

# RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku  
(z perspektywą do roku 2032)

**Ministerstwo Infrastruktury**

Czerwiec, 2023 r.

## Spis treści

1. Zagadnienia ogólne .....	3
1.1 Podstawa prawna .....	3
1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi.....	3
1.3 Cel konsultacji publicznych.....	3
1.4 Organizacja procesu konsultacji publicznych .....	3
1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag .....	5
2. Podsumowanie konsultacji publicznych.....	5
2.1 Ogólne informacje .....	5
2.2 Najczęściej pojawiające się uwagi .....	6
2.3 Podsumowanie .....	6
3. Wnioski z konsultacji publicznych .....	7

# 1. Zagadnienia ogólne

## 1.1 Podstawa prawna

Projekt Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) (dalej: Program, KPK 2030) został poddany procesowi konsultacji publicznych, zgodnie z:

- art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2023 r. poz. 225 t.j.);
- §21 uchwały Nr 190 Rady Ministrów Regulamin pracy Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. (M.P. z 2022 r. poz. 348).

## 1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi

Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt Programu, czyli Minister Infrastruktury, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury (dalej: Ministerstwo). Komórką organizacyjną odpowiedzialną w ramach Ministerstwa za konsultacje publiczne jest Departament Kolejnictwa.

## 1.3 Cel konsultacji publicznych

Prowadzone konsultacje publiczne miały na celu przedstawienie projektu Programu szerokiemu gronu odbiorców:

- władzom samorządowym,
- przedstawicielom społeczności lokalnych,
- stowarzyszeniom,
- organizacjom branżowym,
- spółkom sektora transportu kolejowego,

oraz zebranie uwag i opinii ww. podmiotów. Uwagi otrzymane w ramach procedury konsultacji publicznych poddano szczegółowej analizie, w tym pod kątem możliwości wykorzystania ich w zaktualizowanej wersji projektu Programu.

## 1.4 Organizacja procesu konsultacji publicznych

Projekt Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) został skierowany do konsultacji publicznych w dniu 21 kwietnia 2023 r. Jednocześnie, został on udostępniony w formie elektronicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury oraz udostępniony do wglądu w siedzibie Ministerstwa.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych zostało upublicznione poprzez:

- zamieszczenie ogłoszeń oraz dokumentów na stronach internetowych Ministerstwa,
- zamieszczenie ogłoszeń na tablicach informacyjnych Ministerstwa,
- wyłożenie do wglądu wersji papierowej w siedzibie Ministerstwa.

Stosownie do postanowień § 36 ust. 2 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt Programu skierowano również bezpośrednio do następujących partnerów gospodarczych i społecznych:

1. Arriva RP Sp. z o.o.;

2. Koleje Dolnośląskie S.A.;

3. Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
4. Koleje Małopolskie Sp. z o.o.;
5. Koleje Śląskie Sp. z o.o.;
6. Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
7. Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.;
8. PKP S.A.
9. PKP Cargo S.A.;
10. PKP Intercity S.A.;
11. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
12. POLREGIO Sp. z o.o.;
13. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.;
14. Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
15. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu;
16. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
17. Instytut Kolejnictwa,
18. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
19. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
20. Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego,
21. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
22. Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na rzecz Kolei,
23. Związek Pracodawców Kolejowych,
24. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
25. Krajowa Izba Gospodarcza,
26. Railway Business Forum,
27. Fundacja Pro Kolej,
28. Rada Dialogu Społecznego.

Jednocześnie, projekt dokumentu został przekazany w ramach odrębnej procedury do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, Prezesowi Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej oraz Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

W dniu 22 maja 2023 roku w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury odbyła się konferencja konsultacyjna poświęcona projektowi Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032). Konferencji przewodniczył Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Przedstawiciel PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – realizator Programu, przedstawił kluczowe przesłanki aktualizacji dokumentu, omówił główne zmiany oraz planowane wydatki i ich źródła finansowania.

W dyskusji uczestnicy konferencji poruszali głównie następujące zagadnienia:

- ujęcie w konsultowanym dokumencie Inwestycji Towarzyszących związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- przeniesienie poszczególnych projektów z listy rezerwowej na podstawową;
- linia demarkacyjna pomiędzy projektami o znaczeniu krajowym i regionalnym;
- środki na infrastrukturę nieliniową;
- uszczegółowienie zakresów projektów.

## 1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

Konsultacje miały charakter otwarty, gwarantujący możliwość wyrażenia swojej opinii przez obywateli, instytucje i podmioty zainteresowane problematyką w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej. Uwagi były zgłaszane w formie dedykowanych formularzy kierowanych do Ministerstwa:

- przesyłając za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: [kpk2030@mi.gov.pl](mailto:kpk2030@mi.gov.pl),
- przesyłając drogą pocztową na adres: Ministerstwo Infrastruktury Departament Kolejnictwa, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa (decydowała data wpływu formularza konsultacyjnego do Ministerstwa Infrastruktury),
- składając osobiście w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (Kancelaria Główna, czynna w godz. 9.30–16.00).

## 2. Podsumowanie konsultacji publicznych

### 2.1 Ogólne informacje

Uwagi do projektu Programu w ramach procedury konsultacji publicznych można było zgłaszać od 21 kwietnia 2023 roku do 31 maja 2023 roku. We wskazanym terminie wpłynęły 2402 wystąpienia z uwagami do projektu konsultowanego dokumentu, które zostały przekazane przez osoby fizyczne, jednostki samorządu terytorialnego, niektóre stowarzyszenia i izby branżowe oraz spółki sektora kolejowego. Uwagi zgłoszone po 31 maja 2023 roku nie były analizowane i nie są ujęte w przedmiotowym raporcie.

Tematyka uwag i opinii otrzymanych w trakcie konsultacji projektu Programu w głównej mierze dotyczyła:

- ujęcia dodatkowych zadań inwestycyjnych w Programie;
- ujęcia dodatkowych zakresów w zadaniach ujętych w Programie;
- rozwiązań systemowych dla Programu;
- zadań już objętych Programem, w tym przeniesienia zadań inwestycyjnych pomiędzy listami lub wewnątrz listy (z pozycji rezerwowej na podstawową);
- zgłoszenia dotyczące usunięcia z Programu określonych inwestycji;
- wnioski dotyczące zmian przebiegu inwestycji;
- uwagi inne, trudne do sklasyfikowania.

Należy mieć na uwadze, że lista zadań określonych w projekcie Krajowego Programu Kolejowego dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument pn. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych” PKP PLK S.A. poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet

otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PKP PLK S.A.

Współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego w ramach Programu wskazana została w załączniku nr 3 oraz 8 dotyczącym list projektów o charakterze regionalnym odpowiednio dla perspektyw 2014-2020 oraz 2021-2027. Załącznik nr 8 - Lista projektów regionalnych 2021-2027 opiera się na dokumencie pn. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”, który obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych” PKP PLK S.A. zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw. Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. w ramach programów regionalnych w perspektywie 2021 – 2027 jest możliwa, czego przykładem są projekty planowane przez województwa: łódzkie, wielkopolskie i mazowieckie. Ujęcie zadania na liście rezerwowej ma charakter informacyjny, wskazujący, że zadanie może być finansowane ze środków programów regionalnych.

Szczegółowe omówienie uwag zgłoszonych w procesie konsultacji publicznych wraz z informacją o stanowisku Ministerstwa Infrastruktury zostało zamieszczone w załączniku nr 1 do raportu – tabelarycznym zestawieniu rozpatrzonych uwag. Powtarzające się uwagi zostały ujęte w zestawieniu jako jedna pozycja.

## 2.2 Najczęściej pojawiające się uwagi

Uwagi przekazane w ramach konsultacji dotyczyły głównie następujących kwestii:

- ujęcia dodatkowych zadań inwestycyjnych w projekcie Programu;
- przeniesienia zadań inwestycyjnych z listy rezerwowej na listę podstawową;
- rozwiązań systemowych dla Programu.

2280 formularzy (z jedną uwagą) zgłoszonych przez osoby fizyczne, jednostki samorządu terytorialnego oraz ich jednostki podległe dotyczyło ujętego w załączniku nr 6 na liście rezerwowej projektów CEF2 i FEniKS 2021- 2027 zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice”. Uwaga dotyczyła przekwalifikowania projektu „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice” (nr KPK 5.157) na „Rewitalizację oraz elektryfikację linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice” oraz przeniesienie tego projektu z listy rezerwowej projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 na listę podstawową projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027.

Jak wskazano w rozdziale 2.1 raportu projekty KPK 2030 podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. W związku z powyższym, uwzględnienie uwagi nie było możliwe.

## 2.3 Podsumowanie

Liczba formularzy przesłanych w terminie konsultacji: 2402

- od osób prywatnych: 2328
- od jednostek samorządu terytorialnego i ich jednostek podległych: 57
- od stowarzyszeń: 7
- od instytucji i spółek branżowych: 8
- pozostałe: 2

Formularze zgodne z wzorem – 2391

Formularze niezgodne z wzorem - 11

Liczba uwag: 2763

Liczba uwag zgłoszonych na prawidłowym formularzu: 2702

Liczba uwag zgłoszonych na nieprawidłowym formularzu: 61

### 3. Wnioski z konsultacji publicznych

Uwagi otrzymane w ramach konsultacji publicznych poddano szczegółowej analizie, w tym pod kątem zasadności ich wykorzystania w zmodyfikowanej wersji projektu Programu. Ilość otrzymanych uwag wskazuje na duże zainteresowanie problematyką inwestycji kolejowych wśród różnych podmiotów – zarówno osób prywatnych jak i organizacji i spółek branżowych oraz jednostek samorządu terytorialnego.

Zebranie opinii szerokiego kręgu zainteresowanych podmiotów stanowi ważny element w procesach decyzyjnych dotyczących kierunku rozwoju infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Analizie podano tylko uwagi zgłoszone w terminie konsultacji publicznych (21 kwietnia – 31 maja 2023 roku) oraz zgodnie z dołączonym do projektu Programu formularzem zgłaszania uwag. Z uwagi na powyższe, załącznik nr 1 do raportu nie obejmuje uwag zgłoszonych w sposób inny niż wskazany w ogłoszeniu o konsultacjach publicznych projektu Programu. Uwagi złożone w sposób inny niż wskazany w ogłoszeniu o konsultacjach uwzględnione zostały wyłącznie w zestawieniu statystycznym zgłoszonych uwag.

Konsultacje publiczne Programu potwierdziły, że istniejące potrzeby inwestycyjne w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej znacznie przekraczają możliwości ich finansowania. Pomimo zaplanowania najwyższych w historii wydatków inwestycyjnych na inwestycje kolejowe w perspektywie finansowej 2021-2027, znaczna część istotnych z punktu widzenia spójności terytorialnej kraju inwestycji obecnie nie może być rozpoczęta z uwagi na brak zapewnienia ich finansowania. Wdrożenie większości zgłaszanych w konsultacjach publicznych Programu postulatów w zakresie zmian w załącznikach do Programu nie było możliwe, z uwagi na ograniczenia finansowe Programu, w tym dostępność alokacji środków pochodzących z UE. Ograniczone możliwości pozyskania dodatkowych środków krajowych z uwagi na obecną sytuację geopolityczną, również nie pozwalają na ujęcie większej liczby projektów inwestycyjnych na listach podstawowych załączników do Programu.

## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
1	6. Lista Projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 8. Lista projektów regionalnych 2021-2027		Na liście projektów przewidzianych do realizacji lub na liście rezerwowej brakuje projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń - Lipno - granica województwa wraz z elektryfikacją na odcinku Lipno - Lubicz – Toruń”.	Projekt znajduje się w dokumencie: „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Jest to projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
2	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027		Wniosek o dodanie do listy projektu: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń - Lipno - granica województwa wraz z elektryfikacją na odcinku Lipno - Lubicz – Toruń”.	Projekt znajduje się w dokumencie: „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Jest to projekt kluczowy z uwagi na planowane wykorzystanie linii kolejowej nr 27 również jako infrastrukturę towarzyszącą dla CPK. Linia ta została uwzględniona w Horyzontalnym Rozkładzie Jazdy dla CPK jako element sieci połączeń kolejowych z wykorzystaniem Kolei Dużych Prędkości. LK27 będzie najkrótszą linią łązącą Bydgoszcz i Toruń z siecią kolei Dużych Prędkości. W związku z powyższym uważam, że projekt ten zasługuje na znalezienie się na liście projektów przeznaczonych do realizacji do 2030 roku, czyli momentu, kiedy linia KDP - LK5 na odcinku CPK - Lipno będzie już gotowa, natomiast na odcinku Lipno – Grudziądz – Gdańsk będzie w realizacji. Wtedy zelektryfikowaną linię LK27 można będzie wykorzystać jako dojazdową dla pociągów KDP.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
3	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027		Wniosek o dodanie do listy projektu: „Prace na linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek wraz z budową nowej łącznicy”.	Projekt znajduje się w dokumencie: „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Ciechocinek, jako znaczący ośrodek turystyczny, powinien mieć połączenie kolejowe. Obecnie linia kolejowa nr 245 ze względu na zły stan techniczny jest nieczynna.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
4	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027	Projekty: 1) „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny - Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu - BiT City II (POLiS Aglomeracyjny)” 2) „Prace na ciągu Inowrocław - Olsztyn - Korsze - Granica Państwa etap II: wybrane prace na odcinku Inowrocław - Toruń Gł. – Iława” na liście rezerwowej.	Wniosek o przeniesienie obu projektów na listę podstawową.	Są to projekty kluczowe z uwagi na planowane wykorzystanie linii kolejowej nr 353 również jako połączenie Torunia i Bydgoszczy z Koleją Dużych Prędkości. Linia ta została uwzględniona w Horyzontalnym Rozkładzie Jazdy CPK jako element sieci połączeń kolejowych z wykorzystaniem Kolei Dużych Prędkości. Realizacja tych 2 projektów jest istotna dla zapewnienia odpowiedniej przepustowości oraz prędkości na tym odcinku. Szczególnie most kolejowy przez Wisłę w Toruniu w ciągu LK353 jest obecnie w bardzo złym stanie technicznym i brak jego modernizacji przez najbliższe 10 lat może doprowadzić do katastrofy.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
5	Strona nr 46, Rozdział 6, nr KPK 5.206	Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna.	Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna wraz z budową odgałęzienia Stronno – Koronowo.	Starania lokalnych samorządów o budowę ośmiu kilometrów łącznika Stronno – Koronowo trwają od dziesięcioleci. Inwestycja ta zapisana jest w dokumencie PKP PLK zamierzenia inwestycyjne do 2030 roku, budowa tej linii była również przedmiotem starań Gminy Koronowo do programu Kolej Plus. Wnioskujemy, aby budowa tego łącznika znalazła się na liście podstawowej Krajowego Programu Kolejowego.	nie uwzględniono	Budowa odcinka Stronno – Koronowo nie wchodzi w zakres projektu „Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”, gdyż ma charakter projektu regionalnego. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” PKP PLK S.A. zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
6	Nr KPK 5.041, strona 49	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny - Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową	Przeniesienie projektu na listę podstawową.	Realizacja projektu jest kluczowa dla skomunikowania obszaru aglomeracji toruńskiej i usunięcia wąskiego gardła pomiędzy dwoma najważniejszymi dworcami w Toruniu – Głównym i Wschodnim. Wielu mieszkańców okolicznych miejscowości dojeżdża na co dzień do Torunia do pracy, szkoły i w innych sprawach. Dla osób tych kluczowe jest zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. Należy przy tym zaznaczyć, że w związku z planowaną w najbliższym czasie przebudową linii kolejowej do Lubicza (linia Toruń-Sierpc) znacznie więcej osób będzie korzystało z komunikacji kolejowej w codziennych dojazdach do Torunia i konieczne będzie zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. Czy CPK nie chciałoby włączyć tych linii lokalnych do sieci w ramach której skomunikowane będzie CPK?	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
7	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 L.p. 99/Nr KPK 5.078	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją	Przeniesienie z listy Rezerwowej na Podstawową do realizacji.	Zakończenie zapaści kolejowej miasta wojewódzkiego Gorzowa Wlkp. Pełna integracja z krajową siecią kolejową. Nadrobienie wielu dekad zaniedbań i zaniechań.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
8	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 Lp. 115/Nr KPK 5.101	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją	Przeniesienie z listy Rezerwowej na Podstawową do realizacji.	Zakończenie zapaści kolejowej miasta wojewódzkiego Gorzowa Wlkp. Pełna integracja z krajową siecią kolejową. Nadrobienie wielu dekad zaniedbań i zaniechań.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
9	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 Lp. 124/Nr KPK 5.112	Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznicami – prace przygotowawcze	Przeniesienie z listy Rezerwowej na Podstawową do realizacji.	Zakończenie zapaści kolejowej miasta wojewódzkiego Gorzowa Wlkp. Pełna integracja z krajową siecią kolejową. Nadrobienie wielu dekad zaniedbań i zaniechań.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci

## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
10	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027 Lp. 11/Nr KPK 7.037	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wielkopolski	Zamknięcie projektu po przesunięciu projektu 6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 L.p. 99/Nr KPK 5.078 z listy rezerwowej na podstawową do realizacji (projekty pokrywające się częściowo).	Zakończenie zapaści kolejowej miasta wojewódzkiego Gorzowa Wlkp. Pełna integracja z krajową siecią kolejową. Nadrobienie wielu dekad zaniedbań i zaniechań. W tym przypadku następuje częściowe pokrycie z innym projektem - L.p. 99/Nr KPK 5.07.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
11	Rozdział 6, lista priorytetów CEF2i FEnIKS 2021-2027, Lp. 14 Nr KPK 5.206, str. 47 wg dalszej kolejności, str. bez nr	Prace na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna	Modernizacja linii kolejowej Nr 241 Tuchola-Gostycyn- Koronowo z wybudowaniem odgałęzienia Koronowo - Maksymilianowo, połączenie linii 201 z linią 241.	Linia 241 została zlikwidowana w latach 90- tych. Reaktywacja linii 241 Tuchola – Gostycyn – Koronowo w każdym kilometrze jest działaniem bardzo potrzebnym, dla naszego samorządu. Konieczne jest zatem wybudowanie nowego odcinka trasy kolejowej łączącej Miasto Koronowo (istniejący elewator zbożowy) z Maksymilianowem. Jako odgałęzienie byłaby przedłużeniem tej linii do miasta Bydgoszczy. Dla mieszkańców regionu byłaby to dodatkowa oferta dojazdu do pracy w większych aglomeracjach, dla turystów możliwość skorzystania z ofert turystycznych. Reaktywacja linii przyczyni się do utrzymania i rozwoju gospodarki.	nie uwzględniono	Modernizacja linii nr 241 nie wchodzi w zakres projektu „Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”, gdyż ma charakter projektu regionalnego. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
12	Lista projektów regionalnych 2021-2027	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa - Bielsko-Biała Główna	Wpisanie odcinka na listę podstawową.	Na liście rezerwowej znajduje się odcinek linii kolejowej nr 117, który jest komplementarny z wyremontowanym w ostatnich latach (w ramach RPO) odcinkiem granica woj. – Kalwaria Zebrzydowska – czyli bezpośrednim kontynuatorem odcinka. Brak ujęcia na liście podstawowej odcinka Bielsko-Biała – granica województwa, przy równoczesnym wyremontowaniu w ostatnich latach dla odcinka granica woj. – Kalwaria Zebrz. spowoduje brak efektu dla wyremontowanego odcinka. Prędkość na omawianym odcinku to zaledwie ok. 40 km/h. Kiludziesięciokilometrowy odcinek pomiędzy wyremontowanym odcinkiem a dużym, 170-tysięcznym miastem jest konieczny do zapewnienia odpowiedniej liczby pasażerów (linia całościowo łączy Bielsko-Białą z Krakowem – w przypadku wyremontowania całej linii będzie to mocno obciążony kierunek, choćby pasażerami-studentami dojeżdżającymi do licznych uczelni na terenie Krakowa). Co więcej, należy mieć na uwadze, że w ramach programu Kolej+ odcinek linii kolejowej Bielsko-Biała – Skoczów otrzymał dofinansowanie. Cały ciąg Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Kraków będzie stanowił komplementarne połączenie tych miast (założeniem linii Skoczów	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				– Bielsko-Biała – opisanym we wniosku do programu Kolej+ jest połączenie Cieszyna, Skoczowa i Bielska-Białej z miastem wojewódzkim, czyli w tym przypadku z Krakowem.		
13	Lista projektów regionalnych 2021-2027	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona-Wadowice-gr województwa - etap II	Wpisanie odcinka na listę podstawową.	Na liście rezerwowej znajduje się etap II remontu odcinka linii kolejowej nr 117, w którym zawiera się kontynuacja prac finansowanych w poprzedniej perspektywie w ramach RPO. Brak ujęcia na liście podstawowej etapu II tej inwestycji spowoduje, że efekt wykonania I etapu prac będzie mało zauważalny dla pasażerów i nie przyniesie rezultatów dla systemu transportowego. Brak finansowania dla etapu II prac, po zakończeniu etapu I jest działaniem nieracjonalnym ekonomicznie i gospodarczo. Prędkość na omawianym odcinku to zaledwie 30-40 km/h.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
14	Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027	Prace na linii kolejowej nr 190 na odc. Bielsko Biała Główna - Skoczów	Wpisanie odcinka na listę podstawową.	Projekt ujęty został na liście rezerwowej CEF2 i FEnIKS, natomiast inwestycja ta uzyskała dofinansowanie w ramach programu Kolej+. Jeśli projekt nie będzie finansowany z tych dwóch źródeł, to nie powinien znaleźć się na liście CEF2/FEnIKS.	nie uwzględniono	Projekt został zakwalifikowany do programu Kolej+ i na chwilę obecną zakłada się jego finansowanie wyłącznie z tego źródła. Ujęcie projektu na liście rezerwowej FEnIKS nie wpływa na jego realizację w ramach programu Kolej+.
15	Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Żywiec - Zwardoń (granica państwa) - roboty budowlane	Wpisanie odcinka na listę podstawową.	Na liście rezerwowej znalazł się odcinek linii nr 139, dla którego prowadzone są zaawansowane prace dokumentacyjne. Linia ta wpisana jest do sieci bazowej TEN-T, co oznacza, że powinna zostać przebudowana do 2030 roku. Brak zapewnienia finansowania uniemożliwi wykonanie prac do tego roku. Linia kolejowa jest także częścią korytarza Morze Bałtyckie – Adriatyk (C E-65), a jak zapisano w celach KPK (s. 15) – priorytetem inwestycyjnym jest: „poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe”. Co należy także podkreślić – jest to też jedyne połączenie kolejowe Polski ze Słowacją w bazowej sieci TEN-T. Odcinek Bielsko-Biała – Zwardoń jest ujęty w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” – na mapie, na stronie 70 tego dokumentu oznaczono, że do 2030 roku ten odcinek powinien być zbudowany w nowym przebiegu, z prędkością powyżej 200 km/h. Odcinek ten wpisuje się w 100% w cele programu KPK i SRT2030 – w szczególności mówiące o priorytecie inwestycyjnym dla linii kolejowych wpisanych w sieć bazową TEN-T.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
16	Załączniki	brak	uwzględnienie rewitalizacji linii kolejowej 103 Trzebinia- Spytkowice-Wadowice.	W przedstawionym wykazie brakuje realizacji zadania dotyczącego przywrócenia linii kolejowej nr 103 do ruchu pasażerskiego, zawieszono w 2002 roku. Realizacja inwestycji pozwoliłaby w przyszłości na włączenie tej linii do systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej woj. Małopolskiego i lepsze skomunikowanie zachodniej i południowej części woj. Małopolskiego oraz wschodniej części woj. śląskiego.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
17	Załączniki	brak	Przebudowa peronów na linii kolejowej 94 na odcinku Podbory Skawińskie – Oświęcim.	Przywrócenie w październiku 2022 roku połączeń pasażerskich na linii 94 okazało się sukcesem. Tylko w ostatnim kwartale 2022 roku na tej linii Koleje Małopolskie przewiozły 100 tysięcy pasażerów. Aby rozwijać połączenia kolejowe konieczna jest rewitalizacja przystanków peronowych na odcinku Podbory Skawińskie – Oświęcim.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
18	8. Lista projektów regionalnych, s. 52		Należy dodać do listy następujące projekty: 1) Rewitalizacja linii kolejowej nr 41 na odcinku Olecko-Gotdąp 2) Rewitalizacja linii nr 259 Kętrzyn-Węgorzewo	Inwestycje te mają kluczowe znaczenie dla przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu powiatu gotdąpskiego i węgorzewskiego. Regiony te mają bardzo słabe połączenie z miastem wojewódzkim i ze stolicą. Z drugiej strony Gotdąp jest miastem uzdrowiskowym i jednym z największych ośrodków sportów zimowych na nizinach. Sprawny transport zbiorowy jest więc dla tego miasta niezbędny, bowiem częstymi gośćmi uzdrowisk są osoby niezdolne do prowadzenia auta. Jeśli chodzi o linię kolejową do Węgorzewa, ma ona istotne znaczenie dla turystyki. W grę wchodzi nie tylko miasto Węgorzewo, ale też takie miejscowości jak Gierłoż. Inwestycje te są o wiele bardziej potrzebne niż wiele przewidzianych do zrealizowania w tym projekcie inwestycji. Przykładem jest linia nr 223 Ełk-Czerwonka. Miasto Ełk wraz z powiatem i tak w ostatnich latach dostało dużo. Mowa tu o linii Szczytno-Ełk, drodze ekspresowej Via Baltica oraz prowadzonych robót na linii do Korsz i na Rail Baltica. Nie należy zapominać, że w województwie warmińsko-mazurskim są jednak regiony, w których wykluczenie transportowe jest skrajne, a państwo nie robi nic w celu poprawienia tej sytuacji. Projekt KPK do 2030 roku nie może być na to kolejnym dowodem.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.  Linia kolejowa nr 259 na odcinku Karolewo (km 2,513) – Węgorzewo (km 33,202) nie jest w zarządzie Spółki PKP PLK S.A.
19	Załącznik nr 6 „Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027”, Nr KPK 5.157, strona nr 50	Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice	Wnioskuje o przekwalifikowanie projektu „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice” (nr KPK 5.157) na „Rewitalizację oraz elektryfikację linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice” oraz przeniesienie tego projektu z listy rezerwowej projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027 na listę podstawową projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027.	Rewitalizacja oraz elektryfikacja linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Chojnice dałaby następujące korzyści:  1) Przywrócenie ruchu pasażerskiego na odcinku Gniezno – Chojnice, co byłoby znaczącym narzędziem w walce z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281. 2) Stworzenie szybkiego i dogodnego sposobu dojazdu do tras kolejowych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego (Nakło nad Notecią) dla mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281. 3) Posiadanie dobrze przygotowanej pod względem technicznym dodatkowej linii kolejowej łączącej port w Gdańsku z kompleksem logistycznym - sprzętowym dla wojsk NATO oraz 33 Bazą Lotnictwa Transportowego w Powidzu, co umożliwiłoby utrzymanie ciągu transportowego do tych strategicznych obiektów w przypadku utrudnień na głównych liniach kolejowych 4) Posiadanie dobrze przygotowanego pod względem technicznym objazdu kolejowego w przypadku utrudnień na linii kolejowej nr 131 na odcinku Inowrocław - Bydgoszcz - Tczew 5) Możliwość przekształcenia linii kolejowej nr 281 w magistralę towarową, która byłaby uzupełnieniem do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz łączyłaby okręgi śląskie z okręgami nadmorskimi (podobny projekt był już rozważany w latach 70 XX wieku – Magistrala Węglowa BIS) 6) Poprawy bezpieczeństwa i zwiększenie prędkości szlakowej dla pociągów z przekroczoną skrajnią korzystających z omawianego odcinka linii kolejowej nr 281.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
20	4.1	brak	Dopisanie konieczności dostosowania linii kolejowej nr 1 na odcinku Kozłowski-Częstochowa do prędkości powyżej 160 km/h dla poc. osobowych.	Podniesienie prędkości na tym odcinku zapewni spójność parametrów z innymi już zrealizowanymi modernizacjami Kozłowski-Grodzisk i Częstochowa -Zawiercie, zaniechanie będzie nieracjonalne i nieefektywne w kontekście planowanych celów.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
21	4.1	brak	Dopisanie do planowanych zadań konieczności budowy odcinka linii Idzikowice (CMK)- Piotrków Tryb. (planowanej już w latach 70 tych). Możliwe częściowe wykorzystanie korytarza planowanej drogi ekspresowej S12.	Budowa tego odcinka zapewni racjonalizację planowanej modernizacji linii nr 24 Piotrków-Bełchatów oraz Wieluń Siemkowice i dalej tworząc ciąg w kierunku na Wieluń-Wrocław. Da to możliwość odciążenia innych linii i stworzenia alternatywnego korytarza wschód-zachód.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
22	Lista Projektów CEF2 i Feniks 2021 - 2027	Nr KPK 5.184 Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - roboty budowlane Lista rezerwowa	Nr KPK 5.184 Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - roboty budowlane Lista podstawowa.	Mając na względzie poprawę dostępności komunikacyjnej nie tylko miasta Mińsk Mazowiecki, ale całego wschodniego Mazowsza koniecznym jest zapewnienie finansowania inwestycji, która w przyszłości umożliwi poprawę parametrów linii E 20 szczególnie w zakresie jej przepustowości. Ogromną wartością dodaną planowanej przebudowy będzie likwidacja przejazdów kolizyjnych na rzecz tuneli lub wiaduktów drogowych, co zmniejszy problem podziału miast przez linie kolejową oraz poprawi bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego między innymi na przebiegającej przez Mińsk Mazowiecki drodze wojewódzkiej nr 802. Miasto Mińsk Mazowiecki jest przeszło czterdziestotysięcznym miastem będącym stolicą ponad stu tysięcy mieszkańców powiatu, który dynamicznie się rozwija. Stały napływ mieszkańców sprawia, że gminy położone na wschód od Warszawy silnie się urbanizują, a w mieście Mińsk Mazowiecki powstają kolejne budynki wielorodzinne. Sytuacja ta sprawia, że kluczowym z punktu widzenia naszych mieszkańców jest zapewnienie sprawnego i pewnego środka transportu będącego realną alternatywą dla transportu indywidualnego, jakim bez wątpienia jest transport kolejowy. Konsultowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prace modernizacyjne linii kolejowej nr 2 zakładają powstanie dodatkowej pary torów na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki co pozwoli na sprawniejsze prowadzenie ruchu aglomeracyjnego i tak potrzebne zwiększenie częstotliwości połączeń pomiędzy Warszawą, a Mińskiem Mazowieckim, które stanowić będzie kręgosłup systemu transportowego dla tej części województwa będącej jednocześnie wschodnią bramą aglomeracji warszawskiej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
23	Lista Projektów CEF2 i Feniks 2021 - 2028	Nr KPK 5.083 Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa	Nr KPK 5.083 Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia - Mińsk	Mając na względzie poprawę dostępności komunikacyjnej nie tylko miasta Mińsk Mazowiecki, ale całego wschodniego Mazowsza koniecznym jest zapewnienie finansowania inwestycji, która w przyszłości umożliwi poprawę parametrów linii E 20 szczególnie w	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.”

