



Podlaskie

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego

Sprawozdanie z konsultacji społecznych projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego

Białystok, 4 listopada 2013 roku



Zawartość

1. ORGANIZACJA I PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.....	3
1.1. KAMPANIA INFORMACYJNA	3
1.2. SPOTKANIA KONSULTACYJNE.....	5
2. ZESTAWIENIE UWAG ZEBRANYCH W TRAKCIE KONSULTACJI	8

1. ORGANIZACJA I PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Głównym celem niniejszego *Sprawozdania* jest przedstawienie przebiegu i wyników konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach opracowywania projektu *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego (dalej Plan transportowy)*.

Zgodnie z zapisem art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), czas trwania konsultacji społecznych projektu *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego* obejmował okres od 20 września 2013 roku do 11 października 2013 roku (łącznie 22 dni).

Zasadniczym celem przeprowadzonych konsultacji, było uzyskanie opinii/uwag społeczeństwa odnoszących się do projektu *Planu transportowego* oraz umożliwienie wszystkim zainteresowanym podmiotom, aktywnego uczestnictwa w procesie tworzenia przedmiotowego dokumentu.

Z uwagi na duże znaczenie konsultacji społecznych, które są istotnym elementem w procesie opracowywania wszelkich dokumentów strategicznych czy planistycznych takich jak *Plan transportowy* przyjęto i kierowano się następującymi zasadami:

- **partnerstwa** – udział w procesie konsultacji społecznych umożliwia współdziałanie, współdecydowanie i współodpowiedzialność w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **powszechności** – konsultacje społeczne skierowane są do szerokiego grona zainteresowanych, wśród których są przedstawiciele różnych instytucji;
- **równości** – wszystkie zgłaszane opinie/uwagi są rozpatrywane na równych zasadach;
- **jawności** – wszystkie działania podejmowane w ramach konsultacji mają charakter jawny, a wszystkie etapy procesu, opinie i uwagi są dokumentowane.

1.1. KAMPAANIA INFORMACYJNA

Do uczestnictwa w konsultacjach zaproszono szerokie grono osób i instytucji, a w szczególności:

- Organizatorów publicznego transportu zbiorowego z terenu województwa podlaskiego tj. gospodarzy wszystkich jednostek samorządu terytorialnego;
- Przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym (na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Podlaskiego);

- Przewoźników wykonujących przewozy w transporcie kolejowym oraz zainteresowanych ich realizacją na terenie województwa podlaskiego;
- Mieszkańców województwa podlaskiego.

Wszystkie te podmioty mogły wyrażać opinie oraz przekazywać uwagi do projektu *Planu transportowego* na przygotowanym w tym celu formularzu konsultacyjnym, który można było przekazywać podczas spotkań konsultacyjnych, wypełnić on-line na stronie internetowej, przesyłać pocztą elektroniczną na adres dis.sekretariat@wrotapodlasia.pl oraz pocztą tradycyjną lub osobiście w Departamencie Infrastruktury i Ochrony Środowiska Urzędu Marszałkowskiego w Białymstoku.

Zgodnie z zapisem art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), projekt *Planu transportowego* wraz z formularzem konsultacyjnym) został udostępniony:

- w Biuletynie Informacji Publicznej Województwa Podlaskiego (wersja elektroniczna);
- na Portalu Internetowym Województwa Podlaskiego – Wrota Podlasia (wersja elektroniczna);
- w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, Departamencie Infrastruktury i Ochrony Środowiska, Referacie Infrastruktury Technicznej, ul. Kard. S. Wyszyńskiego 1, 15-888 Białystok (wersja papierowa).

Równocześnie z wyżej wymienionymi działaniami, informację o rozpoczynających się konsultacjach społecznych projektu *Planu transportowego* podano do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie w dniu 20 września 2013 roku ogłoszenia w miejscowej prasie (Gazeta Współczesna oraz Kurier Poranny);
- wywieszenie stosownej informacji na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego.

Aby zintensyfikować proces wymiany opinii i uwag w toku konsultacji zapewniono formę konsultacji bezpośrednich w postaci spotkań konsultacyjnych. W dalszej części niniejszego *Sprawozdania* zostaną przedstawione syntetyczne informacje z przeprowadzonych spotkań konsultacyjnych oraz szczegółowe odniesienie się do formalnie zgłoszonych opinii/uwag do projektu *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego*.

1.2. SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Szczególną formą wymiany opinii w toku procesu konsultacji projektu *Planu transportowego* były przeprowadzone 4 spotkania w wyznaczonych częściach województwa. Jedno z nich odbyło się w stolicy województwa Białymstoku (dla powiatów: białostockiego, sokólskiego, monieckiego oraz miasta Białystok), natomiast trzy pozostałe w ośrodkach subregionalnych: Bielsku Podlaskim (dla powiatów: bielskiego, hajnowskiego, siemiatyckiego oraz wysokomazowieckiego), Suwałkach (dla powiatów: suwalskiego, augustowskiego, sejneńskiego oraz miasta Suwałki) i Łomży (dla powiatów: łomżyńskiego, kolneńskiego, zambrowskiego, grajewskiego oraz miasta Łomża).

Każde ze spotkań konsultacyjnych przebiegało w jednolitej konwencji. Na wstępie przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe Cejrowski & Krych Sp. J. z siedzibą w Poznaniu – Wykonawcy *Planu transportowego* – pan Jacek Thiem, prezentował główne założenia opracowanego dokumentu wraz z procesem realizacji zapisanych w nim założeń. Po zakończeniu prezentacji projektu *Planu transportowego* odbywała się dyskusja na temat zapisów ujętych w projektowanym opracowaniu dotyczących w szczególności kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie podlaskim.

Zestawienie spotkań przeprowadzonych w ramach konsultacji społecznych projektu *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego*.

Miejsce	Data
Bielsk Podlaski	2 października 2013 roku
Suwałki	3 października 2013 roku
Łomża	9 października 2013 roku
Białystok	10 października 2013 roku

Bielsk Podlaski, 2 października 2013 roku

Pierwsze ze spotkań poświęconych projektowi *Planu transportowego*, odbyło się w siedzibie Starostwa Powiatowego w Bielsku Podlaskim. Uczestnikami debaty byli w głównej mierze przedstawiciele firm przewozowych w transporcie autobusowym i kolejowym oraz reprezentanci lokalnych samorządów.

Z ramienia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego w spotkaniu udział wzięli: Wicemarszałek Województwa Podlaskiego Walenty Korycki, Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Ochrony Środowiska Leszek Lulewicz oraz Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Ochrony Środowiska Henryk Toczydłowski.

Dominującymi tematami w prowadzonej dyskusji były: zmniejszająca się dostępność komunikacyjna południowych terenów województwa zarówno w transporcie kolejowym jak i autobusowym, przygraniczne położenie regionów w kontekście międzynarodowych połączeń kolejowych.

Przedstawiciel Wykonawcy projektu *Planu transportowego* wraz z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego udzielali szerokich wyjaśnień w zakresie pojawiających się pytań i niejasności, informując, iż *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego* jest dokumentem czysto planistycznym – co wynika wprost z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym – w związku z czym, nie może stanowić swego rodzaju „rozkładu jazdy”. Wszelkie uszczegółowienia będą określane na przełomie lat 2015/2016, kiedy to wybierani będą operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Obecni na spotkaniu goście, poinformowani zostali również, iż w przypadku zaistnienia konieczności wprowadzenia zmian, co do zapisów *Planu transportowego*, wynikających ze zmieniającego się zapotrzebowania na przewozy, aktualnej sytuacji społeczno – gospodarczej czy też demograficznej itd., możliwa jest dokonanie aktualizacji *Planu transportowego*.

Suwałki, 3 października 2013 roku

Kolejne konsultacje w przedmiotowym zakresie, odbyły się w siedzibie Urzędu Miejskiego w Suwałkach. Uczestnikami spotkania – podobnie jak na poprzedniej debacie – byli przede wszystkim przedstawiciele firm przewozowych w transporcie autobusowym i kolejowym oraz reprezentanci lokalnych samorządów.

Z ramienia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego w spotkaniu udział wzięli: Przewodniczący Sejmiku Województwa Podlaskiego Bogdan Dyjuk, Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Ochrony Środowiska Leszek Lulewicz oraz Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Ochrony Środowiska Henryk Toczydłowski. Na wstępie spotkania, głos zabrał również Prezydent Miasta Suwałk Czesław Renkiewicz.

Tutaj również, podobnie jak w Bielsku Podlaskim, większość uczestników pozytywnie odniosła się do ogółu projektu Planu transportowego. Nie zabrakło jednak pytań związanych z szeroko rozumianymi zasadami i formami funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego dotyczących w głównej mierze przyjętych standardów obowiązujących w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Zgłaszane uwagi dotyczyły również malejącej dostępności komunikacyjnej regionu oraz propozycji zmian w wykazie linii autobusowych planowanych do objęcia przez marszałka użytecznością publiczną.

Podobnie jak na poprzednim spotkaniu, przedstawiciel Wykonawcy projektu *Planu transportowego* wraz z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego udzielali szerokich wyjaśnień w zakresie pojawiających się pytań i niejasności, informując, iż przewozy o charakterze użyteczności publicznej winny charakteryzować się przede wszystkim bezpieczeństwem, wygodą oraz spełnieniem wymogów prowadzenia polityki równych szans dla wszystkich potencjalnych pasażerów. Zaznaczono również, iż, standardy określone w projekcie *Planu transportowego* uwzględniają konieczność zapewnienia powyższych założeń a jednocześnie rozłożone są w czasie. Odnośnie zmian w wykazie linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wyjaśniono, iż w ramach określonych w projekcie Planu transportowego tras,

realizowane będą również przewozy na krótszych odcinkach, biegnących wzdłuż określonych w omawianym dokumencie linii.

Łomża, 9 października 2013 roku

Kolejna debata w przedmiotowym zakresie, odbyła się w siedzibie Urzędu Miejskiego w Łomży. Uczestnikami spotkania – podobnie jak na poprzednich – byli przede wszystkim przedstawiciele firm przewozowych w transporcie autobusowym i kolejowym oraz reprezentanci lokalnych samorządów.

Z ramienia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego w spotkaniu udział wzięli: Wicemarszałek Województwa Podlaskiego Walenty Korycki, Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Ochrony Środowiska Leszek Lulewicz oraz Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Ochrony Środowiska Henryk Toczydłowski. Na wstępie spotkania, głos zabrał również Zastępca Prezydenta Miasta Łomży Benjamin Dobosz.

Wśród tematów poruszanych przez uczestników spotkania dominowały: połączenia kolejowe na trasach Łomża – Białystok oraz Łomża – Warszawa jak również zbyt skąpa sieć połączeń autobusowych i kolejowych planowanych do objęcia przez marszałka użytecznością publiczną, prowadząca zdaniem zebranych gości, do obniżenia dostępności komunikacyjnej regionu.

W ramach wyjaśnień, wskazywano zapisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, kładące nacisk na równomierną odpowiedzialność wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego (jednostki samorządu terytorialnego wszystkich szczebli), w tworzeniu spójnej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej, celem zapewnienia lepszej dostępności do transportu zbiorowego lokalnym społecznościom.

Białystok, 10 października 2013 roku

Ostatnie spotkanie w ramach przeprowadzanych konsultacji społecznych projektu *Planu transportowego* odbyło się w stolicy Województwa Podlaskiego – Białymstoku. W siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, zebrała się najliczniejsza grupa osób, które chciały zabrać głos w dyskusji dotyczącej rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie podlaskim.

Przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego byli: Wicemarszałek Województwa Podlaskiego Walenty Korycki, Skarbnik Województwa Podlaskiego Henryk Gryko, Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Ochrony Środowiska Leszek Lulewicz oraz Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Ochrony Środowiska Henryk Toczydłowski.

Dyskusja nad projektem *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego*, odbywająca się w stolicy województwa miała wiele wątków. Tematyka pytań oraz zakres zgłaszanych zagadnień były bardzo zbliżone do poruszanych na poprzednich trzech spotkaniach uwag, opinii i niejasności. Po raz kolejny podnoszono problematykę w zakresie niskiej dostępności do publicznego transportu zbiorowego zarówno kolejowego jak i autobusowego oraz braku określonych w dokumencie inwestycji m.in. drogowych czy infrastrukturalnych. Odmiernym tematem, który w znacznie szerszym



stopniu niż podczas dotychczasowych spotkań został poddany dyskusji – było finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W ramach wyjaśnień, odnośnie inwestycji podkreślano, iż w ramach *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego*, zgodnie z ideą dokumentu planistycznego, są jedynie wyznaczane korytarze transportowe planowane do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Oznacza to zatem, iż nie będzie wskazanej ilości kursów ani godzin, w oparciu o które będą realizowane przewozy drogowe i kolejowe. Ponadto wskazano, iż *Plan transportowy* bazuje na już istniejących rozstrzygnięciach, zawartych w strategicznych dokumentach o randze wojewódzkiej, zachowując z nimi komplementarność i spójność.

2. ZESTAWIENIE UWAG ZEBRANYCH W TRAKCIE KONSULTACJI

W trakcie całego okresu trwania konsultacji społecznych, zgłoszonych zostało w formie papierowej i elektronicznej 191 uwag, wniosków i propozycji. Opinie i uwagi nadsyłane były przez przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, organizacji, stowarzyszeń o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym oraz osoby prywatne. Poniżej zamieszczone zostało szczegółowe zestawienie uwag, zawierające ustosunkowanie się do opinii zgłaszanych w trakcie konsultacji wraz z uzasadnieniem dla każdej z nich.

Zestawienie opinii/uwag zebranych w czasie trwania konsultacji społecznych projektu *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego*

L.p	INSTYTUCJA / ORGANIZACJA	CZĘŚĆ PLANU TRANSPORTOWEGO, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (rozdział, podrozdział, punkt, nr strony)	ZAPIS W PROJEKCIE PLANU TRANSPORTOWEGO, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA	TREŚĆ UWAGI – PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI / PROPOZYCJA ALTERNATYWNEGO ROZWIĄZANIA	USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UWAGI
1	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Relacja – Białystok – Siedlce – Białystok, Liczba kursów – 2;	Na odcinka Bielsk Podlaski – Czeremcha zostaje jedno połączenie; propozycja – zwiększenie do 4 kursów w dobie	Przy takiej liczbie połączeń nie można zapewnić założeń planu o dowozie/odwozie do pracy i szkoły	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinkach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągle okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
2	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Relacja – Białystok – Czeremcha – Białystok, Białystok – Hajnówka - Białystok Łączna liczba planowanych kursów – 4;	Na odcinku Hajnówka – Czeremcha zaplanowane zostały dwa połączenia /4 kursy w dobie/ obecnie poza okresem wakacyjnym mamy 8 kursów; propozycja – pozostawienie liczby połączeń na obecnym poziomie	Proponowane do realizacji długie połączenia nie będą mogły uwzględnić potrzeb co do godzin kursowania mieszkańców wszystkich miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowej;	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinkach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan

						zakłada ciągle okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
3	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Relacja Białystok – Hajnówka, Kursy zaplanowane przez nieistniejącą linię 52;	W przypadku nie zrealizowania planów odbudowy linii nr 52 proponuję, by pociągi skierowane zostały na linię nr 32 i 31 i kursowały jak kursują obecnie	W przypadku rezygnacji z zaplanowanych tras Hajnówka zostanie pozbawiona połączenia kolejowego	W przypadku braku remontu linii nr 52, Hajnówka będzie miała połączenie na trasie Hajnówka – Siedlce. Połączenie takie o dużym znaczeniu turystycznym zostało zapisane jako połączenie funkcjonujące w dni wolne od pracy na relacji Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża w zamian za połączenie Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Czeremcha, które funkcjonować będzie tylko w dni robocze. Uruchomienie połączenia warunkowane będzie remontem infrastruktury kolejowej na linii 52 na odcinku Hajnówka – Białowieża wykonanym przez właściciela przedmiotowego odcinka omawianej linii kolejowej.
4	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Relacja Białystok – Elk, Zaplanowane zostały 4 kursy;	Propozycja – utrzymanie liczby kursów na obecnym poziomie – 6 połączeń	Zaplanowana liczba połączeń nie zapewni tak jak to zakłada plan – dowozów/odwozów do/z pracy, szkoły w godzinach szczytów przewozowych	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągle okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
5	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Relacja Białystok – Suwałki, Planowane 6 kursów;	Propozycja – dodatkowe połączenie w sezonie	Dostosowanie oferty do potrzeb turystów	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście

						zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
6	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Relacja Szepietowo – Sokółka – 4 kursy;	Zwiększenie liczby kursów poprzez dodatkowe połączenia Białystok – Szepietowo t/p	Proponowane rozwiązanie umożliwi operatorowi obsługę techniczną taboru (brak zaplecza na stacjach Sokółka i Szepietowo), dodatkowo pozwoli dowieźć i odwieźć mieszkańców Łap Osse, przystanek ten generuje obecnie duże potoki podróżnych, a przy dwóch kursach utracimy tą grupę podróżnych	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
7	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Relacja Łapy – Kuźnica Białostocka – 6 kursów	Zwiększenie liczby kursów poprzez dodatkowe połączenia Białystok – Łapy t/p	Proponowane rozwiązanie umożliwi operatorowi obsługę techniczną taboru (brak zabezpieczenia na stacjach Łapy i Kuźnica Białostocka)	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie

						projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
8	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Brak kursów na linii 6 poza Szepietowo; Pominięta została stacja Czyżew i mieszkańcy miasta Czyżew i okolicznych miejscowości	Propozycja – 4 kursy do Czyżewa w przypadku dostosowania warunków technicznych na stacji Czyżew. Natomiast w przypadku nie dostosowania parametrów technicznych na stacji Czyżew, uruchomić pociągi do Małkini na zasadzie wymiany pracy tak jak to obecnie funkcjonuje na linii nr 31 – Siedlce	Czyżew to też Województwo Podlaskie	Propozycja będzie uwzględniona, przy czym warunkiem połączenia z Małkinią będzie uzyskanie porozumienia z Województwem Mazowieckim obejmującego również inne połączenia, w tym przedłużenia połączenia z Ostrołki do Łomży. W razie gdyby porozumienie nie było możliwe, uwzględnione zostanie przedłużenie połączenia do Czyżewa, warunkowane jednak likwidacją przeszkód technicznych w ramach modernizacji linii nr 6.
9	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Brak kursów w relacji Białystok – Wality – Białystok		Nie uwzględnienie wskazanej relacji będzie skutkować brakiem ulg ustawowych; na linii dopuszcza prędkość 80km/h	Plan transportowy dotyczy wyłącznie ruchu pasażerskiego w dodatku ograniczającego się do wojewódzkich przewozów pasażerskich. Z tego punktu widzenia Plan nie odnosi się w żaden sposób do infrastruktury związanej z ruchem towarowym, chyba, że może ona mieć istotne znaczenie dla przewozów pasażerskich. Wskazana w uwadze propozycja uruchomienia przewozów pasażerskich na linii 37 nie jest celowa z uwagi na bardzo niskie zapotrzebowanie na przewozy, jakie generują gminy: Gródek i Michałowo. Przewozy na relacji Gródek – Białystok obsługiwane są na podstawie zezwoleń na regularne przewozy osób w transporcie drogowym, wydanych przez Prezydenta Miasta Białystok. Możliwość wprowadzenia przewozów pasażerskich na linii nr 37, związana jest z ewentualnym uruchomieniem lotniska w Topolanach. Postanowiono wpisać taką możliwość do Planu transportowego w rozdziale 11 <i>Kierunki rozwoju transportu publicznego</i> .
10	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 120 Tabela 5.1.2	Brak kursów na linii 36, 49 – Łapy – Sokoły – Śniadowo – Łomża		Nie uwzględnienie wskazanych linii będzie skutkować brakiem ulg ustawowych	Połączenie kolejowe Białystok – Łapy – Śniadowo – Łomża było przebadane pod względem popytu i otrzymane potoki dobowe, w przewozach wojewódzkich, na tym połączeniu nie przekraczały 120 osób łącznie w obie strony. Znacznie atrakcyjniejsze jest połączenie drogowe, charakteryzujące się zarówno lepszym dostępem jak i czasem przejazdu. Dlatego zrezygnowano z reaktywacji połączenia kolejowego, przeznaczając środki na zapewnienie dobrych standardów połączenia autobusowego. Należy jednak zaznaczyć, że dla mieszkańców Łomży bardzo ważne jest połączenie kolejowe z Warszawą.

