

1	Mazowieckie	Piaseczyński, Grójecki, Pruszkowski, Warszawski	Przyspieszenie planowanej modernizacji linii kolejowej do Konstancina - Jeziorno do 2035, przystosowanie linii wąskotorowej Piaseczno - Grójec do linii regionalnej dla mieszkańców regionu z przedłużeniem do Nowego miasta nad Pilicą do 2036, budowa linii kolejowej do Nadarzyna w ramach programu CPK, budowa linii Średnicowej dla pociągów regionalnych od PKP Warszawa Okęcie przez Dworzec Centralny do PKP Warszawa Wileńska z perspektywą budowy do 2040.	Nie	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Planujemy i uwzględnimy, zgodnie z uwagą, przedłużenie linii z Janek do Nadarzyna, z wyjątkiem postulatu budowy linii średnicowej Okęcie - Dworzec Centralny, ponieważ to zadanie, jest naszym zdaniem, nieuzasadnionym finansowo, dublowaniem się infrastruktury Metra i kolei.
2	Mazowieckie	Żyrardowski	Budowa łącznicy LK4 z LK12 w stronę Skierniewic (w kierunku zachodnim). Łącznica pozwoli zdecydowanie przyspieszyć pociągi Kraków - Bydgoszcz.	Proszę o wprowadzenie tego postulatu do skalowalnego pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Uważamy, że czas przejazdu pociągów Kraków - Bydgoszcz poprawi radykalnie skierowanie ich najkrótszą czasowo trasą KDP przez CPK oraz nową trasą przez przez Częstochowę i Łódź.
3	Mazowieckie	ostrołęcki/szczywieński	Na obszarze północnej części powiatu ostrołęckiego istniała kiedyś i prężnie działała linia kolei wąskotorowej która niestety została zlikwidowana , a teraz jesteśmy terenem wykluczonym komunikacyjnie z daleką odległością od linii kolejowej, nowa linia kolejowa normalnotorowa byłaby dla nas możliwością rozwoju w aspekcie komunikacyjnym, społecznym i inwestycyjnym, a także doprowadziłaby do lepszego skomunikowania z województwem warmińsko mazurskim i dalej z całym krajem, w dalszej perspektywie czasu można by ja dalej rozbudowywać. Atutem do powstania tej linii jest spora liczba mieszkańców, np. Ostrołęka 46 tysięcy mieszkańców, gmina Kadzidła ma ponad 11 tysięcy, a także teren przez, który mogłaby przebiegać jest praktycznie płaski, pozbawiony większych rzek co znacznie obniżyłoby koszty budowy. Ta linia mogłaby być dobra dla nowych połączeń pasażerskich i transportowych. Linia ta mogłaby przebiegać od Ostrołęki przez teren gmin Lelis, Kadzidło, Myszyniec, Rozogi, Świętajno, Szczytno. Ta linia mogłaby być też stosowana w celach wojskowych. Podróżowałyby nią dużo osób. Stanowiłaby bardzo dobra alternatywę dla transportu autobusowego i samochodowego. Dlatego uprzejmie proszę o dodanie tej linii do mapy planowanych połączeń kolejowych w ramach CPK.	Proponowana przez Państwa rozbudowa sieci kolejowej jest bardzo trafna choć wymaga trochę uzupełnień takich jak proponowana przeze mnie nowa linia kolejowa, doprowadziłoby to do bardzo dobrego skomunikowania całego kraju w tańszy, bardziej ekologiczny system transportu, fajnie byłoby zaplanować w pobliżu większych ośrodków jakieś parkingi typu PARK and RIDE, dostosowywać liczbę kursów w odniesieniu do zapotrzebowania mieszkańców, budowa w pobliżu nowych ścieżek kolejowych, dostosowywanie peronów dla osób niepełnosprawnych, postawienie samoobsługowych biletomatów. Materiały zaprezentowane przez Państwa w sposób czytelny, tylko mapy mogłyby być trochę wyraźniejsze. Bardzo serdecznie dziękuję , że zostały zrobione takie konsultacje, gdzie każdy może wziąć w nich udział i cieszyć się, że wziąłem w nich udział i przedstawiłem swoją koncepcję nowej linii kolejowej, która odmieniłaby oblicze naszego regionu.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Budowa całkiem nowej linii, od Ostrołęki przez teren gmin Lelis, Kadzidło, Myszyniec, Rozogi, Świętajno, Szczytno dla połączeń o charakterze wewnątrzpowiatowym, nie jest naszym zdaniem uzasadniona. Odbudowa linii w starym śladzie linii wąskotorowej jest natomiast niemożliwa, gdyż na większości odcinków trasa ta jest zajęta poprzez rozbudowę drogi.