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE	
		Wschodnia - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - prace projektowe Lista rezerwowa	Mazowiecki - Siedlce - prace projektowe Lista podstawowa.	zakresie jej przepustowości. Ogromną wartością dodaną planowanej przebudowy będzie likwidacja przejazdów kolizyjnych na rzecz tuneli lub wiaduktów drogowych, co zmniejszy problem podziału miast przez linie kolejową oraz poprawi bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego między innymi na przebiegającej przez Mińsk Mazowiecki drodze wojewódzkiej nr 802. Miasto Mińsk Mazowiecki jest przeszło czterdziestotysięcznym miastem będącym stolicą ponad stu pięćdziesięciotysięcznego powiatu, który dynamicznie się rozwija. Stały napływ mieszkańców sprawia, że gminy położone na wschód od Warszawy silnie się urbanizują, a w mieście Mińsk Mazowiecki powstają kolejne budynki wielorodzinne. Sytuacja ta sprawia, że kluczowym z punktu widzenia naszych mieszkańców jest zapewnienie sprawnego i pewnego środka transportu będącego realną alternatywą dla transportu indywidualnego, jakim bez wątpienia jest transport kolejowy. Konsultowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prace modernizacyjne linii kolejowej nr 2 zakładają powstanie dodatkowej pary torów na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki co pozwoli na sprawniejsze prowadzenie ruchu aglomeracyjnego i tak potrzebne zwiększenie częstotliwości połączeń pomiędzy Warszawą, a Mińskiem Mazowieckim, które stanowić będzie kręgosłup systemu transportowego dla tej części województwa będącej jednocześnie wschodnią bramą aglomeracji warszawskiej.			poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
24	Załącznik nr 3. Lista projektów RPO- str. 43-44	Projekt nr 1 (nr KPK 3.001) oraz nr 73 (nr KPK 3.074)	Uzupełnienie wskazanych inwestycji (lub dodanie nowej) o brakujące rewitalizacje odcinków linii kolejowej 207, m.in. na odcinku Gardeja-Grudziądz. Ponadto rozważenie elektryfikacji całej linii nr 207 Malbork-Toruń.	Brak gruntownej i pełnej modernizacji linii kolejowej nr 207 na jej całym przebiegu w zasadzie może zniweczyć dotychczasowe wysiłki remontowe na niektórych odcinkach. Wydaje się, że należy rozważyć elektryfikację całej przedmiotowej linii, co zapewniłoby częstsze (i tańsze) połączenia w układzie północ-południe i stanowiłoby uzupełnienie/rezerwę dla dotychczasowych połączeń na pozostałych liniach. Ponadto lepiej skomunikowane zostanie prawobrzeże Wisły z ważnymi ośrodkami miejskimi, takimi jak: Malbork, Kwidzyn, Grudziądz, Chełmża, Toruń i miejscowości okolicznych.	częściowo uwzględniono	Na liście rezerwowej projektów regionalnych ujęte jest zadanie „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa”. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.	
25	Załącznik nr 3. Lista projektów RPO- str. 43-44	Projekt nr 6 (nr KPK 3.007) oraz nr 80 (nr KPK 3.097)	Elektryfikacja linii nr 213 Reda-Hel.	Elektryfikacja tej linii pozwoli na poprawę przepustowości linii (co jest przecież celem inwestycji) i zapewni realną możliwość sprawnego połączenia z trójmiejską koleją SKM, co ma istotne znaczenie szczególnie w sezonie wakacyjnym.	częściowo uwzględniono	W projekcie KPK 2030, na liście rezerwowej projektów regionalnych ujęte jest zadanie „Poprawa przepustowości na linii kolejowej nr 213 Reda – Hel”. W ramach prac przygotowawczych do projektu rozważana jest elektryfikacja linii. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.	
26	Załącznik nr 3. Lista projektów RPO- str. 44	Projekt nr 74 (nr KPK 3.075)	Elektryfikacja linii nr 229 Łęborg-Łeba.	Poprawi to skomunikowanie miejscowości w sezonie turystycznym i pozwoli na zwiększenie połączeń z metropolią trójmiejską.	częściowo uwzględniono	W projekcie KPK 2030, na liście rezerwowej projektów regionalnych ujęte jest zadanie „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Łęborg – Łeba”. W ramach prac koncepcyjnych rozważana jest elektryfikacja linii. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.	
27	Załącznik nr 7 (?) - str. 51	Projekt nr 6 (?) (nr KPK 6.004)	Rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 223 Olsztyn-Mikołajki-Ełk.	Podobne argumenty jak dla ww. linii kolejowych, tj. skomunikowanie wykluczonych transportowo regionów, częstsze, szybsze i bardziej efektywne połączenia między najważniejszymi ośrodkami regionu, aktywizacja (zawodowa, transportowa) regionu, zwiększenie potencjału i dostępności turystycznej Warmii i Mazur.	częściowo uwzględniono	Wskazany projekt planowany jest do realizacji w ramach programu FE Polska Wschodnia na lata 2021-2027. Szczegółowy zakres zadania określony zostanie w ramach właściwych prac przygotowawczych.	