						Połączenie takie nie może być jednak przedmiotem Planu transportowego Województwa Podlaskiego, może być natomiast z uwagi na najdłuższy odcinek przedmiotowej linii przedmiotem Planu transportowego Województwa Mazowieckiego. Połączenie takie może być elementem porozumienia między województwami.
11	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 121 Tabela 5.1.3	Przewozy regionalne (kursy nie objęte umową) – plan zakłada 8 kursów	Plan nie powinien zakładać połączeń komercyjnych, czy też nie objętych umową	Taki zapis poprawia ofertę, ktoś może wywnioskować, że takie połączenia przewoźnik uruchomi	Plan w żadnym stopniu nie może narzucać kursów nie objętych użytecznością publiczną, jednak dla obliczeń modelowych tego typu założenia muszą być poczynione. Tabele których dotyczy uwaga zostały zmienione.
12	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku		Plan zakłada integrację w kwestii biletów.		Plan zakłada integrację w kwestii biletów, mowy nie ma o integracji w przewozach. Kolej jest przewoźnikiem przystosowanym do obsługi dużych potoków podróży. Skoro na transport publiczny mają być wydane środki publiczne to warto zwiększyć rolę węzłów przesiadkowych. Tak zaplanować siatkę połączeń, żeby tam gdzie przebiega linia kolejowa wyznaczyć punkt przesiadkowy i z mniejszych miejscowości podróży dowożeni byli komunikacją autobusową. Nie dublować połączeń, które mają być finansowane tylko je uzupełniać. Oczywiście chodzi tu tylko i wyłącznie o połączenia objęte służbą publiczną.	Rozdział 7.2 został przeredagowany.
13	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku		W planie brakuje wytycznych co do dostosowania i przebudowy przystanków			Przebudowa przystanków musi być zgodna z prawem budowlanym i normami technicznymi. Co do ogólnych założeń to zostały uzupełnione, ale tylko dla węzłów przesiadkowych.
14	„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku	5.1, str. 121 Tabela 5.1.	Brak kursów w relacji transgranicznej Kuźnica Białostocka – Grodno	Propozycja – 6 kursów w dobie	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010	Przewozy takie należy traktować jako międzynarodowe, podlegające organizacją właściwemu ministrowi.
15	Osoba prywatna	str. 7	Zapewnienie zasad dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób	zrezygnować z używania enigmatycznego pojęcia „dobre praktyki” lub w sposób szczegółowy w rozwinięciu	W dalszej części dokumentu nie zdefiniowano pojęcia „dobre praktyki”, w praktyce „dobre praktyki” oznaczają wszystko i nic.	Przykładów dobrych praktyk jest wiele i trudno by Plan transportowy któreś wyróżniał. Problem jest istotny i dlatego powinien doczekać się odrębnego opracowania.

			niepełnosprawnych, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach.	zdefiniować co rozumie się przez to pojęcie	Jeśli autorzy planu transportowego znają jakieś udogodnienia służące osobom niepełnosprawnym, powszechnie stosowane z powodzeniem w Polsce lub zagranicą, które nie są ujęte w prawie UE lub krajowym, stosowanie takiego rozwiązania możemy nazwać dobrą praktyką	
16	Osoba prywatna	str. 62 rozdział 2.8.2.3	Charakterystyka połączeń autobusowych wychodzących poza województwo podlaskie	Część wymaga powtórnego opracowania	Studium nie ujmuje linii autobusowej P8 Białystok – Warszawa przewoźnika polskibus.com. Rozpoczął on swoją działalność w 2011r., a świadczone usługi cieszą się coraz większą popularnością. Polskibus.com oferuje usługi na najwyższym poziomie i wprowadził nowe standardy na polskim rynku, choćby w obsłudze osób niepełnosprawnych. Na linii P8 wykonywane są 4 kursy dziennie.	Plan transportowy dotyczy jedynie tych linii autobusowych, które były realizowane w 2012 r. w oparciu o zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Podlaskiego – informację taką zapisano na str. 60 dokumentu Planu (pkt 2.8.2.1). Wymieniona w uwadze linia nie wnosi istotnej informacji do Planu, ponieważ jest to połączenie, realizowane na podstawie zezwolenia na regularny przewóz osób w transporcie drogowym, wydanego przez Marszałka Województwa Mazowieckiego.
17	Osoba prywatna	str. 116 rozdział 5.1	po pkt. d, dodać zapis	e) powinno się objąć umową o świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej połączenia autobusowe miast o liczbie ludności równej lub większej 30 tys. mieszkańców ze stolicami sąsiednich województw oraz kurortów lub uzdrowisk na obszarze kraju. Warunkiem podpisania umowy z organizatorem, powinno być zobowiązanie operatora do ponoszenia ryzyka prowadzenia działalności gospodarczej, w szczególności 100% pokrycia kosztów uruchomienia połączenia z wpływów z biletów.	Zapis umożliwi stosowanie ustawowych ulg - tj. pasażerowie będą mogli korzystać z połączeń na dotychczasowych zasadach. Brak wprowadzenia proponowanego zapisu pozbawi możliwości stosowania ustawowych ulg na wskazanych połączeniach. Ucierpią na tym osoby niewidome i niedowidzące. <u>Wprowadzenie proponowanego zapisu nie wygeneruje kosztów po stronie organizatora przewozów – urzędu marszałkowskiego.</u>	Przewozy użyteczności publicznej w pierwszej mierze mają realizować codzienne potrzeby mieszkańców, a więc dojazdy do pracy i do szkoły. Proponowane połączenia w niewielkim stopniu lub wcale nie realizują tych potrzeb. Uwaga odrzucona.
18	Osoba prywatna	str. 120	dot. sieci połączeń kolejowych objętych planem transportowym. Dodać:	Rekomenduje się podjęcie działań, w uzgodnieniu z samorządem województwa mazowieckiego, zmierzających do wydłużenia połączeń Sokółka – Szepietowo do stacji Małkinia, w zamian za co operator wykonujący przewozy	Liczne wnioski lokalnych społeczności miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowej, artykułowane od lat przez władze lokalne.	Propozycja będzie uwzględniona, przy czym warunkiem połączenia z Małkinią będzie uzyskanie porozumienia z Województwem Mazowieckim obejmującego również inne połączenia, w tym przedłużenia połączenia z Ostrołki do Łomży. W razie gdyby porozumienie nie było możliwe, uwzględnione zostanie przedłużenie połączenia do Czyżewa, warunkowane jednak likwidacją przeszkód

				na obszarze Województwa Mazowieckiego, wydłużyłby do stacji Szepietowo część połączeń kończących bieg na stacji Małkinia. Natomiast po modernizacji stacji Czyżew umożliwiającej zmianę czoła pociągów, stacja ta powinna być stacją stykową dla pociągów uruchamianych przez oba sąsiadujące województwa. Rekomenduje się zaakcentowanie konieczności wznowienia pasażerskiego ruchu regionalnego podczas wzajemnego uzgadniania planów transportowych dla województw Podlaskiego i Mazowieckiego, o który mowa w art. 13 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym		technicznych w ramach modernizacji linii nr 6.
19	Osoba prywatna	Str. 120	dot. sieci połączeń kolejowych objętych planem transportowym. Dodać:	Powinno się objąć umową o świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej połączenia kolejowe ze stolicami sąsiednich województw. Jednak warunkiem podpisania umowy z organizatorem, powinno być zobowiązanie operatora do ponoszenia ryzyka prowadzenia działalności gospodarczej, w szczególności 100% pokrycia kosztów uruchomienia połączenia z wpływów z biletów.	Zapis umożliwi stosowanie ustawowych ulg - tj. pasażerowie będą mogli korzystać z połączeń na dotychczasowych zasadach. Brak wprowadzenia proponowanego zapisu pozbawi możliwości stosowania ustawowych ulg na wskazanych połączeniach. Ucierpią na tym osoby niewidome i niedowidzące, studenci, uczniowie, nauczyciele. Wprowadzenie proponowanego zapisu nie wygeneruje kosztów po stronie organizatora przewozów - urzędu marszałkowskiego.	Tego typu połączenia powinien obejmować Plan na szczeblu ministerialnym lub ich realizacja winna się odbywać w drodze porozumienia między organizatorami na szczeblu wojewódzkim.
20	Osoba prywatna	str. 120	dot. sieci połączeń kolejowych objętych planem transportowym. dodać:	Plan transportowy dopuszcza uruchomienie 2 par pociągów relacji Białystok – Grodno – Białystok.	Nie objęcie wskazanych połączeń doprowadzi do sytuacji w której, na odcinku Białystok - Kuźnica Białostocka - Białystok, dwie pary pociągów uruchamianych przez Marszałka obejmą ustawowe ulgi, natomiast dwie pary pociągów uruchamiane przez Przewozy Regionalne Sp. z o. o. ulg tych będą pozbawione. Dodatkowo na podstawie art. 7 ust. 3 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,	Przewozy takie należy traktować jako międzynarodowe podlegające organizacją właściwemu ministrowi.

					Marszałek Województwa jest organizatorem kolejowych przewozów w strefie transgranicznej.	
21	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 1, podroz. 1.2 str. 9	... z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym ... Według cytowanej ustawy za organizację przewozów wykraczających poza teren województwa odpowiedzialny jest właściwy minister, natomiast za przewozy nie przekraczające granicy powiatu organizuje odpowiednio starosta, prezydent, burmistrz lub wójt. Zatem, marszałek nie ma obowiązku organizacji wszystkich przewozów odbywających się w województwie.	Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w województwie podlaskim w zakresie przewozów wojewódzkich oraz międzywojewódzkich jest Marszałek Województwa.	Zgodnie z art. 7 ust 1 pkt 5 cytowanej ustawy organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest 5) województwo: a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim, b) właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;	Uwaga jest niezrozumiała, a propozycja zmian nie została precyzyjnie określona. Być może chodzi o zapis, iż Marszałek Województwa Podlaskiego jest organizatorem przewozów międzywojewódzkich w przewozach autobusowych, właściwych ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej. Taki zapis został dodany.
22	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 2 tabela 2.8.2.1.1 str. 61	Praca transportowa PKS Białystok – 5 267 858,60		W porównaniu do innych przewoźników np. Łomża, Voyager udział pracy transportowej PKS Białystok w skali województwa jest nierealnie duży	Podana informacja w tabeli pozostaje bez zmian.
23	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 2, rysunek 2.8.2.1.1 i 2.8.2.1.2 str. 61	PKS Siemiatycze 10,8%		PKS Siemiatycze został ujęty w wykresach jako przewoźnik i jako przewoźnik prywatny	Wykres został poprawiony.
24	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 2, podroz. 2.9 str. 78	Opisane zintegrowane węzły przesiadkowe w transporcie kolejowym		Brak szczegółowo podanych węzłów przesiadkowych dla transportu autobusowego. Jest tylko ogólny zapis str. 131: na najważniejszych przystankach węzłowych sieci (dworce autobusowe w stolicach	Zapisy takie znajdują się na stronie 130 projektu Planu, które zostały uzupełnione o dodatkowe informacje dotyczące środków transportu, jakie będą zintegrowane w węzle. Została uzupełniona lista węzłów przesiadkowych obejmująca również stolicę powiatów.

					powiatów oraz przystanki przesiadkowe)	
25	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 3 podroz. 3.1 punkt 3.1.1. str. 79	Średnia pojemność wynosi nie mniej niż 50 miejsc siedzących		Jest to wielkość nierealna, błędnie wyliczona przez autorów planu. Wielkość ta odnosi się do średniej pojemności miejsc ogółem w autobusie (siedzące + stojące).	Dokonano zmiany dotychczasowego zapisu a Planie: „średnia pojemność wynosi nie mniej niż 50 miejsc siedzących” na: „średnia pojemność wynosi nie mniej niż 50 miejsc ogółem”.
26	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 3, podroz. 3.3., str. 94	Wskazuje to na niedostosowanie oferty przewozowej do generacji ruchu związanej z tymi miastami.	Wskazuje to na niedostosowanie oferty przewozowej do generacji ruchu związanej z miastem Łomża.	W mieście Suwałki w porównaniu do Łomży jest mniej wykonywanych kursów, a liczba wykonywanych podróży jest dwukrotnie większa.	Oferta przewozowa może być zarówno za mała, jak i za duża. Postanowiono usunąć cały wpis o niedostosowaniu oferty.
27	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 3 tabela 3.3.2 str. 96	Paliwożerny tabor (średnie spalanie 20 l/100km)	Skreślić zapis	Średnie spalanie 20 l/100 km przy różnej pojemności i wielkości autobusu jest normalne. Autobus np. Mercedes Sprinter (18 miejsc siedzących, Euro 3) spala ok. 10 l/100 km, a np. Volvo B9R spala 27 l/100 km (57 miejsc siedzących, Euro 4)	Dotychczasowy zapis: „Niski udział taboru z rozwiązaniami technicznymi chroniącymi środowisko naturalne - paliwożerny tabor (średnie spalanie 20l/100 km). został zmieniony na: „Niski udział taboru z rozwiązaniami technicznymi chroniącymi środowisko”
28	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 4, podroz. 4.2, tabela 4.2.2.3, str 108 tabela 4.2.3.3 str. 112	W tabelach przewozy autobusowe planowane do objęcia Planem transportowym zostały określone na poziomie ok. 39% w latach 2020 i 2025.		Wartość ta powinna być wyższa. Pominięte zostały międzywojewódzkie przewozy pasażerskie zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 5 województwo jest organizatorem takich przewozów. W planie nie musi tego ujmować, ale może i powinien zabezpieczyć przewozy społeczeństwu mieszkającemu w woj. Podlaskim z innymi miastami wojewódzkimi, ośrodkami akademickimi, obiektami użyteczności publicznej. Pominięte zostały linie ważne społecznie, których rentowność jest niska i istnieje prawdopodobieństwo, iż linie te nie utrzymają się na warunkach komercyjnych. Zgodnie z zapisami na str. 116 linie o niskiej rentowności powinno objąć siecią przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jednak siecią komunikacyjną objęto w większości linie o wysokim wskaźniku dobowych potoków pasażerskich.	Udział został wyliczony prawidłowo, a przewozy międzywojewódzkie uwzględnione w Planie dotyczą linii wykazanych w tabeli 5.1.1 <i>Trasy linii autobusowych</i> . Planem objęte są tylko te linie, których dłuższy odcinek przebiega na terenie województwa podlaskiego.
29	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5, podroz. 5.1 str. 116	Jak wynika z powyższego, przewozami o charakterze	Powinny objąć także linie autobusowe	Zgodnie z art. 7 ust 1 pkt 5 cytowanej ustawy organizatorem	Przewozy międzywojewódzkie uwzględnione w Planie, dotyczą linii wykazanych w tabeli 5.1.1 <i>Trasy</i>

			<p>użyteczności publicznej planuje się objąć linie autobusowe łączące stolicę województwa – Białystok z miastami, będącymi siedzibami powiatów, w miarę możliwości linie autobusowe łączące sąsiednie powiaty oraz linie autobusowe o niskim wskaźniku rentowności, których prowadzenie jest uzasadnione społecznie. Pozostałe linie autobusowe powinny funkcjonować na zasadach komercyjnych.</p>	międzywojewódzkie	<p>publicznego transportu zbiorowego jest</p> <p>5) województwo:</p> <p>a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,</p> <p>b) właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,</p> <p>c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;</p>	<p><i>linii autobusowych.</i> Planem objęte są tylko te linie, których dłuższy odcinek przebiega na terenie województwa podlaskiego.</p> <p>Przewozy międzywojewódzkie w ramach użyteczności publicznej będą wymagały porozumień między właściwymi ze względu na przebieg linii marszałkami województw.</p>
30	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5, podroz. 5.1 tabela 5.1.1 str. 117		Brak ujętej linii autobusowej: Suwałki – Krasnopol – Sejny	Linia ta zawarta jest w linii Białystok – Suwałki – Sejny, ale uważamy, że powinna stanowić samodzielną linię łączącą dwa powiaty. Zgodnie z zapisem str. 117 planu Sejny – Suwałki są głównym korytarzem transportowym.	Nie ma potrzeby dublowania linii Białystok – Suwałki – Sejny na odcinku Suwałki – Sejny. Przy zawieraniu umowy na usługi w przewozach użyteczności publicznej mogą być sprecyzowane częściowe kursy na danej linii, o ile zajdzie taka potrzeba.
31	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5, podroz. 5.1 tabela 5.1.1 str. 117		Brak ujętej linii autobusowej: Suwałki – Wizajny – Gołdap	Linia ta łączy sąsiednie dwa powiaty o niskim wskaźniku rentowności, których prowadzenie jest uzasadnione społecznie.	Połączenie Suwałk z Gołdapią realizuje linia nr 34. Wniosek odrzucono.
32	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5, podroz. 5.1 tabela 5.1.1 str. 117		Brak ujętej linii autobusowej: Suwałki – Łomża – Warszawa	Województwo jest organizatorem przewozów: <p>b) właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg</p>	Przedłużono linię nr 30 Łomża – Piątница – Stawiski – Świdry – Szczuczyn – Grajewo – Rajgród – Augustów do Suwałk. Natomiast połączenie z Warszawą powinno być realizowane kolejną. W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym,

					tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,	zapisano kolejowe połączenie Suwałk z Warszawą z przesiadką w Białymstoku.
33	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5, podroz. 5.1 tabela 5.1.1 str. 117		Brak ujętej linii autobusowej: Suwałki – Sejny – Łomża – Warszawa	Województwo jest organizatorem przewozów: b) właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,	Przedłużono linię nr 30 Łomża – Piątница – Stawiski – Świdry – Szczuczyn – Grajewo – Rajgród – Augustów do Suwałk. Natomiast połączenie z Warszawą powinno być realizowane kolejją. W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, zapisano kolejowe połączenie Suwałk z Warszawą z przesiadką w Białymstoku.
34	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5, podroz. 5.1 tabela 5.1.1 str. 117	Augustów - Nowinka-Suwałki – Osowa – Filipów – Olecko	Proponujemy rozbić na dwie oddzielne linie łączące powiaty: Augustów – Nowinka – Suwałki i Suwałki – Filipów – Olecko i dodatkowe utworzenie linii Augustów – Raczki – Olecko	Zauważalny jest większy ciąg podróży z Suwałk w kierunku Augustowa i Olecka i odwrotnie. Korzystne byłoby także stworzenie linii Augustów – Raczki – Olecko łączącej dwa powiaty.	W umowach na usługi w przewozach użyteczności publicznej mogą być sprecyzowane częściowe kursy na linii o ile zachodzi taka potrzeba. Odrzucono propozycję wprowadzenia linii Augustów – Raczki – Olecko, wystarczające jest jedno połączenie Augustowa z Oleckiem.
35	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5, podroz. 5.1 tabela 5.1.1 str. 117		Brak ujętej linii autobusowej: Suwałki – Białystok – Kraków, Suwałki – Olsztyn – Poznań, Suwałki – Gdańsk	Województwo jest organizatorem przewozów: któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie. Uważamy, że z uwagi na wizję rozwojową regionu „otwarte, dostępne i przedsiębiorcze” Zarząd województwa powinien wyjść z inicjatywą ujęcia takich linii, które przyciągną turystów, z także zabezpieczą potrzeby młodzieży zdobywającej wiedzę poza naszym regionem, która potem zaowocuje	Na dzień dzisiejszy nie ma porozumień między województwami, co do organizacji przewozów na tych liniach. Zapisanie możliwości organizacji przewozów na linii, która wymaga porozumienia przynajmniej kilku województw, jest niewskazane. Propozycja odrzucona.

					rozwojem naszego regionu.	
36	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5, podroz. 5.1 tabela 5.1.1 str. 118	36 Suwałki – Raczki – Ełk	Proponujemy aby przebieg linii został ustalony przez Olecko.	Naszym zdaniem taki przebieg linii byłby najkorzystniejszy w zaspokajaniu potrzeb komunikacyjnych w tej części województwa.	Wniosek odrzucony. Olecko jest połączone dwoma liniami nr 1 i 35.
37	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 5 str. 124	Rysunek 5.2.1		Sieć komunikacyjna planowana dla przewozów użyteczności publicznej dla linii zaczynających się w Suwałkach powinna być zmieniona. Sieć podstawowa powinna uzyskać miano sieci głównej (Suwałki – Filipów – Gołdap, Suwałki – Bakalarzewo – Olecko, Suwałki – Raczki – Ełk, Suwałki – Sejny, Augustów – Żarnowo – Ełk) co wiąże się z większą częstotliwością kursów. Zgodnie z przeprowadzonymi ankietami duża częstotliwość kursowania była najwyżej oceniana przez podróżnych. Zgodnie z zapisem str. 117: Linie autobusowych rozproszone obecnie po całym obszarze województwa, w miarę możliwości skupiono w istotnych korytarzach transportowych, w których występowało większe zapotrzebowanie na przewozy wojewódzkie. Przy takim podejściu w korytarzach można uzyskać wysoką częstotliwość kursowania autobusów, co przełoży się nie tylko na lepsze standardy podróży ale może również indukować nowe zapotrzebowanie. Głównymi korytarzami są: m.in. Sejny – Suwałki. A linia ta została pominięta w sieci autobusowej (jest tylko Białystok – Sejny) i określona jako podstawowa przy standardzie min. 4 kursów na dobę. (W chwili obecnej jest 28 kursów na linii Suwałki – Sejny)	Kategoryzacja sieci została ustalona na podstawie prognozowanego na rok 2017 zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie i nie ma na dzień dzisiejszy podstaw do jej zmiany. Ponadto, Plan transportowy wyznacza jedynie limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ich ilości na poszczególnych odcinakach sieci (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.
38	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 8, str. 131, 132, 133, 134 roz. 9 str. 135, 136	ponadto każdy przystanek powinien być wyposażony w tablicę z nazwą o wielkości umożliwiającej jej		Opisywane standardy są bardzo rygorystyczne. W obecnym warunkach kryzysu i prognozach polityki transportowej przewidującej	Zgodnie z określonymi w Planie zasadami finansowania, Marszałek płaci za wykonanie usługi przy zachowaniu określonych standardów. Przewoźnik, koszty poniesione w związku z

		<p>odczytanie z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;</p> <ul style="list-style-type: none"> - implementacja systemu informacji pasażerskiej – utworzenie centrum zarządzania informacją, - wyposażenie nowozakupionego lub modernizowanego taboru autobusowego i kolejowego oraz infrastruktury przystankowej w odniesieniu przynajmniej do węzłów przesiadkowych oraz dworców w informację audiowizualną ułatwiającą korzystanie z transportu przez osoby niedowidzące i niedosłyszące – do roku 2025, - 20% kursów (jednak nie mniej niż po jednym kursie w każdą stronę) na każdej linii autobusowej realizującej przewozy użyteczności publicznej powinno być wykonywane z wykorzystaniem pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. - wykorzystanie systemów GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu (wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby); zakłada się stworzenie systemu służącego zarówno celom kontrolnym jak i informacyjnym; system taki winien objąć zarówno 		<p>ciągły spadek pasażerów, a co za tym idzie i przychodów, czy zakładana jest pomoc dla przewoźników przy modernizacji i zakupie taboru czy też wymaganych sprzętów. Jeżeli zarządcy dróg z własnych środków uzyskają odpowiedni standard przystanków to koszty zostaną „przerzucone” na przewoźników. Uzyskanie wszystkich tych standardów znacznie podniesie koszty działalności, w wyniku czego może nastąpić podniesienia stawek za wykonywane usługi przewozowe.</p>	<p>dostosowaniem standardów, zawiera w kosztach wykonania usługi.</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