4	Mazowieckie	sochaczewski	<p>Brak docelowej obsługi dalekobieżnej kolei stacji PKP Sochaczew. Pociągi według planów mają omijać Sochaczew odbijając już w Łowiczu w kierunku CPK. Istnieje aktualnie wiele połączeń tego typu na linii Kutno-Łowicz-Sochaczew-Warszawa, które mają już nie przebiegać przez Sochaczew. Jedyną opcją dostania się do Warszawy będzie przesiadka (koszt dwóch biletów + oczekiwanie na przesiadkę) na w CPK lub jazda pociągami podmiejskimi (25 minut dłużej w jedną stronę z 30 minut prawie dwa razy dłużej). Należałoby ograniczyć, a nie całkowicie zlikwidować takie kursy przez Sochaczew.</p> <p>Dlaczego stacja Plecewice jest na tych planach, gdzie na wszystkich planach co do budowy linii kolejowej do Płocka z CPK takiej stacji nie ma? To oczywiście na plus, że ją dodano, ale czy ona faktycznie powstanie? - Wątpię, bo nie pojawia się na bardziej specjalistycznych planach.</p> <p>Świetnym pomysłem jest reaktywowanie sochaczewskiej linii wąskotorowej i przedłużenie jej do Leoncina, ale czy te plany są realne? W perspektywie 100 lat może, ale nikogo takie plany nie interesują, ponieważ za 5 lat ktoś wycofa się z tego pomysłu.</p>	<p>Nie została uwzględniona ta stacja, więc dopytuję jak będzie wyglądała obsługa PO Nowa Sucha, gdzie jest to siedziba gminy i ważny przystanek kolejowy (proszę mi nie odpisywać, że sama miejscowość ma mało mieszkańców, bo porównując z Makowem, Lipcami Reymontowskimi i Zdunami to są to wsie o znacznie większej powierzchni, więc ich odpowiednikiem jest doliczenie do ludności Nowej Suchej mieszkańców Starej Suchej, Zakrzewia, Szelig, Kozłowa Szlacheckiego, Nowego i Starego Żylina oraz Mizerki, co daje ludność około 1620 osób. Do PKP wszystkie te miejscowości mają poniżej 2 km). Dlaczego uwzględniono w planach takie przystanki jak: Zduny, Maków, Lipce Reymontowskie i Bedlno, a pominięto Nową Suchą, Bednary, i Kozłów Biskupi, gdzie obsługują one kursy pociągów przyspieszonych podmiejskich. Skoro ich nie naniesiono, a naniesiono tak mało istotne miejscowości, to planujecie, żeby tamte przystanki były obsługiwane przez pociągi regionalne, a np. Nowa Sucha nie? Wnoszę o wprowadzenie zmian dotyczących ujęcia stacji Nowa Sucha w planach schemtu połączeń regionalnych.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p>	<p>Według projektu CPK+, Sochaczew będzie miał obsługę dalekobieżną z CPK z czasem dojazdu 7-8 minut pociągiem regionalnym (do CPK), co sprawi, że będzie on, pod względem skomunikowania dalekobieżnego, jednym z najlepiej skomunikowanych miast w Polsce, przewyższając dostępnością większość miast wojewódzkich oraz niektóre dzielnice Warszawy. Co do uwagi dotyczącej stacji Plecewice, to jest ona w planach, podobnie jak przedłużenie kolei wąskotorowej do Leoncina. Uważamy te rozwiązania za rozsądne i potrzebne.</p>
---	-------------	--------------	--	---	---------------------------	--

5	Mazowieckie	Plocki/Płoński	<p>Wariant inwestorski linii CMK-Północ poza wskazanym miastem Wyszogród przewiduje także obsługę pasażerską miasta Bodzanów. Obsługa obydwu tych ośrodków jest kluczowa, gdyż same te miejscowości może nie są liczne, jednak są świetnym integratorem dla wielu mniejszych miejscowości, także innych gmin, przez co oddziałują na co najmniej 10 tyś osób każda. Świadczy o tym fakt regularnego dużego skupienia ruchu podczas dni targowych lub dni zwyczajnych, gdyż te dwa miasta stanowią także główne zaplecze handlowo-usługowe dla dużego obszaru. Dojazd do tych miejscowości nie stanowi więc powszechnego problemu, a obecnie dojazd oparty jest tylko na transporcie indywidualnym.</p> <p>Można z dużym prawdopodobieństwem zakładać, że w przypadku budowy stacji pasażerskiej we wspomnianych miejscowościach i zapewnieniu standardowych udogodnień jak parkingi P+R oraz lokalne autobusowe linie dowozowe, ośrodki te mogą stać się znaczącymi generatorami ruchu dla szybkiego ruchu regionalnego pociągów, kursujących na odcinku Warszawa-Plock, po zbudowaniu i oddaniu do użytku linii CPK-Plock-Włocławek.</p> <p>Apeluję więc o konsekwentne planowanie obsługi pasażerskiej miast Bodzanów i Wyszogród w kolejnych projektach związanych z planowaniem zintegrowanej sieci pasażerskiej.</p>	<p>Zastanawiającym pozostaje powstanie linii kolejowej Modlin Lotnisko-Wyszogród (połączenie z CMK Północ). Oczywiście przed przedstawieniem planów związanych z CPK, linia miała być budowana z Modlina do Plocka i była jedyną nadzieją dla tego drugiego miasta na stworzenie szybkiego połączenia kolejowego z Warszawą. Niestety samorząd województwa poza przedstawieniem planów, stworzeniem wstępnego studium nie zrobił wiele by pozyskać finansowanie na szczeblu centralnym, choć jak wiadomo był jedynym rządowym koalicjantem. Przypisać należy, że linia miała powstać niewielkimi środkami, bo przeszkód terenowych wymagających dla inżynierów tam nie ma a obszary chronione lub stanowiące zwartą zabudowę łatwo można ominąć nie tracąc parametrów.</p> <p>Plany budowy CMK-Północ wydaje się pogrzebały ten projekt, tworząc jedynie opcję na ewentualną właśnie łącznicę do LK9, ale to wiadomo jak będzie duża potrzeba i środki ktoś zechce wyłożyć.</p> <p>Kolejną ciekawostką pozostaje linia Plock-Raciąż-Ciechanów. Prace studialne, jeśli do nich dojdzie, zapewne wiele pokażą możliwości, jednakże już teraz widać, że Plock z Ciechanowem można połączyć opierając się na liniach 33 i 27 budując nie nowy odcinek bezpośrednio z Plocka do Raciąży, lecz łącznicę np. Susk-Mieszaki lub optymistyczniej Gozdowo-Zawidz a następnie od Raciąży wykorzystać odcinek boczny kolejowej do Głinojecka, skąd do Ciechanowa pozostanie wybudować 30 km torów.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA</p>	<p>Widzimy zasadność objęcia obsługą pasażerską gminy Bodzanów i uwzględnimy tą uwagę w programie CPK+.</p>
6	Mazowieckie	Ostrołęcki	<p>Dodać linie na Kurpiach</p>	<p>Tam gdzie kiedyś była wąskotorówka w Kadzidle</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Nie uwzględniliśmy uwagi dotyczącej linii na Kurpie z powodów ekonomicznych.</p>

7	Mazowieckie	Dużo tego jest	Uwierzymy w polskich producentów taboru - może i teraz nie dostarczą składów na >250 km/h, ale czy tak na pewno będzie za 10, 20, 30 itd. lat? (CPK to projekt na ponad 100 lat)	1. Poprawcie literówki w tej ankiecie 2. To pytanie chyba miało być nieobowiązkowe, a jest	UWAGA NIE DOTYCZY PROGRAMU CPK+.	Kwestia taboru nie jest przedmiotem programu CPK+.