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
28	Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW; Załącznik nr 2, strona nr 42, lp.3, nr KPK 2.003	Prace na linii kolejowej nr 32 na odc. Białystok-Bielsk Podlaski (Lewki)	Wniosek: W ramach planowanych prac ująć wybudowanie przystanku kolejowego Brończany, w kilometrze 65.400, skrzyżowanie drogi gminnej Brończany-Lewickie z linią kolejową nr 32.	Zapobieżenie kolejowemu wykluczeniu komunikacyjnemu wsi Brończany, Lewickie i Koplany, gm. Juchnowiec Kościelny woj. podlaskie. W sprawie budowy w/w przystanku Brończany Stowarzyszenie występowało do PKP PLK S.A. od roku 2017 pismami: 1) z dnia 11-05-2017r., odpowiedź z PKP PLK S.A. pismo nr IPD2K3-071-lk31- 118/17 z dnia 10-07-2017; 2) z dnia 22-08-2017r., odpowiedź pismo nr IPD3K3- 071-lk31-130/17 z dnia 2-10- 2017r, 3) z dnia 3-11-2021r., odpowiedź pismo nr ISR3.410.31.2021.GP.I z dnia 22-12-2021r. w którym: cyt."...zgłaszana przez Państwa lokalizacja zostanie przeanalizowana pod kątem spełnienia warunków kwalifikujących ją do uwzględnienia w Programie i jeżeli będzie spełniać te warunki, z chwilą pojawienia się możliwości zostanie zgłoszona do objęcia programem". Szczegółowe uzasadnienie budowy przystanku zawarte zostało w naszym piśmie z dnia 3-11-2021 i skierowanym do PKP PLK S.A. (skan w załączeniu) Poparcie budowy przystanku wyraził Wójt Gminy Juchnowiec Kościelny pismem z dnia 18-11-2021 skierowanym do Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. (skan w załączeniu) UWAGA: W przypadku braku możliwości ujęcia budowy w/w przystanku w tej części projektu (pozycji) prosimy o zakwalifikowanie wniosku do Listy projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 poz.167 nr KPK 5.159 str. 50, Prace na linii 32 na odc., Białystok-Lewki.	nie uwzględniono	Uwaga dotyczy zakresu rzeczowego projektu zrealizowanego (zakończonego) w perspektywie 2014-2020. KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach rzeczowych projektów. Ustalane są one w toku prac przygotowawczych do projektu, w szczególności podczas opracowania studium wykonalności. Na tym etapie odbywają się także uzgodnienia i konsultacje z samorządami, które mają możliwość zgłoszenia wszelkich postulatów do projektu, w tym dotyczących budowy nowych przystanków.
29	Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021- 2027, pkt 71, str. 48	Prace na ciągu C-E 59 - linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Głogów - Rzepin	Przenieść zadanie do podstawowej listy projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027. Dostosować głogowski węzeł kolejowy do parametrów sieci bazowej TEN-T wraz z infrastrukturą torowo - peronową.	Ciąg komunikacyjny C- E 59 jest ważnym towarowym korytarzem transportowym łączącym szczyt szczytów z południem kraju. Jednym z głównych użytkowników linii jest KGHM Polska Miedź S.A., gdzie obecnie 100 tys. ton koncentratu przewożone jest transportem kolejowym z portu w Szczecinie do Huty Miedzi Głogów (w następnych latach poziom ten będzie zwiększony). Jednocześnie realizacja zadania umożliwi udrożnienie ciągu C-E 59 do wywozu kruszyw z Dolnego Śląska w kierunku północnej Polski z pominięciem wrocławskiego węzła kolejowego. Ponadto w okolicach Głogowa powstaje jeden z większych w Polsce parków przemysłowych, gdzie główny inwestor z branży motoryzacyjnej zainteresowany jest wywozem produktów (baterie samochodowe) w kierunku zachodniej Europy poprzez C-E 59.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
30	Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021- 2027, pkt 73, str. 49	Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. - (Krotoszyn) - Leszno - Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn/Durzyn - Leszno - Głogów	Przenieść zadanie do podstawowej listy projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027.	Modernizacja linii kolejowej nr 14 umożliwi efektywny wywóz kruszyw z Dolnego Śląska w kierunku centralnej Polski z pominięciem wrocławskiego węzła kolejowego (lk nr 273 i dalej lk nr 14). Ponadto w okolicach Głogowa powstaje jeden z większych w Polsce parków przemysłowych, gdzie główny inwestor z branży motoryzacyjnej zainteresowany jest wywozem produktów (baterie samochodowe) w kierunku zachodniej Europy poprzez linie kolejowe nr 14 i C-E 59.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
31	Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021- 2027, pkt 88, str. 49	Prace na ciągu C-E 59 - linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Grabiszyn - Głogów (granica województwa)	Przenieść zadanie do podstawowej listy projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027. Dostosować głogowski węzeł kolejowy do parametrów sieci bazowej TEN-T wraz z infrastrukturą torowo – peronową.	Ciąg komunikacyjny C- E 59 jest ważnym towarowym korytarzem transportowym łączącym szczyt północny z południem kraju. Jednym z głównych użytkowników linii jest KGHM Polska Miedź S.A., gdzie obecnie 100 tys. ton koncentratu przewożone jest transportem kolejowym z portu w Szczecinie do Huty Miedzi Głogów (w następnych latach poziom ten będzie zwiększany). Jednocześnie realizacja zadania umożliwi udroźnienie ciągu C-E 59 do wywozu kruszyw z Dolnego Śląska w kierunku centralnej Polski z pominięciem wrocławskiego węzła kolejowego (linią nr 273 i nr 14). Ponadto w okolicach Głogowa powstaje jeden z większych w Polsce parków przemysłowych, gdzie główny inwestor z branży motoryzacyjnej zainteresowany jest wywozem produktów (baterie samochodowe) w kierunku zachodniej Europy poprzez C-E 59.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
32	Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021- 2027, pkt 100, str. 49	Budowa linii kolejowej Lubin - Polkowice - Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odc. Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów	Przenieść zadanie do podstawowej listy projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027.	Budowa nowej linii kolejowej na terenie Zagłębia Miedziowego - regionu o wysokim uprzemysłowieniu jest kolejnym etapem tworzenia sprawnej kolei aglomeracyjnej. Zakłada się, że skorzystałoby z niej około 400 tys. mieszkańców, eliminując kolejowe wykluczenie transportowe. Wzmocnienie kolejowej dostępności transportowej spowoduje wzrost dostępności mieszkańców do pełnego korzystania z usług publicznych, ograniczając jednocześnie emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz zwiększając bezpieczeństwo na drogach.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
33	Załącznik: 6. Lista projektów CEF 2 i FEniKS 2021-2027 lub Załącznik: 8. Lista projektów regionalnych 2021- 2027	Brak ujęcia rewitalizacji linii kolejowej nr 27 na liście podstawowej projektów w ramach CEF2 i FEniKS lub na liście projektów regionalnych.	Dopisanie do listy następującego zadania: Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń Wschodni – Lipno.	LK27 stanowi z perspektywy Powiatu Toruńskiego bardzo istotny element tworzenia alternatywnych powiązań komunikacyjnych między przedmieściami Torunia a miastem Toruń. W chwili obecnej drogi dojazdowe do miasta wzdłuż DK10 powoduje wielokilometrowe zatory, pogarszając radykalnie jakość życia. Ożywienie przewozów pasażerskich na LK27 spowodowałoby poprawę dostępności miejsc pracy i nauki w Toruniu z okolicznych gmin. W chwili obecnej przepustowość linii jest ograniczona z kilku względów: brakiem elektryfikacji, brakiem drugiego toru (ew. mijanek) oraz nieodpowiedniej jakości infrastrukturą przystankową lub koniecznością jej relokacji. Istnieje również potrzeba budowy nowych przystanków kolejowych na trasie. Wszystkie te kwestie zostały wstępnie uzgodnione przez partnerów samorządowych oraz przedstawicieli PKP PLK i organizatora przewozów.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
34	Załącznik nr 9 „Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)”	Wniosek dotyczy dodania do listy nieujętego w niej projektu.	Dodanie projektu: - Nazwa zadania: Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice (Etap II – roboty budowlane) - Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]:	Projekt pn. Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice został zgłoszony przez Województwo Małopolskie do Programu Kolej+.  Z uwagi na znaczny wzrost kosztów realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych Województwo było zmuszone do ograniczenia zakresu przedmiotowego projektu, poprzez wyłączenie II Etapu	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			1 283 442,18 (netto).  - Uwagi: Etap I projektu realizowany w ramach Programu Kolej+.	obejmującego roboty budowlane. Wobec tego podpisana w ramach Programu Kolej+ umowa pomiędzy Województwem a PLK SA regulująca zasady współpracy dotyczy tylko Etapu I projektu (opracowanie Studium Projektowo-Technicznego). Planowana realizacja Etapu I to lata: 2023-2027.  Dodanie ww. projektu do listy projektów krajowych pozwoli na pozyskanie źródeł finansowania, niezbędnych do zakończenia realizacji przedmiotowego projektu.		charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
35	Załącznik nr 9 „Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)”	Wniosek dotyczy dodania do listy nieujętego w niej projektu.	Dodanie projektu:  - Nazwa zadania: Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odc. Gorlice – Jasło celem usprawnienia połączenia Kraków – Jasło wraz z rewitalizacją linii kolejowej nr 110 i budową łącznicy pomiędzy ww. liniami  - Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]: 602 663,471 (netto).  - Uwagi: Etap I projektu realizowany w ramach Programu Kolej+.	Projekt pn. Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odc. Gorlice – Jasło celem usprawnienia połączenia Kraków – Jasło wraz z rewitalizacją linii kolejowej nr 110 i budową łącznicy pomiędzy ww. liniami został zgłoszony przez Województwo Małopolskie do Programu Kolej+.  Z uwagi na znaczny wzrost kosztów realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych Województwo było zmuszone do ograniczenia liczby projektów. Wobec powyższego ww. zadanie nie zostało uwzględnione w umowach zawartych przez Województwo Małopolskie z PKP PLK S.A.  Dodanie ww. projektu do listy projektów krajowych pozwoli na pozyskanie źródeł finansowania, niezbędnych do zakończenia realizacji przedmiotowego projektu. Projekt posiada wysoki stopień komplementarności z zadaniami przewidzianymi w projekcie KPK (zał. 5: 1.201, zał. 6: 5.118, 5.127, 5.138, zał.7: 6.010, zał. 9: 5.009).	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
36	Cały dokument / procedura legislacyjna	nd.	Celem zapewnienia spójności działań państwa, decyzje dotyczące ustanowienia równorzędnych programów wieloletnich w zakresie finansowania modernizacji i budowy kluczowej infrastruktury kolejowej (tj. Krajowego Programu Kolejowego, dalej jako „KPK” i programu Centralnego Portu Komunikacyjnego) powinny być analizowane i podejmowane w sposób skoordynowany.	Przedłożony dokument zakłada finansowanie w latach 2023 – 2030 (2032) w wysokości blisko 100 mld zł [80 mld w ramach Perspektywy 2021–2027 plus 19,9 mld w roku 2023 i 2024 z Perspektywy 2014–2020]. W związku z powyższym, należy wskazać, że równolegle procedowany jest projekt programu wieloletniego CPK na lata 2024 – 2030. Realizacja zadań określonych w programie wieloletnim CPK jest przy tym krytyczna z uwagi na zobowiązania RP do wdrożenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r., jak również zobowiązania wynikające z przyjętego uchwałą nr 92/2022 Rady Ministrów z dnia 4 maja 2022 r. „Planu zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (dalej: „Plan zamierzeń”).	nie uwzględniono	Uwaga poza zakresem konsultacji. Uwaga nie wskazuje konkretnej zmiany w dokumencie. Ponadto, możliwe szybkie przyjęcie dokumentu KPK 2030 jest niezbędne dla właściwej realizacji planowanych inwestycji oraz kluczowe dla sektora firm budowlanych i wykonawczych w sektorze transportu kolejowego.
37	Rozdz. 3. Podstawy KPK Pkt 3.1.1 Krajowe dokumenty strategiczne, str. 7-10	KPK służyć będzie wypełnieniu krajowych planów rozwoju w zakresie transportu oraz rozwoju społecznego zawartych w dokumentach strategicznych: - Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, - Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej,	Niezbędne jest uzupełnienie punktu o poniższe dokumenty: a) Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przyjęty uchwałą nr 92/2022 Rady Ministrów z dnia 4 maja 2022 r. Dokument ten stanowi potwierdzenie listy inwestycji transportowych, wynikających z SRT2030 oraz związanych z CPK, i zmierza do synchronizacji prac wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie przedsięwzięć dotyczących powstania CPK. Zawiera zestawienie planowanych inwestycji związanych z budową CPK na poziomie krajowym, obejmujące Inwestycję oraz transportowe Inwestycje Towarzyszące,	Są to dokumenty strategiczne w obszarze rozwoju transportu, przyjęte na poziomie rządowym, a „Plan zamierzeń” ma tę samą rangę co opisana w pkt. 3.1.1 KPK „Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji CPK” (będąca w dodatku dokumentem starszym) czy też „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030”. Należy wprowadzić informację, w jaki sposób rozstrzygnięcia zawarte w „Planie zamierzeń” zostały uwzględnione w KPK. Sposób uwzględnienia tych rozstrzygnięć został zaproponowany w niniejszych uwagach, w szczególności w uwadze nr 3 dotyczącej przeniesienia wybranych projektów do załącznika 9 KPK.  Jednocześnie należy zaznaczyć, że: 1. Zasadniczym celem „Planu zamierzeń” (przyjętego uchwałą RM) jest podjęcie przez Radę Ministrów rozstrzygnięcia w zakresie priorytetów inwestycyjnych wśród realizowanych przez różnych inwestorów projektów składających się na Program CPK. 2. W pkt. 3.1.1 przywołano dokumenty o niższej randze niż te przyjmowane przez Radę Ministrów: „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do	częściowo uwzględniono	Program został uzupełniony o informacje w zakresie "Planu zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku". Informacja dotycząca Inwestycji Towarzyszących ujęta jest w załącznikach.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		<p>- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, - PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku, - Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030.</p>	<p>których realizatorami będą CPK sp. z o.o., GDDKiA oraz PLK S.A. W Planie zamierzeń zawarto zasady doboru projektów oraz mapy zawierające wyniki modelowania multimodalnej sieci transportowej, uwzględniającej przedmiotowe przedsięwzięcia. Zaprezentowano je w kontekście korytarzy sieci bazowej TEN-T, wskazano które odcinki znajdują się w tych korytarzach oraz opisano powiązania pozostałych inwestycji z siecią TEN-T. b) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz.U. poz. 225 oraz z 2023 r. poz. 389), zawierające wykaz realizowanych przez Inwestorów przedsięwzięć istotnych dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego i rozwoju powiązanego z nim krajowego systemu transportowego.</p>	<p>2040 roku” oraz „Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030”.</p>		
38	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 – 9)	Większość Inwestycji Towarzyszących, przewidzianych wg „Planu zamierzeń” do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zostało ujętych w KPK co najwyżej na listach rezerwowych, a co więcej – w niektórych przypadkach zakres przewidzianego w KPK projektu położonego w obrębie Inwestycji Towarzyszącej obejmuje jedynie działania przygotowawcze (bez robót budowlanych).	<p>Mając na uwadze zobowiązania PLK S.A. nałożone przez Radę Ministrów w „Planie zamierzeń” oraz brak zobowiązań co do realizacji sieci kompleksowej TEN-T do 2030 r., niezbędne jest: - przeniesienie projektów dot. linii nr 8 (5.016, 5.017 i 5.036) na listę rezerwową w załączniku 1, ponieważ tylko jeden z nich jest Inwestycją Towarzyszącą CPK (i z punktu widzenia Programu CPK może zostać zrealizowany po roku 2030); - usunięcie lub ewentualne przeniesienie projektu „Podłęże - Tymbark/Mszana Dolna” na listę KPO w załączniku 5, tj. zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami pomiędzy PLK SA i CPK Sp. z o.o. (omówionymi w uwadze nr 15); - wprowadzenie następujących projektów do załącznika 9 KPK 2030: 1. Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski: odcinki Zduńska Wola – Sieradz i Kalisz – Ostrów Wielkopolski; 2. Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz – Ostrołęka, Etap I: linia nr 29 wraz z trasą objazdową na linii nr 34; 3. Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: Linia E 65 na odcinku Katowice Piotrowice - Tychy - roboty budowlane; 4. Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Zawiercie – Będzin - prace projektowe i roboty budowlane; 5. Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap I: budowa nowej linii kolejowej Warszawa Wschodnia - Warszawa Wileńska Marki oraz poprawa</p>	<p>Opisane w kolumnie [3] ujęcie projektów w ramach Inwestycji Towarzyszących w KPK wskazuje na znaczne rozbieżności względem postanowień „Planu zamierzeń”. „Plan zamierzeń” wskazuje przy tym wprost, że: „Specyfika inwestycji objętych programem inwestycyjnym CPK powoduje, że środki na realizację funkcjonalnie powiązanych projektów na poziomie krajowym są zapewniane w odrębnych programach wieloletnich, właściwych dla poszczególnych Inwestorów”. Co więcej – dokument ten potwierdza jednocześnie postanowienia Programu wieloletniego CPK (uchwała nr 156 Rady Ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023” (M. P. poz. 1050 oraz z 2023 r. poz. 463)), zgodnie z którymi „realizacja Inwestycji Towarzyszących przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będzie finansowana w ramach krajowych programów kolejowych ustanowionych, m.in. w związku z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym”.</p> <p>Kolejowe Inwestycje Towarzyszące przewidziane do realizacji przez PLK S.A. w „Planie zamierzeń” stanowią priorytety inwestycyjne w ramach programu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, co zostało rozstrzygnięte przez Radę Ministrów w ww. uchwale. Celem „Planu zamierzeń” jest m.in. synchronizacja prac różnych podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie przedsięwzięć, w tym PLK SA i CPK Sp. z o.o. „Plan zamierzeń” przesądził także, że kolejne krajowe programy kolejowe będą się wписywać w realizację celów zawartych w SRT2030 w zakresie inwestycji objętych programem inwestycyjnym CPK (str. 8 „Planu zamierzeń”). Nie ulega więc wątpliwości, że powyższe rozstrzygnięcia dotyczą również Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku. W związku z powyższym, jedynie umieszczenie wybranych Kolejowych Inwestycji Towarzyszących, przewidzianych do realizacji przez PLK S.A., na liście podstawowej KPK 2030 gwarantuje zapewnienie środków na ich realizację i co za tym idzie wypełnia zobowiązania nałożone przez Radę Ministrów za sprawą przyjęcia „Planu zamierzeń”. Umieszczenie tych inwestycji na liście rezerwowej sprawia, że KPK 2030 nie realizuje zobowiązań z „Planu zamierzeń”.</p>	nie uwzględniono	<p>Projekt Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów oraz projekt budowy linii „Podłęże – Tymbark / Mszana Dolna” mają ogromne znaczenie prospołeczne związane z przeciwdziałaniem wykluczeniu transportowemu. Ponadto należy zwrócić uwagę, że prace przygotowawcze dla zadania Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów zostały sfinansowane ze środków unijnych, zaś projekt „Podłęże – Tymbark / Mszana Dolna” jest częściowo ujęty w KPO (w miarę dostępnych środków). Odstąpienie od realizacji ww. projektów w ramach KPK oznaczałoby de facto poniesienie prac straconych. W KPK 2030, także na listach podstawowych, (zarówno dla perspektywy 2014-2020 jak i 2021-2027) ujęto szereg projektów stanowiących inwestycje towarzyszące CPK. MI dostrzega potrzebę realizacji projektów postulowanych przez CPK Sp. z o.o. w niniejszej uwadze, niemniej na chwilę obecną w perspektywie 2021-2027 brak jest dostępnych środków finansowych (w tym alokacji unijnej) na ich realizację. Należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.</p>

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			<p>przepustowości na odc. Warszawa Wileńska Marki – Zielonka - prace projektowe i roboty budowlane;</p> <p>6. Prace na linii 69 na odcinku Krasnystaw – Wólka Orłowska oraz Beżec – Hrebenne (granica państwa) - prace przygotowawcze i roboty budowlane;</p> <p>7. Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe – Kępno – Hanulin, odcinek Wieruszów – Kępno.</p> <p>Dodatkowo, ze względu na konieczność uwzględnienia etapowania budowy nowych linii kolejowych przewidzianych w „Planie zamierzeń”, a tym samym synchronizacji przedsięwzięć CPK Sp. z o.o. i PLK SA, wnosi się o wprowadzenie do załącznika 9 następujących projektów:</p> <p>1. Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów: odcinek Czernica Wrocławska – Wrocław Brochów;</p> <p>2. Prace na ciągu Katowice - Chałupki: odcinek Tychy - Orzesze Jaśkowice.</p>	<p>Jeżeli chodzi o projekty fazowane/etapowane, to ich umieszczenie a priori na liście podstawowej KPK 2030 de facto pozbawia szans na realizację nowych projektów w ramach programu FEnKS. Dochodzi więc do sytuacji, w której premiowane są projekty, na których wystąpiły problemy z realizacją, skutkujące niedotrzymaniem terminów realizacji. Tymczasem w „Wykazie planowanych operacji o znaczeniu strategicznym”, stanowiącym załącznik do programu FEnKS, znajdują się tylko dwa projekty fazowane/etapowane: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” oraz „Prace na linii kolejowej nr 7 na odc. Warszawa Wawer – Otwock”.</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że znaczna część projektów położonych w sieci bazowej TEN-T (i mających na celu osiągnięcie wymaganych parametrów do roku 2030) znajduje się na liście rezerwowej załącznika 6 do KPK 2030, podczas gdy w załączniku 9 (projekty krajowe) z zagwarantowanym finansowaniem (załącznik 9 nie ma listy rezerwowej) ujęto m.in. projekty na sieci kompleksowej TEN-T (z terminem 2050 r.): „Prace na linii kolejowej nr 8...” (5.016, 5.017 i 5.036), a także „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104” (5.009).</p> <p>Projekty na linii nr 8 oraz projekt „Podłęże - Tymbark/Mszana Dolna” mają łączną wartość prawie 11 mld zł, co oznacza, że przeniesienie wskazanych przez CPK sp. z o.o. projektów z listy rezerwowej na listę podstawową nie powinno skutkować zwiększeniem wartości KPK 2030.</p>		
39	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekt 5.092 Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska-Wola - Ostrów Wielkopolski	<p>Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska-Wola – Ostrów Wielkopolski, odcinki Zduńska Wola – Sieradz i Kalisz – Ostrów Wielkopolski.</p>	<p>Obecnie wg załącznika 1 do Regulaminu sieci prędkość 120 km/h obowiązuje na ok. 75% odcinka Zduńska Wola – Sieradz dla składów wagonowych i 97% dla EZT, jednak należy zwrócić uwagę na:</p> <p>1) brak danych o ograniczeniach wprowadzonych na przedmiotowym odcinku,</p> <p>2) postępującą degradację infrastruktury na tym odcinku, która może doprowadzić do znacznego ograniczenia prędkości po roku 2028 wobec braku działań inwestycyjnych (a także remontowych ze względu na zakładany projekt inwestycyjny na tym odcinku).</p> <p>Po roku 2030 zakładane jest prowadzenie ruchu towarowego z linii KDP Wrocław – Sieradz w kierunku Gdańska i Warszawy przez linię nr 14, co wymusza odpowiednie przygotowanie odcinka Zduńska Wola – Sieradz, a zarazem gwarantuje, że efekty inwestycji będą wykorzystywane także po uruchomieniu odcinka KDP Łódź – Sieradz.</p> <p>Prace na odcinku Zduńska Wola – Sieradz są także istotne ze względu na efekt synergii z projektem CEF na odcinku Łódź – Zduńska Wola.</p> <p>Odcinek Zduńska Wola – Sieradz jest przy tym wskazany w „Planie zamierzeń” wśród inwestycji z najwcześniejszym terminem realizacji.</p> <p>Z kolei odcinek Kalisz – Ostrów Wielkopolski jest istotny ze względu na konieczność zapewnienia efektywnej obsługi Ostrowa Wielkopolskiego po uruchomieniu linii KDP do Poznania przez Kalisz.</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.</p>
40	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekt 5.022 Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz - Ostrołęka etap I: linia nr 29 wraz z trasą objazdową na linii nr 34	<p>Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz – Ostrołęka, Etap I: linia nr 29 wraz z trasą objazdową na linii nr 34.</p>	<p>Istotne jest, aby poprawa oferty przewozowej do Ostrołęki nastąpiła najpóźniej jednocześnie z oddaniem przez CPK linii Ostrołęka – Łomża, gdyż przy wydłużonym czasie jazdy na odcinku Tłuszcz – Ostrołęka oferta dla pasażerów z i do Łomży nie będzie atrakcyjna. Uzyskanie znaczącej poprawy oferty przewozowej dopiero po otwarciu nowego odcinka Ostrołęka – Łomża stoi w sprzeczności z celem synchronizacji prac PLK SA i CPK Sp. z o.o., zawartym w załączniku do uchwały Rady Ministrów ws. przyjęcia „Planu zamierzeń”.</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały</p>

