postaci linii łamanej, o załamaniach nawiązujących do zakrętów występujących na trasie (ale spłyconych w stosunku do rzeczywistości, aby mieścić się w obrębie podłużnego paska tablicy). Pomaga to pasażerom w orientacji. Taka grafika jest stosowana w komunikacji miejskiej w Paryżu.	Punkt 9	NIE	Opinia zbyt szczegółowa.	
49	1	20.02.2015	Stanisław Biega	konieczna aktualizacja planu po przeprowadzeniu nowych badań ruchu i przedstawienie do ponownych konsultacji	całość dokumentu, zwłaszcza rozdz. 3	TAK	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje możliwość aktualizacji dokumentu.
	2			żądanie podania prędkości komunikacyjnych dla poszczególnych korytarzy transportowych	całość dokumentu, zwłaszcza rozdz. 4	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	3			należy wpisać podniesienie prędkości maksymalnej w metrze najpóźniej do końca 2015r.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa. Decyzja należy wyłącznie od działań Miasta.
	4			żądamy wpisania w rozdziale 10 pkt. 2. planu działań zmierzających do szybkiego wdrożenia priorytetów dla tramwajów w sygnalizacji, z opisem zasad (m.in. pętla indukcyjne 150-200 m przed skrzyżowaniem) wykazu odcinków w podziale na etapy do realizacji do końca 2016, 2018 i 2020 z objęciem w 2020 r. min. 70% długości sieci.	rozdz. 10 pkt 2	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	5			oczekujemy wpisania w rozdziale 10 pkt 2. wymogu podnoszenia oznakowaniem dopuszczalnej prędkości dla tramwajów na wybranych odcinkach powyżej limitu wynikającego z przepisów ogólnych dla obszaru zabudowanego - analogicznie jak podnosi się prędkość dla samochodów na drogach wyższych klas.	rozdz. 10 pkt 2	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	6			żądamy wprowadzenia do rozdziału 10 pkt 6 oraz do rozdziału 11. wymogu stworzenia nowych ekspresowych tras autobusowych o wysokiej częstotliwości (min. co 5 min. w szczycie sumarycznie na danym odcinku), wykorzystujących drogi wysokich parametrów, zwłaszcza niedawno wybudowane dla szybkich połączeń międzydzielnicowych.	rozdz. 10 pkt 6	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
	7			Żądamy wprowadzenia do rozdziału 10 wymogu zapewnienia we wszystkich korytarzach transportowych podaży miejsc w komunikacji publicznej co najmniej równej liczbie osób poruszających się w tych korytarzach w danej porze dnia samochodami osobowymi na podstawie pomiarów natężenia ruchu drogowego. Już dzisiaj częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej na trasach obwodowych są zbyt małe, by transport publiczny stanowił wiodący środek transportu w Warszawie.	rozdz. 10	NIE	Plan transportowy definiuje sieć komunikacyjną w sposób obszarowy. Uwaga zbyt szczegółowa.
	8			Oczekujemy poprawy punktualności kursowania linii naziemnych w wyniku skracania tras komunikacji miejskiej i dzielenia relacji w oparciu o stacje węzłowe i styki z liniami komunikacji szynowej o prędkościach komunikacyjnych minimum 40 km/h. Plan powinien wytyczać kierunek poprawy konkurencyjności transportu, którego elementem nie są szalenie długie trasy autobusów o długim często ponad godzinnym czasie jazdy. Rozwiązania systemowe powinny być oparte na dobrych praktykach, które prezentuje np. Wiedeń, notujący szybki wzrost udziału komunikacji publicznej w modal split.		TAK	Plan uwzględnia te opinie w stopniu ogólnym w rozdziale 11.1. ("Marszrutyzacja tras").
	9			Plan nie identyfikuje kierunków rozwojowych dla transportu publicznego w związku z tworzeniem stref gęstej zabudowy mieszkalnej np. typowy przykład bardzo słaba obsługa w ciągu Powązkowskiej osiedla dla kilkudziesięciu tysięcy mieszkańców autobusami linii 180 podatnej z racji na długą trasę przez miasto na opóźnienia autobusów do 30 minut. Plan powinien identyfikować rozwiązanie problemu tego typu obszarów systemowy sposób, a nie zachowywać status -quo. Przykład osiedla Dębrzy jest dobrą praktyką, że takie rozwiązania są w Warszawie wdrażane z powodzeniem w życie.		TAK	Plan na poziomie ogólnym uwzględnia tę opinię, wskazuje ogólne zasady kształtowania układu komunikacyjnego w rozdziale 11.3. ("Kształtowanie układu komunikacyjnego").