			<p>segment transportu autobusowego jak i kolejowego (dotyczy linii użyteczności publicznej);</p> <ul style="list-style-type: none"> - obniżenie przeciętnego wieku taboru autobusowego obsługującego linie użyteczności publicznej do poziomu 10 lat – do roku 2020, - dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wygodne fotele gwarantujące nie tylko odporność na uszkodzenia, ale i uwzględniające wymogi ergonomii oraz wygodę podróży, - eliminacja linii obsługiwanych wyłącznie taborem nieprzystosowanym do obsługi osób o zmniejszonej mobilności ruchowej – do roku 2020, - w 2017 r. - minimum 20% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na liniach użyteczności publicznej powinna być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej EURO 5, - w 2025 r. - minimum 80% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na liniach użyteczności publicznej powinna być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej EURO 5, - do 2020 r. – wszystkie autobusy realizujące przewozy w ramach linii 			
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

			użyteczności publicznej powinny spełniać normę co najmniej EURO 3 (wg aktualnych standardów, wiek taboru przewidzianego do obsługi linii użyteczności publicznej wypełniający normę EURO 3 to maksymalnie 10 lat)			
39	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 8, str. 133	- 20% kursów (jednak nie mniej niż po jednym kursie w każdą stronę) na każdej linii autobusowej realizującej przewozy użyteczności publicznej powinno być wykonywane z wykorzystaniem pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.	- w zależności od zapotrzebowania kursy na liniach autobusowych realizujących przewozy użyteczności publicznej powinny być wykonywane z wykorzystaniem pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.	Jak wynika z przedmiotowego planu przewoźnicy nie posiadają odpowiedniej ilości taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych. Ilość pasażerów maleje, a więc i przychody także. Przewoźnicy sami nie będą w stanie odnowić taboru. Istnieje ryzyko braku konkurencji przy składaniu ofert przetargowych lub całkowitym braku oferentów w przypadku ustalenia tak rygorystycznych warunków specyfikacji zamówienia.	Przyjmuje się, że potrzeby transportowe osób niepełnosprawnych są takie same jak potrzeby osób pełnosprawnych, przy czym populacja osób niepełnosprawnych stanowi około 15% społeczeństwa. W takim świetle przyjęte standardy można by uznać za zbyt niskie, a nie, wygórowane. Określenie faktycznego zapotrzebowania na przewozy osób niepełnosprawnych jest praktycznie niemożliwe. W związku z tym odrzucono propozycję, pozostawiając zapis nie zmieniony.
40	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 8, str. 134	- obniżenie przeciętnego wieku taboru autobusowego obsługującego linie użyteczności publicznej do poziomu 10 lat – do roku 2020, - dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wygodne fotele gwarantujące nie tylko odporność na uszkodzenia, ale i uwzględniające wymogi ergonomii oraz wygodę podróży, - eliminacja linii obsługiwanych wyłącznie taborem nieprzystosowanym do obsługi osób o zmniejszonej mobilności ruchowej – do roku 2020,	- obniżenie przeciętnego wieku taboru autobusowego obsługującego linie użyteczności publicznej do poziomu 13 lat – do roku 2025, - dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wygodne fotele gwarantujące nie tylko odporność na uszkodzenia, ale i uwzględniające wymogi ergonomii oraz wygodę podróży, - zwiększanie w miarę zapotrzebowania linii obsługiwanych wyłącznie taborem nieprzystosowanym do obsługi osób o zmniejszonej mobilności ruchowej	Jak wynika z przedmiotowego planu przewoźnicy nie posiadają odpowiedniej ilości taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych. Ilość pasażerów maleje, a więc i przychody także. Przewoźnicy sami nie będą w stanie odnowić taboru. Istnieje ryzyko braku konkurencji przy składaniu ofert przetargowych lub całkowitym braku oferentów w przypadku ustalenia tak rygorystycznych warunków specyfikacji zamówienia.	Ze względu na unikatowy charakter województwa podlaskiego, oraz konieczność prowadzenia polityki równych szans dla wszystkich potencjalnych pasażerów, przedmiotowe zapisy pozostają bez zmian.
41	PKS w Suwałkach S.A.	roz. 8, str. 134	- w 2017 r. - minimum 20% całkowitej pracy przewozowej realizowanej	- do 2025 r. – wszystkie autobusy realizujące przewozy w ramach linii użyteczności	j.w. Proponujemy w całym rozdziale poświęconym pożądanym	Ze względu na unikatowy charakter województwa podlaskiego, oraz konieczność prowadzenia polityki równych szans dla wszystkich potencjalnych

			na liniach użyteczności publicznej powinna być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej EURO 5, - w 2025 r. - minimum 80% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na liniach użyteczności publicznej powinna być wykonywana z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej EURO 5, - do 2020 r. – wszystkie autobusy realizujące przewozy w ramach linii użyteczności publicznej powinny spełniać normę co najmniej EURO 3 (wg aktualnych standardów, wiek taboru przewidzianego do obsługi linii użyteczności publicznej wypełniający normę EURO 3 to maksymalnie 10 lat)	publicznej powinny spełniać normę co najmniej EURO 3 (wg aktualnych standardów, wiek taboru przewidzianego do obsługi linii użyteczności publicznej wypełniający normę EURO 3 to maksymalnie 10 lat)	standardom usług przewozowych w ogóle nie określać liczbowych parametrów jedynie ograniczyć się do zapisów ogólnych, np. inne województwa przyjęły ogólne zapisy, że pożądane są autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, a Euro przyjęły np. 1. W związku z tym, że propagujemy politykę „zielonego” województwa można ustalić EURO np. 3 do roku 2025.	pasażerów, przedmiotowe zapisy pozostają bez zmian.
42	PKS w Suwałkach S.A.	załącznik nr 4		W wykazie autobusów PKS Suwałki powinny zostać umieszczone wszystkie autobusy, które zostały przekazane w wykazie (159 sztuk)	Błędne oznaczenia w tabelce z uwagi na niezbyt precyzyjne określenie użyte we wzorcowej tabelce (w związku z obszarem działalności naszej Spółki wszystkie autobusy jeżdżą i na terenie województwa podlaskiego i poza jego obszarem.	Załącznik nr 4 zawiera wykaz jedynie takiego taboru, który wykonuje kursy wyłącznie w obszarze województwa podlaskiego. Natomiast Załącznik nr 5 zawiera wykaz pozostałego taboru (który należy traktować jako uzupełnienie wykazu zawartego w Załączniku nr 4), który wykonywał w 2012 r. jakiegokolwiek kursy wybiegające poza obszar województwa (a zarazem mógł także wykonywać w tymże roku kursy w obszarze województwa). W tym kontekście proponowana zmiana zawartości tabel jest niezasadna.
43	PKS w Suwałkach S.A.	załącznik nr 5		W wykazie autobusów PKS Suwałki powinny zostać umieszczone wszystkie autobusy, które zostały przekazane w wykazie (159 sztuk)	Błędne oznaczenia w tabelce z uwagi na niezbyt precyzyjne określenie użyte we wzorcowej tabelce (w związku z obszarem działalności naszej Spółki wszystkie autobusy jeżdżą i na terenie województwa podlaskiego i poza jego obszarem.	Załącznik nr 4 zawiera wykaz jedynie takiego taboru, który wykonuje kursy wyłącznie w obszarze województwa podlaskiego. Natomiast Załącznik nr 5 zawiera wykaz pozostałego taboru (który należy traktować jako uzupełnienie wykazu zawartego w Załączniku nr 4), który wykonywał w 2012 r. jakiegokolwiek kursy wybiegające poza obszar województwa (a zarazem mógł także wykonywać w tymże roku kursy w obszarze województwa). W tym kontekście proponowana zmiana zawartości tabel jest

						niezasadna.
44	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 97	Słabe strony „Wzrost kosztów funkcjonowania przewozów kolejowych.”	Należy wziąć pod uwagę prognozy spadku cen dostępu do infrastruktury	Uwagi Unii Europejskiej w odniesieniu do stawek dostępu do infrastruktury w Polsce	Wzrost kosztów jest opisywanym faktem. Natomiast uwagi Unii Europejskiej nie koniecznie muszą być uwzględnione.
45	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 97	Słabe strony: „Spadek planowanych dotacji do przewozów w najbliższych latach – skutkujący dalszym obniżeniem pracy przewozowej w tym segmencie transportu.”	Należy wziąć pod uwagę liczne protesty społeczne w omawianej sprawie które mogą skutkować wzrostem dotacji	Plany kolejnych protestów strony społecznej wobec ubogiej oferty połączeń kolejowych.	Nie można w Planie transportowym zapisywać hipotetycznych protestów i ich hipotetycznego skutku.
46	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 97	Słabe strony: „W komunikacji kolejowej wskazywanie, przez respondentów badań ankietowych, zatłoczenia jako jednego z ważniejszych problemów, może oznaczać nie dopasowanie w pewnych okresach lub na pewnych odcinkach oferty przewozowej do zapotrzebowania.”	Należy wziąć pod uwagę liczne opinie pasażerów kolei wskazujące na zbyt małą liczbę połączeń	Rozmowy przeprowadzone z reprezentacyjną grupą podróżnych	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinkach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągle okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).
47	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 104, 108, 112, 121	Zestawienie parametrów funkcjonalnych publicznego transportu zbiorowego – stan 2015. „Przewozy Regionalne (nie objęte umową)”	Brak podstaw do zakładania kursów pociągów PR nie objętych dofinansowaniem	Planowane zmiany w strukturze spółki, niepewna przyszłość spółki, brak informacji na temat spółki która w zakładanym okresie wygra przetarg na przewozy regionalne	Plan w żadnym stopniu nie może narzucać kursów nie objętych użytecznością publiczną, jednak dla obliczeń modelowych tego typu założenia muszą być poczynione. Tabele których dotyczy uwaga zostały zmienione.
48	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 113	Tabela 4.3.1 Podział zadań przewozowych dla podróży wojewódzkich. bez projektu rok 2012 rok	Tabela zakłada obniżenie udziału transportu zbiorowego oraz podwyższenie udziału transportu samochodowego. Należy dążyć do zmiany ww. proporcji wg zaleceń Unii Europejskiej.	Nakładanie przez UE kar na kraje nieprzestrzegające zaleceń dot. transportu zbiorowego.	W związku z tym, że prace nad Planem dotyczą tylko transportu zbiorowego, zatem wykonane badania obejmowały ruch pasażerski. Wielkość ruchu samochodowego określona została w oparciu o model krajowy udostępniany przez GDDKiA, w którym to zakłada się ciągły wzrost ruchu samochodowego na obszarze całego kraju. Tabela została preredagowana.
49	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 116	Połączenia stolic powiatów z miejscowościami w powiatach pozostawia się do zapewnienia w gestii odpowiednich starostów, prezydentów, burmistrzów i wójtów. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie	Należy dodać następującą treść: „W przypadku braku możliwości zapewnienia przez biedniejsze gminy czy powiaty odpowiedniej ilości połączeń w transporcie zbiorowym marszałek zapewni połączenia między powiatami w taki	Brak zastosowania proponowanego zapisu może spowodować wykluczenie transportowe biednych gmin.	Zapisy Planu nie powinny być przyczynkiem do wysuwania roszczeń przez niższe szczeble samorządu. Przewozy objęte użytecznością publiczną przez Marszałka, będą również realizować zapotrzebowanie na ruch wewnątrz i międzygminny, ale liczba, przebieg i częstotliwość kursów, dopasowywana będzie do przewozów wojewódzkich. Uwaga odrzucona.

			zbiorowym, marszałek odpowiada za wojewódzkie przewozy pasażerskie a więc przewozy dokonywane między powiatami jednego województwa.	sposób, aby służyły także jako połączenia wewnątrz powiatów”		
50	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 117, 118	<i>Tabela 5.1.1 Sieć autobusowa planowana do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej.</i>	Należy do planowanej sieci (np. do trasy nr 25) dołączyć miejscowość Czeremcha (lekka modyfikacja trasy).	Wykluczenie Czeremchy poprzez pozostawienie tylko jednej pary pociągów w kierunku Białegostoku.	Wniosek odrzucony. Czeremcha obsługiwana jest przez linię kolejową.
51	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 117, 118	<i>Tabela 5.1.1 Sieć autobusowa planowana do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej.</i>	Należy do planowanej sieci dodać możliwość przedłużenia niektórych tras z Białegostoku w kierunku Grajewa do Elku.	Znaczne ograniczenie par pociągów spowoduje trudność w przemieszczaniu się przez studentów bardzo często wybierających „mazurski kierunek”.	Ilość linii z Elkiem uznano za wystarczającą.
52	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 117, 118	<i>Tabela 5.1.1 Sieć autobusowa planowana do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej.</i>	Należy do planowanej sieci dodać możliwość przedłużenia niektórych tras z Białegostoku w kierunku Łomży do Ostrołęki.	Ostrołęka to znaczący ośrodek miejski generujący stosunkowo duże potoki podróżnych z województwa podlaskiego znajdującego się w jej bezpośrednim sąsiedztwie.	Wniosek odrzucony.
53	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 117, 118	<i>Tabela 5.1.1 Sieć autobusowa planowana do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej.</i>	Należy do planowanej sieci dodać możliwość przedłużenia niektórych tras z Białegostoku w kierunku Hajnówki do Białowieży.	Pominięcie w Planie Transportowym rozpoznawalnego na całym świecie ośrodka turystycznego to duże nieporozumienie.	Połączenie takie o dużym znaczeniu turystycznym będzie zapisane jako połączenie funkcjonujące w dni wolne od pracy na relacji Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża w zamian za połączenie Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Czeremcha, które funkcjonować będzie tylko w dni robocze. Uruchomienie połączenia warunkowane będzie remontem infrastruktury kolejowej na linii 52 na odcinku Hajnówka – Białowieża wykonanym przez właściciela przedmiotowego odcinka omawianej linii kolejowej.
54	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	Zdanie „Ponadto dopasowano układ połączeń kolejowych do zapotrzebowania na przewozy. Osiągnięto to, przede wszystkim poprzez zmniejszenie liczby kursów do Szepietowa a zamiast tego wprowadzono połączenie Łapy – Kuźnica Białostocka, (...)”	Nie można mówić o dopasowaniu czegoś do zapotrzebowania gdy w relacji Białystok – Łapy w odniesieniu do obecnego rozkładu proponuje się niemal dwa razy mniejszą liczbę ilości par pociągów. Jest to szczególnie nieuczciwe, biorąc pod uwagę zdecydowany wzrost liczby podróżnych w związku z wprowadzaniem nowej atrakcyjnej ceny na ww. trasie. Wspominany wzrost nie został odnotowany w badaniach, gdyż promocja została wprowadzona	W związku z zwiększającą się w dużym tempie ilość potoków pasażerskich w transporcie kolejowym na odcinku Białystok – Łapy, w planie transportowym należy wrócić do obecnego stanu – 9 par (z możliwością ew. przedłużenia do Sokółki czy Kuźnicy Białostockiej)	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinkach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie

				w sierpniu 2013.		projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017r i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
55	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	<i>Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem transportowym.</i>	Do ilości kursów w dobie z Białegostoku do Czeremchy należy dodać przynajmniej 2. Łączna liczba kursów w dobie powinna wynosić najmniej 4.	Propozycja nie jest dostosowana do potrzeb mieszkańców Czeremchy co wyrażają podczas licznych protestów oraz konsultacji społecznych. Obecna oferta to typowe wygaszanie popytu powodująca wykluczenie poszczególnych gmin.	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinających sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
56	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	<i>Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem transportowym.</i>	Do ilości kursów w dobie z Białegostoku do Hajnówki należy dodać przynajmniej 2. Łączna liczba kursów w dobie powinna wynosić najmniej 6.	Obecna oferta stanowi klasyczny „alibi zug”, który ma udowodnić, że kursowanie pociągów w ww. relacji nie ma sensu. Hajnówka z ponad 20 tys. mieszkańców generuje duże potoki podróżnych w kierunku Białegostoku co widać codziennie w małych prywatnych busach gdzie stłoczeni ludzie podróżują w uwłaczających warunkach.	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinających sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
57	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	<i>Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem</i>	Ilość kursów Białystok – Elk powinna wynosić minimum 6. Należy także rekomendować bezpośrednie połączenia do	Propozycja 4 kursów w dobie całkowicie wygasi popyt na ww. trasie. Za 6 kursami przemawia duża ilość podróżnych w kierunku	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie

			<i>transportowym.</i>	Olsztyna (wymiana pracy przewozowej z województwem warmińsko-mazurskim)	„mazurskim” oraz przewożenie mieszkańców Moniek prywatnymi autobusami w uwłaczających warunkach.	minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
58	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	<i>Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem transportowym.</i>	Ilość kursów Białystok – Suwałki w okresie wakacyjnym powinna wynosić minimum 8. Należy też zwrócić uwagę aby proponowane 3 pary kursowały przez cały tydzień	Ilość podróżynych zdecydowania wzrasta w okresie wakacyjnym. Oferta całoroczna nie jest dostosowana do potrzeb turystów. Uboga oferta w weekendy powoduje odchodzenie podróżynych od transportu kolejowego.	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
59	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	<i>Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem transportowym.</i>	Ilość kursów Hajnówka – Siedlce należy zwiększyć do 6. Należy też zwrócić uwagę aby proponowane połączenia kursowały przez cały tydzień.	Obecna ilość kursów pociągów z Hajnówki w kierunku Czeremchy/Siedlec/Warszawy powoduje wykluczenie tego miasta/gminy/powiatu. Zainteresowanie mieszkańców jest zdecydowanie większe. Proponowana oferta całkowicie wygasi popyt na transport kolejowy.	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych

						liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
60	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	<i>Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem transportowym.</i>	Należy dodać połączenie Hajnówka – Czeremcha	Proponowana ilość połączeń z Czeremchy do Hajnówki nie odpowiada potrzebom mieszkańców. W dalszej perspektywie całkowicie wygasi popyt na transport kolejowy.	To połączenie będzie realizowane w oparciu o planowane połączenie: Białystok – Hajnówka – Czeremcha oraz Hajnówka – Siedlce.
61	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	<i>Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem transportowym.</i>	Należy dodać dodatkową parę połączeń Białystok – Siedlce z rekomendacją przedłużenia tych kursów do Lublina (wymiana pracy przewozowej z woj. lubelskim).	Doskonałym przykładem na sprawdzenie się połączeń osobowych pomiędzy miastami wojewódzkimi województw wschodnich jest przykład kursu Lublin – Rzeszów. Doskonała frekwencja spowodowała (o ironio!) likwidację bezpośredniego połączenia. Samorządy jednak poszły po rozum do głowy – ww. połączenie wraca wraz z rozkładem 2013/2014.	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017 r. i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
62	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 120	<i>Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem transportowym.</i>	Ilość kursów z Białegostoku do Kuźnicy Białostockiej należy zwiększyć do 10.	Zwiększenie kursów do 10 należy zasugerować poprzez podejrzenie zastosowania nadinterpretacji Planu Transportowego przez samorząd województwa w związku z finansowaniem przez Ministerstwo pociągu Białystok-Grodno (uznanie tego pociągu jako kursu Białystok-Kuźnica B. realizowanego w ramach planu transportowego)	W Planie nie ma odrębnego połączenia kolejowego Białystok – Kuźnica Białostocka jest to element połączenia Łapy – Kuźnica Białostocka. Odnosnie ilości kursów – wyjaśnienie w poprzedniej uwadze (nr 61).
63	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 131	Zdanie „(...)ponadto każdy przystanek powinien być wyposażony w tablicę z nazwą o wielkości umożliwiającej jej	Do tego typu sformułowania można dodać propozycję jednolitego systemu identyfikacji wizualnej tablic, a także całych systemów	Brak wprowadzenia ww. rozwiązania spowoduje chaotyczne i nieestetyczne oznaczanie przystanków.	Uwaga została uwzględniona.

			odczytanie z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;(...)	informacyjnych.		
64	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Strona 144	Opis planowanych inwestycji w infrastrukturę.	Brak opisanych odcinków linii kolejowych planowanych do rewitalizacji/modernizacji: - Lewki – Hajnówka, - Białystok – Elk – Suwałki – Trakiszki , - Łapy – Śniadowo – gr. województwa, - Śniadowo – Łomża, - Białystok – Kuźnica Białostocka, - Czeremcha – gr. województwa (w kierunku Siedlec)		Plan remontów nie jest elementem Planu transportowego. Za infrastrukturę kolejową odpowiada spółka PKP PLK.
65	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Należy rozważyć opcję „Autobus na telefon”	Bardzo ważna opcja dla słabo zaludnionych terenów naszego województwa z myślą o wykluczonych mieszkańcach ww. terenów.	Autobus na telefon to bardzo ciekawa opcja, mogąca odnieść sukces w województwie podlaskim, nie mniej jednak, skierowana głównie do gmin i powiatów.
66	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Należy udostępnić cały projekt Planu Transportowego do konsultacji	Brak wymienienia konkretnych ilości kursów autobusów czy brak możliwości zapoznania się z ankietami nie wyczerpuje formuły konsultacji	Zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ogłoszeniu podlega jedynie projekt Planu transportowego.
67	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Należy w planie transportowym ująć ustawienie wiat kryjących pasażera z 4 stron od wiatru i opadów na ważniejszych przystankach. W najważniejszych punktach także z wyposażeniem w biletomaty	Obecna sytuacja w omawianym temacie nie zachęca do korzystania z transportu zbiorowego.	Z uwagi na liczbę przystanków jest to zbyt wygórowany standard, nie pozwalający na realizację ważniejszych standardów.
68	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Należy rekomendować dotowanie przez woj. podlaskie wydłużenia pociągu Warszawa – Ostrołęka do Łomży	W Łomży występuje zapotrzebowanie na korzystanie z transportu kolejowego w kierunku Łomży.	Faktycznie, dla mieszkańców Łomży istotne jest połączenie kolejowe z Warszawą. Połączenie takie nie może być jednak przedmiotem Planu transportowego Województwa Podlaskiego, może być natomiast z uwagi na najdłuższy odcinek przedmiotowej linii tematem Planu transportowego Województwa Mazowieckiego. Połączenie takie może być elementem porozumienia między województwami.
69	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Należy zwrócić uwagę na możliwość kończenia biegu pociągu w Czyżewie po modernizacji Rail Baltica i rekomendować przedłużenie	Występuje duże zapotrzebowanie społeczne na osobowe połączenie kolejowe w Gminie Czyżew	Propozycja będzie uwzględniona, przy czym warunkiem uruchomienia takiego połączenia będzie uzyskanie porozumienia z Województwem Mazowieckim obejmującego również inne połączenia, w tym przedłużenia połączenia z Ostrołęki do Łomży.

				tam relacji z Szepietowa		W razie gdyby porozumienie nie było możliwe, uwzględnione zostanie przedłużenie połączenia do Czyżewa, warunkowane jednak likwidacją przeszkód technicznych w ramach modernizacji linii nr 6.
70	Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Należy szerzej opisać integrację/przesiadki z transportu kolejowego do autobusowego, a także rozwój systemu Park&Ride	Przytoczone aspekty są słabą stroną Planu.	Rozdział 7.2 został przeredagowany.
71	Osoba prywatna			Przestrzenna dostępność województwa podlaskiego jest relatywnie słaba. Świadczą o tym niskie wartości wskaźników dostępności potencjałowej, zarówno w wariantie multimodalnym, jak i w wariantie tylko drogowym. W 2010 r. wartości wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (wmdt) w województwie podlaskim należały do najniższych w kraju. (za programem operacyjnym polska wschodnia 2014-2020 str. 35)		Uwaga została uwzględniona.
72	Osoba prywatna			Podlaskie charakteryzuje się bardzo niską gęstością infrastruktury drogowej. Obecnie długość dróg nie jest kluczowym problemem, niedobory infrastruktury drogowej polegają przede wszystkim na słabym wyposażeniu w drogi o lepszej jakości, w tym zwłaszcza w drogi dwujezdniowe, ekspresowe i autostrady (za programem operacyjnym polska wschodnia 2014-2020 str. 35).		Nie dotyczy Planu transportowego.
73	Osoba prywatna			W podlaskim gęstość linii kolejowej należy do najniższych w kraju. Mała w porównaniu ze średnią krajową, intensywność kolejowych przewozów pasażerskich w województwie podlaskim jest wynikiem rzadszej niż w		Takie zapisy występują w rozdziale 2.8.3.2 oraz w tablicy 3.3.2

				innych częściach kraju sieci kolejowej, a także stanu infrastruktury, która na wielu odcinkach jest zaniedbana, co zmniejsza maksymalną prędkość pociągów oraz obniża komfort podróży. Słaby stan infrastruktury kolejowej nie tylko wpływa negatywnie na możliwość przewozów pasażerskich, ale także na potencjał do rozwijania przewozów towarowych. (za programem operacyjnym polska wschodnia 2014-2020 str. 37).		
74	Osoba prywatna			Istotne znaczenie dla jakości życia, ale także dla tworzenia potencjału rozwojowego ma transport publiczny. Szczegółne istotne jest zapewnienie dobrego dostępu do lokalnych, subregionalnych i regionalnych ośrodków usług publicznych. (za programem operacyjnym polska wschodnia 2014-2020 str. 38).		Plan transportowy określa standardy dostępu do transportu publicznego.
75	Osoba prywatna			Należy zmodernizować oraz zelektryfikować wszystkie istniejące połączenia kolejowe, w tym linię 52 przewidzianą do ponownego uruchomienia, zaznaczone na rysunku 2.8.3.1. Wszystkie linie kolejowe powinny być liniami odcinków sieci głównej. Prędkość na tych liniach powinna wynosić min. 100 km/h.		Infrastruktura kolejowa jest w gestii spółki PKP PLK, niezależnej od Marszałka.
76	Osoba prywatna			Wszystkie zaznaczone na rys. 3.1.2.1 połączenia sieci autobusowej także przez Trywieże i Kuraszewo powinny pozostać czynne.		Uwagę uwzględniono i dokonano zmiany przebiegu linii nr 17 między Łosinką i Hajnówką na trasę Łosinka – Trywieże – Nowe Kornino – Czyżyki – Puciska – Hajnówka.
77	Osoba prywatna			Wszystkie połączenia drogowe drogami wojewódzkimi (na całej ich długości) powinny zostać przebudowane na trasy co najmniej dwujezdniowe.		Nie dotyczy Planu transportowego.