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				Należy przy tym zaznaczyć, że zakończenie Studium Wykonalności dla odcinka Tłuszcz - Ostrołęka w III kwartale 2024 r. nie wyklucza realizacji robót budowlanych do końca 2030 r. Przykładami na to, że jest możliwa realizacja zadań w postaci prac projektowych i robót budowlanych w ciągu 6 lat są m.in.: rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie (zakończenie SW w 2017 r., a planowane zakończenie robót budowlanych w 2023 r.), czy modernizacja linii nr 216 Działdowo – Olsztyn (początek prac projektowych w 2017 r., a zakończenie robót budowlanych w 2021 r.). Tyczy się to także pozostałych projektów, dla których trwa opracowywanie SW.		projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
41	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekt 5.174 Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: Linia E 65 na odcinku Katowice Piotrowice - Tychy - roboty budowlane	Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: Linia E 65 na odcinku Katowice Piotrowice - Tychy - roboty budowlane.	Odcinek należy do korytarza sieci bazowej TEN-T, zatem ma wysoki priorytet. Dodatkowo, zgodnie z wyjaśnieniem dot. odcinka Orzesze Jaśkowice – Tychy, na odcinku Tychy – Katowice będzie prowadzony ruch pociągów pomiędzy Katowicami i Ostrawą, co rodzi konieczność wykonania na nim prac modernizacyjnych. Jednocześnie prace na tym odcinku będą stanowić kontynuację i dopełnienie projektów dofinansowanych z CEF i obejmujących sąsiednie odcinki linii E65.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
42	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekty 5.062 i 5.180 Prace na linii kolejowa nr 1 na odcinku Zawiercie - Będzin	Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Zawiercie – Będzin.	Odcinek położony jest w obciążonym przewozami ciągu, umożliwiającym dojazd z CPK (oraz m.in. Warszawy, Łodzi i Częstochowy) do Katowic i całej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, a także dalej w kierunku Ostrawy po planowanej linii KDP, co dodatkowo zwiększy jego obciążenie. Odcinek znajduje się w obu korytarzach sieci bazowej TEN-T w Polsce.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
43	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekty 5.045 i 5.185 Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap I: budowa nowej linii kolejowej Warszawa Wschodnia - Warszawa Wileńska Marki oraz poprawa przepustowości na odc. Warszawa Wileńska Marki – Zielonka	Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa – Czyżew, etap I: budowa nowej linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Warszawa Wileńska Marki oraz poprawa przepustowości na odc. Warszawa Wileńska Marki – Zielonka.	Realizacja projektu w możliwie szybkim terminie jest niezbędna ze względu na znaczące skrócenie czasu jazdy na odcinku Warszawa – Tłuszcz oraz rozwój zabudowy w rejonie Targówka Fabrycznego i wzdłuż linii nr 21, który będzie utrudniał realizację tej inwestycji w dalszej przyszłości, co zostało wskazane w odpowiedziach na uwagi do „Planu zamierzeń” w ramach uzgodnień wewnątrzresortowych, w styczniu 2022 r. Realizacja tego projektu skróci czas przejazdu do Ostrołęki oraz po nowej linii KDP do Łomży i w kierunku Mazur, ale także wzdłuż linii E75 do Białegostoku i dalej w stronę granicy z Litwą, co jest istotne z punktu widzenia efektów projektu Rail Baltica w sieci bazowej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
44	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekt 5.132 Prace na linii 69 na odcinku Krasnystaw - Wólka Orłowska oraz Beżec - Hrebenne (granica państwa)	Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Prace na linii 69 na odcinku Krasnystaw – Wólka Orłowska oraz Beżec – Hrebenne (granica państwa).	Realizacja projektu w okresie obowiązywania KPK jest niezbędna ze względu na przewidywane uruchomienie nowej linii KDP Trawniki – Zamość oraz planowanego połączenia KDP z Ukrainą.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
45	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekt 5.074 Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno - Hanulin	Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno – Hanulin, odcinek Wieruszów – Kępno.	Wybrany w 2022 r. wariant inwestorski odcinka linii KDP Łódź – Wrocław zakłada połączenie budowanej linii nr 86 z linią nr 181 w celu obsługi Kępna i Wieruszowa. Aby obsługa ta była skuteczna, konieczna jest modernizacja linii nr 181 na odcinku Wieruszów – Kępno – połączenie z linią KDP w rejonie Bralina. Odcinek Bralin – Kępno ma być modernizowany w ramach projektu KPO „Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica na odcinku Kępno - Oleśnica z elektryfikacją”, w związku z tym konieczne jest włączenie na listę podstawową KPK także odcinka Wieruszów – Kępno.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
46	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekt 5.024 Prace na linii kolejowej C–E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Prace na linii kolejowej C–E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów: odcinek Czernica Wrocławska – Wrocław Brochów.	Odcinek należy do dwóch korytarzy sieci bazowej TEN-T, ma zatem wysoki priorytet. Brak realizacji działań w zakresie tego projektu spowoduje, że w okresie dostępności odcinka KDP Łódź - Czernica Wrocławska i braku odcinka KDP Czernica Wrocławska - Wrocław cały ruch pociągów dalekobieżnych skierowany zostanie na jednotorową linię nr 277. Oznacza to, że z dużym prawdopodobieństwem nie będzie dostępnej przepustowości dla ruchu regionalnego i towarowego na kluczowym dla aglomeracji wrocławskiej odcinku.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
47	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekt 5.106 Prace na ciągu Katowice - Chałupki: odcinki Katowice Ligota - Rybnik, Tychy - Orzesze Jaśkowice, Rybnik Towarowy - Chałupki	Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektu Prace na linii 169 na odcinku Orzesze Jaśkowice – Tychy.	Projekt jest istotny z punktu widzenia realizacji nowego odcinka Katowice – Ostrawa w dwóch fazach. Faza pierwsza zakłada budowę nowej linii od granicy z Czechami do linii nr 169 i prowadzenie ruchu po linii 169 pomiędzy Katowicami i Ostrawą do czasu wybudowania nowego odcinka pomiędzy linią nr 169 i Katowicami. Oznacza to, że brak prac na odcinku Orzesze Jaśkowice – Tychy skutkować będzie bardzo dużym utrudnieniem dla ruchu regionalnego na tej jednotorowej linii.	nie uwzględniono	Listą zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
48	Listy projektów perspektywy 2021–2027 (załączniki 6 i 9)	Projekty: 5.044 Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap II: pozostałe prace, 5.050 Dostosowanie poznańskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T.	Niezbędne jest uwzględnienie na liście podstawowej KPK w pełnym zakresie (włącznie z robotami budowlanymi) projektów komplementarnych do realizowanych prac na linii KDP „Y” (nr 85 i 86) w zakresie włączenia w węzły kolejowe we Wrocławiu oraz Poznaniu.	Kluczowe jest dostosowanie stacji Wrocław Główny oraz Poznań Główny (wraz z niezbędnymi wlotami) do zmienionych po realizacji „Y” organizacji i natężenia ruchu. Wnosi się, aby dodać takie projekty lub uwzględnić powyższe zakresy w następujących: - Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap II: pozostałe prace, - Dostosowanie poznańskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T. Zgodnie m.in. z „Planem zamierzeń” zakładana jest realizacja projektów w ramach Inwestycji Towarzyszących CPK przez różnych Inwestorów. Podstawowo przyjęty został poniższy podział: • Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. – budowa nowych linii kolejowych, • PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – modernizacja istniejących linii kolejowych. CPK Sp. z o.o. przygotowuje wyłącznie projekty budowy nowych linii, natomiast PLK S.A. modernizację oraz budowę nowych linii stanowiących kontynuację realizowanych wcześniej projektów lub krótkie odcinki spinające sieć. Prace w obrębie węzłów są działaniami modernizacyjnymi, zatem finansowanie powinno zostać zapewnione w KPK, tj. programie wieloletnim którego beneficjentem jest PLK S.A.  Jednocześnie w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” znajduje się sformułowanie „Dostosowanie istniejącej infrastruktury kolejowej znajdującej się w zarządzaniu PKP PLK S.A. do potrzeb zharmonizowania z koncepcją CPK będzie realizowane przez PKP PLK S.A” (str. 6).  Ograniczenie negatywnych efektów wprowadzenia pociągów KDP do węzłów (tj. problemów eksploatacyjno-ruchowych) wymaga przeprowadzenia przez PLK S.A. prac w terminach przewidzianych na realizację projektów CPK. Wprowadzenie linii do Wrocławia i Poznania ma zakończoną lub kończącą się fazę studialną, co oznacza, że niezbędne jest jedynie wprowadzenie projektu realizacyjnego przez PLK S.A., gdyż wszelkie uzgodnienia były prowadzone na etapie dokumentacji studialnej opracowywanej przez CPK.	nie uwzględniono	Listą zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
49	Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FENKS 2021-2027	Projekt 5.005 Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa	Niezbędna jest rewizja harmonogramu projektu tak, aby zapewnić zakończenie jego	Konieczne jest zapewnienie niezawodnych dojazdów do lotniska CPK i eliminacji zakłóceń w ruchu związanych z prowadzeniem robót budowlanych bezpośrednio po uruchomieniu CPK.	nie uwzględniono	Harmonogram prac wynika z bieżącej realizacji etapu I wskazanego projektu.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		<i>Wschodnia – Warszawa Zachodnia - etap II</i>	realizacji do roku 2027 (tj. spójnie z „Planem zamierzeń”).			Czynione są wszelkie możliwe starania w celu możliwie szybkiej realizacji całego zadania.
50	Załącznik 9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)	Projekt 5.009 Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz - Etap II (pozostałe prace na LK 104 oraz budowa nowej linii Podłęże - Tymbark) o wartości 7,8 mld.	Wnioskuje się o usunięcie projektu z listy.	Przedmiotowe przedsięwzięcie należy usunąć z załącznika 9 bądź ewentualnie umieścić w Załączniku 5. Lista inwestycji KPO – zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami w procesie uzgadniania „Planu zamierzeń”.  Jednocześnie należy podkreślić, że linia nie znajduje się w sieci bazowej TEN-T, tylko w kompleksowej, natomiast w projekcie nowego rozporządzenia TEN-T – w bazowej rozszerzonej. Zatem potencjalnie najwcześniejszy wymagany termin zakończenia realizacji tego projektu to 2040 r. (wg projektu nowego rozporządzenia).	nie uwzględniono	Projekt ma ogromne znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego Polski południowej oraz jest projektem o dużej dojrzałości. Ponadto zadanie jest komplementarne do prac realizowanych w ramach KPO (częściowa modernizacja linii 104, będąca elementem tego zadania).
51	Cały dokument, w szczególności rozdział 11. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu	W KPK wskazano, że określa on cele i priorytety inwestycyjne, jednak poza podziałem na listę podstawową i rezerwową brak opisu na jakiej zasadzie te „priorytety” są widoczne w obrębie obu list, np. w kontekście inwestycji zawartych w „Planie zamierzeń”. Dotyczy to zarówno listy rezerwowej, dla której wskazane byłoby opisanie zasad, które będą obowiązywały przy przenoszeniu na listę podstawową, jak też rezygnacji z realizacji zadań z listy podstawowej.  W rozdziale 11 opisano jedynie, kiedy takie przesunięcie jest możliwe („w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych”) oraz że „Zmiany te nie powodują konieczności aktualizacji Programu.”  Zawarte w tym rozdziale sformułowania dotyczące przenoszenia środków na projekty, które uzyskały dofinansowanie z CEF 2, w połączeniu ze stwierdzeniem „Zmiany wartości zadań ujętych w KPK [...] nie powodują konieczności aktualizacji KPK pod warunkiem, że łączne limity wydatków ze wszystkich źródeł, zarówno roczne, jak i całkowite, określone w tabeli 3 zostają zachowane” umożliwiają de facto przenoszenie	Niezbędne jest uzupełnienie dokumentu o zasady (kryteria) i procedurę przenoszenia projektów na listę podstawową, jak też rezygnacji z realizacji zadań z listy podstawowej.  Ze względu na fakt, że powyższe elementy są kluczowe dla oceny spójności z zamierzeniami inwestycyjnymi związanymi z CPK, konieczne jest skierowanie dokumentu po jego uzupełnieniu do ponownej oceny przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK.	Brak wspomnianych zasad i procedur stwarza ryzyko arbitralności i braku transparentności decyzji dotyczących realizacji (lub rezygnacji z realizacji) poszczególnych zadań. Podkreślenia wymaga, że takie działania będą miały wpływ także na inne podmioty funkcjonujące na sieci kolejowej, w szczególności przewoźników i zarządców sieci stycznych z PLK S.A.  Procesu priorytetyzacji list w KPK w żaden sposób nie wyjaśnia poniższe zdanie: Oprócz projektów stanowiących kontynuację wcześniejszych prac, na liście projektów perspektywy 2021–2027 ujęto w określonej kolejności projekty zawarte w Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK SA. Brakuje zatem informacji czy ta określona kolejność ma jakikolwiek wpływ na ujęcie projektów na liście podstawowej bądź rezerwowej oraz ewentualne zmiany tej kategorizacji.	nie uwzględniono	Przyjęte w dokumencie zapisy pozwalają na efektywną i właściwą realizację programu. Są one tożsame z zasadami przyjętymi dla perspektywy 2014-2020 (2023).  Ponadto nieuprawnione są zarzuty o arbitralności podejmowania decyzji przez PKP PLK S.A. z uwagi, że każda zmiana w Szczegółowym Planie Realizacji dla KPK dotycząca przesunięcia środków pomiędzy projektami (poza aktualizacją KPK) uzyskuje akceptację Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.  Proponowanie „usztynienie” zapisów dokumentu niesie ryzyko braku możliwości reagowania i kształtowania procesu inwestycyjnego, a w konsekwencji m.in. opóźnień w realizacji inwestycji kolejowych.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		projektów na listę rezerwową (poprzez znaczącą redukcję przewidywanych na nie środków) wyprzedzająco wobec aktualizacji KPK.				
52	Rozdz. 3. Podstawy KPK Pkt 3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne Opis dokumentu „Zamierzenia inwestycyjne PLK S.A.” Str. 9.	Lista zadań, które przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski, została przygotowana w oparciu o zidentyfikowane priorytety:	Niezbędne jest dodanie poniższego podpunktu na liście zadań, które przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski:  - realizacja Inwestycji Towarzyszących CPK w zakresie odpowiedzialności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uzupełnienie ma na celu zachowanie spójności z dokumentem „Zamierzenia inwestycyjne PLK SA” (m.in. str. 6 i 15). Realizacja projektów związanych z komponentem kolejowym CPK została ujęta w „Zamierzeniach inwestycyjnych...” w opisie dokumentów bezpośrednio związanych z CPK, a także w opisie dokumentu nadrzędnego, jakim jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (str. 6) oraz opisach grup projektów (str. 13). Postulowane uzupełnienie KPK jest zatem spójne z „Zamierzeniami...”.  Umieszczenie większości projektów PLK S.A. położonych w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK na liście rezerwowej KPK w stopniu znacznym ogranicza szansę ich realizacji w terminach wskazanych w „Planie zamierzeń”, co z kolei stoi w sprzeczności z założeniami tego dokumentu. Wartym przypomnienia jest fakt, że „Plan zamierzeń” jest aktem wyższego rzędu niż „Zamierzenia inwestycyjne...”.	nie uwzględniono	Inwestycje Towarzyszące CPK wskazane są w załącznikach do Programu.
53	Rozdz. 3. Podstawy KPK Pkt 3.3. Cele KPK Opis „celów szczegółowych” Str. 12 – 14.	Opis celu szczegółowego KPK „poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych”:	Niezbędne jest uzupełnienie o poniższy fragment: „Realizacja projektów w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego i wyszczególnionych w „Planie zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” w zakresie odpowiedzialności PLK S.A. przyczyni się do stworzenia siatki szybkich połączeń kolejowych opartych na liniach kolei dużych prędkości, zarówno w transporcie krajowym jak i międzynarodowym.”	Zawarte w projekcie KPK sformułowanie „...zadań uznawanych za inwestycje towarzyszące CPK...” wydaje się nie uwzględniać rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego ani „Planu zamierzeń”, w którym jednoznacznie wskazane zostały kolejowe Inwestycje Towarzyszące CPK. Nie jest to zatem pojęcie „uznaniowe”. W projekcie KPK pominięto akty prawne wskazujące na wspólną odpowiedzialność PLK S.A. i CPK Sp. z o.o. za zgodny ze średniookresową strategią rozwoju transportu (SZRT do 2030 r.) rozwój szybkich połączeń kolejowych opartych na liniach kolei dużych prędkości pomimo istnienia ww. dokumentów. Zasadne jest zatem uwzględnienie ich postanowień w tak istotnym dokumencie jakim jest Krajowy Program Kolejowy.	nie uwzględniono	W dalszej części dokumentu (rozdz. 5 Priorytety oraz kierunki interwencji) we wskazaniu priorytetów szczegółowych dla celu 3 – poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych, wskazano priorytet: komplementarność zadań w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK z działaniami realizowanymi przez Spółkę CPK w celu uzyskania siatki szybkich połączeń kolejowych opartych na liniach kolei dużych prędkości, zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym.
54	Rozdz. 5. Priorytety oraz kierunki interwencji opis Celu 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych Str. 16	komplementarność zadań uznawanych za inwestycje towarzyszące CPK	Niezbędna jest następująca modyfikacja: komplementarność zadań w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK.	Sformułowanie „...zadań uznawanych za inwestycje towarzyszące CPK...” wydaje się nie uwzględniać rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego ani „Planu zamierzeń”, w którym jednoznacznie wskazane zostały kolejowe Inwestycje Towarzyszące CPK. Nie jest to zatem pojęcie „uznaniowe”.	uwzględniono	
55	Rozdz. 8. Efekty i rezultaty KPK Tabele 5, 6, 7. Opisy wskaźników. Str. 27-29	Opisy wskaźników.	Brak jest informacji, które projekty zostały objęte wskaźnikami: czy są to „wszystkie projekty ujęte na liście podstawowej KPK” oraz zadania dotyczące infrastruktury finansowane z innych źródeł (takich jak Kolej + i Program wieloletni CPK), czy wyłącznie „projekty ujęte na liście podstawowej KPK”. Jedynie w definicji wskaźnika w tab. 4 doprecyzowano „w ramach Programu”. Nawiązuje do tego także opis na górze str. 30.  Niezbędne jest jednak jednoznaczne	Uzupełnienie definicji poszczególnych wskaźników poprawi ich czytelność w szczególności ze względu na poniższe: • w definicji wskaźnika 1 w tab. 7 zaznaczono, że dotyczy on „sieci kolejowej PKP PLK”. Należy wskazać, że określenie to nie jest przymiotnik w kontekście efektów inwestycji finansowanych w ramach KPK, ponieważ zgodnie z postanowieniami ustawy o CPK linie przewidywane do budowy przez Spółkę CPK mają być przekazane w zarząd PLK S.A. po zakończeniu realizacji robót, • połączenia z miastami wojewódzkimi (wskaźnik 2 w tab. 7) będą realizowane po liniach objętych inwestycjami finansowanymi zarówno w ramach KPK, jak i Programu Wieloletniego CPK.	nie uwzględniono	Wskaźniki w dokumencie KPK odnoszą się wyłącznie do realizacji KPK. Nie mogą one obejmować projektów i zadań nieobjętych programem. Uszczegółowienie zapisów nie wydaje się konieczne. W przypadku realizacji projektów ujętych obecnie na listach rezerwowych, wskaźniki zostaną zaktualizowane.