	10			Wnioskujemy o zapisanie w pkt. 7.1.2.2. lub innym zasad korzystania z dworców i przystanków autobusowych, wśród których powinny znaleźć się następujące: a) Przewoźnicy (nie wykonujący usług użyteczności publicznej) mogą korzystać dla kończenia tras wyłącznie z następujących dworców: Metro Młociny, Metro Trocka, PKP Warszawa Wschodnia, Metro Wilanowska, Metro Kabaty, P+R Okęcie, PKP Warszawa Zachodnia, P+R Polczyńska, Metro Księcia Janusza oraz ze wszystkich przystanków położonych na zewnątrz linii łączącej te dworce. b) Z wymienionych dworców i przystanków mogą korzystać wyłącznie pojazdy przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, wyposażone w silniki spełniające normę emisji spalin co najmniej Euro 5 i wyposażone w informację pasażerską spełniającą wymagania Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego Województwa Mazowieckiego, w tym wyświetlacze diodowe o numerze linii i przystanku docelowym.	pkt. 7.1.2.2	NIE	Zasady korzystania z przystanków i dworców określone są w uchwale nr XVII/341/2011 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych dla przewoźników oraz zasad korzystania i stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców.
	11			Intencją powyższych zapisów jest usunięcie linii innych niż użyteczności publicznej z centrum miasta, gdzie blokują one ruch i pogarszają rentowność linii komunikacyjnych stanowiących system ZTM. Pozytywnym przykładem niech będzie Polski Bus, który jakoś może (z własnej woli) korzystać z terminali poza centrum. Po drugie intencją jest wyeliminowanie substytutu zarówno jeśli chodzi o dostępność dla osób o ograniczonej mobilności, jak i standardy emisji spalin. Jak przytoczono powyżej miasto ma doskonale narzędzia prawne by to zrealizować.		NIE	Zasady korzystania z przystanków i dworców określone są w uchwale nr XVII/341/2011 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie ustalenia przystanków komunikacyjnych i dworców udostępnionych dla przewoźników oraz zasad korzystania i stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców.
	12			W dokumencie przemieszane są informacje o stanie istniejącym i planowanym. Na przykład w rozdziale 4. "Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej" rozdziały 4.1 i 4.2 prawie całkowicie opisują stan istniejący, dopiero rozdział 4.3 odnosi się do stanu planowanego. Wnioskujemy oddzielenie opisu stanu istniejącego (i np. przesunięcie do rozdziału 2) od stanu planowanego. osobno powinna być diagnoza i analiza, a osobno wytyczne, stanowiące prawo miejscowe.	całość dokumentu, zwłaszcza rozdz. 4 i 9	NIE	Treść Planu transportowego zgodna jest z wymogami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
	13			Tekst na stronie 54 wymaga przerehabrowania pod kątem zwiększenia zrozumiałości i jednoznaczności. Nie jest do końca jasne, czego dotyczy liczba 292 km, o jakim obszarze mówi się w drugim akapicie (całym objętym Planem czy poza terenem Warszawy), nie jest wyjaśnione co to są linie strefowe (można się tylko domyślać).	Punkt 4.1, str. 54	TAK	Opinia została uwzględniona.
	14			Popieramy wszystkie określone na str. 61 sytuacje eliminowania "słabych stron systemu".	Punkt 4.3, str. 61		Pozytywna opinia Planu transportowego.

