



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego – aktualizacja I



marzec, 2023

Spis treści

Uzasadnienie aktualizacji	2
I. „Słownik Pojęć”	4
II. Rozdział 1 „Wprowadzenie”	7
III. Podrozdział 6.1 „Priorytety w zakresie przewozów wojewódzkich”	9
IV. Podrozdział 6.3.1.2 „Linie komunikacyjne w transporcie kolejowym”	11
V. Podrozdział 6.3.1.2. „Linie komunikacyjne w transporcie drogowym”	15
VI. Podrozdział 7.3.2 „Transport drogowy”	27
VII. Podrozdział 9.3.3 „Wykaz oznaczeń stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Mazowsza, (...)”	27

Uzasadnienie aktualizacji

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, zwany dalej „Planem Transportowym lub Planem”, został przyjęty uchwałą nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r. w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego (Dz. Urz. Województwa Mazowieckiego poz. 10701). Stanowi on akt prawa miejscowego i jest podstawą podejmowanych działań w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego w Województwie Mazowieckim. Konieczność aktualizacji planu wynika z wprowadzonych zmian prawnych, zmiany sytuacji społeczno-gospodarczej oraz decyzji Samorządu Województwa w zakresie działań zmierzających do likwidacji wykluczenia komunikacyjnego w trzech obszarach województwa, które zostały wykazane w 2021 roku w wyniku aktualizacji Modelu transportowego Województwa Mazowieckiego z roku 2015. Działania podjęte w tym obszarze mają zapewnić funkcjonowanie spójnego systemu transportowego odpowiadającego potrzebom mieszkańców Mazowsza.

Zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz.1343, z późn. zm.) plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji.

Przyjęto, że dane statystyczne z lat 2020-2022 nie oddają obrazu sytuacji w województwie z uwagi na występującą w tych latach pandemię wywołaną wirusem COVID-19, kryzys gospodarczy i konflikt zbrojny w Ukrainie. Dlatego też przyjęto założenie o częściowej aktualizacji Planu, która nie uchyla postanowień dokumentu, ale stanowi jego komplementarne uzupełnienie w szczególności w zakresie działań w obszarze wykluczenia komunikacyjnego oraz planowanych do uruchomienia nowych linii w transporcie kolejowym i drogowym.

Zatwierdzony w 2014 r. Plan zostaje zaktualizowany w następujących obszarach tj.:

- **Słownik pojęć** - Aktualizacja słownika pojęć;
- **Wprowadzenie** – Aktualizacja oraz uzupełnienie wykazu aktów prawnych oraz dokumentów strategicznych wydanych po 2015 r. mających wpływ na zapisy Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego;
- **Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej** – aktualizacja i uzupełnienie;
- **Zasady finansowania** – Transport Drogowy – aktualizacja;
- **Wykaz oznaczeń stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Mazowsza** – uzupełnienie.

W związku z powyższym w Planie Transportowym zastąpiona zostaje treść następujących rozdziałów/podrozdziałów:

- I. Słownik Pojęć – str. 4-5 Planu;
- II. 1. Wprowadzenie – str. 6-7 Planu;
- III. 6.1 Priorytety w zakresie przewozów wojewódzkich - str. 68-69 Planu;
- IV. 6.3.1.2. Linie komunikacyjne w transporcie kolejowym - str. 73-74 Planu;
- V. 6.3.1.2. Linie komunikacyjne w transporcie drogowym - str. 75-76 Planu;
- VI. 7.3.2 Transport drogowy - str. 89-90 Planu;
- VII. 9.3.3. Wykaz oznaczeń stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Mazowsza, dla którego Organizatorem przewozów jest Marszałek Województwa - str. 103-104 Planu.

I. „Słownik Pojęć”

otrzymuje następujące brzmienie (str. 5 Planu):

Słownik pojęć

Skrót	Pełna nazwa/znaczenie
EZT	Elektryczny Zespół Trakcyjny
FK	Fundusz Kolejowy
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
KM	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
Linia komunikacyjna	Połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy
MBPR	Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego
MZDW	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
Ograniczona mobilność	Pojęcie określające kategorię osób o ograniczonych możliwościach ruchowych, do której kwalifikują się osoby: na wózkach inwalidzkich, mające trudności z chodzeniem, osoby niedowidzące, niedosłyszące, głuche, osoby w podeszłym wieku, osoby podróżujące z dziećmi w wózkach oraz z dużymi bagażami, kobiety w ciąży, osoby mające trudności z komunikowaniem się z otoczeniem (w tym osoby, które nie znają rodzimego języka).
OMW	Obszar Metropolitalny Warszawy
Operator	Operator publicznego transportu zbiorowego - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie

Skrót	Pełna nazwa/znaczenie
Organizator	Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest "właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Na terenie województwa mazowieckiego Organizatorem jest Marszałek Województwa Mazowieckiego
Ośrodek regionalny	Miasto liczące od 100 000 do 300 000 mieszkańców, pełniące ważne role administracyjne, gospodarcze i społeczne, mające duży potencjał i duże znaczenie dla rozwoju kraju z punktu widzenia celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju
Ośrodek subregionalny	Miasto liczące od 50 000 do 100 000 mieszkańców, pełniące ważne role jako ośrodek koncentrujący funkcje gospodarcze i społeczne, uzupełnienia ofertę miast wojewódzkich i regionalnych
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PKP S.A.	Polskie Koleje Państwowe S.A.
SKM	Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.
Suburbanizacja	Wyludnianie się obszarów miejskich na rzecz obszarów podmiejskich
System B+R (Bike and Ride)	System umożliwiający odbywanie podróży łączonych rowerem i transportem zbiorowym
System P+R (Parkuj i Jedź)	System umożliwiający odbywanie podróży łączonych samochodem i transportem zbiorowym
System K+R (Kiss and Ride)	System umożliwiający szybkie i bezpieczne wysadzanie lub odbieranie pasażerów samochodem osobowym, którzy realizując podróż wykorzystują również transport zbiorowy. System zawiera miejsca do krótkotrwałego (do kilku minut) postoju samochodów na czas wsiadania lub wysiadania pasażerów
UMWM	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie
u.p.t.z.	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dziennik Urzędowy (dalej Dz. U.) 2022 r. pozycja (dalej poz.) 1343, z późniejszymi zmianami (dalej późn. zm.))

Skrót	Pełna nazwa/znaczenie
u.b.u.p.t.z.	Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2018 r. poz. 295)
u.t.d.	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2022 r. poz. 2201)
WKD	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
Węzeł przesiadkowy	Obszar (np. miasta), na którym występuje przecięcie się szlaków (korytarzy) komunikacyjnych (drogowych, kolejowych, lotniczych). Wyróżnia się węzły kluczowe, ważne, lokalne, punkty przesiadkowe oraz pozostałe punkty. Obiekty te klasyfikuje się ze względu na funkcjonalność oraz oczekiwane standardy.
ZTM	Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

II. Rozdział 1 „Wprowadzenie” otrzymuje następujące brzmienie (str. 6-7 planu):

1. Wprowadzenie

Podstawą prawną opracowania niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego (zwanego dalej Planem transportowym lub Planem) jest:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. nr 117, poz. 684).

Plan transportowy po przyjęciu przez Sejmik Województwa Mazowieckiego stanowi akt prawa miejscowego. Jest to pierwszy dokument tego typu dla Województwa Mazowieckiego. W hierarchicznym systemie planów transportowych zajmuje drugie miejsce, wraz z planami pozostałych województw, po planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Plan transportowy opracowany przez Marszałka Województwa Mazowieckiego jest uwzględniany przez pozostałych organizatorów wskazanych w u.p.t.z.

Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Marszałek Województwa Mazowieckiego, na podstawie umów z Samorządem Województwa Mazowieckiego. Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na terenie województwa mazowieckiego jak również przewozów w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym oraz żegludze śródlądowej.

Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych oraz wojewódzkich programujących rozwój kraju oraz województwa mazowieckiego a także dokumentów wojewódzkich określających kierunki rozwoju Mazowsza. Jest z nimi komplementarny i spójny. Ma charakter wtórny wobec zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących mieć znaczący wpływ na środowisko, lecz stanowi narzędzie do efektywnego planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury transportowej.

W Planie transportowym uwzględniono następujące dokumenty i akty prawne:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151);
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r.;

- Projekt Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – wersja z dnia 12 marca 2014 r. (dokument w trakcie opracowania);
- Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.;
- Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z dnia 5 listopada 2013 r. przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r.;
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego dnia 7 lipca 2014 r.;
- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.;
- Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Mazowieckiego na lata 2014 - 2039;
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030) przyjęta przez Radę Ministrów dnia 13 grudnia 2011 r.;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.;
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przyjęta uchwałą nr 105/2019 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.;
- Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r.;
- Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2022 r. poz. 1083, z późn. zm.);
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego przyjęty uchwałą nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r. (Dz. U. Województwa Mazowieckiego poz. 13180);
- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ przyjęta uchwałą nr 71/22 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 24 maja 2022 r.;
- Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Mazowieckiego na lata 2023 – 2038 przyjęta uchwałą nr 198/22 Sejmiku Województwa mazowieckiego z dnia 20 grudnia 2022 r.;
- Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027.

III. Podrozdział 6.1 „Priorytety w zakresie przewozów wojewódzkich” otrzymuje następujące brzmienie (str. 68-69 Planu):

6.1 Priorytety w zakresie przewozów wojewódzkich

W celu określenia sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy użyteczności publicznej, w niniejszym Planie zidentyfikowano następujące priorytety działań Organizatora dotyczące przewozów wojewódzkich:

- Priorytet I: zapewnienie połączeń komunikacyjnych ośrodków regionalnych (Płock, Radom) i subregionalnych (Ciechanów, Ostrołęka, Siedlce) z Warszawą;
- Priorytet II: zapewnienie połączeń komunikacyjnych miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu głównych linii kolejowych z Warszawą za pośrednictwem środków transportu kolejowego;
- Priorytet III: zapewnienie połączeń komunikacyjnych miast powiatowych oraz ośrodków gminnych leżących w przebiegu regionalnych linii kolejowych z ośrodkiem regionalnym/subregionalnym i/lub węzłem komunikacyjnym/punktem przesiadkowym leżącym w przebiegu linii kolejowej.

Powyższe priorytety określają podstawowy zakres usług użyteczności publicznej, który będzie realizowany przez organizatora, czyli Marszałka Województwa Mazowieckiego. Uwzględnia on priorytet przewozów realizowanych transportem kolejowym, dedykowanym do obsługi dużych potoków pasażerskich, łączącym główne ośrodki na terenie województwa, przy tym stanowiący ekologiczny środek transportu, umożliwiający sprawny dojazd do centrów miast, w szczególności stolicy. Wprowadzenie przewozów użyteczności publicznej w transporcie drogowym będzie stanowiło uzupełnienie przewozów transportu kolejowego, szczególnie w sytuacji, gdy oferta transportu kolejowego nie będzie konkurencyjna pod względem dostępności, częstotliwości kursowania, czasu przejazdu i kosztów.

W ramach Priorytetu I organizator zapewni połączenia Płocka, Radomia, Siedlec, Ostrołęki i Ciechanowa z Warszawą. Mając na uwadze charakter geograficzny oraz wielkość województwa, a także istniejącą sieć komunikacyjną wraz z inwestycjami realizowanymi w najbliższych latach oraz priorytetowy charakter przewozów użyteczności publicznej w transporcie kolejowym, wskazuje się następujące gałęzie transportu, obsługujące połączenia na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych:

1. Płock – transport drogowy (RA3) oraz transport kolejowy (R3) – kolejność wg priorytetu danej gałęzi transportu;
2. Radom – wyłącznie transport kolejowy (R8);
3. Siedlce – wyłącznie transport kolejowy (R2);
4. Ostrołęka – transport kolejowy (R6) oraz transport drogowy (RA6);
5. Ciechanów – wyłącznie transport kolejowy (R9).

Sieć bezpośrednich połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi (z pominięciem Warszawy) ze względu na ukształtowanie i wielkość

województwa, realizowana jest transportem drogowym jedynie w jego północnej części. Sieć ta ma bardzo słabo rozwiniętą strukturę. Główne kierunki przewozów z poszczególnych ośrodków regionalnych i subregionalnych skupiają się zasadniczo na skomunikowaniu danego ośrodka ze stolicą województwa. Plan transportowy zakłada utrzymanie tego rozwiązania w ramach wykonywania wojewódzkich przewozów pasażerskich (kierunki Płock – Siedlce, Radom – Siedlce, Ciechanów – Radom). Dopuszcza się możliwość organizowania bezpośrednich połączeń w ramach użyteczności publicznej w połączeniach realizowanych pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi.

W ramach priorytetu II Organizator zapewni połączenia środkami transportu kolejowego na głównych ciągach komunikacyjnych (liniach kolejowych). W ten sposób, bezpośrednie połączenia ze stolicą uzyskają m.in. miasta, które nie zostały objęte połączeniami w ramach Priorytetu I. Na terenie województwa mazowieckiego dotyczy to: Mławy, Małkini, Otwocka, Garwolina, Szydłowiec, Pruszkowa, Grodziska Mazowieckiego, Żyrardowa, Sochaczewa oraz Działdowa, Dęblina, Skarżyska Kamiennej, Łukowa, Skierniewic i Łowicza poza granicami administracyjnymi województwa mazowieckiego.

Priorytetem III objęto połączenia kolejowe na liniach regionalnych, dzięki którym możliwe będzie dotarcie do wybranych ośrodków regionalnych i subregionalnych lub dotarcie do głównych linii kolejowych. W ramach tego priorytetu siecią przewozów użyteczności publicznej będą objęte na terenie Mazowsza takie miejscowości jak Sierpc, Płońsk, Gostynin, Pionki, Przysucha, a poza granicami województwa mazowieckiego: Kutno, Skępe, Siemiatycze, Czeremcha, Dęblin, Drzewica.

Zadaniem Marszałka Województwa Mazowieckiego będzie objęcie przewozami użyteczności publicznej głównej sieci transportowej województwa. Do zadań organizatorów niższego szczebla będzie należało skomunikowanie swoich terenów z głównymi węzłami przesiadkowymi wyznaczonymi w Planie transportowym, w tym zapewnienie połączeń z obszarów o niskiej dostępności komunikacyjnej (wyjątek stanowi m.st. Warszawa, które pełni rolę organizatora w aglomeracji warszawskiej). Zakłada się, że połączenie pozostałych miast powiatowych z Warszawą, a także zapewnienie skomunikowań pomiędzy miastami powiatowymi będzie należało do zadań jednostek samorządu terytorialnego niższego szczebla. Połączenia te będą organizowane głównie jako linie dowozowe do węzłów przesiadkowych lub głównych korytarzy transportowych – na zasadzie stosownych porozumień pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego niższego szczebla. Jednakże, dopuszcza się możliwość organizacji linii dowozowych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego.