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			wskazanie w opisie wskaźników czy obejmują one inwestycje przygotowywane do realizacji przez Spółkę CPK, czy nie.			
56	Rozdz. 8. Efekty i rezultaty KPK Wpływ inwestycji kolejowych na gospodarkę – wnioski z diagnozy Opis Zintegrowanego Modelu Ruchu Str. 31	Przeprowadzone symulacje przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych kształtowania się ruchu pasażerskiego z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR) [...] W szczególności zdecydowanie powinna poprawić się dostępność transportowa głównych aglomeracji, a czasy dojazdu do nich z terenu Polski, ulec znaczącemu skróceniu.	Nie przedstawiono żadnych efektów i wyników z modelowania ruchu. Wszelkie informacje w tym zakresie ograniczają się do ogólnych stwierdzeń bez przedstawienia żadnych wartości liczbowych. Nie przedstawiono map multimodalnych pokazujących efekty modelowania ruchu ani prognozowanych potoków pasażerskich. Opis wykonanego procesu modelowania jest na tyle ogólny, że jego sformułowanie możliwe byłoby bez wykonania jakiegokolwiek modelowania, co podaje pod wątpliwość zasadność umieszczania fragmentów odwołujących się do tego zagadnienia.  Niezbędne jest gruntowne przeanalizowanie uwagi i uwzględnienie skorygowanej treści w nowej wersji dokumentu.	Występuje niekonsekwencja w podejściu do kwestii modelowania ruchu w ramach programów dla różnych gałęzi transportu – przykładowo w opublikowanym dokumencie pn. "Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r." znajdują się dane dotyczące efektów i wyników modelowania. Sugeruje to, że dla Krajowego Programu Kolejowego albo takie modelowanie nie zostało wykonane w ogóle, albo wykonane modelowanie nie dostarcza wystarczających informacji do uzasadnienia programu.	nie uwzględniono	Szczegółowe informacje znajdują się w materiale kompleksowym dotyczącym wszystkich gałęzi transportowych. Z uwagi na to, że KPK odnosi się wyłącznie do inwestycji kolejowych PKP PLK S.A., przyjęto rozwiązanie polegające na odwołaniu się do materiału przygotowanego na zlecenie CUPT, tak aby nie rozbudowywać nadmiernie treści KPK przez dodawanie informacji ujętych w innych dokumentach.
57	Rozdz. 8. Efekty i rezultaty KPK Wpływ inwestycji kolejowych na gospodarkę – wnioski z diagnozy Opis Zintegrowanego Modelu Ruchu Str. 31	Przeprowadzone symulacje przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych kształtowania się ruchu pasażerskiego z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR) [...] W szczególności zdecydowanie powinna poprawić się dostępność transportowa głównych aglomeracji, a czasy dojazdu do nich z terenu Polski, ulec znaczącemu skróceniu.	Jeżeli przywołanie w KPK analiz CUPT oznacza odniesienie do dokumentu pn. „Ekonomiczne uzasadnienie inwestycji transportowych, wskazanych w dokumentach wdrożeniowych na poziomie krajowym w ramach celu 3 Polityki Spójności Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności", to należy wskazać, że on również nie dostarcza żadnych konkretnych informacji nt. potencjalnych efektów Krajowego Programu Kolejowego.  Niezbędne jest gruntowne przeanalizowanie uwagi i uwzględnienie skorygowanej treści w nowej wersji dokumentu.	Załączone do dokumentu CUPT są jedynie wykresy bez jakichkolwiek wartości liczbowych i mapy, które - co do zasady - nie ujawniają, gdzie są prognozowane wzrosty bądź spadki liczby pasażerów w transporcie kolejowym.	nie uwzględniono	Szczegółowe informacje znajdują się w materiale kompleksowym dotyczącym wszystkich gałęzi transportowych. Z uwagi na to, że KPK odnosi się wyłącznie do inwestycji kolejowych PKP PLK S.A., przyjęto rozwiązanie polegające na odwołaniu się do materiału przygotowanego na zlecenie CUPT, tak aby nie rozbudowywać nadmiernie treści KPK przez dodawanie informacji ujętych w innych dokumentach.
58	Rozdz. 8. Efekty i rezultaty KPK Wpływ inwestycji kolejowych na gospodarkę – wnioski z diagnozy Opis Zintegrowanego Modelu Ruchu Str. 31	Przeprowadzone symulacje przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych kształtowania się ruchu pasażerskiego z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR) [...] W szczególności zdecydowanie powinna poprawić się dostępność transportowa głównych aglomeracji, a czasy dojazdu do nich z terenu Polski, ulec znaczącemu skróceniu.	Sformułowania dotyczące modelowania nie zawierają wszystkich informacji uwzględnionych do wykonania modelowania ruchu. Opis ZMR wymaga zatem stosownego uzupełnienia o wszystkie wykorzystane dane z poszanowaniem informacji na temat pierwotnego ich źródła.	Spółka CPK udostępniła CUPT Pasażerski Model Transportowy CPK na potrzeby uspoźnienia założeń. Stanowił on źródło informacji nt. projektowanych przez Spółkę CPK odcinków nowych linii kolejowych, jak również informacji nt. zakładanych rozkładów jazdy czy parametrów zakładanych dla lotniska CPK (w tym prognoz ruchu).	nie uwzględniono	Szczegółowe informacje znajdują się w materiale kompleksowym dotyczącym wszystkich gałęzi transportowych. Z uwagi na to, że KPK odnosi się wyłącznie do inwestycji kolejowych PKP PLK S.A., przyjęto rozwiązanie polegające na odwołaniu się do materiału przygotowanego na zlecenie CUPT, tak aby nie rozbudowywać nadmiernie treści KPK przez dodawanie informacji ujętych w innych dokumentach.
59	Rozdział 9. System realizacji Programu Pkt 9.2. Nadzór nad realizacją Programu	nd.	Rozdział wymaga aktualizacji i uzupełnienia o procedury zarządzania projektami w obrębie Inwestycji Towarzyszących przewidzianych do realizacji przez PLK zgodnie z Zasadami zarządzania, o których mowa w rozdziale 3 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354, z późn. zm.) (Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 września 2020 r.).	Uspoźnienie i dostosowanie KPK do przepisów ustawowych.	nie uwzględniono	Zgodnie z ustawą o CPK Inwestorzy (PLK S.A. jest Inwestorem w rozumieniu ustawy i Zasad) podpisują z Pełnomocnikiem ds. CPK porozumienie, w którym zobowiązują się do stosowania Zasad Zarządzania przy realizacji Przedsięwzięć. Należy zaznaczyć, iż ww. porozumienie może ograniczać zakres stosowania Zasad w zakresie dotyczącym obowiązków Inwestora (art. 20 ust. 3 ustawy o CPK). Dotychczas PLK S.A. oraz Pełnomocnik ds. CPK nie zawarli jakiegokolwiek porozumień w przedmiotowej kwestii. W konsekwencji umieszczenie odniesienia do Zasad Zarządzania nie jest właściwe ze względu na treść