15	Popieramy wszystkie określone na str. 63-64 - założenia kierunkowe rozwoju sieci SKM. Niezależnie od powyższego wnioskujemy o dodanie do punktu o możliwościach obsługi nowych korytarzy transportowych relacji Warszawa Wileńska lub Warszawa Śródmieście - Wołomin Słoneczna. Brak obsługi tej linii w systemie SKM, gdy obok linii pruskowskiej, to jest główna trasa podmiejska pod względem wielkości przewozowych, stanowi poważny brak dokumentu.	Punkt 4.3, str. 63-64	TAK/NIE	Opinia uwzględniona w Planie na poziomie ogólnym. Przedstawiony w podrozdziale 4.3 ("Charakter planowanej sieci komunikacyjnej) układ linii ma charakter informacyjny i nie rozstrzyga w sposób jednoznaczny docelowego układu tras. Przedstawiono tam uwarunkowania kształtowania sieci połączeń SKM (organizacyjne, finansowe, techniczne), przedstawiony opis tras uwzględnia zapisy wojewódzkiego planu transportowego w zakresie przewidywanej obsługi poszczególnych linii przewozami wojewódzkimi. W chwili obecnej linia nr 6 znajduje się poza obszarem planu.
16	Do podpunktu o inwestycjach taborowych sugerujemy dodanie postulatu zakupu pojazdów 3-4 członowych, które w szczytach jeździłyby w trakcji podwójnej, a poza szczytami i w dni wolne byłyby rozłączane i jeździły pojedynczo zastępując składy wysokopojemne, co będzie przynosiło oszczędności finansowe.	Punkt 4.3, str. 63-64	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
17	Brak jest też identyfikacji problemu peronów 200 m, które dla nowych typów eżt pozwalają na kursowanie w podwójnej trakcji tylko pociągów zestawionych z eżt pięcioczłonowych. W przypadku wzrostu przewozów skład 6-członowy nie może zostać wzmocniony, ataki tabor stanowi podstawę floty SKM Warszawa. Dlatego Koleje Mazowieckie kupują obecnie składy eżt 5-członowe, które mogą przy peronach 200 m kursować w trakcji podwójnej. W naszej opinii ten problem wymaga analizy.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
18	Dodać uwagę o możliwości likwidacji stanowisk kierowników pociągów w pociągach SKM po zmianie SMS (tak jak nie ma ich w pociągach WKD czy metra), co będzie przynosiło oszczędności finansowe. Obecne prawo kolejowe daje taką możliwość przy użytkowaniu taboru z indywidualnym otwieraniem drzwi, a taki tabor stanowi 100% floty SKM. Konieczne jest do tego skorygowanie SMS w zakresie prowadzenie ruchu bez obsady kierownika pociągu.	Punkt 4.3, str. 63-64	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu. Opinia zbyt szczegółowa.
19	Dodać jako działanie w tym punkcie przesuwanie istniejących przystanków bliżej skrzyżowań. Pod tym względem Warszawa jest coraz dalej od standardów światowych w tym zakresie.	Punkt 4.3, str. 63-64	TAK	Opinia uwzględniona w podrozdziale 7.2.2. ("Przystanki i węzły przesiadkowe") i rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego") pkt 5 ("Integracja systemów transportu").
20	Przemyśleć zmianę sformułowania "koordynowanie w pół częstotliwości" na inne. Obecne sformułowanie nie jest adekwatne, gdy koordynacji wymagają 3 linie.	Punkt 11.6, str. 108-109	TAK	Opinia uwzględniona.
21	Zapisem tym zbyt łatwo rezygnuje się z koordynowania linii o różnych częstotliwościach. Należy na pierwszy plan wysunąć konieczność standaryzacji (ten sam takt lub wielokrotność) częstotliwości linii o wspólnym przebiegu na dłuższym odcinku, a może i w skali całego miasta (np. dla tramwajów).	Punkt 11.6 pkt. f), str. 109	NIE	Przyjęte w Planie zasady uznaje się za słuszne.
22	Zbyt łatwa rezygnacja z wymogu koordynowania linii. W korytarzu w szczycie może być wysoka sumaryczna częstotliwość, ale już w święto albo wieczorem wcale nie.	Punkt 11.6 pkt. g), str. 109	NIE	Przyjęte w Planie zasady uznaje się za słuszne.