8	Mazowieckie	wołomiński	sieć powinna obejmować całą Polskę	Bardzo istotne jest, aby CPK zawierało funkcję cargo, jako główny czynnik tworzący przychody.	UWAGA POZA ZAKRESEM PROGRAMU CPK+.	Uwaga spoza zakresu programu. Według programu CPK+ siecią kolejową objęte jest całe terytorium Polski.
9	Mazowieckie	grodziski	Połączenie po łącznicy wschodniej węzła kolejowego z Grodziska Mazowieckiego do Centralnego portu (łącznica cmk/lk1-cpk	wieksza przejrzystość linii komunikacyjnych,obecnie ciężko się połapać dokąd idzie dany ciąg komunikacyjny	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Wydłużono połączenie do CPK zgodnie ze złożoną uwagą.
10	Mazowieckie	m.Radom	Połączenie Radomia z CMK poprzez realizację trasy na odcinku Lublin-Radom-Opoczno-Tomaszów- Łódź	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy w projekcie CPK+ postulat dotyczący trasy Lublin-Radom-Opoczno-Tomaszów- Łódź.
11	Mazowieckie	Mławski	Postoje pociągów dalekobieżnych PKP Intercity powinny być ujęte z postojem na Mława Miasto.	Budowa małej poczekalni przy peronie 2 na Mława Miasto.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
12	Mazowieckie	Mławski	Wnioskuje o ponowne ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń PKP Intercity.	Nie mam uwag.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
13	Mazowieckie	Radomski, przysuski	Uwzględnienie relacji Lublin-Radom-Łódź, łączącej trzy duże miasta, dotychczas połączone słabo	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy w projekcie CPK+ relację Lublin-Radom-Łódź.
14	Mazowieckie	mławski	Apeluje o ponowne postoje handlowe IC na Mława Miasto m	Mogłoby być więcej miejsc siedzących oraz wiat chroniących przed deszczem.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
15	Mazowieckie	Mława	Jestem z tym aby pociągi spółki PKP Intercity S.A. zatrzymywały się na p.o. Mława Miasto.	Jest to bliska lokalizacja ścisłego centrum Mławy, w pobliżu znajduje się dworzec autobusowy, oraz duże osiedla mieszkaniowe oraz nowo powstające osiedla mieszkaniowe.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
16	Mazowieckie	Mławski	Postoje o pociągi dalekobieżne na stacji Mława Miasto.	Bez zastrzeżeń	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
17	Mazowieckie	Mławski	Chcę powrotu IC na Mława Miasto	Koniec	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.

18	Mazowieckie	Piaseczyński, Grójecki	<p>Dotyczy planowanej trasy A50. Postuluję aby przy projektowaniu przebiegu trasy A50 w powiecie grójeckim i piaseczyńskim przeprowadzić ów drogę przy wykorzystaniu istniejącego już korytarza DK50.</p> <p>Kierując się od zachodu omawianego obszaru, proponuję rozpocząć od obwodnicy Miasta Grójec aby droga ominęła miasto od południa projektując tak trasę aby możliwie uniknąć wywłaszczeń domów zamieszkałych. Dla każdej rodziny widmo wywłaszczenia to ogromna tragedia i stres.</p> <p>Dlaczego od południa miasta Grójec? Dlatego że południe jest mniej zurbanizowane i zdecydowaną większość stanowią sady. Przejęcie obszaru z drzewami produkcyjnymi nie będzie tak dotkliwie jak zmuszenie mieszkańców domów do przymusowej wyprowadzki.</p> <p>Dalszy ciąg trasy powinien bieć śladem aktualnie istniejącej drogi DK50. Bieg tejże drogi trwa od czasów przedwojennych. Droga ta od wielu pokoleń stanowiła bardzo ważną trasę wschód-zachód. Rozbudowa tej drogi jest logicznym następstwem jej istnienia. Mieszkańcy pobliskich domów oraz właściciele firm w pobliżu tej trasy (DK50) powinni mieć świadomość jej rozbudowy.</p> <p>Kolejny etap to przejście z terenu powiatu grójeckiego na teren powiatu piaseczyńskiego. Przyszła droga A50 powinna bieć do mostu przez Wisłę przez tereny które są najmniej zurbanizowane i bogate przyrodniczo. Na pewno na południe od Miasta Góra Kalwaria, najlepiej z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury np. południowej obwodnicy Góry Kalwarii.</p> <p>Kwestia mostu - czy budować nowy, czy rozbudować istniejący - pozostawić ekspertom w branży.</p> <p>Podsumowując - budowa A50 na północ miasta Grójec jak i miasta Góra Kalwaria, spowoduje pojawienie się poważnej bariery pod względem społecznym, komunikacji oraz przyrodniczym. Ta potężna trasa będzie wyraźną granicą aglomeracji warszawskiej. Miasta takie jak Grójec czy Góra Kalwaria są silnie związane z Warszawą i jej okolicami. Droga S7 z Grójca do Warszawy podobnie DK79 z Góry Kalwarii do stolicy to nie są jedyne łączniki.