W związku z powyższym stworzenie kompleksowego systemu transportowego na terenie województwa mazowieckiego będzie wymagać zaangażowania i współpracy organizatorów publicznego transportu zbiorowego wszystkich szczebli jednostek samorządu terytorialnego. Zakłada się, że plany transportowe niższego szczebla będą zsynchronizowane z niniejszym Planem natomiast sieć komunikacyjna określona przez Marszałka Województwa będzie stanowiła podstawę do planowania linii komunikacyjnych przez pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

IV. Podrozdział 6.3.1.2 „Linie komunikacyjne w transporcie kolejowym”

otrzymuje następujące brzmienie (str. 73-74 Planu):

6.3.1.2. Linie komunikacyjne w transporcie kolejowym

Bazując na powyższych założeniach, niniejszym Planem obejmuje się następujące podstawowe linie komunikacyjne, o charakterze użyteczności publicznej, w wojewódzkich przewozach kolejowych wskazane w tabeli 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3.

Poniższe linie komunikacyjne stanowią podstawową siatkę połączeń kolejowych w ramach przewozów użyteczności publicznej.

Ze względów organizacyjnych i technicznych, w tym możliwości eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej, zakłada się:

- realizację przewozów na liniach komunikacyjnych stanowiących odcinki wskazanych poniżej linii komunikacyjnych bądź tworzenie relacji łączonych przebiegających przez Warszawę;
- zakończenie linii komunikacyjnych biegnących z kierunków R1, R2, R7, – na stacjach położonych wzdłuż linii średnicowej – Warszawa Wschodnia (linia R1)/Warszawa Zachodnia (linie R2/R7);
- zakończenie linii komunikacyjnych biegnących z kierunku R3 na stacji Warszawa Wschodnia (lub Warszawa Gdańska);
- zakończenie linii komunikacyjnych biegnących z kierunku R6 na stacji Warszawa Wileńska (linia R60) lub Warszawa Zachodnia (linia R6);
- zakończenie linii komunikacyjnych biegnących z kierunku R8 na stacji Warszawa Gdańska (linia R80) lub Warszawa Wschodnia (linia R8);
- zakończenie linii komunikacyjnych biegnących z kierunku R9 na stacji Warszawa Gdańska /Warszawa Zachodnia peron 9 (linia R90) lub Warszawa Zachodnia (linia R9);
- zakończenie linii komunikacyjnych biegnących z kierunków R1, R3 i R8 na stacji Warszawa Główna;
- uruchamianie połączeń przyspieszonych zatrzymujących się na wybranych stacjach (preferowane węzły oraz punkty przesiadkowe);
- w uzasadnionych przypadkach (np. przebudowa, rozbudowa, modernizacja itp.) dopuszcza się możliwość prowadzenia ruchu do/z innych stacji niż wskazane w tabeli 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3.

Tabela 6.3.1. Priorytet przewozowy I - Podstawowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach kolejowych

Makroregion komunikacyjny	Nr linii	Przebieg linii komunikacyjnej
R2	R2/R20	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Gdańska – Mińsk Mazowiecki – Siedlce – gr. województwa/Łuków (woj. lubelskie)
R3	R3/R30	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Główna/Gdańska – Sochaczew – gr. województwa/Bednary –(Łowicz – Kutno– Gostynin – Płock)
R6	R 61	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Wileńska– Tłuszcz – Ostrołęka
R8	R8/R80	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Główna/ Gdańska - Piaseczno – Warka – Radom – Szydłowiec - gr. województwa/Skarżysko Kamienna (woj. świętokrzyskie)
R8	R8/R80	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Główna/ Gdańska - Piaseczno – Góra Kalwaria
R9	R9/R90	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Zachodnia peron 9 – Legionowo – Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin – Nasielsk – Ciechanów – Mława – gr. województwa/Działdowo (woj. warmińsko-mazurskie)
R9	RL	Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Centralna (Śródmieście) – Modlin – Port Lotniczy Warszawa/Modlin ¹

Źródło: opracowanie własne

¹ na odcinku Modlin – Port lotniczy Warszawa/Modlin do czasu zakończenia budowy linii kolejowej organizowany przejazd komunikacją autobusową.

Tabela 6.3.2. Priorytet przewozowy II - Podstawowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach kolejowych

Makrorejon komunikacyjny	Nr linii	Przebieg linii komunikacyjnej
R1	R1	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Główna – Pruszków – Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów – gr. województwa/Skierniewice (woj. łódzkie)
R1	A1/A12	Warszawa Śródmieście WKD – Komorów – Pruszków WKD - Podkowa Leśna – Grodzisk Mazowiecki Radońska/Milanówek Grudów
R6	R6/R60	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Wileńska – Tłuszcz – Łochów – Małkinia - Czyżew
R7	R7/R70	Warszawa Śródmieście (Centralna)/Gdańska – Otwock – Pilawa – Garwolin – gr. województwa/Dęblin (woj. lubelskie)

Źródło: opracowanie własne

Tabela 6.3.3. Priorytet przewozowy III - Podstawowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach kolejowych

Makrorejon komunikacyjny	Nr linii	Przebieg linii komunikacyjnej
R2	R21	Siedlce – Mordy – Siemiatycze – Czeremcha (woj. podlaskie)
R3	R31	–Sierpc – Płock – Gostynin – Sierakówek – gr. województwa/Strzelce Kujawskie – (Kutno)
R6	R61	Ostrołęka - Tłuszcz
R6	R62	Ostrołęka - Chorzele
R8	R81	Radom – Pionki – gr. województwa/Dęblin (woj. lubelskie)
R8	R82	Radom – Przysucha – gr. województwa/Drzewica (woj. łódzkie)
R9	R91	Nasielsk – Płońsk - Sierpc– gr. województwa/Skępe (woj. kujawsko-pomorskie)
R9	R92	Warszawa – Legionowo - Tłuszcz

Źródło: opracowanie własne

Przewozy na liniach z województwami ościennymi będą organizowane po zawarciu stosownych umów pomiędzy samorządami. W przeciwnym wypadku linia doprowadzona będzie do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa.

V. Podrozdział 6.3.1.2. „Linie komunikacyjne w transporcie drogowym”

otrzymuje następujące brzmienie (str. 75-76 Planu):

6.3.1.3. Linie komunikacyjne w transporcie drogowym

Wojewódzkie przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane są w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczających poza granice jednego województwa. Zgodnie z art. 18 ust 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, w krajowym transporcie drogowym, wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga zezwolenia wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów odpowiednio przez: wójta, burmistrza, starostę, prezydenta miasta na prawach powiatu oraz marszałka województwa. Zgodnie z art. 18 ust 1 pkt 1 lit. f i g tej ustawy marszałek województwa wydaje zezwolenia na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych:

- wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa (w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej),
- wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa (w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej).

W wojewódzkich przewozach drogowych, planuje się uruchomienie linii komunikacyjnych zapewniających skomunikowanie ośrodków regionalnych/subregionalnych Płocka i Ostrołęki (zgodnie z I Priorytetem przewozowym wskazanym w rozdziale 6.1) ze względu na fakt, iż istniejące połączenia kolejowe nie zapewniają oczekiwanych parametrów jakościowych (czas przejazdu, częstotliwość połączeń).