23	Należy w większym stopniu wprowadzać dwujęzyczność w informacji pasażerskiej. Na przykład: co stoi na przeszkodzie, żeby w tabliczkowych rozkładach jazdy na przystankach podać nagłówki tabel (takie słowa jak: trasa, godzina, minuta, dzień roboczy, sobota i święto) także po angielsku. To samo dotyczy wszystkich napisów w komunikacji publicznej.	Punkt 9	TAK	Opinia uwzględniona w stopniu ogólnym w rozdziale 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej").
24	Wszystkie pojazdy komunikacji publicznej wyposażone w przystosowane do tego wyświetlacze oczekując na krańcu powinny podawać czas do odjazdu naprzemiennie z przystankiem docelowym.	Punkt 9	TAK	Plan uwzględnia opinię w stopniu ogólnym w podrozdział 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej"). Rozwiązania stopniowo wdrażane.
25	Należy zaplanować stopniowe objęcie całej sieci dynamiczną informacją o czasie do odjazdu pojazdów poszczególnych linii.	Punkt 9	TAK	Plan uwzględnia opinię w stopniu ogólnym w podrozdział 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej"). Rozwiązania stopniowo wdrażane.
26	Dynamiczna informacja w węzłach przesiadkowych. Należy zapewnić w węzłach przesiadkowych wzajemną informację o czasie do odjazdu pojazdów z różnych punktów odprawy - np. na wyjściu z peronu metra tablice o czasie do odjazdu komunikacji naziemnej, na wyjściu z peronu autobusowego czy tramwajowego tablice o czasie do odjazdu metra. Ponadto na wszystkich stacjach metra należy wyciągnąć tablice o czasie do odjazdu metra na powierzchnię - pasażer już dochodząc do zejścia do stacji metra powinien wiedzieć ile ma czasu na odjazd pociągu (wieczorem i w nocy metro nie kursuje co 2-3 minuty, ale np. co 10-15 minut) .	Punkt 9	TAK	Opinia uwzględniona w Planie w stopniu ogólnym w podrozdziałach 7.2.2. ("Przystanki i węzły przesiadkowe") i 9.3. ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej").
27	Nawigacja pasażerska. Należy doprowadzić do stworzenia systemu nawigacji dla pasażerów analogicznego do systemu nawigacji samochodowej, za pomocą którego na urządzeniu mobilnym będzie możliwe szybkie zaplanowanie optymalnego łańcucha podróży (docelowo z uwzględnieniem informacji o rzeczywistym ruchu pojazdów), a następnie prowadzenie w węzłach przesiadkowych między przystankami.	Punkt 9	TAK	Opinia uwzględniona w Planie w stopniu ogólnym w podrozdziale 9.1. (Rodzaje informacji pasażerskiej").
28	Informacja na dużych pętlach. Na dużych pętlach i węzłach przesiadkowych należy wprowadzić duże tablice z numerami linii zatrzymującymi się na poszczególnych przystankach oraz mapy pętli/węzła z naniesieniem numerów linii. Obecnie stosowane standardowe tabliczki (małe) są nie widoczne z daleka i trzeba obchodzić wszystkie przystanki zamiast od razu kierować się na właściwy. W węzle Młociny są mapki węzła, ale bez podania numerów linii na przystankach.	Punkt 9	TAK	Opinia uwzględniona w Planie w stopniu ogólnym w podrozdziale 9.1. (Rodzaje informacji pasażerskiej").

	29			Tablice boczne. Trasa na tablicach bocznych w pojazdach powinna być prezentowana w postaci linii łamanej, o załamaniach nawiązujących do zakrętów występujących na trasie (ale splecionych w stosunku do rzeczywistości, aby mieścić się w obrębie podłużnego paska tablicy). Pomaga to pasażerom w orientacji. Taka grafika jest stosowana w komunikacji miejskiej w Paryżu.	Punkt 9	NIE	Opinia zbyt szczegółowa.