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						ustawy o CPK jak i brak jakichkolwiek porozumień w tej materii pomiędzy obiema stronami.
60	Rozdział 11. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu	nd.	Niezbędne jest uwzględnienie w rozdziale 11 obowiązku wynikającego z art. 7 ustawy o CPK: „Projekty zmian rządowych dokumentów strategicznych w zakresie infrastruktury transportowej, w szczególności Krajowego Programu Kolejowego i Programu Budowy Dróg w zakresie objętym Programem są opiniowane przez Pełnomocnika przed ich przedłożeniem Radzie Ministrów”.	Uspójnienie i dostosowanie KPK do przepisów ustawowych.  Rozdział 11 dotyczy procedury zatwierdzenia i aktualizacji KPK, zatem jego duża część powtarza de facto regulacje ustawowe, tj. postanowienia ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Mając na względzie, że obowiązek opiniowania KPK przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK wynika wprost z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym i stanowi element wspomnianej procedury, zasadne jest zamieszczenie stosownej wzmianki w tej części KPK. Jako kolejny przykład można przytoczyć fakt, że w projekcie KPK powtarzany jest ustawowy (wynikający z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym) zakaz zwiększania łącznego limitu zaangażowania środków Skarbu Państwa na realizację Programu za pomocą sprawozdania z realizacji programu wieloletniego.	nie uwzględniono	Uprawnienie w zakresie opiniowania dokumentów strategicznych przysługuje Pełnomocnikowi ds. CPK bez względu na jakiekolwiek odniesienia na gruncie KPK czy też innych programów wieloletnich dedykowanych infrastrukturze kolejowej. Zabezpieczenie tego prawa wynika bowiem wprost z przepisu ustawy.
61	Rozdz. 11 Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu Str. 37	W przypadku pozytywnego rozstrzygnięcia i uzyskania dofinansowania w kolejnych konkursach CEF 2 [...] limit zaangażowanych środków budżetu państwa pozostaje niezmienny, a współfinansowanie krajowe projektów jest zabezpieczane ze środków dostępnych w ramach KPK. W przypadku braku odpowiedniej puli środków budżetu państwa w pozycji „rezerwa” niezbędne kwoty są przesuwane z innych projektów realizowanych w ramach Programu.	1. Brak kryteriów doboru projektów z których będą następowały przesunięcia (w szczególności gdy pomniejszenie środków doprowadzi do zaniechania realizacji projektu), 2. Brak procedury uzgadniania tego wyboru z zainteresowanymi stronami (w tym CPK sp. z o.o.). Niezbędne jest zatem dodanie procedury uzgadniania wyboru projektów do ograniczenia lub pozbawienia finansowania.	Przywołane postanowienia w połączeniu ze stwierdzeniem „Zmiany wartości zadań ujętych w KPK [...] nie powodują konieczności aktualizacji KPK pod warunkiem, że łączne limity wydatków ze wszystkich źródeł, zarówno roczne, jak i całkowite, określone w tabeli 3 zostają zachowane” umożliwiają de facto przenoszenie projektów na listę rezerwową (poprzez znaczącą redukcję przewidywanych na nie środków) wyprzedzając wobec aktualizacji KPK.  Powyższe stwarza ryzyko arbitralności i braku transparentności decyzji dotyczących realizacji (lub rezygnacji z realizacji) poszczególnych zadań. Podkreślenia wymaga, że takie działania będą miały wpływ także na inne podmioty funkcjonujące na sieci kolejowej, w szczególności przewoźników i zarządców sieci stycznych z PLK S.A.	nie uwzględniono	Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym przesunięcia środków pomiędzy projektami uzgadniane są przez ministra właściwego ds. finansów oraz rozwoju regionalnego.
62	Rozdz. 11 Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu Str. 37	Uszczegółowienie i zmiany list projektów zbiorczych, tzw. „grupowych” w SPR, nie stanowi podstawy do zmiany KPK.	Niezbędne jest dodanie wyrazu „wewnątrz”: Uszczegółowienie i zmiany list wewnątrz projektów zbiorczych, tzw. „grupowych” w SPR, nie stanowi podstawy do zmiany KPK.	Obecne sformułowanie w nieuzasadniony sposób znacznie rozszerza katalog dopuszczalnych modyfikacji niestanowiących zmiany KPK: umożliwia potencjalnie usuwanie lub dodawanie całych zadań zbiorczych bez konieczności zmiany KPK.  Analogiczny fragment w KPK do 2023 r. brzmi: Podstawą do zmiany KPK nie są również zmiany list projektów w SPR wewnątrz projektów tzw. „grupowych”.	nie uwzględniono	Dotychczas przyjęte zapisy w dokumencie pozwalają na efektywną i właściwą realizację Programu.
63	Załącznik 1 Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiS  Załącznik 2 Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW	Projekty (lub projekty w ramach zadań zbiorczych), które będą uznane za potencjalnie niesfunkcjonujące.	Pojęcie Projekty (lub projekty w ramach zadań zbiorczych), które będą uznane za potencjalnie niesfunkcjonujące wymaga krótkiego opisu w dokumencie.	Określenie to jest co prawda zdefiniowane w Wytocznych dotyczących zamknięcia programów operacyjnych przyjętych do celów pomocy z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (2014–2020), jednak jego użycie w KPK bez chociażby krótkiego objaśnienia powoduje niezrozumienie intencji autora dokumentu, zwłaszcza tej wagi. Należy nadmienić, że w projekcie KPK brak jest także odesłania do powyższego dokumentu (dodatkowo dotyczącego poprzedniej perspektywy UE).	uwzględniono	
64	Załącznik 8. Lista projektów regionalnych 2021-2027	Projekt 7.028 Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec - Zawada - Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada	Niezbędne jest usunięcie projektu z KPK lub precyzyjne wskazanie jego zakresu (dla odróżnienia od analogicznego projektu realizowanego w ramach Kolej+).	Na tę inwestycję podpisana została umowa w ramach programu Kolej+. Brak jest zatem uzasadnienia jej uwzględnienia na liście rezerwowej do potencjalnego finansowania z KPK. Umieszczenie tego projektu w obydwu programach bez wyraźnej linii demarkacyjnej stwarza ryzyko wystąpienia tzw. podwójnego finansowania.	nie uwzględniono	Projekt zostanie usunięty z listy rezerwowej dopiero po jego realizacji w ramach programu Kolej+.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
65	Załącznik 7. Lista projektów FE PW 2021-2027 Załącznik 8. Lista projektów regionalnych 2021-2027	Projekty: 6.006 Modernizacja linii kolejowych nr 36, 49 na odcinku Łapy - Śniadowo - Łomża 7.103 Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo - Łomża 7.104 Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy - Śniadowo - gr. Województwa	Niezbędne jest usunięcie odcinka Łapy - Śniadowo - Łomża z KPK lub precyzyjne wskazanie zakresu tych projektów (dla odróżnienia od analogicznego projektu przewidzianego do realizacji w ramach Kolej+).	Odcinek Łapy - Śniadowo - Łomża znajduje się w Programie Kolej+, a umowa na jego realizację ma zostać podpisana w 2023 r. Brak jest zatem uzasadnienia uwzględnienia projektów na ww. odcinku w pełnym zakresie na liście rezerwowej KPK. Umieszczenie tego odcinka w obydwu programach stwarza ryzyko wystąpienia tzw. podwójnego finansowania.	nie uwzględniono	Projekt zostanie usunięty z listy rezerwowej dopiero po jego realizacji w ramach programu Kolej+.
66	Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027	Projekt 5.138 Prace na liniach kolejowych nr 96, 105 Tarnów - Leluchów/Krynica - prace przygotowawcze; kolumna „Uwagi”	Wnosimy o modyfikację uwagi na: „Projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK”.	Odcinek Muszyna - Krynica nie jest położony w obrębie Inwestycji Towarzyszącej. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego odnośny fragment ciągu 7 to: Idzikowice - Opoczno - Końskie - Kielce - Tarnów - Nowy Sącz - Muszyna - granica państwa.	uwzględniono	
67	Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027	Projekt 5.020 Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok - Suwałki - Trakiszki (granica państwa), Etap II odcinek Ełk - granica państwa; kolumna „Uwagi”	Niezbędne jest uzupełnienie uwagi „projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK”.	Zgodnie z przywołanym w poprzedniej uwadze rozporządzeniem Rady Ministrów ciąg 3 to: Warszawa - Białystok - Ełk - Suwałki - granica państwa, Białystok - Kuźnica Białostocka - granica państwa oraz Tłuszcz - Ostrołęka - Łomża - Pisz - Giżycko.	uwzględniono	
68	Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 Załącznik 9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)	Projekt 5.131 Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk - prace przygotowawcze	Projekt ujęto w dwóch załącznikach (załącznik 6 i załącznik 9.). Należy pozostawić tylko jedno wystąpienie.	Projekt dubluje się w załącznikach nr 6 i 9, w dodatku z dwiema różnymi wartościami.	uwzględniono	Projekt został usunięty z załącznika nr 6.
69	Załącznik 9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)	Projekt 5.131 Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk - prace przygotowawcze; kolumna „Uwagi”	W przypadku pozostawienia w tym załączniku niezbędne jest uzupełnienie uwagi „projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK”	Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie CPK ciąg 5 to: Warszawa - Lublin - Trawniki - Chełm - granica państwa oraz Trawniki - Zamość - Tomaszów Lubelski - Bełżec - granica państwa.	uwzględniono	
70	Rozdział 6, lista priorytetów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, Lp. 14 Nr KPK 5.206, str. 47 wg dalszej kolejności, str. bez nr	Prace na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna	Modernizacja linii kolejowej Nr 241 Tuchola - Gostycyn - Koronowo z wybudowaniem odgałęzienia Koronowo - Maksymilianowo, połączenie linii 201 z linią 241.	Reaktywacja linii 241 Tuchola - Gostycyn - Koronowo jest działaniem bardzo potrzebnym, dla lokalnych samorządów. Konieczne jest wybudowanie nowego odcinka trasy kolejowej łączącej Miasto Koronowo z Maksymilianowem. Byłoby to alternatywne połączenie z Tucholi do Bydgoszczy. Dla mieszkańców regionu byłoby to dodatkowa oferta dojazdu do pracy dla turystów możliwość skorzystania z ofert tury styczniowych. Reaktywacja linii przyczyni się do utrzymania i rozwoju gospodarki.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
71	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, Lp. 70, nr KPK 5.055, str. 48	Nazwa zadania: Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna; Lista: rezerwowa	Przeniesienie zadania na listę podstawową. Nazwa zadania: Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna; Lista: podstawowa	Mając na uwadze zakwalifikowanie przez PKP PLK S.A. projektu dokumentacyjnego pn. „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko-Kamienna” do realizacji w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku, a także niemożliwość wsparcia realizacji robót budowlanych w ramach przedmiotowego zadania ze środków własnych Samorządu Województwa Świętokrzyskiego oraz programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego, niezbędnym staje się wykorzystanie środków pochodzących ze szczebla centralnego, w tym z CEF2 oraz FEnIKS 2021 - 2027. Powyższe sprawia, że niezrozumiałym jest nieujęcie na liście podstawowej inwestycji dotyczącej sieci kompleksowej TEN-T, dla której będzie wykonana	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021-2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 - 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				dokumentacja projektowa oraz będąc pozyskane niezbędne decyzje administracyjne do realizacji projektu.		projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
72	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, Lp. 131, nr KPK 5.119, str. 50	Nazwa zadania: Prace na linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny – Busko Zdrój – prace przygotowawcze; Lista: rezerwowa;	Przeniesienie zadania na listę podstawową oraz uwzględnienie realizacji robót budowlanych. Nazwa zadania: Prace na linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny – Busko Zdrój; Lista: podstawowa;	Uwzględniając brak możliwości wsparcia realizacji robót budowlanych w ramach zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny – Busko Zdrój” (nr KPK 7.144) ze środków własnych Samorządu Województwa Świętokrzyskiego oraz programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego, niezbędnym staje się wykorzystanie środków pochodzących ze szczebla centralnego, w tym z CEF2 oraz FEnIKS 2021 - 2027. Powyższe sprawia, że zasadnym staje się uwzględnienie w ramach zadania „Prace na linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny – Busko Zdrój” (nr KPK 5.119) nie tylko prac przygotowawczych lecz również późniejszych robót budowlanych. Dodatkowo mając na uwadze, że niniejsze zadanie znajduje się w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK, a także fakt że linia nr 73 wykazuje potencjał przewozowy, w ocenie Samorządu Województwa Świętokrzyskiego należy mu nadać wyższy priorytet poprzez wpisanie go na listę podstawą projektów finansowanych z CEF 2 oraz FEnIKS 2021 – 2027.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
73	9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), Lp. 3, nr KPK 5.016, str. 53	Uwagi: FEnIKS / krajowe*	Potrzeba nadania wysokiego priorytetu dla pozyskania finansowania i realizacji zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów” jako priorytetowego.	Uwzględniając trwające prace przygotowawcze dla zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów” w ramach zadania KPK nr 1.122 oraz fakt że linia nr 8, stanowiąca sieć kompleksową TEN-T oraz znajdująca się w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK, pełni kluczową rolę dla transportu kolejowego w województwie świętokrzyskim należy nadać realizacji, a tym samym pozyskaniu finansowania dla przedmiotowej inwestycji najwyższy priorytet.	uwzględniono	
74	9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), Lp. 4, nr KPK 5.017, str. 53	Uwagi: FEnIKS / krajowe*	Potrzeba nadania wysokiego priorytetu dla pozyskania finansowania i realizacji zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów” jako priorytetowego.	Uwzględniając trwające prace przygotowawcze dla zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów” w ramach zadania KPK nr 1.122 oraz fakt że linia nr 8, stanowiąca sieć kompleksową TEN-T oraz znajdująca się w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK, pełni kluczową rolę dla transportu kolejowego w województwie świętokrzyskim należy nadać realizacji, a tym samym pozyskaniu finansowania dla przedmiotowej inwestycji najwyższy priorytet.	uwzględniono	
75	9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), Lp. 5, nr KPK 5.036, str. 53	Uwagi: FEnIKS / krajowe* Projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK	Potrzeba nadania wysokiego priorytetu dla pozyskania finansowania i realizacji zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów” jako priorytetowego.	Uwzględniając trwające prace przygotowawcze dla zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów” w ramach zadania KPK nr 1.122 oraz fakt że linia nr 8, stanowiąca sieć kompleksową TEN-T oraz znajdująca się w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK, pełni kluczową rolę dla transportu kolejowego w województwie świętokrzyskim należy nadać realizacji, a tym samym pozyskaniu finansowania dla przedmiotowej inwestycji najwyższy priorytet.	uwzględniono	
76	Str. 54 Lista projektów krajowych do 2030r. ( z perspektywą do 2032 r.)	Dopisanie nowego zadania.	Budowa łącznicy kolejowej pomiędzy linią 139, a linią 97 przebiegającej przez miasto Żywiec.	Przedmiotowa inwestycja w połączeniu planowaną przebudową linii na dwutorową znacząco usprawni ruch kolejowy oraz zmniejszy czas przejazdu, co pozwoli na zwiększenie liczby kursów w ciągu doby. Ponadto przyczyni się do przyspieszenia rozwoju gospodarczego regionu.	nie uwzględniono	Realizacja przedmiotowej łącznicy będzie rozpatrywana w ramach modernizacji linii 139 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Zwardoń (w przypadku podjęcia decyzji o realizacji projektu). Projekt obecnie znajduje się na liście rezerwowej.
77	Tytuł i zakres	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK oraz inna ogólnodostępna przewidywana do budowy.	KPK powinien mieć charakter całościowy i obejmować także projekty CPK skoro spółka ta ma być inwestorem kolejowym, ale zarządcą dla nowopowstałej infrastruktury będą PKP PLK. W dokumencie i załącznikach aż roi się od odwołania do inwestycji CPK.	nie uwzględniono	W KPK ujęte zostały inwestycje związane z CPK, które realizować będzie spółka PKP PLK S.A. Kolejowe inwestycje towarzyszące CPK, które mają być realizowane przez spółkę CPK sp. z o.o., ujęte są w innym rządowym programie wieloletnim – „Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023”. Oba dokumenty są wzajemnie spójne.
78	Strona 5, w. 7-8 od góry	W odniesieniu do zadań finansowanych ze środków UE przewidzianych w KPK	Zakłada się weryfikację zadań w celu nadania pierwszeństwa tym zadaniom, dla których - w myśl prognoz ruchu lub planów transportu	Zadania, co do których wiadomo, że nie będą obsługiwały istotnego ruchu, nie służą realizacji celów społecznych. Ruch poniżej 5 par	nie uwzględniono	Dotychczasowe zapisy uważamy za wystarczające. Mechanizmem gwarantującym uruchamianie co najmniej 5 par pociągów na liniach kolejowych po przeprowadzonych inwestycjach są deklaracje