Tabela 6.4 Priorytet przewozowy I - Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym do ośrodków regionalnych/subregionalnych

Makroregion komunikacyjny	Nr linii	Przebieg linii komunikacyjnej
R3	RA3	Płock – Wyszogród – Zakroczym - Warszawa
R6	RA6	Ostrołęka – Maków Mazowiecki – Pułtusk – Warszawa

Źródło: opracowanie własne

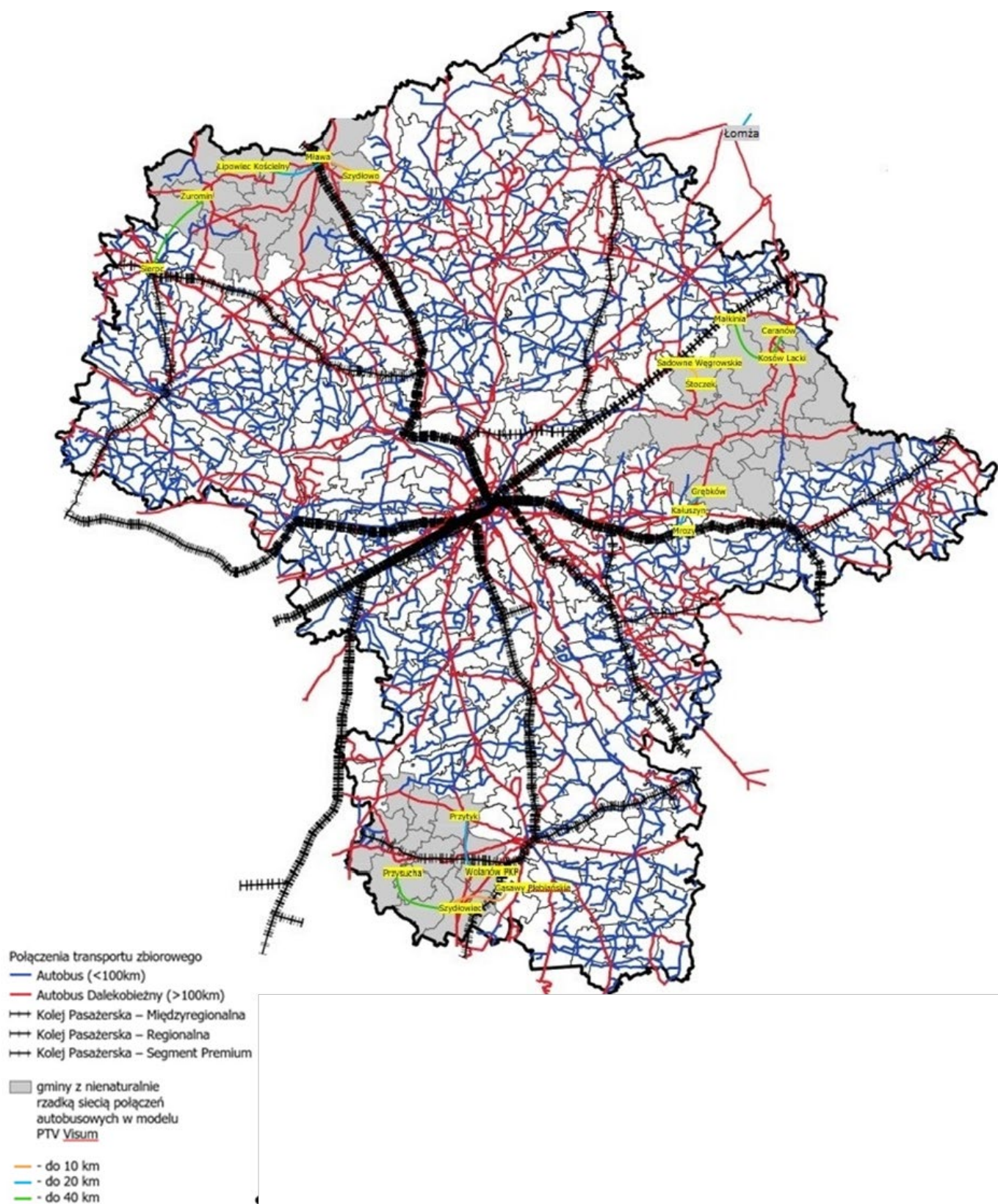
Mając na względzie charakter wskazanych linii komunikacyjnych, na których planuje się uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej należy wskazać, że relacje te będą dowozić pasażerów do najbliższego punktu przesiadkowego w Warszawie, znajdującego się od strony wjazdu do stolicy. Preferowane przystanki na terenie m.st. Warszawy to Metro Młociny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia/Stadion.

Organizator dopuszcza możliwość uruchomienia autobusowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na głównych korytarzach transportowych województwa w przypadku ograniczonych możliwości obsługi potoków pasażerskich przez sieć połączeń kolejowych jedynie jako wsparcie głównej gałęzi transportu jaką jest transport kolejowy, realizującej przewozy o charakterze użyteczności publicznej na Mazowszu.

Dopuszcza się również możliwość uruchomienia autobusowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej w ciągach komunikacyjnych o słabej dostępności do połączeń kolejowych, mających na celu skomunikowanie danego obszaru ze stolicą, uwzględniając popyt, położenie wobec nakreślonej w planie transportowym sieci komunikacyjnej a także możliwości organizacyjne województwa.

W wyniku przeprowadzonej aktualizacji modelu transportowego województwa mazowieckiego w 2021 roku, zostały wskazane obszary wykluczenia komunikacyjnego, w których wykazano niską sieć połączeń autobusowych, w związku z czym uzupełnieniem dla transportu kolejowego będzie zintegrowany z nim transport autobusowy, który zapewni lepszą obsługę transportową w peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach województwa, przez które nie przebiegają linie kolejowe. Przyczyni się to do wzmocnienia potencjału rozwojowego ośrodków regionalnych, małych i średnich miast wraz z otaczającymi je obszarami wiejskimi.

Plan transportowy wskazuje kolej jako kluczowy środek transportu pasażerskiego w województwie, a sieć połączeń kolejowych stanowi szkielet przewozów użyteczności publicznej we wszystkich regionach Mazowsza. Regionalny transport autobusowy ma pełnić podstawową rolę tam, gdzie nie istnieje transport kolejowy lub oferta kolejowa nie jest wystarczająco duża, a także dowozową do węzłów zintegrowanych, umożliwiając przesiadkę do pociągów regionalnych. Dotyczy to obszarów wykluczenia transportowego, na których zostały zdiagnozowane tzw. białe plamy tj.: powiat sokołowski, węgrowski, przysuski, szydłowiecki, żuromiński, mławski oraz wołomiński (Rysunek 6.2).



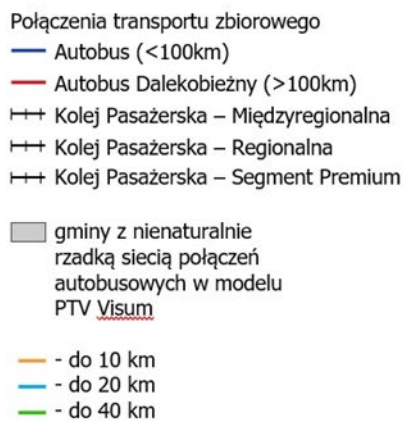
Rysunek 6.2. Obszar wykluczenia transportowego na terenie Województwa Mazowieckiego.