</p> <p>Tak dla budowy dróg szybkiego ruchu! Tak dla poprawy komunikacji! Nie dla bariery Grójca i Góry Kalwarii od aglomeracji! Nie dla nielogicznych rozwiązań!</p>	<p>Podstawową uwagą i bardzo złą i niesprawiedliwą praktyką jest prowadzenie etapów konsultacji przebiegu drogi A50 przez GDDKIA. Etapy i przebiegi dróg powinny być prowadzone jednocześnie z udziałem wszystkich gmin przez które omawiana droga będzie budowana.</p> <p>Aktualnie jest tak że część gmin i ich mieszkańców nie dopuszcza się do głosu mimo że budowa trasy będzie dotyczyć. Jest to wielki absurd.</p>	<p>UWAGA NIE NA TEMAT - NIE DOTYCZY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.</p>	<p>Uwaga nie dotyczy infrastruktury kolejowej i zagadnień objętych projektem CPK+.</p>
19	Mazowieckie	Mławski	Apeluje o rozważenie powrotu PKP Intercity na Mława Miasto	..	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
20	Mazowieckie	Mława	Chcę znowu wsiadać do pociągów pospiesznych ma Mława Miasto.	Wólka jest nam peryferiach miasta	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
21	Mazowieckie	Mławski	Stacja Mława Miasto jest dobrym rozwiązaniem i tu powinny zatrzymać się wszystkie pociągi dalekobieżne.	Mogły by być pojemniejsze windy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
22	Mazowieckie	Mławski	Chcemy znów wsiadać do IC na Mława Miasto	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
23	Mazowieckie	Mławski	Chcemy znów wsiadać do IC na Mława Miasto	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
24	Mazowieckie	Mławski	PKP Intercity powinno wrócić z obsługą stacji Mława Miasto.	Wszystko napisałam powyżej	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
25	Mazowieckie	Mławski	Mława Miasto		UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
26	Mazowieckie	Mławski	Proponuję zmianę miejsca zatrzymywania się pociągów PKP Intercity i Polregio w mieście Mława. Miejsce zatrzymywania powinno być na stacji Mława Miasto.	Przydałoby się więcej miejsc do siedzenia i wiat chroniących przed deszczem.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.

27	Mazowieckie	Mławski	Jestem za lokalizacją Mława Miasto	Bez uwag.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy osobowy przystanek kolejowy Mława-Miasto jako przystanek kolejowy dla kolei dalekobieżnych.
28	Mazowieckie	Mławski	Proponuję Mława Miasto jako miejsce dla IC.	Bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy osobowy przystanek kolejowy Mława-Miasto jako przystanek kolejowy dla kolei dalekobieżnych.
29	Mazowieckie	Zwoleń, Lipsko, Opole Lubelskie	Linia kolejowa Lublin - Opole Lubelskie - Lipsko - Zwoleń - Radom lub Sandomierz - Ożarów - Lipsko - Zwoleń - Radom	Brak	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Zaproponowana przez Państwo linia kolejowa Lublin - Opole Lubelskie - Lipsko - Zwoleń - Radom lub Sandomierz - Ożarów - Lipsko - Zwoleń - Radom zostanie przez nas uwzględniona jako rozwiązanie potencjalne - przyszłościowe (w celu zabezpieczenia korytarza linii kolejowej przed zabudową).
30	Mazowieckie	Pruszkowski	Przystanek początkowy w Raszynie pomija kilka miejscowości, które ze względu na nowe osiedla gwałtownie rosną; mowa tutaj o Sękocinie, Słominie, Nadarzynie. Proponowane połączenie Raszyna prawdopodobnie na poziomie Warszawa Dawidy dawałoby szansy na rozwój Raszyna, ale nie pozwalałoby na rozwój okolic Sękocina, Janek, Słomina i Nadarzyna jako, że nie usprawniłoby to komunikacji do Warszawy. Moja propozycja to rozszerzenie kolei o 3 dodatkowe przystanki w kolejności Nadarzyn -> Sękocin Stary/Słomin - Janki -> Raszyn. Pozwoliliby to a) wesprzeć dynamiczny rozwój Nadarzyna i wsi przyległych b) zlikwidować wykluczenie komunikacyjne dla mieszkańców południowej części Gminy Raszyn, a także przyległej Magdalenki dając realną alternatywę dla komunikacji indywidualnej Kolej można byłoby poprowadzić wzdłuż S7, a następnie za Lasami Sękocińskimi do Nadarzyna. W dalszej kolejności można byłoby myśleć o połączeniu Nadarzyna z Grodziskiem Mazowieckim, a tym samym umożliwiając ludziom z południowych gmin na szybkie dostanie się do CPK.	brak, bardzo ładna prezentacja i grafika	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uważamy za uzasadnione uwzględnienie trzech nowych osobowych przystanków kolejowych: Nadarzyn -> Sękocin Stary/Słomin - Janki -> Raszyn.