78	Osoba prywatna			Zmienić podejście Wykonawcy projektu Planu ... z ograniczającego transport publiczny na takie gdzie transport publiczny będzie rozbudowywany, sieci komunikacyjne rozwijane, trasy kolejowe i drogowe modernizowane.		Plan transportowy Województwa Podlaskiego nie zakłada ograniczania transportu publicznego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym za organizację transportu odpowiadają jednostki samorządowe wszystkich szczebli. Dokument Planu został tak sformułowany, aby standardy transportu w przewozach użyteczności publicznej uległy poprawie. Należy mieć nadzieję, że pozostali organizatorzy jak również przewoźnicy komercyjni, przynajmniej dostosują się do tych standardów.
79	Starosta Powiatu Łomżyńskiego	Rozdział 11, str.143/144	Na bazie wymienionych dokumentów założono rozwój układu transportowego wg następującego harmonogramu (scenariusz realistyczny (...))	Wprowadzenie następującego zapisu: rok 2020 *obwodnica Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 (S61).	Rozdział 11 w pierwszym akapicie zawiera zapis: „kierunki rozwoju transportu publicznego w województwie podlaskim winny być podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju (...)”. Zgodnie z zapisami strategii zrównoważonego rozwoju województwa podlaskiego do 2020 roku Łomża jako jeden z 3 subregionalnych ośrodków rozwoju, znalazł się w obszarze strategicznej interwencji w w/w dokumencie. Zgodnie, z którym w przypadku ośrodków subregionalnych istotne będzie koncentrowanie działań na rzecz pobudzania przedsiębiorczości i wzmacniania atrakcyjności inwestycyjnej. Z informacji zawartych w projekcie harmonogramu omawianego tu planu rozwoju układu transportowego (scenariusz realistyczny) do 2025 roku nie przewiduje się obwodnicy miasta Łomża w ciągu drogi krajowej nr 61 (S61), która przecież jest niezwykle istotna z punktu widzenia nie tylko mieszkańców miasta i gmin graniczących z miastem, ale także z punktu widzenia ich dalszego rozwoju (gospodarczego czy społecznego). Poza tym w zapisach w w/w harmonogramie przewidują m.in. obwodnicę Suwałk, Szczuczyna czy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 61 – te zapisy ewidentnie sugerują, iż Zarząd Województwa	Inwestycje drogowe nie są przedmiotem Planu transportowego. Cytowany zapis miał jedynie charakter informacyjny, został jednak usunięty by nie wprowadzać w błąd.

					<p>nie przewiduje powstania Via Baltica z obwodnicą w Łomży, której przebieg także w dokumentach na szczeblu krajowym ustala się / planuje się następująco: Wyszaków – Ostrów Mazowiecka – Łomża. Augustów, Suwałki – kierunek na Litwę. Co znalazło również swoje odzwierciedlenie w dokumencie implementacyjnym do strategii rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do 2030, gdzie w tabeli 7.1.2 lista projektów drogowych (jest to lista inwestycji priorytetowych do realizacji do 2020 roku). Na miejscu 14 znalazła się droga Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 61 (S61). Zatem jasno z tego wynika, iż władze krajowe nadal widzą potrzebę budowy Via Baltica na trasie S61 (przez Łomżę) natomiast Zarząd Województwa uparczywie próbuje zmienić przebieg Via Baltica z pominięciem Łomży. Jak to zatem ma się do rozwoju strategii i równomiernego rozwoju subregionów skoro wszystkie priorytety w tym dokumencie zmierzają do budowy/rozbudowy dróg/obwodnic na terenie pozostałych subregionów. Za każdym razem władze województwa podkreślają ważność ośrodka łomżyńskiego ale nie ma to kompletnie przełożenia na przygotowywane przez województwo dokumenty, które przecież będą stanowiły o możliwości aplikowania o środki unijne w przyszłej perspektywie finansowej?</p> <p>Nadmieniam jeszcze jeden niepokojący fakt/trend. Obwodnice posiadają już o wiele mniejsze ośrodki takie jak Zambrów czy właśnie zakończona obwodnica Stawisk a taki duży ośrodek jak</p>	
--	--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

					<p>Łomża, ciągle jej nie ma a co najgorsze nie jest planowana do budowy w najbliższym czasie i to nie przez władze krajowe a przez własne województwo. Przez Łomżę i graniczące z nią gminy Piątnica, Łomża, Śniadowo (trasa S61) prowadzi główny szlak tranzytowy z Litwy do województwa mazowieckiego. Zatem czy jego obciążenie jest mniejsze niż np. Stawisk czy Szczuczyna?</p> <p>Naszym zdaniem władze województwa powinny się wstydzić, że taki ośrodek jak Łomża do dziś nie doczekał się obwodnicy. To tylko wskazuje na to, iż Łomża nie jest traktowana jako równoważny partner współdecydujący o kształcie rozwoju całego województwa podlaskiego. zatem konkluzja jest jedna: obwodnica Łomży powinna być priorytetem w kontekście rozwoju układu transportowego w województwie podlaskim i powinna znaleźć się zapisach wyżej omawianego planu.</p>	
80	Starosta Powiatu Łomżyńskiego	Rozdział 5, podrozdział/ punkt 5.1 charakterystyka sieci użyteczności publicznej, str. 116-122		<p>Uzupełnienie zapisów dotyczących sieci kolejowej planowanej do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej (...) np. wprowadzenie dodatkowego połączenia Białystok – Łomża z odgałęzieniem ze Śniadowa do Łomży.</p>	<p>Analizując rysunek 5.1.2 schemat sieci kolejowych połączeń regionalnych planowanej dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej po raz kolejny Łomża oraz gminy powiatu łomżyńskiego zostały pominięte. Na mapie można znaleźć połączenia do Suwałk, Bielska Podlaskiego – czyli do 2 z 3 subregionalnych ośrodków wzrostu oczywiście z pomięciem Łomży. Przy planowaniu sieci autobusowej (str.116 planu) kierowano się m.in. zasadą „wszystkie stolicy powiatów w województwie muszą mieć połączenie bezpośrednie z Białymstokiem. Zważywszy na dominującą rolę jaką w woj. podlaskim pełni jego stolica, (...) zapobiega wykluczeniu jakiegokolwiek powiatu poprzez</p>	<p>Połączenie kolejowe Białystok – Łapy – Śniadowo – Łomża było przebadane pod względem popytu i otrzymane potoki dobowe, w przewozach wojewódzkich, na tym połączeniu nie przekraczały 120 osób łącznie w obie strony. Znacznie atrakcyjniejsze jest połączenie drogowe, charakteryzujące się zarówno lepszym dostępem jak i czasem przejazdu. Dlatego zrezygnowano z reaktywacji połączenia kolejowego, przeznaczając środki na zapewnienie dobrych standardów połączenia autobusowego.</p>

					<i>ograniczenie dostępu do najważniejszych w województwie ośrodków administracyjnych, naukowych, zdrowotnych czy kulturalnych”</i> dlaczego nie można by zastosować tej zasady także do sieci kolejowej. dlaczego po raz kolejny mieszkańcy subregionu łomżyńskiego nie mają żadnej alternatywy poza transportem autobusowym?	
81	Starostwo Powiatowe w Hajnówce	5.1.b., str. 116	Wszystkie stolice powiatów muszą posiadać bezpośrednie połączenie	Linia komunikacyjna Hajnówka – Siemiatycze przez Dubicze Cerkiewne, Kleszczele	Brak bezpośredniego połączenia pomiędzy stolicami powiatów	Planowane jest połączenie kolejowe między Siemiatyczami i Hajnówką. Jednak z racji oddalenia stacji kolejowej Siemiatycze od miasta, rekomenduje się wprowadzenie linii autobusowej objętej Planem transportowym na trasie Siemiatycze – Kleszczele – Dubicze Cerkiewne – Hajnówka.
82	Starostwo Powiatowe w Hajnówce			Linia komunikacyjna Białowieża – Warszawa		Uruchomienie połączenia uzależnione jest od remontu infrastruktury kolejowej na linii 52 na odcinku Hajnówka – Białowieża wykonanym przez właściciela przedmiotowego odcinka omawianej linii kolejowej. Przewozy takie należy natomiast traktować jako międzywojewódzkie, podlegające organizacją właściwemu ministrowi ds. transportu.
83	Starostwo Powiatowe w Hajnówce			Linia kolejowa Brześć – Czeremcha – Hajnówka		Przewozy takie należy traktować jako międzynarodowe podlegające organizacją właściwemu ministrowi.
84	Podlasie – Express Sp. z o.o. Sp. k. Białystok	Rozdział 7 pkt. 7.1 str. 127	Z uwagi na fakt Istniejącym taborom tych spółek.	Wykreślenie możliwości bezpośredniego zawarcia umowy z PKS albo ograniczenie do 50%.	Działalność monopolistyczna, zagrożenie wykluczeniem prywatnych firm z dotacji. Degradacja innych podmiotów.	Trudno na dzień dzisiejszy określić, jaka sytuacja ekonomiczno – prawna będzie występowała w latach 2015/2016, na przełomie których będą wybierani operatorzy w transporcie autobusowym. Dlatego też Plan transportowy nie powinien ograniczać żadnej z możliwych form wyboru operatora.
85	Gmina Dubicze Cerkiewne	Rozdział 5, 5.1 str. 118, 119	Brak połączenia autobusowego (przewozy o charakterze użyteczności publicznej) na linii Kleszczele – Hajnówka	Uzupełnić sieć linii autobusowych planowanych do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej o linię Kleszczele – Hajnówka	Jeżeli linia nie zostanie objęta użytecznością publiczną, istnieje obawa o jej likwidację. Linia Kleszczele – Hajnówka stanowi połączenie z miastem powiatowym, korzystają z niej uczniowie gminy Dubicze Cerkiewne i Kleszczele.	Linia komunikacyjna w zaproponowanym kształcie podlega organizacji właściwemu staroście z uwagi na jej przebieg w granicach jednego powiatu. Wprowadzono jednak do siatki połączeń przewozów o charakterze użyteczności publicznej linię autobusową w relacji Siemiatycze – Hajnówka przez Kleszczele i Dubicze Cerkiewne.
86	PPHU POGODA s.j. Bielsk Podlaski	Rozdział 7, pkt 7.1, str. 127	Z uwagi na fakt, iż Województwo Podlaskie posiada 100 % udziałów w PKS taborom tych spółek.	Wykreślenie możliwości bezpośredniego zawarcia umowy z PKS.	Działalność monopolistyczna. Zagrożenie dla istniejących przewoźników, degradacja.	Trudno na dzień dzisiejszy określić, jaka sytuacja ekonomiczno – prawna będzie występowała w latach 2015/2016, na przełomie których będą wybierani operatorzy w transporcie autobusowym. Dlatego też Plan transportowy nie powinien ograniczać żadnej z możliwych form wyboru operatora.

87	Urząd Miejski w Czyżewie	2 2.9 str. 78	<p>Ponadto „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”, wymienia osiem punktów handlowych mogących pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych w obszarze województwa podlaskiego. Są to węzły lokalizacyjne w następujących miejscowościach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suwałki • Augustów • Sokółka • Białystok • Łapy • Szepietowo • Mońki • Grajewo 	<p>Dodać 9 punkt handlowy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Czyżew 	<p>1. Czyżew jako stacja kolejowa obsługująca rozległy teren w tym większe ośrodki miejskie i gminy zarówno województwa podlaskiego jak i mazowieckiego nie posiadające linii kolejowej i dworca PKP takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zambrów i powiat zambrowski – Łomża i część powiatu łomżyńskiego – Ciechanowiec – powiat siemiatycki – część gmin powiatu wysokomazowieckiego – gminy z województwa mazowieckiego: Nur, Andrzejewo, Zaręby Kościelne, Boguty Pianki, Szulborze Wielkie <p>2. Ośrodek miejski stanowiący bazę handlową dla okolicznych gmin Ciechanowiec, Zambrów i powiat zambrowski a także okolicznych gmin województwa mazowieckiego (Szulborze Wielkie, Andrzejewo, Zaręby Kościelne, Nur, Boguty Pianki)</p> <p>3. Jedyne w pełni urządzone targowisko w tym regionie zrealizowane w ramach projektu „Mój rynek”</p> <p>4. Siedziba dużych zakładów pracy zatrudniających pracowników dojeżdżających do pracy m.in. Sokołów S.A. – zatrudniający średnio 800 pracowników</p> <p>5. Posiadający rozwiniętą bazę edukacyjną do którego dojeżdżają uczniowie spoza Czyżewa (szkoła średnia i policealna)</p> <p>6. Absolwenci szkół średnich dojeżdżający do większych ośrodków miejskich na studia wyższe (Białystok, Warszawa, Szepietowo, Małkinia)</p>	<p>W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, będącym dokumentem szczebla krajowego i cytowanym w akapicie, którego dotyczy uwaga, nie zapisano punktu handlowego Czyżew. Nie możemy, więc zmodyfikować tego zapisu. Propozycja jest nie zasadna. Natomiast podniesiono rangę Czyżewa w Planie transportowym dla Województwa Podlaskiego, poprzez dodanie tej miejscowości do listy węzłów przesiadkowych.</p>
----	--------------------------	---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

					<p>7. Najdalej wysunięty ośrodek miejsko – wiejski od stolicy województwa</p> <p>8. Brak w pobliżu innej bazy przeładunkowej towarów transportowanych koleją.</p>	
88	Urząd Miejski w Czyżewie	7 7.2 str. 130	Innym elementem integrującym usługi transportu publicznego są tzw. zintegrowane węzły przesiadkowe	<p>Dodać 9 punkt handlowy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Czyżew <p>Z punktu widzenia przewozów wojewódzkich mało istotne znaczenia mają węzeł Mońki, Augustów i Łapy. Natomiast istotny wydaje się węzeł</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bielsk Podlaski <p>Dodać: Czyżew</p>	<p>W węzłach tych będą występować przesiadki między koleją a autobusem. Warunkiem występowania przesiadek między relacjami kolejowymi a autobusem będzie uruchomienie przewozów na linii kolejowej nr 6 Czyżew, Białystok, Czyżew – Małkinia Górna – Warszawa</p>	Uwaga została uwzględniona. Czyżew będzie dodany do listy węzłów przesiadkowych.
89	VOYAGER TRANS Białystok	Rozdz. 7 Podrozdział 7.1 str. 127	Z uwagi na fakt, iż Województwo Podlaskie posiada aktualnie 100% udziałów w Przedsiębiorstwach Komunikacji Samochodowej w Białymstoku, Suwałkach, Łomży, Siemiatyczach oraz Zambrowie, możliwym jest realizowanie publicznego transportu w formie bezpośredniego zawarcia umowy z poszczególnymi spółkami jako podmiotami wewnętrznymi.	<p>Plan transportowy wprost przewiduje możliwość realizowania publicznego transportu w formie bezpośredniego zawarcia umowy z poszczególnymi spółkami jako podmiotami wewnętrznymi. Brak jest natomiast zapisu o możliwości realizowania publicznego transportu w pierwszej kolejności w wyniku przeprowadzenia przetargu. Dopiero brak możliwości zawarcia umowy w wyniku przeprowadzonego przetargu powinien dopuszczać możliwość zawierania umów z podmiotami wewnętrznymi. Dlatego też proponuje się dodanie zapisu o wyżej wymienionej treści.</p>	<p>Kwestionowany zapis nie spełnia celów Planu transportowego, jakim jest m.in. promowanie przyjaznego dla środowiska i wyposażonego w nowoczesne rozwiązania techniczne, środki transportu w regionalnej komunikacji autobusowej. Według Planu transportowego podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze województwa podlaskiego. Racjonalność tę determinuje m.in. konieczność zapewnienia ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym do oczekiwanej dostępności dla osób niepełnosprawnych; dążenie do zapewnienia wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym. Z treści Planu transportowego wynika, że podmioty wewnętrzne w większości nie spełniają ww. celów i racjonalności planu. Na ich tle o wiele korzystniej wypadają inne podmioty, dysponujące taborami nowocześniejszym, lepszym jakościowo, o niższych kosztach eksploatacji oraz o wyższych</p>	Trudno na dzień dzisiejszy określić, jaka sytuacja ekonomiczno – prawna będzie występowała w latach 2015/2016, na przełomie których będą wybierani operatorzy w transporcie autobusowym. Dlatego też Plan transportowy nie wskazuje i nie preferuje jednoznacznie sposobu wyłaniania operatorów i nie wskazane jest ograniczanie żadnej z możliwych form ich wyboru.

					standardach w zakresie ochrony środowiska i udogodnień dla osób niepełnosprawnych. Stąd też podkreślanie możliwości powierzenia wykonywania transportu publicznego podmiotom wewnętrznym jest sprzeczne z celem Planu transportowego. Plan ten powinien zakładać w pierwszej kolejności możliwość przeprowadzenia przetargu wśród wszystkich podmiotów świadczących usługi transportowe na obszarze obowiązywania Planu. A dopiero niemożliwość wyłonienia operatora w tym trybie powinno dopuszczać możliwość powierzenia realizowania transportu publicznego w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym.	
90	Arriva Sp. z o.o. Oddział w Bielsku Podlaskim	Tabela 5.1.1		<p>Dopisanie do planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej poniższych linii komunikacyjnych:</p> <p>1. Bielsk Podlaski – Narew (przebiegająca przez powiaty bielski i hajnowski) – proponowana sieć linii nie zapewnia bezpośredniego połączenia pomiędzy wskazanymi miejscowościami co powoduje konieczność przesiadki stosunkowo dużej potencjalnej grupy pasażerów w Hajnówce. Wedle wiedzy doświadczeń Spółki istnieje zainteresowanie pasażerów przewozami w ramach wskazanej linii.</p> <p>2. Białystok – Bielsk Podlaski – Kleszczele – Czeremcha (przebiegająca przez powiaty Białystok, białostocki, bielski i hajnowski) względnie skróconej relacji Bielsk Podlaski – Kleszczele – Czeremcha (przebiegająca</p>	<p>Z lektury linii ujętych w tabeli nr 5.1.1 Spółka odnosi wrażenie, iż w ramach planowanej do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej sieci autobusowej ujęte zostały linie o dużym potoku pasażerskim – <u>pominięto zaś szereg istotnych dla danych społeczności lokalnych mniej uczęszczanych linii (porównaj propozycje obok)</u>. Na pewno znaczna część (jeżeli nie całość linii ujętych w tabeli nr 5.1.1) ze względu na zainteresowanie podróżnych ma zapewnioną rentowność bez konieczności jej ujmowania w sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Pominięte zostały zaś linie, które powinny być ujęte w sieci autobusowej przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jako istotne dla zapewnienia usług przewozu dla danych społeczności lokalnych, które to ze względu na mniejsze przychody nie zapewniają należytej rentowności dla przewoźników. Zdaniem Spółki sieć linii zawarta w tabeli nr 5.1.1</p>	<p>Według projektu Planu transportowego powiaty hajnowski i bielski połączone są czterema liniami autobusowymi i trzema połączeniami kolejowymi. Białystok z powiatem hajnowskim łączą dwie linie autobusowe i trzy połączenia kolejowe. Białystok z powiatem bielskim łączą trzy linie autobusowe i kolejowe. Jest to wystarczająca liczba połączeń. Zgodnie z założeniami Planu, połączenia dotyczą głównie stolic powiatów a połączenia na relacjach stolica powiatu – gminy powinno być organizowane przez władze gmin i powiatów.</p>

				<p>przez powiaty bielski i hajnowski) – na przedmiotowej linii funkcjonuje połączenie kolejowe w bardzo okrojonej formie z powodu: bardzo złego stanu infrastruktury kolejowej, mniej elastyczne w porównaniu z transportem autobusowym – linia kolejowa przebiega w dużych odległościach od okolicznych miejscowości w szczególności na odcinku Bielsk Podlaski – Czeremcha, co automatycznie przenosi się na mniejsze zainteresowanie pasażerów z korzystania usług przewozu koleją. Wedle wiedzy i doświadczeń Spółki istnieje zainteresowanie pasażerów przewozami w ramach wskazanej linii w obu wariantach.</p> <p>3. Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża (przebiegająca przez powiaty bielski i hajnowski) – proponowana przez autorów planu linia relacji Bielsk Podlaski – Hajnówka nie zapewnia bezpośredniego połączenia znacznej grupie mieszkańców powiatu hajnowskiego z Bielskiem Podlaskim, który wedle zamierzeń autorów planu ma być ważnym węzłem przesiadkowym w województwie. Analogicznie wedle wiedzy i doświadczeń Spółki istnieje zainteresowanie pasażerów przewozami w ramach wskazanej linii.</p> <p>4. Orla – Ploski – Białystok (przebiegająca przez powiaty bielski, białostocki i Białystok). Pominięcie wskazanej linii uniemożliwia znacznej części mieszkańców wschodniej</p>	<p>powinna zostać uzupełniona.</p>	
--	--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------	--

				części powiatu bielskiego bezpośrednie połączenie ze stolicą województwa. Wedle wiedzy i doświadczeń Spółki istnieje zainteresowanie pasażerów przewozami w ramach wskazanej linii.		
91	Arriva Sp. z o.o. Oddział w Bielsku Podlaskim	Część 2.8.2.3 Charakterystyk a połączeń autobusowych wychodzących poza Województwo Podlaskie Załącznik nr 2 Charakterystyk a połączeń autobusowych wychodzących poza Województwo Podlaskie		Spółka wnosi o uzupełnienie danych zawartych w części 2.8.2.3 oraz załączniku nr 2 o dane informacje odnośnie linii Spółki omyłkowo nie ujętych w treści lub na liście tj. relacji Białowieża – Warszawa i Bielsk Podlaski – Warszawa.	Wskazujemy, iż kursy na liniach opisanych obok były realizowane przez cały 2012 rok i są realizowane do dnia dzisiejszego. Brak ujęcia linii spółki relacji Białowieża – Warszawa i Bielsk Podlaski – Warszawa zaburza analizę całości danych ujętych w treści sporządzonego dokumentu.	Cytowane zestawienia dotyczą jedynie tych linii autobusowych, które były realizowane w 2012 r. w oparciu o zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Podlaskiego – informację taką zapisano na str. 60 dokumentu Planu (pkt. 2.8.2.1).
92	Arriva Sp. z o.o. Oddział w Bielsku Podlaskim	Część 7.1 Podmioty rynku i zasady jego organizacji		W związku z treścią części 7.1 wnosimy o wyraźne wskazanie która z trzech enumeratywnie określonych podstaw wyboru operatora jest (będzie) preferowana przez Województwo Podlaskie?	Spółka ze względu na zasady konkurencyjności, minimalizacji kosztów, podniesienia jakości usług wskazuje na celowość wyboru operatora w trybie przepisów ustawy o zamówieniach publicznych w formie przetargu nieograniczonego. Spółka wskazuje na zasadność wyraźnego podkreślenia w treści dokumentu, iż wybór operatora (operatorów) w trybie przepisów ustawy o zamówieniach publicznych będzie preferowany.	Trudno na dzień dzisiejszy określić, jaka sytuacja ekonomiczno – prawna będzie występowała w latach 2015/2016, na przełomie których będą wybierani operatorzy w transporcie autobusowym. Dlatego też Plan transportowy nie wskazuje i nie preferuje jednoznacznie sposobu wyłaniania operatorów i nie wskazane jest ograniczanie żadnej z możliwych form ich wyboru.
93	Arriva Sp. z o.o. Oddział w Bielsku Podlaskim				Czy Marszałek Województwa Podlaskiego (względnie autor planu) opracował założenia w zakresie szczegółowych danych co do ilości przewidywanych kursów na poszczególnych liniach planowanych do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej? Od jakich czynników Województwo uzależnia zwiększenie częstotliwości kursów na danej linii?	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy

						spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).
94	Arriva Sp. z o.o. Oddział w Bielsku Podlaskim				Jakie źródła i formy finansowania poszczególnych usług przewozowych realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej przewiduje Województwo Podlaskie? Jednym z głównych elementów planu transportowego zgodnie z § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego stanowi określenie przewidywanych źródeł i form finansowania usług przewozowych. Tymczasem wskazana kwestia została potraktowana w treści planu dość pobieżnie.	Na chwilę obecną, możliwy jest jedynie ogólny zapis dotyczący źródeł finansowania usług przewozowych. Zapis wskazuje, jakie źródła finansowania przewiduje się w ramach usług przewozowych użyteczności publicznej (strona 126 ostatni akapit punkty a i b).
95	Wójt Gminy Jasionówka	rozdz. 5, str. 117-119 i 124	W tabeli 5.1.1 oraz na rysunku 5.1.1 brak jest jakiegokolwiek połączenia przebiegającego przez Jasionówkę – miejscowość gminną.	Proponuje się wprowadzenie następujących połączeń autobusowych: 1) Białystok – Knyszyn – Jasionówka – Kalinówka Kościelna – Mońki 2) Białystok – Krasne Folw. – Jasionówka – Korycin – Suchowola – Augustów	W planowanym układzie tras linii autobusowych większość mieszkańców Gminy Jasionówka nie ma żadnego połączenia z miastem wojewódzkim i powiatowym, brak jest też możliwości dojazdu do szkół (Mońki, Knyszyn, Suchowola, Białystok) i pracy dla wielu osób. Proponowane trasy linii autobusowych (skorelowane czasowo tak, aby umożliwić mieszkańcom gminy przesiadki w Jasionówce) zapewnią większości mieszkańców gminy dojazd do Białegostoku, Suchowoli, Augustowa i Moniek.	Wniosek został uwzględniony. W Planie zapisano następujący przebieg linii autobusowej nr 6: Białystok – Knyszyn – Jasionówka – Kalinówka Królewska – Jaświły – Dolistowo Stare – Mońki.
96	Wójt Gminy Kulesze Kościelne			Przywrócenie szynobusów linii Łapy – Śniadowo – Łomża/Ostrołęka		Połączenie kolejowe Białystok – Łapy – Śniadowo – Łomża było przebadane pod względem popytu i otrzymane potoki dobowe, w przewozach wojewódzkich, na tym połączeniu nie przekraczały 120 osób łącznie w obie strony. Znacznie atrakcyjniejsze jest połączenie drogowe, charakteryzujące się zarówno lepszym dostępem jak i czasem przejazdu. Dlatego zrezygnowano z reaktywacji połączenia kolejowego, przeznaczając