Źródło: Opracowanie Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego na podstawie danych z oprogramowania do planowania ruchu PTV VISUM

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej została wyznaczona z uwzględnieniem priorytetów w zakresie przewozów wojewódzkich opisanych w pkt. 6.1. Szkielet sieci transportowej tworzy sieć linii kolejowych wyznaczających główne korytarze transportowe w województwie. Dopuszcza się stworzenie linii wojewódzkich w transporcie drogowym, które z założenia będą pełniły funkcje dowozowe i uzupełniające dla transportu kolejowego na terenie województwa mazowieckiego, na następujących obszarach:

a) region Północno-Zachodni Województwa Mazowieckiego (Rysunek 6.2.1) obejmujący:

- Powiat żuromiński (powierzchnia 805 kilometrów kwadratowych (dalej km kw.), gęstość zaludnienia 47/km kw.):
 - gmina Kuczbork-Osada (powierzchnia 122km kw., gęstość zaludnienia 36/km kw.);
 - gmina Lubowidz (powierzchnia 192km kw., gęstość zaludnienia 34/km kw.);
 - gmina Siemiątkowo (powierzchnia 113km kw., gęstość zaludnienia 29/km kw.);
 - gmina Biezuń (powierzchnia 121 km kw., gęstość zaludnienia 39/km kw.);
 - gmina Lutocin (powierzchnia 126 km kw., gęstość zaludnienia 32/km kw.);
 - gmina miejsko-wiejska Żuromin (powierzchnia 133 km kw., gęstość zaludnienia 102/km kw.).
- Powiat mławski (powierzchnia 1182 km kw., gęstość zaludnienia 59/km kw.):
 - gmina miejska Mława (powierzchnia 35 km kw., gęstość zaludnienia 887/km kw.);
 - gmina Wiśniewo (powierzchnia 99 km kw., gęstość zaludnienia 51/km kw.);
 - gmina Stupsk (powierzchnia 118 km kw., gęstość zaludnienia 38/km kw.);
 - gmina Szreńsk (powierzchnia 109 km kw., gęstość zaludnienia 35/km kw.);
 - gmina Radzanów (powierzchnia 99 km kw., gęstość zaludnienia 31/km kw.);
 - gmina Lipowiec Kościelny (powierzchnia 114 km kw., gęstość zaludnienia 40/km kw.);
 - gmina Strzegowo (powierzchnia 214 km kw., gęstość zaludnienia 33/km kw.);
 - gmina Wieczfnia Kościelna (powierzchnia 120 km kw., gęstość zaludnienia 31/km kw.);
 - gmina Szydłowo (powierzchnia 123 km kw., gęstość zaludnienia 35/km kw.).
- Powiat sierpecki (powierzchnia 852 km kw., gęstość zaludnienia 58/km kw.):
 - gmina Sierpc (powierzchnia 150 km kw., gęstość zaludnienia 44/km kw.);
 - gmina Rościszewo (powierzchnia 115 km kw., gęstość zaludnienia 33/km kw.).

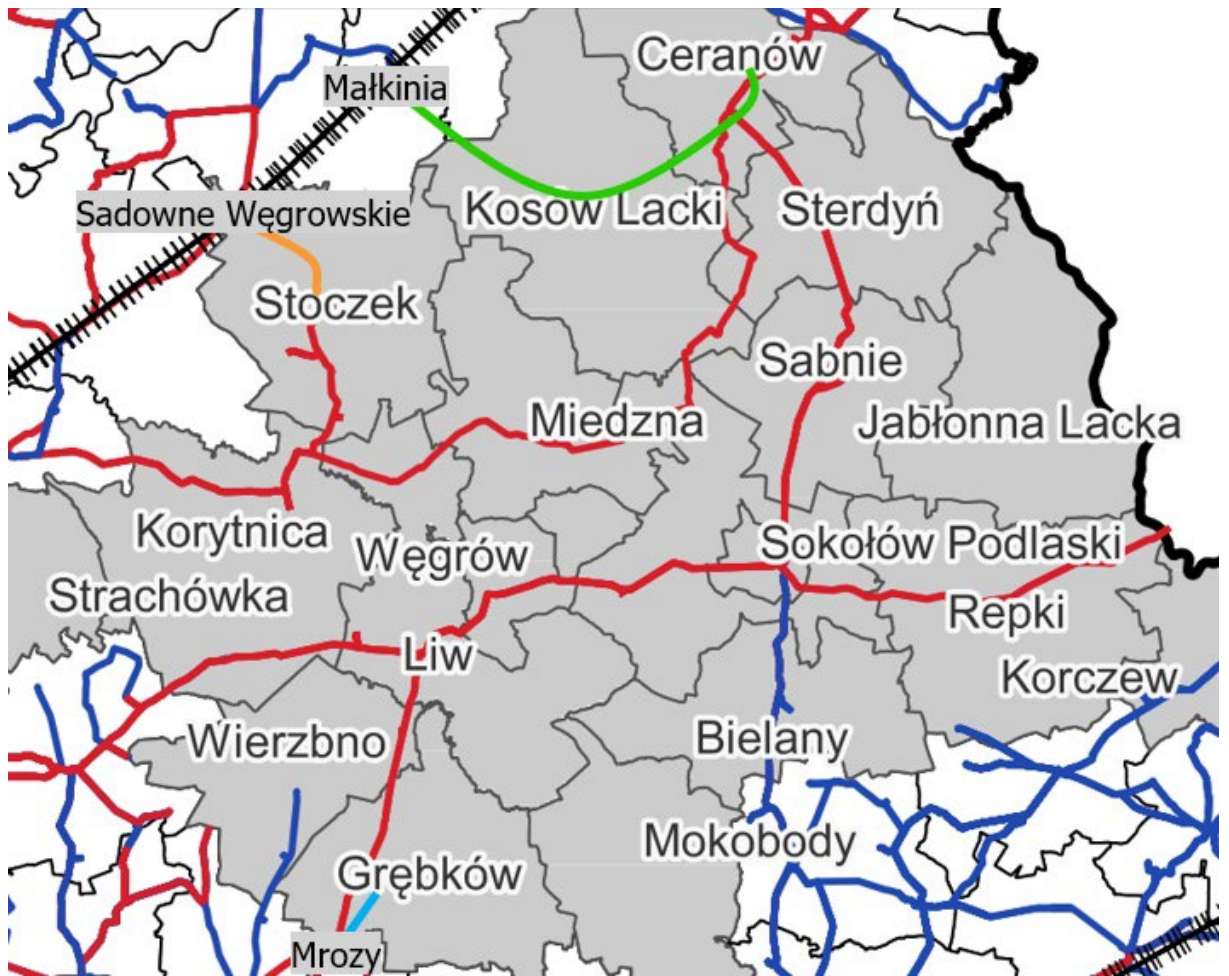


Rysunek 6.2.1. Region Północno-Zachodni Województwa Mazowieckiego

Źródło: Opracowanie Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego na podstawie danych z oprogramowania do planowania ruchu PTV VISUM

b) region Północno-Wschodni województwa Mazowieckiego (Rysunek 6.2.2) obejmujący:

- Powiat sokołowski (powierzchnia 1131 km kw., gęstość zaludnienia 45/km kw.):
 - gmina miejsko-wiejska Sokołów Podlaski (powierzchnia 137 km kw., gęstość zaludnienia 43/km kw.);
 - gmina Kosów Lacki (powierzchnia 200 km kw., gęstość zaludnienia 27/km kw.);
 - gmina Sterdyń (powierzchnia 130 km kw., gęstość zaludnienia 27/km kw.);
 - gmina Sabnie (powierzchnia 108 km kw., gęstość zaludnienia 31/km kw.);
 - gmina Bielany (powierzchnia 110 km kw., gęstość zaludnienia 32/km kw.);
 - gmina Ceranów (powierzchnia 111 km kw., gęstość zaludnienia 17/km kw.);
 - gmina Repki (powierzchnia 168 km kw., gęstość zaludnienia 28/km kw.).
- Powiat węgrowski (powierzchnia 1219 km kw., gęstość zaludnienia 54/km kw.):
 - gmina Miedzna (powierzchnia 116 km kw., gęstość zaludnienia 31/km kw.);
 - gmina Korytnica (powierzchnia 180 km kw., gęstość zaludnienia 31/km kw.);
 - gmina Stoczek (powierzchnia 145 km kw., gęstość zaludnienia 32/km kw.);
 - gmina Grębków (powierzchnia 131 km kw., gęstość zaludnienia 33/km kw.);
 - gmina Wierzbno (powierzchnia 103 km kw., gęstość zaludnienia 24/km kw.).
- Powiat siedlecki (powierzchnia 1603 km kw., gęstość zaludnienia 51/km kw.):
 - gmina Korczew (powierzchnia 105 km kw., gęstość zaludnienia 26/km kw.).
- Powiat wołomiński (powierzchnia 953 km kw., gęstość zaludnienia 268/km kw.):
 - gmina Strachówka (powierzchnia 107 km kw., gęstość zaludnienia 26/km kw.).
- Powiat ostrowski (powierzchnia 1 218 km kw., gęstość zaludnienia 57/km kw.):
 - gmina Małkinia Górna (powierzchnia 134 km kw., gęstość zaludnienia 81/km kw.).
- Powiat miński (powierzchnia 1 164 km kw., gęstość zaludnienia 136/km kw.):
 - gmina Kałuszyn (powierzchnia 94 km kw., gęstość zaludnienia 59/km kw.);
 - gmina Mrozy (powierzchnia 145 km kw., gęstość zaludnienia 60/km kw.).