50	1	21.02.2015	Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej	Objęcie analizą także takich miejscowości / gmin jak: a) Brwinów (m. i gm.), Milanówek, Grodzisk Mazowiecki (m. i gm.), Podkowa Leśna, Błonie (m. i gm.) – funkcjonalnie łączące obszar gminy Leszno i gminy Nadarzyn, o istotnych cechach miejskich (w szczególności wzdłuż linii kolejowej Warszawa – Grodzisk Maz. i linii WKD); b) Gm. Łomianki (funkcjonalnie spójna z m. Łomianki) i gm. Czosnów jako łącząca z zespołem przepraw na Wiśle i Narwi w Nowym Dworze Mazowieckim; c) m. Nowy Dwór Mazowiecki – z uwagi na znaczenie tego miasta i znaczenie ponadregionalne portu lotniczego w Modlinie; d) m. Karczew – ze względu na funkcjonalne powiązanie z Otwockiem i aglomeracją warszawską.		TAK	Opinia zbyt szczegółowa. Uwzględniona w planie na poziomie ogólnym.
	2			Należy rozważyć także objęcie planem o mniejszym stopniu szczegółowości istotne miejscowości należące do zewnętrznego pierścienia aglomeracji, takie jak Sochaczew, Żyrardów, Grójec, Garwolin, Mińsk Maz., Tuszcz, Wyszów, Pułusk, Nasielsk, analizując transport kolejowy i drogowy pomiędzy nimi a lokalizacjami w aglomeracji.		TAK	Opinia zbyt szczegółowa. Uwzględniona w planie na poziomie ogólnym.
	3			Dane używane w Planie są często dość stare.		NIE	Brak aktualniejszych danych.
	4			W zakresie analityki poważnym brakiem jest nieobecność analizy związanej z biletami transportu zbiorowego. Wskazane by było zbadanie m.in. następujących aspektów, obejmujących zarówno bilety ZTM, jak i wiodących operatorów i przewoźników transportu w regionie (Koleje Mazowieckie, WKD, przewoźnicy autobusowi): a) Jaka jest elastyczność cenowa korzystania z usług komunikacji; b) Jakie efekty w zakresie sprzedaży poszczególnych rodzajów biletów i w poszczególnych rejonach miały zmiany cen biletów; c) Jaka jest relacja cen biletów komunikacji zbiorowej w stosunku do kosztów dojazdu samochodem w wytypowanych, sygnalnych relacjach; d) Jak jest geograficzne rozmieszczenie sprzedaży biletów okresowych, kodowanych na WKM (w związku z personalizacją – po zagregowaniu do poziomu dzielnic/gminy) oraz kasowania biletów krótkookresowych i jednorazowych przesiadkowych; e) W przypadku biletów Kolei Mazowieckich i WKD: jakie liczby biletów okresowych i jednorazowych były sprzedane w poszczególnych relacjach, obejmujących obszar objęty Planem.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
	5			Plan powinien formułować również wnioski dotyczące struktury taryfowej, cen biletów i konkurencyjności transportu zbiorowego, a także potrzeb w zakresie integracji taryfowo – biletowej.		TAK	Opinia uwzględniona w ogólnych zapisach Planu w podrozdziale 7.2.1. ("Integracja taryfowo-biletowa") i tabeli 8.1. ("Pożądany standard usług przewozowych").
	6			Zbyt mało jest jednak w tym dokumencie opisów zakładanego rozwoju i pożądanej przez miasto przyszłości rozwoju transportu w aglomeracji oraz wskazań, jak do tego stanu pożądanego będzie się dochodzić.		NIE	Zapisy Planu spełniają wymogi Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Plan transportowy jest zgodny z innymi dokumentami strategicznymi m.st. Warszawy, jak m.in. „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne” oraz „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy”.
	7			Plan powinien przewidywać uporządkowanie kwestii dworców autobusowych i miejsc odprawy pasażerów w transporcie autobusowym.		NIE	Ustawa o Publicznym transporcie zbiorowym określa zasady udostępniania infrastruktury przystankowej, których właścicielem (lub zarządzającym) nie jest jednostka samorządu terytorialnego (art.15 ustawy). W takim przypadku właściciel dworca (zarządzający) decyduje o dostępie do przystanku. Ponadto Rozporządzenie Ministra Infrastruktury (Dz.U.117.684) w §4 ust. 4 przewiduje, że "część tekstowa planu może zawierać dodatkowe informacje (...), w tym przewidywane udostępnianie operatorom lub operatorem i przewoźnikom (...)".