31	Mazowieckie	Przysuski	Stacja Przysucha to de facto stacja Skrzyńsko - dworzec znajduje się 4 km od miasta Przysucha bez opcji dowozu mieszkańców do tej stacji. Mało pasażerów korzysta z tej formy transportu pomimo tego, że wiele osób z tej miejscowości dojeżdża do pracy do Radomia i Warszawy (zostają tylko busy). Jak połączyć dworzec Żeby był zintegrowany z miastem a nie jak to jest obecnie w Przysusze być dworcem w polach?	Wszystko bardzo pozytywnie :)	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga zostanie przez nas uwzględniona.
32	Mazowieckie	Mławski	Wnioskuje o ponowne przeanalizowanie postoi na stacji Mława Miasto!	Nie mam	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
33	Mazowieckie	Powiat mławski	Postój pociągów IC na Mława Miasto	Dalej bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
34	Mazowieckie	Powiat Mławski	Postój pociągów IC na Mława Miasto	Dalej bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
35	Mazowieckie	Powiat mławski	Postój pociągów IC na Mława miasto	Dalej bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
36	Mazowieckie	Mławski	Wnioskuje o ponowne przeanalizowanie postojów PKP Intercity na przystanku Mława Miasto.	Przydałyby się elektroniczne tablice z rozkładem jazdy.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
37	Mazowieckie	Mławski	Wnioskuje o ponowne przeanalizowanie postojów PKP Intercity na przystanku Mława Miasto.	Przydałyby się elektroniczne tablice z rozkładem jazdy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
38	Mazowieckie	Wołomiński/Legionowski	linia nr 10 Tłuszcz-Legionowo	normalnie trzeba rozwijać ta linie a nie ze ta skm jest taka biedna	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Linia kolejowa nr 10 Tłuszcz - Legionowo jest przez nas uwzględniona w schemacie połączeń regionalnych.
39	Mazowieckie	Mławski	Postoje o zatrzymanie na Mława miasto.	Nic więcej do dodania	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
40	Mazowieckie	Mławski	Postuluję o Mława Miasto	IC w Mławie tylko z postojem na Mława Miasto proszę państwa.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
41	Mazowieckie	Mławski	Mława Miasto z ofertą pociągów dalekobieżnych.	Mam blisko na MM.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.

42	Mazowieckie	Pułtuski	Wnoszę o przeanalizowanie postojów na stacji Nasielsk.	Nie posiadam uwag.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Nasielsk została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
43	Mazowieckie	Pułtuski	Wnoszę o przeanalizowanie postojów na stacji Nasielsk.	Nie posiadam uwag.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Nasielsk została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
44	Mazowieckie	Warszawa	Nie dla rozbudowy Portu Lotniczego im. Chopina w Warszawie.	Jestem za projektem CPK rządu PIS.	UWAGA NIEMERYTORYCZNA - NIE WYMAGA ODPOWIEDZI.	
45	Mazowieckie	Wyszkowski	Czy Wyszków nie powinien też mieć stacji dalekobieżnej jako jedyne miasto między ostrołęką a tuszczem.	brak	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy Wyszków jako systemowy przystanek dla kolei dalekobieżnych, w relacjach krajowych.
46	Mazowieckie	Powiat Grodziski, Gmina Baranów	Uwzględnienie planowanego już łącznika do Centralnego Portu Komunikacyjnego, z linii 3 ("R3") Kutno-Warszawa, w miejscowościach Żaby-Regów-Pułapina-CPK (Oczywiście nie widać tego w mapie regionalnej, być może widać w https://www.nakolei.pl/wp-content/uploads/2022/06/cpk-wezlyjpg.jpg)	Integracja systemu kolejowego z lokalnymi systemami autobusowymi GPA, ŻPA	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Sugerowane rozwiązanie w postaci łącznika do linii nr 3 Kutno - Warszawa, w miejscowościach Żaby-Regów-Pułapina-CPK jest uwzględnione.