						środki na zapewnienie dobrych standardów połączenia autobusowego. Należy jednak zaznaczyć, że dla mieszkańców Łomży istotne jest również połączenie kolejowe z województwem mazowieckim – Ostrołęką, Warszawą. Połączenie takie może być zarówno elementem porozumienia między województwami lub pozostać w gestii właściwego ministra ds. transportu.
97	Wójt Gminy Kulesze Kościelne			Zwiększenie połączeń PKS na trasie Wysokie Mazowieckie – Kulesze Kościelne – Białystok		Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).
98	Urząd Miasta Hajnówka	12. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego – str. 146, pkt. 1	Głównym zadaniem planowanego układu komunikacyjnego jest zapewnienie skomunikowania wszystkich stolic powiatów w obszarze województwa podlaskiego a stolicą województwa – Białymstokiem. Przewozami o charakterze użyteczności powinny być objęte także przewozy na połączeniach między sąsiednimi powiatami reprezentowanymi przez stolicę powiatów.	Głównym zadaniem planowanego układu komunikacyjnego jest zapewnienie skomunikowania wszystkich stolic powiatów w obszarze województwa podlaskiego a stolicą województwa – Białymstokiem siecią dróg krajowych. Przewozami o charakterze użyteczności powinny być objęte także przewozy na połączeniach między sąsiednimi powiatami reprezentowanymi przez stolicę powiatów.	Tylko miasto Hajnówka – stolica Powiatu Hajnowskiego nie ma połączenia z Białymstokiem drogą krajową.	Status dróg nie jest przedmiotem Planu transportowego. Wniosek bezprzedmiotowy.
99	Urząd Miasta Hajnówka	2.8 Dostęp do infrastruktury transportowej 2.8.2 Sieć połączeń autobusowych – str. 57, akapit 3	Istniejąca sieć dróg wszystkich kategorii, zaspakaja podstawowe potrzeby wzajemnych powiązań pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi. Na jakość funkcjonowania regularnej komunikacji pasażerskiej na	Istniejąca sieć dróg wszystkich kategorii, nie zaspakaja podstawowych potrzeb wzajemnych powiązań pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi. Głównym zadaniem planowanego układu komunikacyjnego powinno być		Status dróg nie jest przedmiotem Planu transportowego. Wniosek bezprzedmiotowy.

			<p>terenie województwa, oprócz stanu technicznego dróg, znaczny wpływ ma natężenie ruchu na tych drogach. Do dróg najsilniej obciążonych przez ruch pojazdów należą: droga krajowa nr 8 oraz nr 19, przy czym ruch na drodze nr 8 jest o 1/3 większy niż na 19. Do dróg najmniej obciążonych ruchem zaliczyć należy drogi realizujące połączenia w rejonie północnym, południowym i wschodnim.</p>	<p>zapewnienie skomunikowania wszystkich stolic powiatów w obszarze województwa podlaskiego a stolicą województwa – Białymstokiem siecią dróg krajowych. Należy również poprawić infrastrukturę dróg wojewódzkich (w tym przebudowę drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Zabłudów – Nowosady wraz z budową nowego odcinka w/w drogi od istniejącej obwodnicy Narwi do połączenia jej na wysokości miejscowości Ancuty wraz z przeprawą mostową. Na jakość funkcjonowania regularnej komunikacji pasażerskiej na terenie województwa, oprócz stanu technicznego dróg, znaczny wpływ ma natężenie ruchu na tych drogach. Do dróg najsilniej obciążonych przez ruch pojazdów należą: droga krajowa nr 8 oraz nr 19, przy czym ruch na drodze nr 8 jest o 1/3 większy niż na 19. do dróg najmniej obciążonych ruchem zaliczyć należy drogi realizujące połączenia w rejonie północnym, południowym i wschodnim.</p>		
100	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 134 (np. w dziale Wygoda)		Wnosimy o dopuszczenie przewóz rowerów i wózków, także inwalidzkich w autobusach objętych dofinansowaniem. Nowy tabor powinien uwzględniać przewóz osób niepełnosprawnych i ruch turystyczny.		Zapisy dopuszczające taką możliwość zostały wpisane do projektu Planu transportowego.
101	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 168		Poprawić rok produkcji autobusu. Jest 1904.		Uwaga uwzględniona.
102	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 172		Poprawić rok produkcji autobusu. Jest NK7.		Uwaga uwzględniona.
103	Zielone Mazowsze	str. 113		Plan w tytule ma		W związku z tym, że prace nad Planem dotyczą tylko

	Warszawa	tabela 4.3.1 Podział zadań przewozowych		„zrównoważony rozwój transportu publicznego”. Definicja i linki do odpowiednich opracowań są chociażby w tak powszechnej wikipedii (http://pl.wikipedia.org/wiki/Zr%C3%B3wnowa%C5%BCony_transport). Tymczasem plan rzekomo zrównoważonego rozwoju zakłada zmniejszenie udziału transportu zbiorowego z 28,65% w 2012 r. do 19,79%. Plan powinien zakładać wzrost. Poniższy plan nie został podpisany przez Wykonawcę (Cejrowski & Krych sp. jawna), ponieważ jest niezgodny z polityką Unii Europejskiej w tym zakresie. Faktyczna likwidacja pasażerskiego transportu kolejowego prowadzi do takich wskaźników, jakie są ujęte w tabeli.		transportu zbiorowego, zatem wykonane badania obejmowały ruch pasażerski. Wielkość ruchu samochodowego określona została w oparciu o model krajowy, udostępniany przez GDDKiA, w którym to zakłada się ciągły wzrost ruchu samochodowego na obszarze całego kraju. Umieszczone w tabeli dane są nieporównywalne, dlatego tabela została przerezegowana.
104	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 119 i 124	Rozbieżność pomiędzy siecią na stronie 119 a stronie 124	Uznajemy, że na stronie 124 jest właściwa sieć (niestety nie posiada numeracji, a jedynie podział na częstotliwość). Powoduje to dalsze nieścisłości w modelach ruchu (np. str. 103 i 106). W modelach ruchu występuje linia Łapy – Sokoły, a na str. 124 jej brak.		Rysunek na stronie 124 z kategoryzacją sieci autobusowej został zmieniony. Rysunek na stronie 119 jest prawidłowy. Rysunek na stronie 106 ilustruje rozkład potoków pasażerskich na całej sieci autobusowej. Celem zachowania czytelności, na rysunku przedstawiono rozkłady tylko na drogach wojewódzkich oraz krajowych – jest właściwy. Rysunek na stronie 103 ilustruje potoki pasażerskie tylko na sieci autobusowej planowanej do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej – jest właściwy.
105	Zielone Mazowsze Warszawa	Spis str. 117-118 Rysunek str. 119 lub 124		Kwestia przewozów pomiędzy miastami na prawach powiatu a miejscowościami w powiecie ziemskim. Naszym zdaniem wszystkie kursy wyjeżdżające poza Białystok, Łomżę i Suwałki należy traktować, jako przewozy międzypowiatowe. Taka definicja była stosowana przez Urzędy Marszałkowskie odnośnie dofinansowania kolei.		Zgodnie z założeniami kształtowania sieci, Marszałek Województwa, organizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej obejmuje połączenia między stolicami powiatów.
106	Zielone Mazowsze	Spis str. 117-		Wnosimy o wprowadzenie linii		Uwaga odrzucona. Zaproponowane linie w dużej

	Warszawa	118 Rysunek str. 119 lub 124		<p>wychodzących z miast na prawach powiatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suwałki – Jeleniewo – Rutka-Tartak – Wizajny – Żytkiejmy (Gołdap) (sieć podstawowa – niebieski) • Suwałki – Płociczno-Tartak – Bryzgiel – Płaska – Gruszki (sieć uzupełniająca – zielony) • Suwałki – Raczek – Augustów – Jazewo – Jaminy – Sztabin – Suchowola – Dąbrowa Białostocka (sieć uzupełniająca – zielony, możliwe do rozbicia na 3 różne linie) • Suwałki – Filipów – (Olecko) • Białystok – Szudziałowo – Krynki – Kruszyniany (sieć uzupełniająca – zielony lub sieć podstawowa - niebieski) • Białystok – Gródek – Podozierany (sieć uzupełniająca – zielony) oraz Białystok – Gródek – Bobrowniki – Mostowlany (sieć uzupełniająca – zielony) lub jedną linią okrężną Białystok – Gródek – Bobrowniki – Mostowlany – Podozierany – Gródek – Białystok • Białystok – Dobrzyniewo – Krypno – Trzcianne – Mońki (sieć uzupełniająca – zielony) • Białystok – Mońki – Goniądz – Radziłów – Stawiski – Kolno – Turośl (sieć uzupełniająca – zielony) • I inne wychodzące z miast na prawach powiatu (np. Białystok – Szudziałowo, Białystok – Kopisk, Białystok – Rzepniki, Białystok – Choroszcz – Kruszewo, 		<p>mierze łączą Białystok, Suwałki, Łomżę z gminami. W założeniach Planu, Marszałek Województwa Podlaskiego organizuje przewozy między stolicami powiatów.</p>
--	----------	------------------------------------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				Białystok – Letniki – Ponikła i inne)		
107	Zielone Mazowsze Warszawa	Spis str. 117-118 Rysunek str. 119 lub 124		<p>Uwagi dotyczące sieci na terenach przygranicznych o słabej gęstości zaludnienia (z przyczyn oczywistych przewozy komercyjne nie będą w stanie zaspokoić potrzeb). Wnosimy o objęcie planem połączeń obejmujących połączenia przechodzące przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dubicze Cerkiewne (pow. Hajnowski) dla relacji do Bielska Podlaskiego (sieć uzupełniająca – zielony) • Stare Puchały poprzez relację Brańsk – Dziadkowice lub Grodzisk – Siemiatycze (sieć uzupełniająca – zielony) • Mielnik w relacji Czeremcha – Klukowicze – Mielnik (- Siemiatycze) (sieć uzupełniająca – zielony) (połączenie istniało kilka lat temu w relacji Białystok – Czeremcha – Mielnik) • Białowieżę w relacji Hajnówka – Białowieża (dla relacji do Białegostoku) prawdopodobnie przez Teremiski (sieć uzupełniająca – zielony) • Wyszki i Turośń Kościelną oraz Hodyszewo na przykład dla relacji Białystok – Turośń Kość. – Zawyki – Strabla – Wyszki – Topczewo – Hodyszewo (sieć uzupełniająca – zielony) lub w rozbiciu na inne relacje • Jasionówka dla relacji do Białegostoku (sieć uzupełniająca – zielony) • Rafałówka i Dobrzyniówka (gm. Zabłudów) jako alternatywne przebiegi linii w relacji Białystok – 		<p>Z zaproponowanej listy połączeń uwzględniono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • połączenie autobusowe dla Dubicz Cerkiewnych, jednak nie do Bielska Podlaskiego, ale na relacji Siemiatycze – Hajnówka. • połączenie kolejowe do Białowieży przez Hajnówkę (połączenie takie o dużym znaczeniu turystycznym zostało zapisane jako połączenie funkcjonujące w dni wolne od pracy na relacji Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża w zamian za połączenie Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Czeremcha, które funkcjonować będzie tylko w dni robocze. Uruchomienie połączenia warunkowane będzie remontem infrastruktury kolejowej na linii 52 na odcinku Hajnówka – Białowieża wykonanym przez właściciela przedmiotowego odcinka omawianej linii kolejowej).

				<p>Zabłudów – Hajnówka /Siemiatycze</p> <ul style="list-style-type: none"> Tykocin jako alternatywny przebieg niektórych kursów Białystok – Łomża (Białystok – Złotorya – Siekierki – Tykocin – Łopuchowo – Zawady – Łomża) Grabarkę (pow. siemiatycki dla relacji do Bielska Podlaskiego) (sieć uzupełniająca – kolor zielony przy czym wyjazd rano z miasta około 9, powrót po ok. 2 godzinach). 		
108	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 131-132 odnośnie częstotliwości	W zapisie istnieje liczba kursów (8 dla linii głównych, 4 dla linii podstawowych, 2 dla linii uzupełniających).	<p>Brak jest wyjaśnienia, co autor miał na myśli liczbę kursów (w jedną czy w dwie strony). W związku z powyższym wnosimy o zmianę słowa „kursów” na „par połączeń”. Potencjalne zwiększenie liczby połączeń bazuje już tylko na kosztach zmienny (dostęp do infrastruktury, paliwo).</p>	Proponujemy powyższą zmianę słów, aby nie było możliwości manipulacji, co do zmniejszenia dwukrotnego liczby połączeń.	Wyjaśnienia zostały dodane.
109	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120-122 oraz 125	Odnośnie transportu kolejowego	<p>Zaplanowana w planie transportowym sieć pasażerskiego transportu kolejowego jest niewystarczająca i sprzeczna z prawem unijnym. Proponowana liczba par na liniach będzie prowadzić do zwiększenia kongestii na drogach i obniżenia konkurencyjności kolei przy wzroście poniesionych nakładów. Należy zaznaczyć, że zwiększenie liczby par pociągów odbywać się powinno na bazie kosztów zmiennych. Liczbę par połączeń należy zwiększać poza godzinami szczytu. Z przedstawionej w planie sytuacji ekonomicznej wynika, że duża część społeczeństwa</p>		<p>Uwaga bezpodstawną. Plan zakłada uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych. W kwestii liczby par – wyjaśniamy, iż Plan transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinkach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliuguje do zwiększenia oferty na tych liniach, na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).</p>

				<p>pracuje w usługach lub w rolnictwie. Ta grupa użytkowników będzie zainteresowana odbywaniem podróży nie w godzinach szczytu, ale w międzyszczytcie. Paradoksalnie to właśnie zwiększenie liczby par połączeń będzie skutkowało obniżeniem kosztów za 1 km. Przykładem jest ubiegłoroczny przetarg w województwie podlaskim, który pokazał, że im lepsza oferta, tym mniejsza stawka za 1 km. Mało tego im więcej połączeń, tym więcej pasażerów i większe przychody. Zmniejszenie zaś liczby samochodów spowoduje zmniejszenie wydatków na służbę zdrowia i remonty dróg. Prowadzone badania przez Komisję Europejską jasno wskazują te korelacje. W Polsce jest to widoczne w województwie lubelskim i dolnośląskim oraz w mniejszym stopniu w mazowieckim, gdzie liczba połączeń rośnie wraz z liczbą pasażerów. Te zjawisko opisuje także literatura z dawnego PKP.</p>		
110	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120-122 oraz 125		<p>Wnosimy o zwiększenie liczby połączeń (co najmniej 10 par w dni robocze) na trasie Białystok – Łapy.</p>	<p>Obecnie jest to najważniejsza linia ze względu na frekwencję. Liczba 5 połączeń na dobę w ruchu regionalnym spowoduje dalszy odpływ pasażerów. Należy na tej linii stworzyć cykliczny stałoodstępowy rozkład jazdy z częstotliwością w międzyszczytcie co 2 godziny, jako rozkład aglomeracyjny.</p>	<p>Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliuguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).</p>

111	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120-122 oraz 125		Wnosimy o ponowne przeanalizowanie pod kątem ekonomiki przewozów liczby par połączeń na wszystkich liniach kolejowych w województwie z rozróżnieniem na lata wprowadzania oraz pod kątem konkurencyjności kolei względem transportu samochodowego.	W województwie lubelskim w każdym roku będzie reaktywowana linia kolejowa, a województwo planuje rewitalizację linii nieczynnych nawet od 20 lat wraz z dostosowaniem położenia przystanków do aktualnych potrzeb. Żądamy poprawy Planu Województwa Podlaskiego w tym zakresie.	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str. 146).
112	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120-122 oraz 125	W zakresie sieci transportu kolejowego i Rail Baltica	Wnosimy o zwiększenie liczby połączeń na trasach Białystok – Mońki, Mońki – Grajewo.	Do 2023 roku (POLiŚ na lata 2014-20) powinna być zmodernizowana Rail Baltica (odcinek Białystok – Elk). W związku z powyższym liczba połączeń powinna być zwiększona. Jednocześnie zauważamy, że odcinek Białystok – Mońki jest linią główną, a dalszy odcinek Mońki – Grajewo linią podstawową. Jednocześnie z planu wynika, że mają być jedynie 2 pary na dobę, co jest sprzeczne z sugestiami zawartymi na str. 132 (częstotliwość dla linii głównych - 8, podstawowych – 4 i uzupełniających – 2). Wnosimy o zwiększenie liczby połączeń.	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).
113	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120	Założono realizację połączeń na istniejącej sieci.	Naszym zdaniem to błędne założenie. Należy zauważyć, że Szepietowo jest położone w odległości około 8 km od powiatowego Wysokiego Mazowieckiego. Wybudowanie 8 km linii kolejowej spowoduje zwiększenie przewozów na istniejącej linii Szepietowo – Łapy – Białystok. Wnosimy o przeanalizowanie.		Plan transportowy musi być zgodny z innymi obowiązującymi dokumentami w szczególności z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego. Wnioskowane badanie powinno być analizowane w ramach prac nad Planem Zagospodarowania lub w ramach innych opracowań.
114	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120	Założono realizację połączeń na istniejącej sieci.	Istnieje możliwość włączenia Siemiatycz do sieci kolejowej poprzez odtworzenie bocznicy		Plan transportowy musi być zgodny z innymi obowiązującymi dokumentami w szczególności z Planem Zagospodarowania Przestrzennego

				kolejowej i doprowadzenie jej do centrum miasta, a wychodzącej od stacji Siemiatycze na linii Siedlce – Czeremcha. Wnosimy o przeanalizowanie.		Województwa Podlaskiego. Wnioskowane badanie powinno być analizowane w ramach prac nad Planem Zagospodarowania lub w ramach innych opracowań.
115	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120		Brak włączenia Łomży w sieć pasażerskich połączeń kolejowych, zarówno w relacji do Białegostoku, jak i do Warszawy lub Ostrołęki (nawet częściowo nową linią). Wnosimy o poprawę w tym zakresie.		Połączenie kolejowe Białystok – Łapy – Śniadowo – Łomża było przebadane pod względem popytu i otrzymane potoki dobowe, w przewozach wojewódzkich, na tym połączeniu nie przekraczały 120 osób łącznie w obie strony. Znacznie atrakcyjniejsze jest połączenie drogowe, charakteryzujące się zarówno lepszym dostępem jak i czasem przejazdu. Dlatego zrezygnowano z reaktywacji połączenia kolejowego, przeznaczając środki na zapewnienie dobrych standardów połączenia autobusowego. Faktycznie, dla mieszkańców Łomży istotne jest połączenie kolejowe z Warszawą. Połączenie takie może być elementem porozumienia między województwami.
116	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120-122, 125 dla kolei lub str. 117-119 i 124 dla autobusów		Plan nie rozstrzyga kwestii dotyczących dotowania połączeń międzynarodowych (np. koleją Wysokie Litewskie lub Grodno przy braku finansowaniu ze strony Ministerstwa Transportu). Wnosimy o uzupełnienie zapisów w tym względzie.		Nie zakłada się dofinansowania przewozów międzynarodowych.
117	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 132	przy liniach powyżej 4 połączeń	Zamienić „po godz. 20” na „po godz. 18 lub 19 w zależności od godzin handlu”.	Naszym zdaniem nie ma potrzeby przy tak małej liczbie połączeń utrzymywanie kursów po 20-tej, kiedy miasta są już wyludnione.	Zapis dotyczy linii o większej liczbie kursów, z których część będzie we wcześniejszych godzinach. Zależy nam na tym, by ostatni kurs obejmował podróże osób późno kończących pracę czy naukę. Osoby pracujące w handlu, nie kończą pracy równo z zamknięciem sklepu. Uwaga odrzucona.
118	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 132		Brak rozróżnienia częstotliwości z podziałem na dni robocze i dni wolne lub brak określenia, że liczba połączeń dotyczy kursowania codziennie. Wnosimy o wprowadzenie zapisu, że częstotliwości dotyczą każdego dnia.		Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy

						spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach, na których zapotrzebowanie rośnie. Minimalne liczby kursów podano dla dnia roboczego.
119	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 117-119 i 124	w odniesieniu do sieci kolejowej	Proponujemy uruchomienie linii autobusowych dowożących z miast powiatowych na połączenia międzywojewódzkie, w tym, przede wszystkim w relacji Łomża – Czyżew (być może nawet dalej Siemiatycze) jako podstawowa sieć dostosowana do rozkładu pociągów TLK w kierunku Warszawy oraz Zambrów – Wysokie – Szepietowo dostosowana do rozkładu pociągów TLK w kierunku Warszawy i pociągów regionalnych w kierunku Białegostoku.		Zaproponowana sieć połączeń, pozwala na dostęp do węzłów przesiadkowych.
120	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120-122 i 125		Wnosimy o włączenie w sieć planu transportowego linii Hajnówka – Białowieża (linia ta miała być własnością powiatu) dla pociągów z Białegostoku i Siedlec (opcjonalnie z Warszawy Kolei Mazowieckich).		Połączenie takie o dużym znaczeniu turystycznym zostało zapisane jako połączenie funkcjonujące w dni wolne od pracy na relacji Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża w zamian za połączenie Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Czeremcha, które funkcjonować będzie tylko w dni robocze. Uruchomienie połączenia warunkowane będzie remontem infrastruktury kolejowej na linii 52 na odcinku Hajnówka – Białowieża wykonanym przez właściciela przedmiotowego odcinka omawianej linii kolejowej.
121	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120-122 i 125		Wnosimy o włączenie w sieć planu transportowego linii Szepietowo – Czyżew – (Małkinia) oraz Suwałki – Olecko (przyszła modernizacji w ramach Rail Baltica), a także Białystok – Zubki Białostockie i Hajnówka – Cisówka (dwie ostatnie dedykowane głównie ruchowi weekendowemu).		W przypadku połączenia Szepietowo – Małkinia propozycja została uwzględniona, przy czym warunkiem połączenia z Małkinią będzie uzyskanie porozumienia z Województwem Mazowieckim obejmującego również inne połączenia, w tym przedłużenia połączenia z Ostrołęki do Łomży. W razie gdyby porozumienie nie było możliwe, uwzględnione zostanie przedłużenie połączenia do Czyżewa, warunkowane jednak likwidacją przeszkód technicznych w ramach modernizacji linii nr 6. Pozostałe połączenia nie zostaną uwzględnione.
122	Zielone Mazowsze Warszawa	str. 120-122 i 125		Proponujemy nową linię kolejową w relacji Szepietowo – Wysokie Mazowieckie – Zambrów – i dalej starym przebiegiem przez nowe łączniki do Łomży.	Naszym zdaniem linia ta stanowi tzw. „masę krytyczną” transportu kolejowego w województwie. Łączyłaby ona 3 ośrodki powiatowe z Białymstokiem, a tym jeden ośrodek subregionalny, a w	Plan transportowy musi być zgodny z innymi obowiązującymi dokumentami w szczególności z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego. Wnioskowane badanie powinno być analizowane w ramach prac nad Planem Zagospodarowania lub w ramach innych opracowań.