	8			Rozbudowa oferty komunikacji szynowej - propozycja analizy dodatkowych ciągów komunikacyjnych (tramwaj, metro, kolej)		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
	9			Zagwarantowanie komfortu przesiadek m.in. w węzłach powiązanych z koleją.		TAK	Opinia uwzględniona w ogólnych zapisach Planu w podrozdziale 7.2.2. ("Przystanki i węzły przesiadkowe") i tabeli 8.1. ("Pożądany standard usług przewozowych").
	10			należy zadbać o spójny system informacji całego transportu zbiorowego w Warszawie i okolicy, połączony ze spójnym systemem zarządzania kryzysowego i systemem dyspozytorskim przewoźników, co umożliwi szybkie reagowanie w przypadku wystąpienia utrudnień w zakresie komunikacji i bieżące zarządzanie całym systemem.	rozdział 9	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
51	1	20.02.2015	Aleksander Jankowski	Dopisanie informacji, że docelowym kształtem obsługi linii obwodowej przez Warszawę Gdańską i Warszawę Zachodnią peron 8 jest przedłużenie ich trasy w okolice placu Zawiszy. Znajduje się tam obecnie nieużywana stacja Warszawa Główna, wg planów PKP PLK mająca być wybudowana od nowa w bezpośrednim sąsiedztwie obecnego przystanku Warszawa Ochota.	podrozdział 4.3.	TAK	Opinia uwzględniona w Planie na poziomie ogólnym. Przedstawiony w podrozdziale 4.3 ("Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej") układ linii ma charakter informacyjny i nie rozstrzyga w sposób jednoznaczny docelowego układu tras. Przedstawiono tam uwarunkowania kształtowania sieci połączeń SKM. Z uwagi na preferowane powiązanie pasma legionowskiego z piaszczyńskim za pomocą linii SKM, stacja Warszawa Zachodnia p. 8 nie jest przewidziana jako podstawowy kraniec relacji pociągów SKM.
	2			Wyraźne zapisanie w Planie transportowym potrzeby ujednoczenia nazewnictwa wszystkich przystanków (ZTM i kolejowych) w obrębie węzłów przesiadkowych		NIE	Kwestie nadawania nazw przystanków określone są w zapisach Zarządzenia nr 3593/2012 Prezydenta miasta stołecznego Warszawy z dnia 28 listopada 2012 r. w sprawie zasad stosowanych przy nadawaniu i zmienianiu nazw przystanków komunikacyjnych w sieci lokalnego transportu zbiorowego na terenie m.st. Warszawy.
	3			zapisanie w Planie transportowym potrzeby zmian nazw zajezdni autobusowych i tramwajowych, w takim zakresie, jakim są one przedstawiane pasażerom	podrozdział 7.2	NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
	4			zapisanie w Planie transportowym potrzeby ujednoczenia granic stref biletowych ZTM (obecnie strefa I i II) ze strefami biletowymi Kolei Mazowieckich (strefa I, II i III). Należy tego dokonać we współpracy z Kolejami Mazowieckimi.		TAK	Opinia uwzględniona w ogólnych zapisach Planu w podrozdziale 7.2.1. ("Integracja taryfowo-biletowa") i tabeli 8.1. ("Pożądany standard usług przewozowych").
	5			W tabeli 8.1 doprecyzowanie działania „Poprawa jakości dojazd pieszych do stacji i przystanków” przez zapisanie następujących działań szczegółowych: 1. dążenie do maksymalnego skrócenia dojazdu do stacji i przystanków, przez zapewnienie dojazd na przystanki ze wszystkich ich stron, oraz wyznaczenie ciągów pieszych i przejść dla pieszych po najkrótszej możliwej drodze przejścia 2. sukcesywne zadaszanie przejść między przystankami w obrębie węzłów przesiadkowych 3. wyznaczenie dojazd pieszych nie wymagających dodatkowego pokonywania różnicy poziomów 4. ograniczenie stosowania sygnalizacji świetlnej na dojazdach pieszych, gdy nie jest to absolutnie niezbędne.	rozdział 8.	NIE	Opinia zbyt szczegółowa.