47	Mazowieckie	Radom, Przysucha, ale także Lublin, Puławy, Opoczno, Tomaszów Maz., Łódź	<p>Brak w zaproponowanej siatce połączeń dalekobieżnych relacji Lublin-Radom-Łódź (po liniach kolejowych nr 7 / 26 / 22 / 25). Tymczasem jest to najkrótsze i najszybsze bezpośrednie połączenie Lublina, Radomia i Łodzi, czyli 3 największych ośrodków miejskich centralnej Polski oprócz Warszawy, mających łącznie (wraz z mniejszymi obsługiwanymi miastami, takimi jak Puławy, Pionki, Opoczno, Tomaszów Mazowiecki) ponad 1 milion mieszkańców. Zarówno Lublin jak i Łódź są miastami wojewódzkimi, a Radom w nowej hierarchizacji ośrodków opracowanej przez Instytut Rozwoju Miast i Regionów traktowany na równi z mniejszymi miastami wojewódzkimi, jak Kielce, Olsztyn, czy Zielona Góra. Stąd też powinien być połączony z ww. miastami tak jak założyliście Państwo dla innych głównych ośrodków miejskich.</p> <p>Warto zauważyć, że połączenie to może być przedłużone dalej w kierunku zachodnim do Poznania i Szczecina, do Wrocławia, względnie przez Leszno do Zielonej Góry.</p> <p>W relacji Lublin-Radom kolejowa obsługa pasażerska jest już dziś na przyzwoitym poziomie (8 par pociągów IC, głównie w relacjach Lublin-Kraków i Lublin-Wrocław/Katowice). Jednak tylko jedna para dziennie łączy Lublin i Radom z Łodzią (i dalej Poznaniem i Szczecinem).</p> <p>Docelowo, minimalny standard obsługi połączeń pomiędzy trzema tak dużymi miastami (Lublin ok. 300 tys. mieszk., Radom 200 tys., Łódź 650 tys.) to pociąg co 1-2 godziny. Proponujemy zatem połączenia Lublin-Radom-Łódź-Poznań-Szczecin z częstotliwością co 4h, Lublin-Radom-Łódź-Wrocław z częstotliwością co 4h oraz Lublin-Radom-Łódź-Leszno-Zielona Góra z częstotliwością co 4h, względnie modyfikację, która jednak zapewniłaby połączenia nie rzadziej niż 1/h Lublin-Radom oraz 1/h Radom-Łódź.</p> <p>Jeśli chodzi o parametry techniczne linii, to obecny standard linii Lublin-Radom-Łódź powinien zostać podniesiony z obecnych 120km/h do co najmniej 160km/h, a linia kolejowa nr 22 na odcinku Radom-Tomaszów powinna zostać uzupełniona o drugi tor na brakujących odcinkach (ok. 33 km).</p> <p>Warto zauważyć, że na odcinku Lublin-Dęblin linia kolejowa już dziś pozwala na obsługę z prędkością 160km/h, a docelowo powinno to być 200km/h na odcinku Lublin-Warszawa.</p> <p>Prosimy o uwzględnienie ww. uwag dotyczących wytrasowania połączeń dalekobieżnych w relacji Lublin-Radom-Łódź-Poznań/Szczecin/Wrocław/Zielona Góra w docelowej sieci kolejowej oraz schemacie połączeń.</p>	Zakładany standard obsługi linii Lublin-Radom-Łódź powinien przewidywać prędkość 160-200km/h	UWAGI UWAGLEDNIONE.	Przesłane uwagi dotyczące połączeń dalekobieżnych w relacji Lublin - Radom - Łódź - zostaną przez nas uwzględnione.

48	Mazowieckie Radom, Warszawa, Kielce, Kraków	<p>Mając świadomość, że głównym korytarzem transportowym północ-południe pozostanie Centralna Magistrala Kolejowa, linia kolejowa nr 8 powinna być traktowana jako podstawowy, uzupełniający, alternatywny korytarz łączący Kraków z Warszawą przez Kielce i Radom. LK8 w odróżnieniu od CMK przebiega bowiem przez liczne ośrodki miejskie, w tym: Kielce (175 tys. miesz.), Radom (190 tys.), ale także średnie i mniejsze miasta: Skarżysko-Kamienną (45 tys.), Jędrzejów (15 tys.), Warkę (12 tys.) i Miechów (10 tys.).</p> <p>LK8 stanowi nie tylko połączenie Warszawy i Krakowa z Radomiem i Kielcami, ale na dużej części pokrywa się również z innymi głównymi ciągami komunikacyjnymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lublin-Radom-Kielce-Kraków/Katowice/Wrocław • Warszawa-Radom-Ostrowiec Św.-Stalowa Wola-Rzeszów/Przemysł <p>LK8 ma ponadto istotne znaczenie w kolejowym transporcie towarowym, stanowiąc część sieci rozszerzonej TENT (na odcinku Radom-Kraków) oraz sieci kompleksowej (na odcinku Warszawa-Radom).</p> <p>Ograniczeniem obecnej LK8 są jej parametry techniczne, wynikające z zapóźnień modernizacyjnych oraz warunków terenowych (pofałdowany teren Gór Świętokrzyskich). Obecne parametry pozwalają na ruch pociągów pasażerskich z maksymalną prędkością 160km/h jedynie między Warszawą i Radomiem, a zaledwie 100-120km/h na pozostałym odcinku. Niestety, prowadzone obecnie prace modernizacyjne tylko w niewielkim stopniu podniosą prędkość na odcinku Kielce-Kozłów do 140km/h, odtwarzając jedynie parametry linii na pozostałych odcinkach.</p> <p>W Państwa propozycji parametrów prędkości dla sieci docelowej do 2045 roku zaproponowaliście jednak dla LK8 Warszawa-Radom-Kielce-Kraków prędkość zaledwie na poziomie 160km/h.</p> <p>Są to parametry nieatrakcyjne i nieuzasadnione z punktu widzenia czasu przejazdu i potencjału ludnościowego obsługiwanego przez tę linię. Tym bardziej, że mówimy o perspektywie aż do 2045 roku!</p> <p>Postulujemy przyjęcie parametru dla LK8 na poziomie 200-250km/h. Wydaje się to w pełni możliwe i osiągalne. Będzie to relatywnie łatwiejsze na odcinku Warszawa-Radom-Skarżysko (biorąc pod uwagę niedawną modernizację odcinka Warszawa-Radom oraz uwzględniając korzystne warunki terenowe, z niewielką modyfikacją łuków na południe od Radomia). Natomiast na odcinku Skarżysko-Kielce będzie się to wiązało z poprowadzeniem fragmentów linii nowym śladem (skrót od Czerwonej Górki przed Zagnańskiem do Kielc), jak również na odcinku Kielce-Kozłów w okolicach Jędrzejowa.