					kontekście planowanej przez samorządy modernizacji linii Ostrołęka – Wielbark (Olsztyn) także Łomżę i Białystok z Olsztynem. Linia ta umożliwiłaby także komunikację Łomży i Zambrowa z Warszawą. Warto podkreślić, że rozwój Łomży jest hamowany przez brak kolei pasażerskiej, a pobliska Ostrołęka uniemożliwia harmonijny rozwój Łomży. Linia ta zniwelowałaby różnice w dostępie do kolei (w kontekście konkurencyjnego ośrodka, jakim jest Ostrołęka). Do realizacji dobrej oferty przewozowej potrzeba jedynie 4-5 obiegów.	
123	Przewodniczący Sejmiku Województwa Podlaskiego	rozdział 5, podrozdział 5.1, str. 117	Tabela z siecią autobusową planowaną do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Wnoszę o wydłużenie linii z Augustowa do miejscowości Lipszczany	Przedmiotowy wniosek podyktowany jest z planowanym otwarciem nowego przejścia granicznego w Lipszczanach	Zmieniono przebieg linii autobusowej, nr 14 połączający na przedłużeniuna: Białystok – Wasilków – Czarna Białostocka – Sokółka – Makowlany – Dąbrowa Białostocka – Lipsk o odcinek Lipszczany – Augustów. Przedłużenie to uwarunkowane będzie uruchomieniem przejścia granicznego w Lipszczanach. Do tego czasu linia będzie kursowała na odcinku Białystok – Lipsk.
124	Przewodniczący Sejmiku Województwa Podlaskiego	rozdział 5, podrozdział 5.1, str. 117	Tabela z siecią autobusową planowaną do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Wnoszę o wydłużenie linii z Augustowa do miejscowości Kurzyniec	Przedmiotowy wniosek podyktowany jest z planowanym otwarciem nowego przejścia granicznego na Kanale Augustowskim	Przewozy na takim połączeniu powinien realizować organizator właściwy ze względu na przebieg linii.
125	Polskie Koleje Państwowe S.A. Warszawa	Brak	BRAK poruszenia problemu linii szerokotorowych oraz przewozów ransgranicznych.	Linie szerokotorowe stanowią obecnie niewykorzystany potencjał wschodnich obszarów województwa. Podstawowym zadaniem powinno być wykonanie prac naprawczych umożliwiających przyjęcie pociągów szerokotorowych o długości 900 metrów i nacisku 25 t/oś i po przeładunku skierowanie po liniach 1435 mm o nacisku 22,5 t/oś. W związku z opracowywaniem założeń do dokumentów strategicznych województwo podlaskiego rozważa ujęcie prac na liniach o szerokości 1520 mm do sfinansowania ze środków pomocowych	Inwestycje w tor szeroki proponujemy opisać i rozważyć jego wykorzystanie także w zakresie połączeń przygranicznych. Zwraca uwagę fakt braku połączeń przygranicznych na jakimkolwiek przejściu granicznym. Z treści planu nie wynika, czy nie uwzględniono tych linii wprowadzonych analizach, czy też z analiz wynika brak zapotrzebowania na przewozy transgraniczne. Postulujemy rozszerzenie analiz o linie szerokotorowe i określenie zapotrzebowania na przewozy. W szczególności proponujemy ujęcie w Planie transportowym połączeń transgranicznych pasażerskich w relacjach obecnie obowiązujących.	Plan transportowy dotyczy wyłącznie ruchu pasażerskiego, w dodatku ograniczającego się do wojewódzkich przewozów pasażerskich. Z tego punktu widzenia Plan nie odnosi się w żaden sposób do infrastruktury związanej z ruchem towarowym, chyba, że może ona mieć istotne znaczenie dla przewozów pasażerskich. Wskazana w uwadze propozycja uruchomienia przewozów pasażerskich na linii 37 nie jest celowe z uwagi na bardzo niskie zapotrzebowanie na przewozy, jakie generują gminy: Gródek i Michałowo. Przewozy na relacji Gródek – Białystok obsługiwane są na podstawie zezwoleń wydanych przez Urząd Miasta Białystok. Możliwość wprowadzenia przewozów pasażerskich na linii nr 37, związana jest z ewentualnym uruchomieniem lotniska w Topolanach. Postanowiono wpisać taką możliwość do Planu transportowego w rozdziale 11 <i>Kierunki rozwoju transportu publicznego</i> .

				<p>województwa, przede wszystkim w zakresie dostosowania infrastruktury do przyjęcia pociągów szerokotorowych o długości 900m i nacisku na oś 246 kN/oś (25 t/oś) dla przejść granicznych położonych na styku województwa podlaskiego z Białorusią.</p> <p>Linia 57 (Grodno) granica państwa – Kuźnica Białostocka – Sokółka. Wskazane wykonanie naprawy oraz naprawy linii do Gieniuszy, ewentualnie Machnacza Wschodniego w celu uruchomienia zlokalizowanych tamże terminali. Województwo może rozważyć inwestycję w terminale w formie spółki celowej, tym niemniej zasadnym wydaje się, aby były to przedsięwzięcia komercyjne. Docelowo linia 57 i 6 na całej swej długości powinny tworzyć spójny ciąg komunikacyjny i zapewniać możliwość przyjęcia pociągów szerokotorowych o nacisku 1520 mm długości 900 m, a dalej po torze o prześwicie 1435 mm o nacisku 22,5 t/oś i stanowić główny ciąg tranzytowy towarowy województwa do granicy z Białorusią od granicy z Białorusią do linii nr 6 i dalej na zachód Europy. Do rozważenia pozostaje także potencjał jaki niesie za sobą dostęp do szerokiego toru i ewentualne wydłużenie linii do Białegostoku. Brak jest danych odnośnie kosztów, które pozwoliłyby na ocenę od strony efektywności przedsięwzięcia. Linia 58 (Berestovica) –</p>		
--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

				<p>granica państwa Zubki Białostockie. Podczas inwestycji na linii 6 (Białystok – Kuźnica) oraz 31 (Siedlce – Siemianówka) linia ta powinna stanowić objazd. Otwarcie przejścia granicznego Zubki – Berestovica dla przewozu towarów mogłoby pozwolić na wzbudzenie ruchu pasażerskiego na linii 37 dla dowozu do pracy i tym samym uzasadniłoby uruchomienie pociągów pasażerskich na tym odcinku. Docelowo linia 58 i 37 na całej swej długości powinny tworzyć spójny ciąg komunikacyjny i zapewniać możliwość przyjęcia pociągów szerokotorowych o nacisku 1520 mm długości 900 m, a dalej po torze o prześwicie 1435 mm o nacisku 22,5 t/oś i stanowić ciąg towarowy od granicy z Białorusią do linii nr 6 oraz uzupełniające przejście graniczne dla linii 31.</p> <p>Linia 59 (Świsłocz) – granica państwa – Siemianówka.</p> <p>Aktualnie trwa dostosowywanie przejścia kolejowego do kontroli fitosanitarnej. W naszej ocenie prace związane z rozwojem przejścia należy kontynuować. W okolicy znajdują się zakłady stanowiące potencjalnych klientów (fabryki w Narewce, fabryka Ikea/Swedspan). W tym celu należy dostosować infrastrukturę szerokotorową do parametrów kolei białoruskich, a z drugiej zadbać o wyremontowanie torów szerokich i normlanych zlokalizowanych w obszarze ciążenia linii szerokotorowej (Miklaszewo, Zabłotczyzna)</p>		
--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

				oraz ponowne włączenie szerokiego toru w Chryzanie. Inwestycje te umożliwią powstawanie w okolicy linii kolejowej terminali przeładunkowych.		
126	Polskie Koleje Państwowe S.A. Warszawa	str. 130	Informacja na temat punktów przesiadkowych. „Z punktu widzenia przewozów wojewódzkich mało istotne znaczenie mają węzeł Mońki, Augustów i Łapy, natomiast istotny wydaje się węzeł: <ul style="list-style-type: none"> • Bielsk Podlaski”. 	Proponowane dodanie części tekstowej i graficznej zawierającej opis sposobu nawiązywania skomunikowań pomiędzy pociągami i innymi środkami transportu w określonych miejscach, w <u>szczegółowości budowy Zintegrowanych centrów komunikacyjnych</u> . Proponujemy zapisanie o możliwości wykorzystania budynków PKP do tego celu oraz określenie potencjalnych linii komunikacji autobusowej ciężającej do węzła.	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na stronie 16, 17, a w szczególności strona 83 – Załącznik 2, określa węzły oraz miejsca skomunikowań pomiędzy pociągami i innymi środkami transportu. Plan Ministra nie zakłada wykreślenia węzłów przesiadkowych aktami niższego rzędu. Szczególnie Łapy i Mońki, ze względu na centralną lokalizację budynków dworcowych mogą integrować usługi kolejowe i samochodowe, w Augustowie integracja wymaga przeniesienia dworca autobusowego w pobliże dworca kolejowego. PKP może podjąć rozmowy w celu przekazania budynku dworca samorządowi na realizację takie zadania w każdej z lokalizacji.	W rozdziale 7.2 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego, postanowiono dodać zapis określający, jakie środki transportu będą zintegrowane w węzłach przesiadkowych. Wykorzystanie budynków PKP na potrzeby integracji jest naturalnym podejściem, nie mniej Plan transportowy nie powinien w tej kwestii obowiązywać Marszałka Województwa, jednocześnie faworyzując jakikolwiek podmiot. Dlatego propozycja zapisu wykorzystania budynków PKP na potrzeby integracji została odrzucona.
127	Polskie Koleje Państwowe S.A. Warszawa	Brak	Brak zapisu odnośnie powołania centralnego węzła komunikacji publicznej województwa w oparciu o zintegrowane centrum komunikacyjne Białystok	Stacja Białystok Za zasadne uważamy rozważenie podjęcia prac koncepcyjno – studyjno – analitycznych dla budowy Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Białystok Centralny. Mając na względzie realizowane przez PKP SA projekty budowlane oraz plany przebudowy stacji Białystok w latach 2014 – 2020 proponujemy rozważanie	Realizacja zapisów Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na stronie 16, 17, a w szczególności strona 83 – Załącznik 2.	Prace takie, w formie konkursu architektonicznego zostały już podjęte. W Planie transportowym zapisane zostały standardy, jakie ten obiekt powinien spełniać. Województwo Podlaskie pełni rolę akcjonariusza w Spółce PKS Białystok S.A. i nie ma umocowania prawnego do zarządzania mieniem tejże Spółki.

				<p> prorowadzenia projektu wspólnie PKP S.A.- PKP PLK S.A.- Marszałek – Miasto Białystok. PKP S.A. jest właścicielem części gruntów kolejowych w bezpośrednim sąsiedztwie stacji Białystok. Marszałek jest właścicielem PKS, który sąsiaduje bezpośrednio z terenami kolejowymi i miasta (pomiędzy dworcem kolejowym a PKS - w miejscu CH Park od czyli między ulica Św. Rocha a stacją Białystok). PKP PLK S.A. zarządza terenami kolejowymi i będzie odpowiedzialna za przebudowę układu torowego i peronów stacji Białystok w ramach RailBaltica – zadanie na lata 2014-2020. Podjęcie zdecydowanej współpracy kolei z miastem i Marszałkiem pozwoliłoby zrealizować spójny projekt oraz uzyskać dofinansowanie w ramach środków unijnych. W ramach projektu rozważyć należy: a) wykonanie jednego dworca kolejowo - autobusowego w oparciu o obecnie funkcjonującą stację Białystok. Obiekt jest wyremontowany, istnieje możliwość sprzedaży biletów PKS z okienek na dworcu. W pozostałej części dworca znajdują się pomieszczenia mogące służyć służbom PKS. Konieczne przybliżenie stanowiska PKS do dworca PKP (np. zabudowanie stanowisk do odjazdów nad peronami – jednocześnie będzie to zadaszenie peronów); b) wykonanie przejścia podziemnego w ciągu ulicy </p>		
--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

				<p>Rocha – Kolejowa wraz ze ścieżką rowerową – z pochyleniami zamiast schodów oraz z wyjściami na perony. Utworzenie ciągu pieszo-rowerowego z dworca do ulicy Lipowej i Rynku. Integracja dworca z Centrum i wytworzenie przestrzeni miejskiej wzdłuż ciągu Lipowa – Św. Rocha z funkcjami Rynku oraz Centrum Komunikacyjnego jako generatorami ruchu;</p> <p>c) budowa infrastruktury (hala, kanały, myjnia) do obsługi i tankowania pojazdów kolejowych i autobusowych PKS;</p> <p>d) zagospodarowanie terenów kolejowych, miejskich oraz PKS (właściciel Marszałek) na obiekty o użyteczności handlowej, gastronomicznej, hotelowej i biurowej (możliwa budowa nowego Urzędu Miasta i Marszałkowskiego, biurowców wysokiej klasy, itd.). Celem jest wytworzenie funkcjonalnej i atrakcyjnej przestrzeni miasta i przyciągnięcie mieszkańców i interesariuszy do centrum miasta i dworca.</p>		
128	Polskie Koleje Państwowe S.A. Warszawa	Brak	Brak	<p>Określenie minimalnych parametrów infrastruktury (prędkość maksymalna oraz techniczny i handlowy czas jazdy między punktami rozkładowymi), przy jakich zakłada się realizację przewozów pociągami pasażerskimi o charakterze służby publicznej – dla całości infrastruktury, także linii nieeksploatowanych.</p>	<p>Zapis będzie stanowił wyznacznik dla zarządcy infrastruktury w zakresie priorytetów inwestycyjnych oraz oczekiwanych standardów. Jednocześnie będzie to precyzyjny miernik wskazujący na zasadność bądź jej brak dla kursowania pociągu w określonej relacji.</p>	<p>Zapis taki nie jest przewidziany w Planie transportowym. Wszystkie dane odnośnie infrastruktury kolejowej oparto o materiały przekazane przez jej zarządcę – PKP PLK.</p>
129	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Brak	Łapy – Śniadowo – Łomża / granica województwa.	Brak jakichkolwiek planów dla linii Łapy – Śniadowo – Łomża	Można zauważyć problem braku porozumienia na stykach.	Połączenie kolejowe Białystok – Łapy – Śniadowo – Łomża było przebadane pod względem popytu i

	Warszawa			<p>/ Ostrołęka. Problemem jest to, że linia ta ma sens przy przewozach osobowych, ale w ruchu pomiędzy województwami. Dla poszczególnych województw osobno (podlaskie, mazowieckie, warmińsko – mazurskie) nie ma ona większego sensu. Natomiast przy połączeniach bezpośrednich Olsztyn – Ostrołęka – Białystok, Łomża – Ostrołęka – Warszawa, czy w sezonie Warszawa – Ostrołęka – Pisz – Ełk mogłaby żyć. Jest to także najszybszy dojazd do Lotniska w Szymanach.</p>	<p>Uruchomienie przewozów mogłoby być także uzasadnione od wykonania naprawy odcinka Tuszcz – Ostrołęka – Łapy jako trasy objazdowej Rail Baltica podczas prac Sadowne – Białystok oraz prac na odcinku Ostrołęka – Szymany (teren 2 województw). Należałoby ująć linię w Planie wskazując, że wymaga współpracy trójstronnej i że tylko w takim przypadku planowane jest prowadzenie przewozów.</p>	<p>otrzymane potoki dobowe, w przewozach wojewódzkich, na tym połączeniu nie przekraczały 120 osób łącznie w obie strony. Znacznie atrakcyjniejsze jest połączenie drogowe, charakteryzujące się zarówno lepszym dostępem jak i czasem przejazdu. Dlatego zrezygnowano z reaktywacji połączenia kolejowego, przeznaczając środki na zapewnienie dobrych standardów połączenia autobusowego. Faktycznie, dla mieszkańców Łomży istotne jest połączenie kolejowe z województwem mazowieckim. Połączenie takie może być elementem porozumienia między województwami.</p>
130	Polskie Koleje Państwowe S.A. Warszawa	rozdział 5.1., strona 122.	Liczba pociągów na poszczególnych liniach komunikacyjnych.	<p>Zapisanie minimalnej liczby pociągów na dzisiejszym poziomie – zmniejszanie nie jest zasadnym. Zapisanie możliwości zwiększenia liczby pociągów na określonych kierunkach w miarę pozyskiwania klientów / środków na dofinansowanie.</p>	<p>Ograniczenie liczby pociągów poniżej dzisiejszego poziomu oznacza dalsze ograniczanie oferty przy rozwijaniu nowej. Z planu nie wynika mała liczba pasażerów na dotychczasowych połączeniach, w szczególności do Ełku. Zwrócić także należy uwagę, że koszty pociągów zależą wprost od liczby połączeń – im mniejsza liczba pociągów tym końcowa opłata za udostępnienie infrastruktury dla jednego pociągu jest wyższa (koszty funkcjonowania linii kolejowej w określonym stopniu są stałe i występują niezależnie od liczby pociągów, im ich mniej tym jednostkowy koszt przejazdu pociągu wyższy).</p>	<p>Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinkach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str. 146).</p>
131	Polskie Koleje Państwowe S.A. Warszawa	Brak	Brak	<p>Linia 52 odcinek Hajnówka – Nieznany Bór – Białowieża w przypadku wykonania naprawy infrastruktury pozwalającej na kursowanie pociągów w prędkością co najmniej 60 km/h objęta będzie kursowaniem pociągów regionalnych.</p>	<p>Linia ta stanowi kontynuację ciągu z Białegostoku i Warszawy do Hajnówki. Ze względu na brak dogodnej drogi dojazdowej oraz ekologiczny charakter kolei wskazanym jest założenie jej reaktywacji w przypadku zapewnienia odpowiednich standardów technicznych.</p>	<p>Połączenie takie o dużym znaczeniu turystycznym będzie zapisane jako połączenie funkcjonujące w dni wolne od pracy na relacji Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża w zamian za połączenie Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Czeremcha, które funkcjonować będzie tylko w dni robocze. Uruchomienie połączenia warunkowane będzie remontem infrastruktury kolejowej na linii 52 na odcinku Hajnówka – Białowieża wykonanym przez właściciela przedmiotowego odcinka</p>

						omawianej linii kolejowej.
132	Polskie Koleje Państwowe S.A. Warszawa	Brak	Brak	W przypadku umożliwienia kończenie biegu pociągów w Czyżewie (wraz z obsługą handlową) planowane jest wydłużenie pociągów kończących bieg w Szepletowie do Czyżewa. Warunkiem jest analogiczne wydłużenie przez województwo mazowieckie pociągów kursujących z Małkini do Czyżewa.	W ramach przebudowy linii 6 na odcinku granica województwa mazowieckiego – Czyżew – Białystok rozważane jest wykonanie przebudowy stacji Czyżew w sposób pozwalający na kończenie biegu pociągów regionalnych ze strony Białegostoku i Warszawy (punkt styczny pomiędzy województwami). Infrastruktura ta powstanie z myślą o regionalnych przewozach kolejowych; pozwoli na utworzenie powiatowego centrum komunikacyjnego w Czyżewie poprzez integrację połączeń kolejowych i autobusowych. Uzależnienie wydłużenia pociągów od decyzji województwa mazowieckiego zabezpiecza województwo podlaskie przed jednostronnym ponoszeniem kosztów kursowania pociągów regionalnych.	Propozycja będzie uwzględniona, przy czym warunkiem połączenia z Małkinią będzie uzyskanie porozumienia z Województwem Mazowieckim obejmującego również inne połączenia, w tym przedłużenia połączenia z Ostrołęki do Łomży. W razie gdyby porozumienie nie było możliwe, uwzględnione zostanie przedłużenie połączenia do Czyżewa, warunkowane jednak likwidacją przeszkód technicznych w ramach modernizacji linii nr 6.
133	Polskie Koleje Państwowe S.A. Warszawa	str. 78	„wariant maksymalny – w odniesieniu do województwa podlaskiego obecna oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich do 2015 r. zostanie rozszerzona o następującą relację: Ełk – Olecko – Suwałki;”.	W przypadku wykonania naprawy / modernizacji linii 39 z Suwałk do Olecka planowane jest uruchomienie pociągów łączących Suwałki z Ełkiem. Warunkiem jest zawarcie porozumienia z województwem warmińsko-mazurskim w sprawie organizacji kolejowych połączeń pasażerskich łączących Ełk i Suwałki przez Olecko.	Cytowany ze strony 78 zapis wskazuje na plany Ministra odnośnie poprawy parametrów linii 39, co umożliwi połączenie trzech istotnych ośrodków powiatowych. Mając na względzie przebieg granic pomiędzy województwami proponujemy uzależnienie takiego rozwiązania od możliwości zapewnienia finansowania (co wyrazi się w porozumieniu, o którym mowa obok) przez województwo sąsiednie – na jego terenie.	Organizatorem przewozów na takim połączeniu może być z uwagi na najdłuższy odcinek linii, Marszałek Województwa Warmińsko – Mazurskiego na podstawie porozumienia. Propozycja została odrzucona.
134	Osoba prywatna	odnośnie oferty kolejowej	3 pary pociągów do Suwałk, zmniejszenie liczby pociągów od Ełku i Szepletowa	Należy dążyć do jak najbardziej atrakcyjnej oferty dla pasażera	Kolej na Podlasiu nie należy do faworytów obecnych władz. Wszak sam pan Marszałek Dworżański stwierdził, iż funkcjonowanie kolei w naszym województwie się nie opłaca. I nie może się opłacać, bo to służba publiczna a nie biznes. Sporządzony plan wydaje się spełniać oczekiwania obecnej władzy i sankcjonuje jej tok myślenia. To błąd. Tylko stabilna i atrakcyjna oferta przyciągnie	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinkach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy

					<p>pasażerów do kolei, ale np. obecna 1 para kursów do Czeremchy, 3 pary do Elku czy 3 pary do Suwałk i to w słabych godzinach nie spowodują zwiększenia liczby pasażerów a na odwrót. Likwidacja pociągu odjeżdżającego do Elku ok. godz. 5.30 spowodowało brak możliwości skomunikowania z pociągiem odjeżdżającym do Olsztyna z Elku ok. godz. 7.30, a więc dużo wcześniej niż pociąg TLK. Nie wszystkich stać na te pociągi. Przywołana tu Czeremcha to inny rozdział braku polityki transportowej w województwie. Na trasie Białystok – Bielsk Podlaski kursują 53 pary kursów autobusowych. jeżeli mówimy o ekologicznym transporcie to dlaczego władze robią wszystko by taki stan miał miejsce? W każdym autobusie średnio jedzie ok. 25 osób. Jest więc duży potencjał dla uruchomienia sensownej oferty kolejowej, ale po co? Prawda?</p>	<p>spada oraz obciąża do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).</p>
135	Urząd Gminy Hajnówka	Rozdział 5 str. 120	Sieć kolejowa Hajnówka – Siedlce, liczba kursów w dobie 2	<p>Sieć kolejowa Hajnówka – Siedlce powinna być siecią co najmniej podstawową i posiadać minimum 4 kursy w dobie</p>	<p>Trasa najdogodniejszego dojazdu mieszkańców powiatu hajnowskiego do Siedlec i dalej do Warszawy. Duży strumień pasażerów mieszkańców tutaj, miejscowości szczególnie studentów uczelni w Siedlcach, Warszawie i innych miastach w kraju i za granicą oraz duży potencjalnie strumień turystów zmierzających do Białowieży, wymagają co najmniej 4 kursów w dobie na trasie Hajnówka – Siedlce. Dwa kursy w dobie (jak to zakłada plan) to odcięcie powiatu hajnowskiego od możliwości korzystania z komunikacji kolejowej. Ponadto realizacja głównego zadania jakim jest zapobieganie następstwom niekontrolowanego rozwoju motoryzacji jak i zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza w puszczy białowiejskiej spalaniem pochodzącymi z procesów spalania</p>	<p>Sieć kolejowa na odcinku Hajnówka – granica województwa podlaskiego określona jest jako podstawowa – rys. str. 125 a tabela 5.1.2 ze str. 120 została przedrębowana.</p>

					energetycznego, przemawiają za koniecznością utrzymania komunikacji kolejowej jako sieci co najmniej podstawowej.	
136	Urząd Gminy Hajnówka	Rozdział 5 str. 117	Sieć autobusowa planowana do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Trasa linii autobusowej nr 17 Białystok – Zabłudów – Narew – Łosinka – Hajnówka	Sieć autobusowa planowana do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Trasa linii autobusowej nr 17 Białystok – Zabłudów – Narew – Łosinka – Trywieża – Nowokornino – Czyżyki – Puciska – Hajnówka. Linia ta powinna stanowić sieć podstawową i posiadać minimum 4 kursy w dobie.	Trasa linii autobusowej Białystok – Zabłudów – Narew – Łosinka – Hajnówka na rysunku nr 5.2.1 poprowadzona została od miejscowości Łosinka przez Gólakową Szyję, Nowosady, Dubiny do Hajnówki. Na tak poprowadzonej trasie odbywa się ruch przekraczający 30 kursów na dobę. Przewoźnicy obecni na tej trasie to między innymi: Oktobus, Pogoda, Veolia Transport, Voyager, PKS. Ilość kursów świadczy o rentowności połączeń. Trasa przez Trywież, Nowokornino, Czyżyki, Puciska obecnie nie jest obsługiwana przez żadnego przewoźnika ani PKS ani prywatnego. Ponad 500 osób nie posiada możliwości korzystania z transportu publicznego do Białegostoku. Jest to szczególnie utrudnienie dla osób leczących się w poradniach i szpitalach specjalistycznych (okulistycznym, onkologicznym, itd.). Ważne jest aby była możliwość podróżowania rano i wieczorem także w niedziele (zabiegi lecznicze, chirurgiczne odbywają się obecnie także w soboty i niedziele).	Uwagę uwzględniono i dokonano zmiany przebiegu linii nr 17 między Łosinką i Hajnówką na trasę Łosinka – Trywieża – Nowe Kornino – Czyżyki – Puciska – Hajnówka. Przedmiotowa trasa została określona jako sieć główna, natomiast Plan transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.
137	Urząd Gminy Hajnówka	Dotyczy sieci kolejowej i autobusowej do Białowieży	Brak zapisów w planie	Powinna istnieć podstawowa sieć kolejowa i podstawowa autobusowa do Białowieży	Brak sieci kolejowej i autobusowej do Białowieży powodować będzie wzrost zanieczyszczenia spalinami samochodowymi w Puszczy Białowieskiej. O prawa mieszkańców Białowieży upomni się Wójt Gminy Białowieża.	Połączenie takie o dużym znaczeniu turystycznym będzie zapisane jako połączenie funkcjonujące w dni wolne od pracy na relacji Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża w zamian za połączenie Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka – Czeremcha, które funkcjonować będzie tylko w dni robocze. Uruchomienie połączenia warunkowane będzie remontem infrastruktury kolejowej na linii 52 na odcinku Hajnówka – Białowieża wykonanym przez właściciela przedmiotowego odcinka omawianej linii kolejowej.
138	Burmistrz Łap	7.2 Integracja usług publicznego transportu	Z punktu widzenia przewozów wojewódzkich mało istotne znaczenie mają węzeł Mońki, Augustów i	Proponuje się wykreślenie miasta Łapy.	Miasto Łapy z punktu widzenia przewozów wojewódzkich mają bardzo duże znaczenie. W Łapach będą występowały przesiadki między	Rozdział 7.2 w przedmiotowym zakresie został preredagowany. Uwaga została uwzględniona.

		zbiorowego, str. 130	Łapy.		relacjami kolejowymi oraz między koleją i autobusem. Już w planie transportowym wskazano, że Łapy są zintegrowanym węzłem przesiadkowym o znaczeniu ponadregionalnym. Znaczenie takie też należy nadać dla przewozów wojewódzkich. W Łapach wielu podróżnych z okolicznych gmin (Sokoły, Poświętne, Suraz) przesiada się z transportu zbiorowego kołowego i korzysta z dojazdu do Białegostoku, ale także i innych miejscowości koleją.	
139	Burmistrz Łap	str. 124, rys. 5.2.1 Schemat sieci autobusowej planowanej dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej wg kategoryzacji	Rys. 5.2.1 Schemat sieci autobusowej planowanej dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej wg kategoryzacji	ujęcie na mapie trasy na drodze wojewódzkiej nr 681 od Łap do m. Roszki – Wodźki	Trasa ta została ujęta w rys. 5.1.1 schemat sieci planowanej do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Istnieje zatem niespójność. Ta części trasy jest konieczna do ujęcia z uwagi na fakt, iż nie ma tam innej alternatywy. Mieszkańcy dojeżdżają do szkół i zakładów pracy w Łapach, albo też korzystają z kolei – przystanku w Łapach.	Rysunek na stronie 124 został zmieniony. Jest planowana linia na trasie Białystok – Łapy – Sokoły - Wysokie Mazowieckie nr 39 (zgodnie z rys. na str. 119).
140	Burmistrz Łap	str. 122, rys. 5.1.2 Schemat sieci kolejowych połączeń regionalnych planowanych dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej str. 92 rys. 3.2.3.1 Schemat sieci kolejowych połączeń regionalnych	Rys. 5.1.2 Schemat sieci kolejowych połączeń regionalnych planowanych dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej Rys. 3.2.3.1 Schemat sieci kolejowych połączeń regionalnych	Ujęcie trasy Łapy – Ostrołęka jako możliwego do uruchomienia dla przewozów pasażerskich połączenia.	Jest to nieczynne obecnie połączenie kolejowe, ale warto do wzięcia pod uwagę z uwagi na fakt, że stanowi w przyszłości dogodny i bezkolizyjny połączenie z zachodnią częścią województwa. Zapis może być warunkowany, ale dla przewozów pasażerskich jak najbardziej wzięty pod uwagę. Argumentem jest także to, że Łapy stanowią węzeł przesiadkowych i miejsce z infrastrukturą niezbędną do funkcjonowania takiego węzła (plac PKS, Dworzec PKP itp.).	Uruchomienie takiego połączenia nie znajduje uzasadnienia w przeprowadzonych badaniach. Wniosek odrzucono.
141	Burmistrz Łap	str. 119, rys. 5.1.1 schemat sieci planowanej dla przewozów o	rys. 5.1.1 schemat sieci planowanej dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	nie ujęto na mapie drogi wojewódzkiej nr 681 Łapy-Brańsk	Ta trasa została wskazana w Rys. 5.2.1 Schemat sieci autobusowej planowanej dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej wg kategoryzacji. Zatem jest	Rysunek na stronie 124 został zmieniony, nie przewidziano wojewódzkiego połączenia o charakterze użyteczności publicznej między Łapami i Brańskiem.

		charakterze użyteczności publicznej.			niespójność. Poza tym należy wziąć pod uwagę fakt, iż trasa ta jest jedyną alternatywą komunikacyjną dla miejscowości z miastem Łapy, ale także jedną z często wybieranych tras w kierunku Białegostoku. Także stanowi główne połączenie z Łap i okolicznych miejscowości z Brańskiem, Bielskiem Podlaskim, Siemiatyczami i Ciechanowcem.	
142	Starosta Grajewski	Tabela 5.1.1	Brak planowanej trasy: Suwałki – Grajewo – Łomża oraz powrotnej: Łomża – Grajewo – Suwałki	Suwałki – Augustów – Rajgród – Grajewo – Szczuczyn – Stawiski – Łomża	Z uwagi na duże zainteresowanie mieszkańców naszego regionu przemieszczaniem się między wskazanymi miejscowościami, związane zarówno z dojazdem do pracy, załatwianiem spraw administracyjnych, dostępem do służby zdrowia, a także potrzebami turystycznymi nie uwzględnienie proponowanej trasy stanowiłoby czynnik powodujący wykluczenie mieszkańców naszego powiatu poprzez ograniczenie dostępu do ważnych ośrodków administracyjnych, zdrowotnych i kulturalnych, a także ograniczyłoby dostęp do rynku pracy, co ma szczególne znaczenie w powiecie dotkniętym bezrobociem strukturalnym.	Uwaga uwzględniona. Wydłużono przebieg linii nr 30 z Augustowa do Suwałk. Zapisany z projekcie Planu transportowego przebieg linii nr 30 kształtuje się następująco: Łomża – Piątnica – Stawiski – Świdry – Szczuczyn – Grajewo – Rajgród – Augustów – Suwałki.
143	Starosta Grajewski	Tabela 5.1.1	Brak planowanej trasy: Białystok – Grajewo – Ełk oraz powrotnej: Ełk – Grajewo – Białystok	Białystok – Knyszyn – Mońki – Grajewo – Ełk	Z uwagi na duże znaczenie dla mieszkańców naszego regionu drogi krajowej nr 65 i związanym z tym zainteresowaniem przemieszczaniem się między wskazanymi miejscowościami, związanym zarówno z dojazdem do pracy, załatwianiem spraw administracyjnych, dostępem do służby zdrowia, szkół i ośrodków naukowych, a także potrzebami turystycznymi nie uwzględnienie proponowanej trasy stanowiłoby czynnik powodujący wykluczenie mieszkańców naszego powiatu poprzez ograniczenie dostępu do ważnych ośrodków administracyjnych, zdrowotnych i	Trasa została ujęta w połączeniach kolejowych.

					<p>kulturalnych, naukowych a także ograniczyłoby dostęp do rynku pracy, co ma szczególne znaczenie w powiecie dotkniętym bezrobociem strukturalnym.</p> <p>Należy też podkreślić dużą liczbę osób z powiatu grajewskiego, które kontynuują edukację w szkołach średnich i wyższych zarówno w Białymstoku, jak i w Elku.</p> <p>Zastosowanie tutaj zasady utworzenia połączeń bezpośrednich między stolicami ościennych powiatów pozwoli w pełni poszanować potrzeby najważniejszego i podstawowego odbiorcy wszelkich działań w zakresie edukacji, którym jest uczeń.</p>	
144	Sołtys Wsi Trywieża	Rozdział 5 str. 117	<p>Sieć autobusowa planowana do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Trasa linii autobusowej nr 17 Białystok – Zabłudów – Narew – Łosinka – Trywieża – Nowokornino – Czyżyki – Puciska – Hajnówka. Linia ta powinna stanowić sieć podstawową i posiadać minimum 4 kursy na dobę.</p>	<p>Sieć autobusowa planowana do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Trasa linii autobusowej nr 17 Białystok – Zabłudów – Narew – Łosinka – Trywieża – Nowokornino – Czyżyki – Puciska – Hajnówka. Linia ta powinna stanowić sieć podstawową i posiadać minimum 4 kursy na dobę.</p>	<p>Trasa linii autobusowej Białystok – Zabłudów – Narew – Łosinka – Hajnówka na rysunku 5.2.1 została poprowadzona od miejscowości Łosinka przez Golańską Szyję, Nowosady, Dubiny do Hajnówki. Na tej trasie odbywa się ruch przekraczający 30 kursów na dobę. Przewoźnicy na tej trasie to Eolia, Oktobus, Pogoda, Transport, Voyager, PKS. Trasa przez Trywież, Nowokornino, Czyżyki, Puciska nie jest w tej chwili obsługiwana przez żadnego przewoźnika. Mieszkańcy z wyżej wymienionych miejscowości nie mają możliwości korzystania z transportu publicznego do Białegostoku, szczególnie osoby starsze nie posiadające samochodów, a także młodzież ucząca się na wyższych uczelniach w Białymstoku, nie mają czym przyjechać do rodziny a także później wrócić. Ważne jest aby była możliwość podróżowania rano i wieczorem. Bardzo proszę uwzględnić tę prośbę mieszkańców tych wsi. Nie cofajmy się do czasów z lat 50-tych ubiegłego stulecia.</p>	<p>Uwagę uwzględniono i dokonano zmiany przebiegu linii nr 17 między Łosinką i Hajnówką na trasę Łosinka – Trywieża – Nowe Kornino – Czyżyki – Puciska – Hajnówka.</p>
145	Związek Zawodowy	Całość		Zaproponowana w Planie	Transport kolejowy doskonale	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby

	Dyżurnych Ruchu PKP Międzyzakładowa Komisja Rejonowa przy ZLK w Białymstoku	dotycząca transportu kolejowego		<p>transportowym siatka połączeń kolejowych oraz wielkość pracy przewozowej (tabela 5.1.2) jest nieadekwatna do potrzeb mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych, dla których transport kolejowy jest jedynym możliwym środkiem publicznego transportu zbiorowego. Realizacja powyższego projektu pogłębi dalszą dezintegrację komunikacyjną województwa. Poniżej przedstawiono alternatywną propozycję relacji objętych umową o dofinansowanie z budżetu samorządu województwa podlaskiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Białystok – Czeremcha – Białystok – 4 kursy w dobie • Białystok – Ełk – Białystok – 4 kursy w dobie • Kuźnica Białostocka – Ełk – Kuźnica Białostocka – 2 kursy w dobie • Białystok – Waliły – Białystok – 4 kursy w dobie • Białystok – Hajnówka – Białystok – 2 kursy w dobie • Hajnówka – Siedlce – Hajnówka – 2 kursy w dobie • Hajnówka – Czeremcha – Hajnówka – 2 kursy w dobie • Białystok – Siedlce – Białystok – 2 kursy w dobie • Białystok – Suwałki – Białystok – 8 kursów w dobie • Łapy – Kuźnica Białostocka – Łapy – 4 kursy w dobie • Szepietowo – Sokółka – Szepietowo – 4 kursy w dobie • Białystok – Czyżew – Białystok – 4 kursy w dobie • Bielsk Podlaski – 	<p>wpisuje się w „Strategię rozwoju Województwa Podlaskiego”. Podlaskie „zielone, dostępne, otwarte” i taka jest właśnie kolej. Pociągi jako jedyny środek transportu publicznego dają możliwość przewozu rowerów co w województwie nastawionym na rozwój turystyki jest dość ważnym argumentem przemawiającym za rozwojem transportu kolejowego. Za objęciem większej ilości połączeń kolejowych „Planem transportowym” przemawia też fakt, że kolej jest bezpiecznym i szybkim środkiem transportu. Ponadto w „Planie transportowym” powinien być odnotowany fakt, że do roku 2020 ponad 300 kilometrów linii kolejowych w Województwie Podlaskim zostanie poddane modernizacji lub gruntownej rewitalizacji (Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wersja z dnia 19 czerwca 2013 r., Założenia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014 – 2020, Projekt Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014 – 2020) co w znacznym stopniu podniesie komfort podróży, skróci czas przejazdu oraz podniesie bezpieczeństwo ruchu pociągów.</p>	<p>kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy(str.146).</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				Czeremcha – Bielsk Podlaski – 2 kursy w dobie • Łapy – Sokoły – Łapy – 4 kursy w dobie. Pociągi relacji Białystok – Czyżew do czasu modernizacji stacji Czyżew umożliwiające rozpoczęcie i zakończenie jazdy pociągów osobowych do i z Białegostoku będą uruchamiane w relacji Białystok – Małkinia.		
146	Radna Sejmiku Województwa Podlaskiego	7.2 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego, str. 130	Z punktu widzenia przewozów wojewódzkich mało istotne znaczenie mają węzeł Mońki, Augustów i Łapy.	Proponuje się wykreślenie miasta Łapy.	Miasto Łapy z punktu widzenia przewozów wojewódzkich mają bardzo duże znaczenie. W Łapach będą występowały przesiadki między relacjami kolejowymi oraz między koleją i autobusem. Już w planie transportowym wskazano, że Łapy są zintegrowanym węzłem przesiadkowym o znaczeniu ponadregionalnym. Znaczenie takie też należy nadać dla przewozów wojewódzkich. W Łapach wielu podróżnych z okolicznych gmin (Sokoły, Poświętne, Suraz) przesiada się z transportu zbiorowego kołowego i korzysta z dojazdu do Białegostoku, ale także i innych miejscowości koleją.	Rozdział 7.2 w przedmiotowym zakresie został przeredagowany. Uwaga została uwzględniona.
147	Radna Sejmiku Województwa Podlaskiego	str. 124, rys. 5.2.1 Schemat sieci autobusowej planowanej dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej wg kategoryzacji	Rys. 5.2.1 Schemat sieci autobusowej planowanej dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej wg kategoryzacji	ujęcie na mapie trasy na drodze wojewódzkiej nr 681 od Łap do m. Roszki – Wodźki	Trasa ta została ujęta w rys. 5.1.1 schemat sieci planowanej do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Istnieje zatem niespójność. Ta części trasy jest konieczna do ujęcia z uwagi na fakt, iż nie ma tam innej alternatywy. Mieszkańcy dojeżdżają do szkół i zakładów pracy w Łapach, albo też korzystają z kolei – przystanku w Łapach.	Rysunek na stronie 124 został zmieniony. Jest planowana linia na trasie Białystok – Łapy – Sokoły - Wysokie Mazowieckie nr 39 (zgodnie z rys. na str. 119).
148	Radna Sejmiku Województwa Podlaskiego	str. 122, rys. 5.1.2 Schemat sieci kolejowych połączeń regionalnych planowanych	Rys. 5.1.2 Schemat sieci kolejowych połączeń regionalnych planowanych dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej Rys. 3.2.3.1 Schemat sieci	Ujęcie trasy Łapy – Ostrołęka jako możliwego do uruchomienia dla przewozów pasażerskich połączenia.	Jest to nieczynne obecnie połączenie kolejowe, ale warto do wzięcia pod uwagę z uwagi na fakt, że stanowi w przyszłości dogodne i bezkolizyjne połączenie z zachodnią częścią województwa. Zapis może być warunkowany, ale dla przewozów	Uruchomienie takiego połączenia nie znajduje uzasadnienia w przeprowadzonych badaniach. Wniosek odrzucony.

		dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej str. 92 rys. 3.2.3.1 Schemat sieci kolejowych połączeń regionalnych	kolejowych połączeń regionalnych		pasażerskich jak najbardziej wzięty pod uwagę. Argumentem jest także to, że Łapy stanowią węzeł przesiadkowych i miejsce z infrastrukturą niezbędną do funkcjonowania takiego węzła (plac PKS, Dworzec PKP itp.)	
149	Radna Sejmiku Województwa Podlaskiego	str. 119, rys. 5.1.1 schemat sieci planowanej do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	rys. 5.1.1 schemat sieci planowanej do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	nie ujęto na mapie drogi wojewódzkiej nr 681 Łapy – Brańsk	Ta trasa została wskazana w rys. 5.2.1 Schemat sieci autobusowej planowanej dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej wg kategoryzacji. Zatem jest niespójność. Poza tym należy wziąć pod uwagę fakt, iż trasa ta jest jedyną alternatywą komunikacyjną dla miejscowości z miastem Łapy, ale także jedną z często wybieranych tras w kierunku Białegostoku. Także stanowi główne połączenie z Łap i okolicznych miejscowości z Brańskiem, Bielskiem Podlaskim, Siemiatyczami i Ciechanowcem.	Rysunek na stronie 124 został zmieniony, nie przewidziano wojewódzkiego połączenia o charakterze użyteczności publicznej między Łapami i Brańskiem.
150	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przyjazny Transport	5. Sieć komunikacyjna 5.1 Charakterystyka sieci użyteczności publicznej tabela 5.1.2 strona 120	Tabela 5.1.2 Praca eksploatacyjna sieci kolejowej planowanej do objęcia Planem transportowym Hajnówka – Siedlce, Siedlce – Hajnówka to jest jedna para pociągów do Siedlec (bardzo mało)	Kierunek do Siedlec to jest kierunek „okno na świat”. Miasta powiatowe Hajnówka i Siemiatycze muszą mieć lepsze połączenie z Warszawą i dalej w Polskę.	Puszcza Białowieska, rozwój turystyki, miasta powiatowe Hajnówka i Siemiatycze muszą mieć dobre połączenie ze stolicą. Większa ilość połączeń przyciągnie turystów rowerowych i dadzą zarobić naszym mieszkańcom. W okresie wakacyjnym, autobus szynowy miał doczepiony wagon do przewozu rowerów. Jeżeli będzie możliwość, najlepiej żeby Hajnówka miała bezpośrednie połączenie z Warszawą, przynajmniej w sobotę i niedzielę.	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obciążuje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Zapisy dotyczące możliwości przewozu rowerów zostały dodane jednak bez precyzowania czy będzie to dodatkowy wagon. Przewozy w relacji Hajnówka – Warszawa może organizować z uwagi na najdłuższy odcinek przedmiotowej linii Marszałek Województwa Mazowieckiego na podstawie porozumienia między Marszałkami lub minister właściwy ds. transportu.
151	Prezes Ogólnopolskiego	str. 17	Miasta na południe od linii	Miasta na południe od linii	Należy w 2014 roku zwiększyć do 3	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby

	Stowarzyszenia Przyjazny Transport		Łomża – Białystok szczególnie nie różnią się liczbą ludności	Łomża – Białystok szczególnie nie różnią się liczbą ludności a mimo to mają zasadnicze różnice w liczbie par pociągów/dobę. Linia nr 6 Białystok – Szepietowo – 10 par. Linia nr 32 Białystok – Czeremcha – 1 para na dobę.	par łącznie na dobę na linii nr 32.	kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).
152	Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przyjazny Transport	str. 99		Str. 99 potwierdza powyższą uwagę (<i>patrz uwaga nr 151</i>). Liczba podróży na 1 parę pociągów na dobę na linii nr 6 Białystok – Szepietowo, jest mniejsza niż na linii nr 32 Białystok – Czeremcha.		Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.
153	Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przyjazny Transport	str. 105		Po dokonaniu analizy str. 17 ze stroną 105 projektu „Planu transportowego” Stowarzyszenie wnosi o: <ul style="list-style-type: none"> • 5 par połączeń na dobę na linii Hajnówka – Czeremcha • 3 pary połączeń na dobę na linii Czeremcha – Siedlce uwzględniając skomunikowania, które generują potoki podróży • 3 pary połączeń na dobę na linii Białystok – Czeremcha uwzględniając skomunikowania, które generują potoki podróży 	Prognostowane dane ludnościowe są wyraźnie zaniżone dla powiatów: hajnowskiego, bielskiego, siemiatyckiego w porównaniu z sokólskim, augustowskim, grajewskim. W tych danych jest ukryta „profilaktyka” wyludniania powiatów południowo – wschodniej części województwa podlaskiego.	Dane o liczbie ludności w prognozach oparto o oficjalne dane GUS dostępne na stronach internetowych. Odnośnie zmiany ilości połączeń na poszczególnych liniach – wyjaśnienia zostały złożone w ramach uwag nr 151 i 152.
154	Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przyjazny Transport	str. 90		Należy uruchomić połączenia z Wysokolitowskim i ze Świsłoczą – osobowe połączenia pasażerskie.	Połączenie Białystok – Grodno nie zbuduje demokracji na Białorusi.	Przewozy takie należy traktować jako międzynarodowe podlegające organizacją właściwemu ministrowi.