	6			W tabeli 8.1. doprecyzowanie działania „Zakup biletów w pojazdach” poprzez zapisanie zapewnienia dostępności wszystkich rodzajów biletów we wszystkich biletomatach oraz określenie, jaka forma płatności będzie docelowo możliwa we wszystkich biletomatach znajdujących się w pojazdach. Obecnie część biletomatów przyjmuje tylko monety, a część tylko karty płatnicze; niektóre biletomaty sprzedają tylko bilety pojazdowe.		NIE	Opinia zbyt szczegółowa.
	7			Zapisanie w planie transportowym potrzeby maksymalizacji czytelności napisów w systemach informacji pasażerskiej, przez zakaz migania tekstu, ograniczenie stosowania wersalików i przesuwającego się tekstu oraz niestosowanie trudno zrozumiałych skrótów.		NIE	Opinia zbyt szczegółowa.

	8			Zapisanie w Planie transportowym potrzeby zapewnienia wiarygodności informacji wyświetlanych w systemach informacji pasażerskiej, przez wyraźne oznaczenie informacji niepewnych, pochodzących z oszacowania lub z rozkładu jazdy, a nie z pomiaru aktualnej sytuacji ruchowej.	rozdział 9	TAK	Plan uwzględni tę opinię w sposób ogólny w rozdziałach 8. ("Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności"), 9.3 ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej") i 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego").
	9			Zapisanie w Planie transportowym potrzeby prezentowania kluczowych elementów informacji pasażerskiej w języku angielskim.		TAK	Plan uwzględni tę opinię w sposób ogólny w podrozdziale 9.3 ("Rozwój systemów informacji pasażerskiej"). Rozwiązania są stopniowo wdrażane.
	10			Zapisanie w Planie transportowym jako jednego z celów wyraźne zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do samochodów. Miernikiem realizacji tego celu powinno być zwiększenie odsetka podróży realizowanych transportem publicznym, jak również zmniejszenie średniej liczby samochodów na 1000 mieszkańców.		TAK	Plan uwzględni tę opinię na poziomie ogólnym w podrozdziale 4.3. ("Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej") i w rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju systemów informacji pasażerskiej").
	11			Zapisanie w tym miejscu potrzeby maksymalnego skracania dróg dojazdu na przystanki tramwajowe przez: 1. zapewnienie dojazdu na peron tramwajowy z obu jego końców 2. na obu końcach peronu zapewnienie przejścia na obie strony torów oraz obie strony równoległej do torów jezdni 3. ograniczenie stosowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach pieszo-tramwajowych; to ostatnie, oprócz skrócenia czasu dojazdu na przystanki tramwajowe, pozwoli także na przyspieszenie ruchu tramwajowego.	rozdział 10	NIE	Opinia zbyt szczegółowa.
52	1	20.02.2015	Urząd Gminy Raszyn	Uwzględnienie inwestycji polegającej na budowie linii tramwajowej na odcinku Al. Krakowska (P+R) - Janki, gm. Raszyn.		NIE	Opinia zbyt szczegółowa.
53	1	20.02.2015	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP	Wprowadzenie do dokumentu zmian wynikających z WBR 2015.		NIE	Warszawskie Badanie Ruchu 2015 jest w trakcie realizacji.
	2			Konieczność budowy ulic o odpowiednich parametrach i wcześniejszego ich planowania w projektach zagospodarowania przestrzennego. Uwaga dotyczy funkcjonowania komunikacji autobusowej na nowych terenach zabudowy		TAK	Plan uwzględni tę opinię w stopniu ogólnym w rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego") i w podrozdziale 11.3. ("Kształtowanie układu komunikacyjnego").
	3			Rozszerzenie informacji dotyczącej rozwoju podsystemów tramwajowego i metra.	pkt 3 str. 98	TAK	Opinia została uwzględniona.
	4			Rozszerzenie informacji o lokalizacji obiektów zaplecza technicznego tramwajów i autobusów.		NIE	Opinia nie uwzględniona ponieważ nie dotyczy merytorycznej zawartości Planu.
	5			Uwypuklić węzły dalekobieżne autobusowo-kolejowe Warszawa Wschodnia, Centralna, Zachodnia.		TAK	Opinia uwzględniona w ogólnych zapisach Planu w podrozdziale 7.2.2. ("Przystanki i węzły przesiadkowe").