</p> <p>Rozwiązania takie wydają się jednak w pełni realne i możliwe do realizacji, biorąc pod uwagę liczne inne inwestycje infrastrukturalne prowadzone obecnie w Polsce, zwłaszcza drogowe (w tym budowy rekordowo długich, wielokilometrowych estakad i tuneli, np. na trasie ekspresowej S19 Lublin-Rzeszów, tunele drogowe na trasie Kraków-Zakopane i planowany rekordowo długi tunel pod Odrą na S6 na obwodnicy Szczecina, czy wreszcie budowie linii kolejowej Podłęże-Piekiełko).</p> <p>Podniesienie parametrów linii nr 8 do 200-250km/h na całej długości od Krakowa do Warszawy umożliwiłoby trasowanie najszybszych pociągów z czasem przejazdu poniżej 2h Warszawa-Kraków przez Radom i Kielce, czyli na poziomie bardzo atrakcyjnym i możliwym do osiągnięcia obecnie na trasie przez CMK. Byłby to czas bezkonkurencyjny wobec transportu drogowego. Dawałby ponadto możliwość połączenia Lublina z Krakowem przez Radom i Kielce oraz Warszawy z Rzeszowem przez Radom i Ostrowiec Św. w czasie poniżej 2,5h (przy założeniu budowy LK84 Radom-Kunów/Ostrowiec Św. i modernizacji dalszej części linii do Rzeszowa).</p> <p>Postulujemy niniejszym uwzględnienie powyższej propozycji podwyższenia docelowej prędkości na LK8 do poziomu 200-250 km/h.</p>	Postulujemy podwyższenie docelowej prędkości na LK8 do poziomu 200-250 km/h.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Uwzględnimy częściowo przesłane uwagi dotyczące podniesienia parametrów prędkości na linii kolejowej nr 8. Możliwe to będzie na odcinku Radom - Kielce, poprzez podniesienie parametrów prędkości do 200 km/h oraz na dalszym odcinku, na nowo planowanej linii kolejowej Busko-Zdrój - Kraków.
----	--	--	--	-------------------------------	---

49	Mazowieckie	Kozienice, Ryki, Radom	<p>Zaproponowane przez Państwa w siatce regionalnej połączenie Warszawa-Warka-Kozienice-Dęblin-Ryki powinno zostać zmodyfikowane na relację do Radomia. Jest to zgodne z postulatem, że miasta rangi aglomeracji krajowych według nowej hierarchizacji miast (np. Radom), powinny być traktowane tak jak miasta wojewódzkie i to z nimi przede wszystkim powinny być skomunikowane miasta powiatowe, w szczególności w ramach danego regionu.</p> <p>Innym połączeniem regionalnym uzupełniającym zaproponowaną siatkę powinno być połączenie Radom-Kozienice-Dęblin. Pozostawiamy Państwu kwestię ujęcia tego na schemacie – mogłoby to być zaznaczone podobnym kolorem jak obecnie (fioletowym).</p>	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Postulat w zakresie kończenia trasy Warszawa - Kozienice w Radomiu zostanie uwzględniony.
50	Mazowieckie	Grójec, Białobrzegi, Kozienice	<p>Połączenia wąskotorowe - schemat linii regionalnych: Z zadowoleniem przyjmujemy propozycję przedłużenia linii kolejowych wąskotorowych od Piaseczna przez Grójec do Białobrzegów i Nowego Miasta nad Pilicą. Jest to zbieżne z kierowanymi również przez nas już wcześniej propozycjami reaktywowania linii wąskotorowych i przystosowania ich do obsługi ruchu pasażerskiego.</p> <p>Jednak prosimy o rozważenie przedłużenia linii z Białobrzegów do Dobieszyna, który jest najbliższym i często wykorzystywanym przystankiem kolejowym dla mieszkańców Białobrzegów, który umożliwi im przesiadkę na pociągi regionalne i przyspieszone w kierunku Warszawy i Radomia. Względnie - przedłużenie linii do Radomia.</p>	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące przedłużenia linii wąskotorowej z Białobrzegów do Dobieszyna zostaną uwzględnione.
51	Mazowieckie	Lipsko, Radom, Szydłowiec, Przysucha	<p>Proponowane połączenia autobusowe- schemat linii regionalnych: Proponujemy dodanie w docelowej sieci połączeń linii Lipsko-Ilża-Szydłowiec-Przysucha. Pozwalałoby to lepiej niż w zaproponowany przez Państwa sposób przesiadkę się pasażerom z Lipska na pociąg w Ilży, a przy okazji skomunikować Ilżę z Szydłowcem i w ten sposób z linią kolejową nr 8 (warto zauważyć, że stacja Szydłowiec położona jest w odległości kilku kilometrów od centrum miasta, tak więc proponowane połączenie autobusowe pomogłoby dodatkowo poprawić dostęp do kolei). Analogiczna sytuacja występuje w Przysusze, gdzie stacja kolejowa oddalona jest od miasta. Połączenie Szydłowiec-Przysucha dodatkowo pomogłoby skomunikować odcięty komunikacyjny rejon południowo-wschodniej części Ziemi Radomskiej.</p>	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE CZĘŚCIOWO.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń autobusowych do miejscowości Przysucha zostaną uwzględnione. W zakresie połączeń autobusowych prezentujemy jedynie połączenia, które albo są bezpośrednimi do miasta wojewódzkiego albo prowadzą do najbliższego przystanku kolejowego, bezpośrednio skomunikowanego kolejowo z miastem wojewódzkim. Pozostałych linii autobusowych nie pokazujemy na mapie obligatoryjnych połączeń regionalnych.