- Połączenia transportu zbiorowego
- Autobus (<100km)
 - Autobus Dalekobieżny (>100km)
 - ⊕⊕⊕ Kolej Pasażerska – Międzyregionalna
 - ⊕⊕⊕ Kolej Pasażerska – Regionalna
 - ⊕⊕⊕ Kolej Pasażerska – Segment Premium
- gminy z nienaturalnie
rządką siecią połączeń
autobusowych w modelu
PTV Visum
- - do 10 km
 - - do 20 km
 - - do 40 km

Rysunek 6.2.2. Region Północno-Wschodni

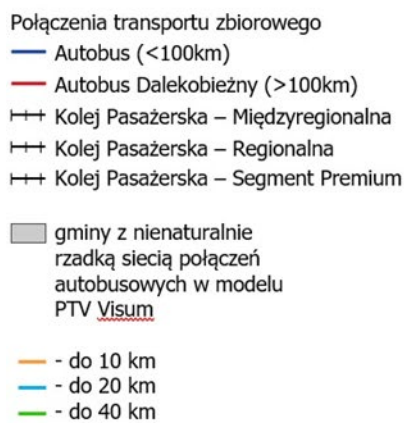
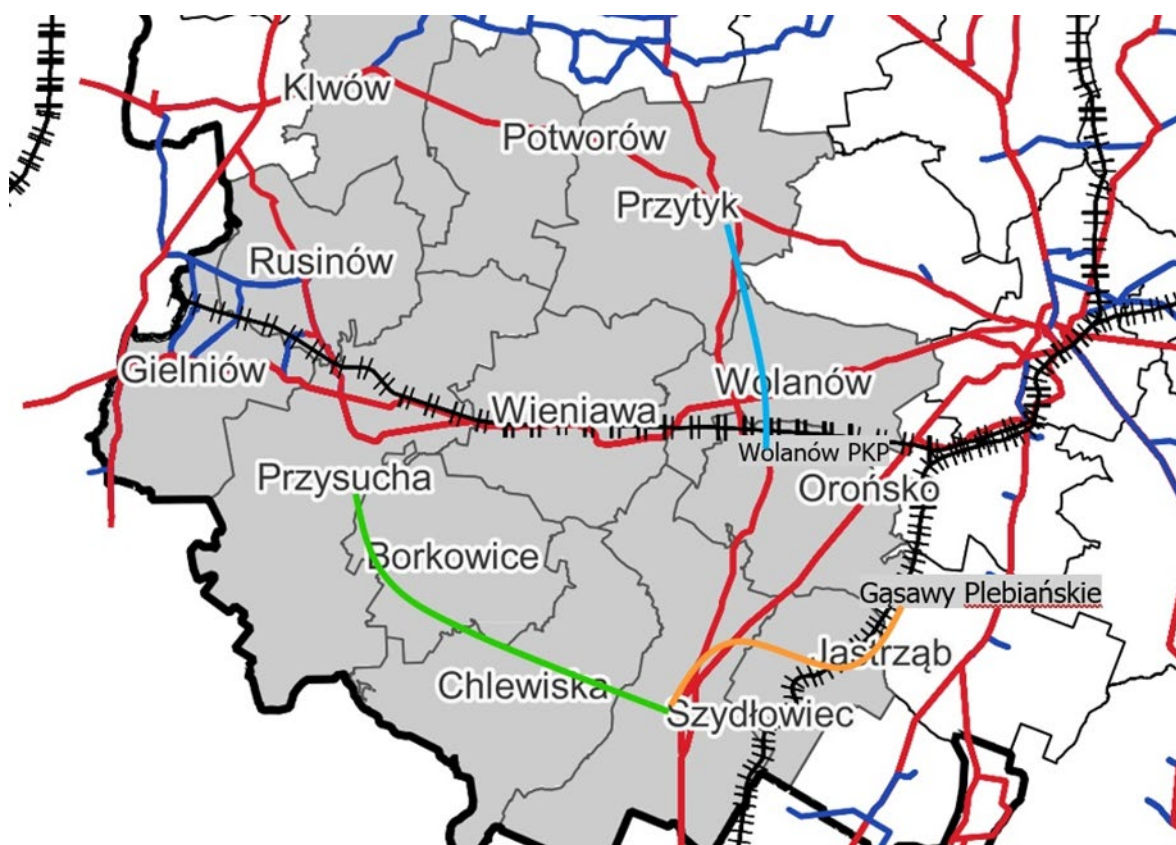
Źródło: Opracowanie-Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego na podstawie danych z oprogramowania do planowania ruchu PTV VISUM

c) region Południowy (Rysunek 6.2.3) obejmujący:

- Powiat radomski (powierzchnia 1530 km kw., gęstość zaludnienia 99/km kw.):
 - gmina Wolanów (powierzchnia 83 km kw., gęstość zaludnienia 106 /km kw.);
 - gmina Przytyk (powierzchnia 134 km kw., gęstość zaludnienia 53/km kw.);
 - gmina Zakroczym (powierzchnia 72 km kw., gęstość zaludnienia 83/km kw.);
 - miasto Radom (powierzchnia 112 km kw., gęstość zaludnienia 1788/km kw.).

- Powiat przysuski (powierzchnia 801 km kw., gęstość zaludnienia 49/km kw.):
 - gmina Klwów (powierzchnia 87 km kw., gęstość zaludnienia 36/km kw.);
 - gmina Rusinów (powierzchnia 83 km kw., gęstość zaludnienia 49/km kw.);
 - gmina Potworów (powierzchnia 82 km kw., gęstość zaludnienia 49/km kw.);
 - gmina miejsko-wiejska Przysucha (powierzchnia 182km, gęstość zaludnienia 61/km kw.);
 - gmina Gielniów (powierzchnia 79 km kw., gęstość zaludnienia 55/km kw.);
 - gmina Wieniawa (powierzchnia 103 km kw., gęstość zaludnienia 49/km kw.);
 - gmina Borkowice (powierzchnia 86 km kw., gęstość zaludnienia 48/km kw.).

- Powiat szydłowiecki (powierzchnia 452 km kw., gęstość zaludnienia 84/km kw.):
 - gmina Orońsko (powierzchnia 82 km kw., gęstość zaludnienia 73/km kw.);
 - gmina Chlewiska (powierzchnia 124 km kw., gęstość zaludnienia 45/km kw.);
 - gmina miejsko-wiejska Szydłowiec (powierzchnia 138 km kw., gęstość zaludnienia 127/km kw.);
 - gmina Jastrząb (powierzchnia 55 km kw., gęstość zaludnienia 94/km kw.).