	6			Podkreślić brak połączenia "peron w peron" dla pasażerów stacji metro Centrum i Dworca Śródmieście.		TAK	Opinia uwzględniona w ogólnych zapisach Planu w podrozdziale 7.2.2. ("Przystanki i węzły przesiadkowe").
	7			Brak wytycznych obsługi lotnisk Modlin i Chopina		NIE	Opinii nie uwzględniono. Zakres Planu zgodny jest z § 4 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25/05/2011r. (DZ.U.2011.117.684).
	8			Powołanie jednostki zarządzającej transportem w skali aglomeracji.		TAK	Plan uwzględni tę opinię w stopniu ogólnym w rozdziale 10 ("Kierunki rozwoju transportu publicznego") w pkt. 1.
54	1	24.02.2015	Gmina Kampinos	Wydużenie linii autobusowych obsługiwanych przez ZTM na tereny następujących gmin, w tym gminy Kampinos - przedłużenie linii 719 drogą wojewódzka 580 do kaminosu czy nawet Żelazowej Woli.		NIE	Opinia zbyt szczegółowa.
55	1	19.02.2015	Bartłomiej Włodkowski - Rada Pożytku Publicznego	Objęcie planem również II linii metra.	str. 46	NIE	Treść Planu, której dotyczy opinia związana jest z popytem i pracą w roku bazowym a nie planowanym.
	2			Komunikacja autobusowa, np. L-3 lub 727	str. 61	NIE	W opinii organizatora przewozów realizacja kursów wariantowych nie jest słabą stroną, przynosi wymierne korzyści dla pasażerów i organizatora transportu publicznego. Opinia nie uwzględniona.
	3			Linie przyspieszone	str. 61	NIE	Kategoria linii przyspieszonych i ekspresowych pełni inne funkcje w układzie komunikacyjnym. W związku z tym należy utrzymać proponowany funkcjonalny podział linii. Opinia nie uwzględniona.
	4			Brak integracji taryfowej PKP Intercity z komunikacją miejską		NIE	Ze względu na ograniczoną liczbę obsługiwanych stacji na terenie aglomeracji przez pociągi PKP Intercity, nie mają one istotnego znaczenia dla obsługi połączeń aglomeracyjnych.
	5			Włączenie linii Komunikacji Miejskiej Łomianki w II strefę biletową ZTM	str. 75	TAK	Opinia uwzględniona w ogólnych założeniach rozwoju transportu w rozdziale 10 pkt 1 i 5.
	6			Brak dogodnych przystanków przesiadkowych przy węzłach kolejowych, np. Warszawa Koło, Warszawa Żwirki i Wigury	str. 76	TAK	Uwzględniono w rozdziale 10 pkt 4, 5 oraz w rozdziale 7.2.2
	7			Przystanki warunkowe powinny również obowiązywać na liniach tramwajowych. To zdecydowanie przyspieszy jazdy tramwajów.		TAK	Opinia uwzględniona w sposób ogólny w rozdziale 11.4.
	8			Część linii dziennych (autobusowych i tramwajowych) powinna być całonocnymi (na wzór Nowego Jorku, Londynu). Dzięki temu wiele osób, nie ważne o której godzinie, będzie mogło korzystać nie szukając żadnych nocnych połączeń. Np.: 101 (ew. tramwaj 2), 175 (na lotnisko), 189, 507 oraz 9, 24, 33. To wymagałoby korekty kursów nocnych, ale dla dobra i przejrzystości układu byłoby to znacznie korzystniejsze.		NIE	Ogólne zasady kształtowania układu zostały wskazane w rozdziale 11.
	9			Całoroczne funkcjonowanie roweru publicznego		NIE	Zakres tematyczny Planu nie obejmuje systemu roweru publicznego, ponieważ nie jest on elementem zbiorowego transportu publicznego.
	10			Powinno być więcej wspólnych pasów tramwajowo-autobusowych (jak w al. Solidarności). Takie korytarze powinny być wyznaczone m.in. na Marszałkowskiej.		NIE	Opinia zawiera się i jest zgodna z ogólnymi wytycznymi umieszczonymi w rozdziale 10 pkt 6.