52	Mazowieckie	Radom	<p>Uwaga ogólna – nowa hierarchizacja ośrodków miejskich</p> <p>W planowaniu sieci kolejowej kluczowe znaczenie powinna mieć sieć osadnicza, uwzględniająca wielkość oraz znaczenie ośrodków. Połączenia kolejowe powinny obsługiwać jak największą liczbę potencjalnych pasażerów. Zauważamy, że w Państwa propozycji zapewne przyświecała Państwu taka idea. Natomiast widzimy istotną słabość w postaci skupienia się na formalnej strukturze podziału na województwa i klasyfikacji miast wojewódzkich oraz pozostałych.</p> <p>W przypadku Polski podział administracyjny nie odzwierciedla dobrze rzeczywistego potencjału oraz rangi poszczególnych ośrodków. Ale co gorsza, wiele polityk krajowych i regionalnych posługuje się dalej właśnie tym nie do końca sprawiedliwym podziałem na miasta ważne – wojewódzkie, i pozostałe. Jest to nieefektywne i powoduje dodatkowe szkodliwe efekty, że kilka dużych ośrodków miejskich, które – z nie do końca zrozumiałych powodów – zostały pozbawione statusu miasta wojewódzkiego, tracą na tym ponownie, gdyż programy rozwojowe, choćby właśnie takie jak dotyczące rozwoju dróg, linii kolejowych czy innych elementów infrastruktury twardej lub miękkiej, kierowane są przede wszystkim do miast wojewódzkich, a dopiero w drugiej kolejności do pozostałych miast.</p> <p>Dobrym ujęciem tego zjawiska, a zarazem konstruktywną propozycją przeciwdziałania temu niekorzystnemu z punktu widzenia kraju stanowi rzeczy, jest opracowanie Instytutu Rozwoju Miast i Regionów. Podsumowuje ono wieloletnie, wszechstronne obserwacje i proponuje nową hierarchizację ośrodków miejskich w Polsce. Zgodnie z nią, można wyróżnić 3 najważniejsze szczeble ośrodków miejskich: (1) Warszawa i metropolie ponadregionalne, (2) aglomeracje regionalne oraz (3) ośrodki subregionalne.</p> <p>Warto podkreślić, że hierarchizacja ta odchodzi od dotychczas powszechnie stosowanego podziału na miasta wojewódzkie i pozostałe ośrodki subregionalne, zaliczając, jak najbardziej słusznie, do kategorii aglomeracji regionalnych – na równi ze średnimi i mniejszymi miastami wojewódzkimi – również m.in. Częstochowę, Radom, Bielsko-Białą, Rybnik i Koszalin.</p> <p>Uwzględnienie tego faktu, w tym Radomia, ale również innych sąsiednich ośrodków aglomeracyjnych oraz połączeń między nimi, pozwala w naszej ocenie spojrzeć nieco inaczej niż dotychczas na niektóre istniejące oraz rozważane rozwiązania.</p> <p>Stąd w proponowanych przez Państwa schematach połączeń regionalnych i dalekobieżnych, jak również w ujęciu jako głównej kategorii planistycznej metropolii, a następnie miast wojewódzkich, postulujemy, aby ta ostatnia obejmowała aglomeracje regionalne o znaczeniu krajowym w rozumieniu klasyfikacji zaproponowanej przez IRMIR, tj. mniejsze miasta wojewódzkie i 5 wymienionych głównych miast: Częstochowa, Radom, Bielsko-Biała, Rybnik i Koszalin.</p>	-	<p>UWAGA OGÓLNA - WYSTARCZY KURTUAZYJNA ODPOWIEDŹ.</p>	<p>Zgadząmy się z podejściem zaprezentowanym przez IRMIR i koncepcja CPK+ uwzględnia taką klasyfikację miast.</p>
----	-------------	-------	--	---	--	---

53	Mazowieckie	m. Warszawa	<p>Węzeł warszawski - druga średnica przez Wileńską. Moja propozycja to likwidacja odcinka od Targówka do Wileńskiej, poprowadzenie linii od strony Wisły przez podziemną stację Wileńska -> podziemne perony dla ww. linii na stacji Warszawa Wschodnia (mogą się znaleźć np. pod ciągiem ulicy Kijowskiej - perony nie muszą być w tym samym kompleksie, co główne perony obecnej średnicy, układ podobny z W.Centralna i W.Śródmieście czy Keiyo Line na stacji Tokio (na podziemnych poziomach odseparowanych od górnych). Dalej połączenie Wschodniej na Wołomin jest już obecnie planowane.</p> <p>Taki układ pozwoliłby na bardziej elastyczny system zwłaszcza w zakresie przesiadkowym. Każda linia regio ze wschodu z wyjątkiem jadących na W. Gdańską zahaczałaby o W. Wschodnią. Przykładowo w schemacie CPK+ z automatu wszystkie regio z Wołomina i Węgrowa dają możliwość przesiadki na linię dalekobieżną na Wschodniej (np. do Lublina), jednocześnie wszystkie stacje pośrednie drugiej średnicy (np. Arsenał, Stare Miasto) również dają możliwość przesiadki na linię dalekobieżną w kierunku na wschód i północ na Wschodniej - w obecnym planie CPK+ w kierunku wschodnim w zasadzie nie ma możliwości przesiadki na linię dalekobieżną, a linie ze wschodu trzeba nieco sztucznie dzielić przez Targówek / Wschodnią.</p>	-	<p>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>Złożone uwagi uwzględnimy częściowo w zakresie rozgałęzienia nowej linii średnicowej, poprzez przedłużenie jej odnogi przez stację Wileńską w poziomie linii metra do stacji Warszawa Wschodnia (w poziomie - 1) i dalej z wyjściem na kierunek Lublin/ Biała Podlaska/ Sokołów.</p>
----	-------------	-------------	---	---	--------------------------------------	---