155	Urząd Gminy Czeremcha	str. 17	Miasta na południe od linii Łomża – Białystok nie różnią się zasadniczo między sobą liczbą ludności.	Ale miasta te mają zasadnicze różnice w liczbie par pociągów/dobę. Linia nr 6 (Białystok – Szepietowo) 10 par pociągów, linia nr 32 (Białystok – Czeremcha) 1 para pociągów na dobę.	Należy w 2014 roku zwiększyć do 3 par połączeń pociągów na dobę na linii 32 (Białystok – Czeremcha).	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146).
156	Urząd Gminy Czeremcha	str. 99	Str. 99 potwierdza powyższą uwagę (<i>patrz uwaga nr 155</i>). Liczba podróży na 1 parę pociągów na dobę na linii nr 6 (Białystok – Szepietowo), jest mniejsza niż na linii nr 32 (Białystok – Czeremcha). Jest mniejsza niż na linii nr 31.	Jest rozkład nie dostosowany do potrzeb podróży, mieszkańców linii nr 32. Jedna para pociągów nie zaspakaja potrzeb mieszkającej tu ludności. Jedna para pociągów/na dobę w czasie wakacji nie zaspakaja potrzeb mieszkańców i turystów na linii nr 31 (Czeremcha – Hajnówka).	Należy w 2014 roku zwiększyć do 3 par połączeń pociągów na dobę na linii 32. Należy w 2014 roku zwiększyć do 5 par połączeń pociągów na dobę na linii 31 (Czeremcha – Hajnówka), łącznie z wakacjami. 3 pary pociągów na dobę na linii nr 31 (Czeremcha – Siedlce).	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.
157	Urząd Gminy Czeremcha	str. 105	Prognozowane dane ludnościowe są wyraźnie zaniżone dla powiatów: bielskiego, hajnowskiego, siemiatyckiego w porównaniu z powiatami np. augustowskim, grajewskim, sokólskim.	W tych danych jest ukryta „profilaktyka” wyludniania powiatów południowo – wschodniej części województwa podlaskiego (bielskiego, hajnowskiego, siemiatyckiego), po dokonaniu analizy str. 17-105: „projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podlaskiego”	Należy w 2014 roku zwiększyć do 3 par połączeń pociągów na dobę na linii 32. Należy w 2014 roku zwiększyć do 5 par połączeń pociągów na dobę na linii 31 (Czeremcha – Hajnówka) łącznie z wakacjami. 3 pary pociągów na dobę na linii nr 31 (Czeremcha – Siedlce).	Dane o liczbie ludności w prognozach oparto o oficjalne dane GUS dostępne na stronach internetowych. Odnośnie zmiany ilości połączeń na poszczególnych liniach – wyjaśnienia zostały złożone w ramach uwag nr 155 i 156.
158	Urząd Gminy Czeremcha	str. 90	Połączenie Białystok – Grodno jest jedynym połączeniem z Republiką Białoruś w województwie podlaskim.	Dwie pary połączeń kolejowych w województwie podlaskim nie zlikwidują demokracji na Białorusi.	Należy uruchomić połączenia kolejowe – osobowe ze Swisłoczą i z Wysokolitowskim, wpłynęłoby to zasadniczo na przebudowę świadomości mieszkańców Białorusi.	Przewozy takie należy traktować jako międzynarodowe podlegające organizacją właściwemu ministrowi.
159	Rada Gminy Czeremcha	str. 17	Miasta na południe od linii Łomża – Białystok nie różnią się zasadniczo między	Ale miasta te mają zasadnicze różnice w liczbie par pociągów/dobę.	Należy w 2014 roku zwiększyć do 3 par połączeń pociągów na dobę na linii 32 (Białystok – Czeremcha).	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy

			sobą liczbą ludności.	Linia nr 6 (Białystok – Szepietowo) 10 par pociągów, linia nr 32 (Białystok – Czeremcha) 1 para pociągów na dobę.		wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie. Plan zakłada ciągłe okresowe monitorowanie zmian w zapotrzebowaniu na przewozy (str.146). Należy zaznaczyć, że dane z tabeli 5.1.2 są jedynie projekcją opisanych powyżej wymogów na okres prognozy 2017r i liczby kursów nie mają charakteru wiążącego. Tabela została poprawiona a liczby kursów usunięte.
160	Rada Gminy Czeremcha	str. 99	Str. 99 potwierdza powyższą uwagę (<i>patrz uwaga nr 155</i>). Liczba podróźnych na 1 parę pociągów na dobę na linii nr 6 (Białystok – Szepietowo), jest mniejsza niż na linii nr 32 (Białystok – Czeremcha). Jest mniejsza niż na linii nr 31.	Jest rozkład nie dostosowany do potrzeb podróźnych, mieszkańców linii nr 32. Jedna para pociągów nie zaspakaja potrzeb mieszkającej tu ludności. Jedna para pociągów/na dobę w czasie wakacji nie zaspakaja potrzeb mieszkańców i turystów na linii nr 31 (Czeremcha – Hajnówka).	Należy w 2014 roku zwiększyć do 3 par połączeń pociągów na dobę na linii 32. Należy w 2014 roku zwiększyć do 5 par połączeń pociągów na dobę na linii 31 (Czeremcha – Hajnówka), łącznie z wakacjami. 3 pary pociągów na dobę na linii nr 31 (Czeremcha – Siedlce).	Plan Transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.
161	Rada Gminy Czeremcha	str. 105	Prognozowane dane ludnościowe są wyraźnie zaniżone dla powiatów: bielskiego, hajnowskiego, siemiatyckiego w porównaniu z powiatami np. augustowskim, grajewskim, sokólskim.	W tych danych jest ukryta „profilaktyka” wyludniania powiatów południowo – wschodniej części województwa podlaskiego (bielskiego, hajnowskiego, siemiatyckiego), po dokonaniu analizy str. 17-105: „projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podlaskiego”	Należy w 2014 roku zwiększyć do 3 par połączeń pociągów na dobę na linii 32. Należy w 2014 roku zwiększyć do 5 par połączeń pociągów na dobę na linii 31 (Czeremcha – Hajnówka) łącznie z wakacjami. 3 pary pociągów na dobę na linii nr 31 (Czeremcha – Siedlce).	Dane o liczbie ludności w prognozach oparto o oficjalne dane GUS dostępne na stronach internetowych. Odnośnie zmiany ilości połączeń na poszczególnych liniach – wyjaśnienia zostały złożone w ramach uwag nr 159 i 160.
162	Rada Gminy Czeremcha	str. 90	Połączenie Białystok – Grodno jest jedynym połączeniem z Republiką Białoruś w województwie podlaskim.	Dwie pary połączeń kolejowych w województwie podlaskim nie zlikwidują demokracji na Białorusi.	Należy uruchomić połączenia kolejowe – osobowe ze Swisłoczą i z Wysokolitowskim, wpłynęłoby to zasadniczo na przebudowę świadomości mieszkańców Białorusi.	Przewozy takie należy traktować jako międzynarodowe podlegające organizacją właściwemu ministrowi.
163	PKS w Białymstoku			Plan nie odpowiada na pytanie,		W związku z tym, iż trudno jest na dzień dzisiejszy

	S.A.			czy na datę jego sporządzenia, realizacja przewozów pasażerów w korytarzach komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami objętymi obowiązkiem zapewnienia komunikacji przez Marszałka Województwa Podlaskiego jest wystarczająca. Jeżeli nie, to jaką liczbę pasażerów należałoby uwzględnić jako potencjalnych pasażerów firm przewozowych.		przewidzieć faktyczne zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w roku 2017 i latach późniejszych, dlatego w Planie przyjęto jedynie standardy dotyczące częstotliwości kursowania. Plan transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.
164	PKS w Białymstoku S.A.			Plan nie odpowiada na pytanie o sposób dostępności do dworców, czy będą zarządzane w dotychczasowy sposób ze wszystkimi ograniczeniami, czy też będą dostępne dla wszystkich przewoźników.		Dostęp do dworców określany jest na podstawie art. 15 i 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
165	PKS w Białymstoku S.A.			Jaka liczbę kursów na liniach społecznie uzasadnionych, które będą przedmiotem wyceny dla celów zamówienia przewozu – powinien uwzględnić plan?		W związku z tym, iż trudno jest na dzień dzisiejszy przewidzieć faktyczne zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w roku 2017 i latach późniejszych, dlatego w Planie przyjęto jedynie standardy dotyczące częstotliwości kursowania. Plan transportowy nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych liniach autobusowych czy połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinakach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.
166	PKS w Białymstoku S.A.			Co oznacza termin (definicja/parametry) – linia „społecznie uzasadniona” oraz „użyteczność publiczna”, jakie są kryteria? Na jakiej podstawie linia o małej		Użyteczność publiczna została zdefiniowana w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Wszystkie linie objęte użytecznością publiczną przez Marszałka, są ujęte w Planie transportowym.

				rentowności będzie (lub nie) objęta siecią przewozów o charakterze użyteczności publicznej?		
167	PKS w Białymstoku S.A.			Co oznacza termin „niska rentowność” – jaki wskaźnik, jak liczony, jaką ma wartość od której można uznać, że linia ma niską rentowność?		Rentowność linii określano na podstawie iloczynu paskm/pojkm. Nie definiowano od jakiej wartości linia jest rentowna, natomiast dokonywano porównań linii w podobnych relacjach i obsługujących podobny obszar.
168	PKS w Białymstoku S.A.			Jakimi kryteriami obliczono limit pasażerów na kurs?		Nie liczono limitu pasażerów na kurs.
169	PKS w Białymstoku S.A.			Częstotliwość kursowania – czy organizator będzie refundował określoną liczbę kursów czy wszystkie, które zgłosi przewoźnik, czy tylko wybrane kursy? Jaka liczba kursów objęta będzie dopłatą? Czy organizator transportu zdefiniuje kursy preferowane?		Organizator dofinansuje jedynie przewozy o charakterze użyteczności publicznej określone w Planie transportowym.
170	PKS w Białymstoku S.A.			Czy organizator transportu przewiduje partycypację w kosztach dostosowania taboru do założeń planu transportowego w zakresie: dostosowania do przewozu osób niepełnosprawnych, obniżenia przeciętnego wieku taboru, wykorzystania autobusów spełniających normy EURO 5 (EURO 3).		Organizator transportu nie przewiduje partycypacji w kosztach dostosowania taboru. Koszty te będzie musiał uwzględnić przewoźnik.
171	PKS w Białymstoku S.A.			Czy organizator transportu przewiduje sfinansowanie wdrożenia systemu informatycznego dotyczącego obsługi pasażera (system informatyczny na przystankach i dworcach, system GPS)?		System informatyczny będzie realizowany zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
172	PKS w Białymstoku S.A.			Czy Urząd Marszałkowski, jako organizator transportu publicznego na terenie województwa podlaskiego przewiduje połączenie opracowanej (przez siebie lub inne podmioty) sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej z sieciami opracowanymi przez		Połączenie sieci użyteczności publicznej może nastąpić poprzez węzły przesiadkowe. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zakłada hierarchiczność. Przewozy gminne, dopasowywane są do powiatowych, powiatowe do wojewódzkich, a wojewódzkie do międzywojewódzkich i międzynarodowych.

				innych organizatorów tj. powiaty, gminy, itp.?		
173	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			W charakterystyce taboru kolejowego stanowiącego własność województwa podlaskiego brakuje następujących informacji: <ul style="list-style-type: none"> • średnio dobowe przebiegi; • średnio dobowy czas pracy; • średnia dobową ilość pojazdów w rezerwie faktyczna a konieczna; • przebieg; • wskaźnik gotowości technicznej dla poszczególnego rodzaju taboru; • wskaźnik wykorzystania taboru 		Proponowane wskaźniki nie są wymagane w Planie transportowym. Ponadto dane do ich obliczania, nie są udostępniane przez przewoźników.
174	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			W planie transportowym brakuje średnio dobowego udziału pojazdów własnych przewoźnika w stosunku do pojazdów Województwa Podlaskiego.		Proponowane wskaźniki nie są wymagane w Planie transportowym. Ponadto dane do ich obliczania, nie są udostępniane przez przewoźników.
175	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			W planie transportowym należy uwzględnić wzrost frekwencji w pociągach REGIO relacji Łapy Osse – Łapy – Białystok, uruchamianych przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. spowodowany wprowadzeniem taryfy „Połączenie w dobrej cenie”. W chwili opracowania planu dane takie były niedostępne, jednak obecnie należy zwrócić się do przewoźnika o udostępnienie wyników przewozowych od momentu wprowadzenia nowej taryfy.		Uwzględnienie takich danych byłoby niespójne z materiałami, na których opiera się Plan. Ponadto przedmiotowe dane, nie są udostępniane przez przewoźników.
176	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			W planie transportowym należy uwzględnić powstanie terminala kontenerowego na terenie byłych Zakładów Taboru Kolejowego w Łapach, którego uruchomienie		Plan transportowy dotyczy wyłącznie ruchu pasażerskiego w dodatku ograniczającego się do wojewódzkich przewozów pasażerskich. Z tego punktu widzenia Plan nie odnosi się w żaden sposób do infrastruktury związanej z ruchem towarowym, chyba, że może ona mieć istotne znaczenie dla

				planowane jest na czerwiec 2014 roku.		przewozów pasażerskich.
177	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			W planie transportowym nie poddano analizie sensowności utworzenia własnego wojewódzkiego przewoźnika kolejowego.		Nie ma wymogu prowadzenia takiej analizy w ramach Planu transportowego.
178	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			W planie transportowym nie uwzględniono możliwości rekompensaty pracy przewozowej na linii kolejowej nr 6, odcinek Szepietowo – Małkinia poprzez wydłużenie relacji pociągów Przewozów Regionalnych: Białystok – Szepietowo do Małkini i pociągów Kolei Mazowieckich: Warszawa Wileńska – Małkinia. Zakończenie rekompensaty możliwe było by wraz z zakończeniem modernizacji linii nr 6 w ramach projektu „Rail Baltica”.		Plan transportowy nie uwzględnia szczegółowych zapisów w przedmiotowych kwestiach.
179	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			W Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego wskazano na dodatnie saldo migracji w dwóch powiatach ziemskich: białostockim i łomżyńskim. W obu powiatach występuje dobra sieć linii kolejowych. Białostocki linia nr 6 (Zielonka – Kuźnica Biał.), nr 32 (Czeremcha – Białystok), 36 (Ostrołęka – Łapy), 37 (Białystok – Zubki Biał.) i 38 (Białystok – Bartoszyce), a w powiecie łomżyńskim linia nr 36 (Ostrołęka – Łapy) i 49 (Śniadowo – Łomża). Dlaczego nie poddano analizie sensowności zwiększenia liczby połączeń na liniach eksploatowanych w ruchu pasażerskim i reaktywację połączeń na pozostałych liniach – włączenia w sieć uzupełniającą?		W ramach prac na projektem Planu transportowego, wykonano szereg badań i analiz w oparciu o komputerowy model ruchu. Badania nie wykazały zasadności podnoszenia pracy transportowej dla wojewódzkich przewozów kolejowych. Plan nie precyzuje wielkości pracy transportowej i nie precyzuje dokładnej liczby kursów na poszczególnych połączeniach kolejowych. Plan transportowy wyznacza limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ilości kursów na poszczególnych odcinkach sieci oraz poprzez wymóg dopasowania liczby kursów do zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliuguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.

180	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			Należy zwrócić uwagę, iż spółka PKP Intercity S.A. planuje ponownie rozpiścić przetarg na zakup i dostawę 10 fabrycznie nowych lokomotyw spalinowych, których część będzie prowadziła pociągi dalekobieżne kursujące na terenie województwa podlaskiego (odc. Białystok – Sestokai), „Przewoźnik planuje rozpiścić kolejnego postępowania tak, by jeszcze przed końcem 2015 roku pierwsze pociągi kursujące na liniach niezelektryfikowanych mogły być prowadzone przez nowy tabor spalinowy”. W najbliższych latach (począwszy od 2015 roku) należy się również spodziewać zwiększenia kursów dalekobieżnych połączeń kolejowych do Suwałk, czego nie uwzględniono w projekcie planu.		Nie dotyczy Planu transportowego ze względu na zakres obowiązków organizatora wynikających z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
181	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok	str. 96		Na stronie 96 planu użyto następującego sformułowania: <i>Duży obszar sieci bez zachowanej skrajni</i> . W naszym przekonaniu jest to opinia błędna. Na liniach używanych zarówno w ruchu pasażerskim i towarowym skrajnia spełnia wszystkie wymogi karty UIC. Jedynie na liniach nr 36 i częściowo na linii nr 37 występuje obfita roślinność uniemożliwiająca swobodny przejazd taboru kolejowego. Ponadto w przypadku przywrócenia ruchu kolejowego na przedmiotowych liniach zarządca infrastruktury będzie musiał wykonać szereg innych czynności, m.in. uzupełnienie nawierzchni, trójkąty		Wg danych przekazanych przez PKP PLK S.A., około 30% ogólnej liczby odcinków międzyprzystankowych na sieci kolejowej nie ma zachowanej skrajni budowli. Wobec powyższego, zapis: <i>„duży obszar sieci bez zachowanej skrajni”</i> zamieniono na: <i>„znaczny obszar sieci bez zachowanej skrajni”</i>

				widoczności, uzupełnienie oznakowania i urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk).		
182	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			Tabela 3.3.2. będąca analizą SWOT została błędnie wykonana. Szanse i zagrożenia dotyczyć powinny sfery zewnętrznej mającej wpływ na usługę transportową, zaś mocne i słabe strony powinny dotyczyć cech jednostki badanej (przewoźnik – tabor – sieć).		Wskazana tabela nie jest analizą SWOT i nie została tak nazwana.
183	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			<p>W planie pominięto bardzo ważny instrument jakim jest obszar ciążenia. Nie zbadano obszaru ciążenia dla poszczególnych stacji i przystanków kolejowych. Lokalizacja miejsc obsługi podróżnych na kolei w wielu wypadkach nie odpowiada obecnym potrzebom. Należy zbadać dostępność poszczególnych punktów (stacje i przystanki) w celu zwiększenia efektywności ich wykorzystania poprzez ich relokalizację podczas ewentualnych prac rewitalizacyjnych i modernizacyjnych, a także możliwości powstania nowych punktów.</p> <p>Na podlaskim odcinku linii kolejowej nr 38 (odc. Białystok – Grajewo) mamy do czynienia z istotną barierą utrudniającą dostęp do kolei wielu mieszkańcom wsi położonych wzdłuż wspomnianej trasy. Istnieje kilka przystanków osobowych usytuowanych z dala od zabudowań mieszkalnych. Często brakuje także bezpiecznej, utwardzonej i</p>		Plan transportowy nie jest dokumentem regulującym kwestie infrastrukturalne. Uwaga odnosi się do planów zagospodarowania przestrzennego, sporządzanych przez Województwo Podlaskie oraz Gminy będące w obszarze województwa podlaskiego, jak również dokumentacji przygotowywanej przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK.

				właściwie oznakowanej drogi dojścia na peron przystanków.		
184	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			Na rysunku 5.2.1 (str. 124) Sejny jako jedyne miasto powiatowe w województwie podlaskim nie zostało uwzględnione w sieci głównej połączeń autobusowych. Jest to błąd skutkujący degradacją tego ośrodka miejskiego. Jednocześnie jest to zaprzeczenie idei dostępności wewnętrznej zapisanej w Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020.		Kategoryzacja sieci została ustalona na podstawie prognozowanego na rok 2017 zapotrzebowania na przewozy wojewódzkie i nie ma na dzień dzisiejszy podstaw do jej zmiany. Ponadto, Plan transportowy wyznacza jedynie limity ilości kursów poprzez wyznaczenie minimalnej ich ilości na poszczególnych odcinakach sieci (str.131 i 132). Takie podejście zabezpiecza funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich na relacjach, na których zapotrzebowanie na przewozy spada oraz obliguje do zwiększenia oferty na tych liniach na których zapotrzebowanie rośnie.
185	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie” Białystok			Zaproponowane w Planie transportowym siatka połączeń kolejowych oraz wielkość pracy przewozowej (tabela 5.1.2) jest nieadekwatna do potrzeb mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych, dla których transport kolejowy jest jedynym możliwym środkiem publicznego transportu zbiorowego. Realizacja powyższego projektu pogłębi dalszą dezintegrację komunikacyjną województwa. Należy przeredagować tabelę 5.1.2. w której pod poz. 12a przewidzieć należy wydłużenie kursowania pociągów relacji Białystok – Czyżew oraz Czyżew – Białystok z chwilą uzyskania technicznych możliwości przyjmowania i wyprawiania pociągów pasażerskich ze stacji Czyżew (tj. przebudową stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym wraz ze zmianą położenia semaforów wyjazdowych w kierunku Małkini).		W ramach prac na projektem Planu transportowego, wykonano szereg badań i analiz w oparciu o komputerowy model ruchu. Badania nie wykazały zasadności podnoszenia pracy transportowej dla wojewódzkich przewozów kolejowych. Plan nie precyzuje wielkości pracy transportowej.
186	Stowarzyszenie			Nie ujęto w dokumencie		Organizatorem takich przewozów zgodnie z ustawą o

	Federacja Zielonych w Białymstoku (w likwidacji), Stowarzyszenie Zwykłe Zielony Białystok, Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata Białystok			miejskich i aglomeracyjnych przewozów kolejowych i autobusowych w Białymstoku.		publicznym transporcie zbiorowym, powinien być Prezydent Białegostoku.
187	Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku (w likwidacji), Stowarzyszenie Zwykłe Zielony Białystok, Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata Białystok			Nie ujęto w dokumencie przewozów firmy POLSKIBUS.COM		Plan transportowy dotyczy jedynie tych linii autobusowych, które były realizowane w 2012 r. <u>w oparciu o zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Podlaskiego</u> – informację taką zapisano na str. 60 dokumentu Planu (pkt. 2.8.2.1).
188	Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku (w likwidacji), Stowarzyszenie Zwykłe Zielony Białystok, Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata Białystok			Wiosek o zapisanie w Planie transportowym utworzenia w Białymstoku, Suwałkach, Łomży itd. stacji CNG.		Plan transportowy nie wprowadza i nie określa planów i zamierzeń o charakterze inwestycyjnym.
189	Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku (w likwidacji), Stowarzyszenie Zwykłe Zielony Białystok, Fundacja Towarzystwo Ulepszania Świata Białystok			Pozostałe opinie		Pozostałe opinie, wywody i uwagi nie są związane z Planem transportowym.