Rysunek 6.2.3. Region Południowy

Źródło: Opracowanie-Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego na podstawie danych z oprogramowania do planowania ruchu PTV VISUM

W związku z wyżej wskazanymi obszarami wykluczenia transportowego, w wojewódzkich przewozach drogowych, planuje się również uruchomienie linii komunikacyjnych zapewniających połączenia miast oraz ośrodków gminnych z węzłem komunikacyjnym/punktem przesiadkowym leżącym w przebiegu linii kolejowych, zgodnie z III Priorytetem przewozowym (wskazanym w rozdziale 6.1).

Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym do ośrodków regionalnych/subregionalnych wraz z oznakowaniem, zgodnie z III Priorytetem przewozowym dla Makroregionu komunikacyjnego przedstawiono w tabeli 6.4.1.

Tabela 6.4.1 Planowane linie komunikacyjne w transporcie drogowym do ośrodków regionalnych/subregionalnych - Priorytet przewozowy III

Makroregion komunikacyjny	Nr linii	Przebieg linii komunikacyjnej
R9	RA9/1	Żuromin – Poniatowo – Lutocin – Łukomie - Babiec Piaseczny – Sierpc;
R9	RA9/2	Żuromin – Chamsk – Sadłowo – Biezuń – Rościszewo – Sierpc;
R9	RA9/3	Żuromin – Zielona – Kuczbork - Lipowiec Kościelny – Turza - Mława (stacja kolejowa);
R2	RA2/1	Sokołów Podlaski (centrum przesiadkowe) – Emilianów – Kostki – Dybów - Kosów Lacki – Treblinka - Małkinia Górna (dworzec PKP);
R2	RA2/2	Ceranów – Kosów Lacki – Poniatowo – Treblinka – Małkinia Górna (dworzec PKP);
R2	RA2/3	Węgrów (dworzec autobusowy) – Liw – Grębków – Trzebucza – Milew – Mroczyki – Kałuszyn – Olszewice - Mrozy (przystanek przy stacji kolejowej);
R2	RA2/4	Liw – Grębków - Stara Trzcianka – Słuchocin - Bojmie (A2) – Sionna – Mingosy - Józefin (skręt w Polakach z A2) - Kotuń (stacja kolejowa);
R8	RA8/1	Przysucha (stacja kolejowa) – Przysucha (dworzec autobusowy) – Ruszkowice – Borkowice – Ninków – Rzuców – Chlewiska – Pawłów – Szydłowiec (Dworzec autobusowy) – Szydłowiec (przystanek kolejowy);
R8	RA8/2	Przytyk – Domaniów – Wólka Domaniowska – Brudnów – Wieniawa (stacja kolejowa);
R8	RA8/3	Omięcin – Zaborowie – Łaziska – Orońsko – Helenów – Ruda Wielka (stacja kolejowa).

Źródło: opracowanie własne

W związku z powyższym, niezbędne jest skoordynowanie, przez organizatora, połączeń przesiadkowych. Rozkłady jazdy powinny być jednolite pod względem szaty graficznej oraz systemu informacji pasażerskiej. Wszystkie zmiany jakie zachodzą w rozkładach jazdy pociągów powinny być na bieżąco wprowadzone do rozkładu jazdy linii dowożących. W przypadku opóźnienia pociągu należy dążyć do umożliwienia przesiadki w kolejnych węzłach przesiadkowych, zlokalizowanych na trasie przejazdu linii dowozowej. Możliwe jest ustalenie dla każdego węzła maksymalnego czasu oczekiwania na opóźnione połączenie. Informacje te należy umieszczać w ogólnodostępnych rozkładach jazdy, aby pasażerowie mogli zaplanować podróż odpowiadającą ich oczekiwaniom.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, organizator przewozów wojewódzkich na Mazowszu będzie dążył do wdrożenia zintegrowanego biletu np. poprzez stosowanie wspólnego biletu na przejazd różnymi rodzajami transportu lub jak ma to miejsce w przypadku specjalnej oferty taryfowej, w ramach której posiadacze wybranych biletów Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, zwany dalej „ZTM”, mogą podróżować pociągami podmiejskimi na terenie Warszawy i ościennych gmin.

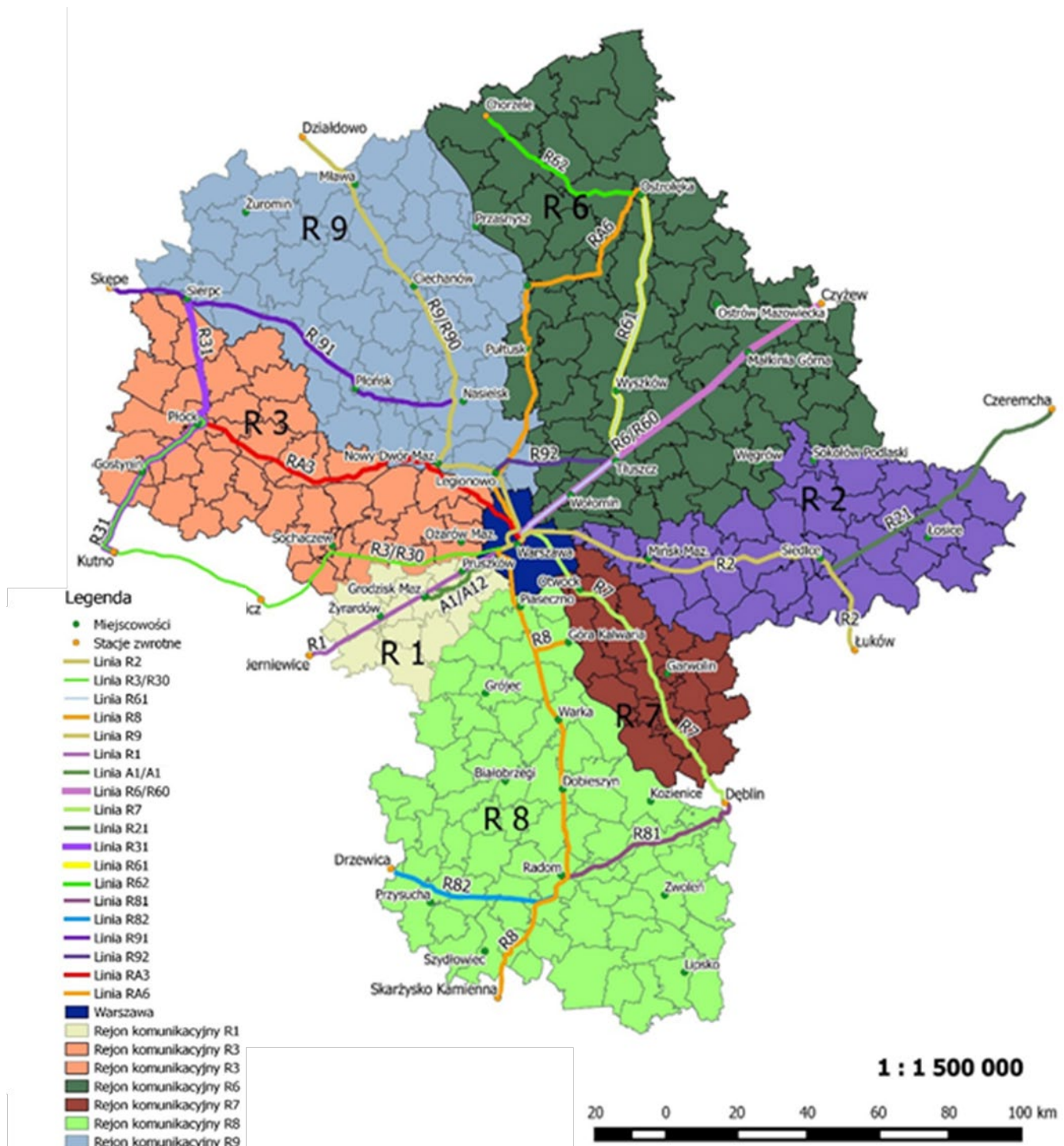
Województwo Mazowieckie promuje transport, który powoduje mniejsze zanieczyszczenie środowiska naturalnego, jest przyjazny dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej. Prowadzi działania zmierzające w kierunku ułatwiania osobom z niepełnosprawnościami podróżowanie publicznym transportem zbiorowym. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zatem zapewnić jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu i być dostosowany dla osób z niepełnosprawnościami. Analizując zagadnienie transportu autobusowego w transporcie drogowym, należy uwzględnić kwestię taboru. Ważna jest przy tym nie tylko sama liczba pojazdów, ale też parametry takie jak: średni wiek pojazdów, liczba miejsc siedzących, odsetek pojazdów przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami, odpowiednio szerokie drzwi i przejścia pomiędzy rzędami siedzeń, umożliwiające szybką wymianę pasażerów.

Zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych i dostępności infrastruktury ma kluczowe znaczenie dla rozwoju województwa mazowieckiego. Są one istotnym czynnikiem kreowania wysokiej konkurencyjności gospodarki, przyczyniając się do pozytywnych zmian na rynku pracy, poprawy jakości życia oraz przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu.

Decyzje dotyczące kształtu układu sieci komunikacyjnej w województwie mazowieckim (w tym transportu drogowego) powinny:

- spełniać bądź wspierać priorytety transportowe województwa;
- określać źródła finansowania uruchamiania przewozów na linii;
- poprzedzać wykonanie analizy uzasadniającej wyznaczenie linii na poziomie wojewódzkim.

Na Rysunku 6.2.4 przedstawiono planowane linie użyteczności publicznej w województwie mazowieckim w zakresie transportu kolejowego oraz w transporcie drogowym do ośrodków regionalnych/subregionalnych. Rysunek nie uwzględnia linii wojewódzkich w transporcie drogowym, które będą pełniły funkcje dowozowe i uzupełniające dla transportu kolejowego na terenie województwa mazowieckiego.



Rysunek 6.2.4 Planowane linie użyteczności publicznej w województwie mazowieckim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UMWM

VI. Podrozdział 7.3.2 „Transport drogowy” otrzymuje następujące brzmienie (str. 89-90 Planu):

7.3.2. Transport drogowy

Naczelną zasadą jest kontraktowanie usług użyteczności publicznej drogą zamówień publicznych w trybie konkurencyjnym lub poprzez zamówienia bezpośrednie, o których mowa w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w ustawie o transporcie kolejowym. Organizatorem przewozów jest marszałek województwa, do zadań którego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie polegało na pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na które składać się będą wpływy ze sprzedaży biletów, a także z opłat, dodatkowo pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy Prawo przewozowe. Jak również uzyskiwaniu przez operatora, za pośrednictwem Organizatora, rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów osób, uprawnionych w publicznym transporcie zbiorowym. Do planowanych źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaliczyć należy środki własne samorządu województwa, jak również środki z budżetu państwa przekazywane przez wojewodę z funduszu rozwoju przewozów autobusowych zgodnie z ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

VII. Podrozdział 9.3.3 „Wykaz oznaczeń stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Mazowsza, dla którego Organizatorem przewozów jest Marszałek Województwa” otrzymuje następujące brzmienie (str. 103-104 Planu):

9.3.3. Wykaz oznaczeń stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Mazowsza, dla którego Organizatorem przewozów jest Marszałek Województwa

W kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie Mazowsza, dla którego Organizatorem przewozów jest Marszałek Województwa stosuje się następujące oznakowania:

- **R** – pociągi regionalne Kolei Mazowieckich;
- **A** – pociągi aglomeracyjne Warszawskiej Kolei Dojazdowej;
- **R1** – pociąg z/w kierunku Żyrardów/Skierniewice jadący z/do/ Warszawy Głównej lub przez Warszawę Centrum (Warszawa Centrum oznacza obszar ograniczony stacjami Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia);
- **R2** - pociąg z/w kierunku Siedlce/Łuków jadący z/do/przez Warszawę Centrum;

- **R3** - pociąg z/w kierunku Sochaczew/Łowicz/Płock jadący z/do/Warszawy Głównej lub przez Warszawę Centrum;
- **R6** - pociąg z/w kierunku Małkinia/Czyżew jadący z/do/przez Warszawę Centrum;
- **R7** - pociąg z/w kierunku Pilawa/Dęblin jadący z/do/przez Warszawę Centrum;
- **R8** - pociąg z/w kierunku Radom/Skarżysko Kamienna jadący z/do/Warszawy Głównej lub przez Warszawę Centrum;
- **R9** - pociąg z/w kierunku Ciechanów/Działdowo jadący z/do/przez Warszawę Centrum;
- **R10** – pociąg z/w kierunku Tłuszcz z/do/przez Legionowo;
- **R20** – pociąg z/w kierunku Łukowa do/z Warszawy Gdańskiej;
- **R30** - pociąg z/w kierunku Łowicz/Sochaczew jadący z/do Warszawy Gdańskiej;
- **R60** - pociąg z/w kierunku Małkinia/Czyżew jadący z/do Warszawy Wileńskiej;
- **R90** - pociąg z/w kierunku Ciechanów/Działdowo jadący z/do/przez Warszawę Gdańską;
- **R21** – pociąg kursujący z/do Siedlec kierunek z/do Czeremchy;
- **R31** – pociąg kursujący z/do Kutna kierunek z/do Sierpca;
- **R61** - pociąg kursujący z/do Ostrołęki kierunek z/do Tłuszcz;
- **R62** – pociąg kursujący z/do Ostrołęki kierunek z/do Chorzeli;
- **R70** – pociąg z/w kierunku Dęblina do/z Warszawy Gdańskiej;
- **R80** - pociąg z/w kierunku Radom/Skarżysko Kamienna jadący z/do/przez Warszawę Gdańską;
- **R81** - pociąg kursujący z/do Radomia kierunek z/do Dęblina;
- **R82** - pociąg kursujący z/do Radomia kierunek z/do Drzewicy;
- **R91** - pociąg kursujący z/do Sierpca kierunek z/do Nasielska;
- **R92**- pociąg kursujący z/do Legionowa kierunek z/do Tłuszcz;
- **RL**- pociągi lotniskowe kursujące w relacji Modlin - Warszawa Lotnisko Chopina – Modlin;
- **RE(x)** – pociągi przyspieszone, zatrzymujące się na wybranych stacjach i przystankach osobowych (x – oznaczenie obszaru komunikacyjnego (relacji) do którego jedzie pociąg);
- **RP(x)** – pociągi osobowe, które z przyczyn technicznych nie zatrzymują się na wszystkich przystankach osobowych (x – oznaczenie obszaru komunikacyjnego (relacji) do którego jedzie pociąg);
- **A1** – pociąg kursujący z/do Warszawa Śródmieście WKD kierunek z/do Grodzisk Mazowiecki Radońska/ Podkowa Leśna oraz Milanówek Grudów – Warszawa Śródmieście WKD (dotyczy pociągów Warszawskiej Kolei Dojazdowej);
- **A12** – pociąg kursujący z Warszawa Śródmieście WKD kierunek do Milanówek Grudów oraz w relacji Milanówek Grudów – Podkowa Leśna – Milanówek Grudów (dotyczy pociągów Warszawskiej Kolei Dojazdowej);
- **Zx** – zastępcza komunikacja autobusowa (x – oznaczenie obszaru komunikacyjnego (relacji), do którego jedzie autobus).

W przypadku drogowego publicznego transportu zbiorowego stosuje się następujące oznakowania:

- **RA(x)/(y)** – autobusowa komunikacja o charakterze użyteczności publicznej (y – oznaczenie numeru relacji).