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		zakłada się, że po przeprowadzeniu prac, ruch pociągów przekroczy 10 pociągów/dobę.	publicznego MI i/lub samorządów - po przeprowadzeniu prac, ruch pociągów przekroczy 10 pociągów/dobę.	pociągów/dobę nie jest ofertą konkurencyjną do samochodu lub autobusu, a ich pożytek klimatyczny jest także wątpliwy.		organizatorów publicznego transportu zbiorowego (marszałków województw).
79	Strona 9, w 5 - 8 od góry oraz str. 15 Cel 1 3cie tiret	Inwestycje towarzyszące CPK obejmują m.in.... oraz budowę i modernizację linii na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz.	Inwestycje towarzyszące CPK obejmują m.in. oraz budowę i modernizację linii na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi aglomeracjami i polskimi miastami w czasie około 2 godzin.	Realizacja KPK zbiegnie się z domknięciem PBDKiA - w tym S7 z Warszawy do Krakowa i Trójmiasta - co podwyższa wymagania konkurencyjności odnośnie kolei. Samochód „door to door” będzie około 3h15m. Pociąg 2h30 min + połowa cyklu 30m + dojazdy 30m = 3h30m. Przy cyklu 2h mamy 4h! Więcej niż samochodem dzisiaj.	nie uwzględniono	Przytoczone założenie (cel) zostało przyjęte w „Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023” i jedynie zacytowane w KPK 2030. Zmiana spowodowałaby niespójność dokumentów.
80	Str. 11/12 w 1-2 od góry oraz 14 wiersz 3 i 4 od dołu	Założenia:... - zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym pomiędzy aglomeracjami oraz w obszarach ich ciężenia,		Pod tym kątem trzeba zweryfikować niestuszne odroczenie lub rezygnację z projektów na południe od Krakowa i Rzeszowa.	nie uwzględniono	Dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030 obejmuje dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Jednocześnie brak projektu na liście podstawowej lub rezerwowej nie wyklucza całkowitej realizacji projektu w perspektywie 2021 – 2027. W przypadku stosownych decyzji oraz zapewnienia finansowania projekt będzie mógł być dodany do KPK 2030 w trakcie jego realizacji.
81	Str. 13 - trzeci akapit	Modernizacja infrastruktury kolejowej obejmie również skrzyżowania linii kolejowych i dróg (przejazdy kolejowo-drogowe)....	Dodać na końcu zdanie: W miejscach, gdzie w wyniku zmiany zagospodarowania okolic linii pojawiły się potoki pieszych usiłujących przejść przez tory lub w miejscach oznaczonych jako „czarne punkty” w których liczba przechodzących przez tory generuje liczne wypadki w tym śmiertelne konieczna jest analiza możliwych alternatyw i zabezpieczenia lub budowy przejść.	Najwięcej osób ginie na przejściach nielegalnych, a więc zasadniczo ze swojej winy, co niestusznie zwalnia z myślenia o poprawie bezpieczeństwa w tym aspekcie. Konieczne są działania wykraczające poza zakazy i ostrzeżenia, gdyż kolej nie powinna kojarzyć się ludziom jako niebezpieczna przeszkoda terenowa.	nie uwzględniono	W PKP PLK S.A. prowadzone są postulowane analizy w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Nie ma potrzeby zamieszczania wskazanych zapisów w KPK 2030. Jednocześnie, inicjatorami budowy przejść przez tory powinny być lokalne samorzady dysponujące planami zagospodarowania przestrzennego oraz wiedzą na temat rozwoju gmin.
82	Str. 12, pkt 3.3 Cele KPK	Komplementarne wobec celu głównego cele obejmują: - wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, - zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, - poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.	Proponujemy modyfikację zapisu na: Komplementarne wobec celu głównego cele obejmują: - wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, - poprawę konkurencyjności transportu kolejowego m.in. po to, aby kolej pasażerska stała się pierwszym wyborem, - zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, - poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych, - poprawę jakości powietrza.	Zgodnie z art. 9 Rozporządzenia PE i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram należy realizować 6 celów środowiskowych w tym działania na rzecz poprawy jakości powietrza.	nie uwzględniono	W opinii MI zaproponowany cel powinien być ujęty w dokumencie wyższego rzędu, tj. strategii dla całego sektora transportowego.
83	Rysunek 2 i 3 na str. 20 i 21, lista projektów CEF i POiŚ poz. 120, lista inwestycji KPO poz. 1, lista projektów krajowych (9) do 2030 poz. 17.	Linia (Kraków) Podtęże - Tymbark pokazana jest jako projekt krajowy do realizacji w perspektywie 2021-2017 jako projektowanie (?) bez końcówek - do Chabówki (Zakopanego) i Nowego Sącza, które mają być realizowane jako modernizacja linii nr 104.	Przedsięwzięcie połączenia Krakowa (poprzez linię odgałęziającą się w Podtężu) z Chabówką (Zakopanem) oraz Limanową, Nowym Sączem (granicą) - „mały Y” - powinno być traktowane jednolicie.	Budowa wyłącznie końcówek „Y” kosztem około 4 mld zł. bez linii z Podtęża byłaby dysfunkcyjna, gdyż w takiej konfiguracji nie dojdzie do poprawy połączeń w regionie, ze względu na odległości i to pomimo lepszej prędkości na końcówkach Y. Patrz załączone mapa i tabele.	nie uwzględniono	Budowa nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc –Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz planowane są do sfinansowania z różnych źródeł (środki krajowe/FENIKS, KPO) niemniej poszczególne zadania będą realizowane w sposób skoordynowany.
84	Str. 27-29, Tabela 4-7 oraz str. 29 Cel 3 drugie tiret			Zasada 100 km/h dla wszystkich ośrodków jest słuszna, natomiast co do głównych metropolii patrz pkt. 3 Ponadto, 650 km linii v>160 km/h oraz średnią prędkością dla pociągów towarowych 40 km/h na koniec 2030 nie osiągnięte celów polegających na przyciągnięciu pasażerów i towarów na kolej.	nie uwzględniono	Inwestycje PKP PLK S.A. planowane w ramach KPK 2030 będą komplementarne wobec inwestycji CPK sp. z o.o. łącznie zapewnią one skok cywilizacyjny w zakresie transportu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) w Polsce.

## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
85	Lista projektów RPO poz. 58 oraz CEF2 i FENIKS poz. 130 i 139	Rewitalizacja Jasto - Nowy Zagórz		Bez - poniechanych - skróceń linii Rzeszów- Sanok lub Rzeszów) Krosno nie dojdzie do poprawy w regionie - ze względu na odległości poprawa prędkości nie da przełomu. Patrz załączone mapa i tabele.	nie uwzględniono	Projekt modernizacji odcinka Jasto - Nowy Zagórz linii kolejowej nr 108 ujęty jest na liście podstawowej projektów FE PW 2021-2027.
86	Rozdział 8. Efekty i rezultaty KPK, tabela 4. strona 28	Wskaźnik Długość przebudowanych torów (w km) w ramach Programu.	Wykreślić obecny wskaźnik i wprowadzić następujące: „1) Pasażerokilometry 2) Tonokilometry” z odpowiednimi jednostkami	Sam fakt przebudowy, w rodzaju wymiany nieużytych szyn na nowe, jak w przypadku linii Poznań – Warszawa, nie świadczy o użyteczności inwestycji i spełnianiu deklarowanego celu głównego „wzmocnienie roli transportu kolejowego “ (str. 12). “aby zaspokoić potrzeby pasażerów oraz przewoźników , a także nadawców i odbiorców towarów “. Przebudowa sama w sobie zaspokaja jedynie potrzeby firm budowlanych. Jeśli deklarowanym celem jest zaspokojenie potrzeb, to ich zaspokajanie, w postaci pasażerokilometrów i tonokilometrów, powinno być mierzonym wskaźnikiem.	nie uwzględniono	Na wielkość pracy przewozowej wykonywanej na sieci PKP PLK S.A. wpływ ma wiele czynników niezależnych od jakości infrastruktury, wobec czego zaproponowane wskaźniki nie są miarodajne dla oceny efektów realizacji KPK 2030.
87	Rozdział 8. Efekty i rezultaty KPK, Cel 1 - Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, tabela 5, strona 28	Wskaźnik Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h.	Wykreślić obecny wskaźnik i wprowadzić następujące: „1) Pasażerokilometry 2) Tonokilometry 3) Średni czas przejazdów pociągów na wszystkich liniach kolejowych zarządzanych przez PLK SA” z odpowiednimi jednostkami	Uzasadnienie jak wyżej. Ponadto transport kolejowy nie ogranicza się do prędkości technicznej powyżej 160 km/h, więc w ten sposób nie można mierzyć całego transportu kolejowego, a zwłaszcza jego efektywności. Jeśli deklarowanym efektem ma być „skrócenie czasów przejazdów pociągów na wszystkich liniach kolejowych zarządzanych przez PLK SA,” to „średni czas przejazdów pociągów na wszystkich liniach kolejowych zarządzanych przez PLK SA” powinien być wskaźnikiem.	nie uwzględniono	Na wielkość pracy przewozowej wykonywanej na sieci PKP PLK S.A. wpływ ma wiele czynników niezależnych od jakości infrastruktury, wobec czego zaproponowane wskaźniki nie są miarodajne dla oceny efektów realizacji KPK 2030. Podobnie jest w przypadku czasów jazdy, które zależne są także od oferty konstruowanej przez przewoźników. Efektem KPK 2030 będą lepsze parametry linii kolejowych.
88	Rozdział 8. Efekty i rezultaty KPK, Cel 2 Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego tabela 6., strona 29	"Długość linii kolejowych, na których zabudowano ERTMS/ETCS"	Wykreślić obecny wskaźnik i wprowadzić następujący: „Liczba rannych w stosunku do pociągokilometrów”	Obecność ERTMS/ETCS nie decyduje o bezpieczeństwie transportu i co najwyżej powinno być środkiem, a nie celem samym w sobie. Liczba rannych w stosunku do wielkości transportu świadczy czy jest on bezpieczny, zwłaszcza jeśli deklarowanym efektem ma być „zmniejszenie liczby wypadków kolejowych na skrzyżowaniach linii kolejowych i dróg” str. 28.	nie uwzględniono	Wskaźniki ujęte w dokumencie określają postępy w jego realizacji.
89	Rozdział 8. Efekty i rezultaty KPK, Cel 3 Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych tabela 7., strona 29	„Liczba ośrodków wojewódzkich potoczonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h”	Wykreślić ten wskaźnik i wprowadzić następujące: „1) Pasażerokilometry 2) Tonokilometry” z odpowiednimi jednostkami 3) Średnia prędkość kursowania pociągów pasażerskich na sieci kolejowej PLK SA”	O jakości świadczy liczba korzystających, zwłaszcza jeśli deklarowanymi efektami mają być „wzrost liczby pasażerów przewiezionych na liniach kolejowych” i „wzrost masy przewiezionych towarów,” na tej samej stronie. Jeśli „Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci kolejowej PLK SA” jest dobrym wskaźnikiem, to i zastosowanie średniej prędkości pociągów pasażerskich jest również dobrym wskaźnikiem. Poza tym transport kolejowy nie ogranicza się do „ośrodków wojewódzkich”, żeby używać tego jako wskaźnik jakości całego transportu kolejowego.	nie uwzględniono	Na wielkość pracy przewozowej wykonywanej na sieci PKP PLK S.A. wpływ ma wiele czynników niezależnych od jakości infrastruktury, wobec czego zaproponowane wskaźniki nie są miarodajne dla oceny efektów realizacji KPK 2030. Podobnie jest w przypadku prędkości handlowych, które zależne są także od oferty konstruowanej przez przewoźników. Efektem KPK 2030 będą lepsze parametry linii kolejowych.
90	Rozdział 1. Wstęp, str. 6, akapit 1 Rozdział 3. Podstawy, podrozdział 3.1.3. Dokumenty strategiczne UE Rozdział 3. Podstawy KPK, podrozdział 3.3. Cele KPK, str. 12	Wstęp, str. 6, akapit 1: Podkreślenia wymaga fakt, że polityka gospodarcza rządu bierze pod uwagę' Europejski Zielony Ład (ang. European Green Deal) - strategię rozwoju, która ma przekształcić Unię Europejską w obszar neutralny klimatycznie, stanowiącą odpowiedź na kryzys klimatyczny i procesy degradacji środowiska. Dokumentem kierunkowym dla sektora transportu, który wpisuje się w założenia Europejskiego Zielonego Ładu jest Strategia na rzecz zrównoważonej i	Określony w Programie poziom finansowania inwestycji kolejowych rodzi obawy co do możliwości osiągnięcia zaplanowanego celu KPK zarówno w aspekcie celów środowiskowych, jak i w odniesieniu do wzmocnienia roli transportu kolejowego.	Budżet projektowanego KPK to 80 mld zł. Jednocześnie zaplanowane wydatki na inwestycje drogowe w świetle Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033) mają osiągnąć poziom 294 mld. Taki rozdział poziomu planowanych wydatków pogorszy konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do drogowego, nie umożliwi przesunięcia znacznej części ładunków na kolej i jednocześnie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.	nie uwzględniono	Na obecnym etapie opracowywania Krajowego Programu Kolejowego, możliwe jest zabezpieczenie 80 mld zł na realizację inwestycji kolejowych, niemniej zasadne jest dążenie do zwiększenia tej kwoty na dalszych etapach realizacji Programu.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		inteligentnej mobilności plan skierowania europejskiego transportu ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości, mający doprowadzić do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu o 90 % do 2050 r. Dokumenty strategiczne UE, str. 11: Priorytetowym zadaniem będzie przesunięcie znacznej części ładunków przewożonych obecnie w transporcie drogowym (75% śródlądowego transportu towarowego) na kolej i śródlądowe drogi wodne. Cele KPK, str. 12: Cel główny KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych.				
91	Rozdział 11. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu, str. 37, akapit 6 Listy projektów, str. 38 i nast. KPK	Zadania z listy rezerwowej mogą zostać przesunięte na listę podstawową w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych umożliwiających realizację zadania w ramach limitu środków finansowych Programu (np. uzyskania oszczędności przetargowych, niższego niż zakładano wydatkowania środków na zadania).	Program nie określa zasad, według których projekty z listy rezerwowej będą mogły być przesunięte na listę podstawową. Uzasadnione byłoby wprowadzenie do Programu takich zasad.	Aktualnie nie jest jasne, które projekty z listy rezerwowej będą mogły zostać zrealizowane w pierwszej kolejności, w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych.	nie uwzględniono	Przyjęte w dokumencie zapisy pozwalają na efektywną i właściwą realizację programu. Są one tożsame z zasadami przyjętymi dla perspektywy 2014-2020 (2023). Każda zmiana w SPR dla KPK dotycząca przesunięcia środków pomiędzy projektami (poza aktualizacją KPK) uzyskuje akceptację Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Proponowanie „usztynienie” zapisów dokumentu niesie ryzyko braku możliwości reagowania i kształtowania procesu inwestycyjnego, a w konsekwencji m.in. opóźnianie realizacji inwestycji kolejowych.
92	Załącznik 9	Dotyczy listy projektów	Ujęcie zadania rozbudowy do 4 torów odcinka Nowa Wieś Wielka – Inowrocław na linii kolejowej nr 131.	Pozwoli to odseparować ruch towarowy i pasażerski na bardzo ważnym odcinku.	uwzględniono	Przedmiotowy zakres prac ujęty jest w ramach modernizacji linii 131 ujętej na liście rezerwowej KPK 2030.
93	Załącznik 9	Dotyczy listy projektów	Ujęcie zadania elektryfikacji linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Laskowice Pomorskie.	Pozwoli to realizować połączenia Bydgoszcz – Grudziądz taborem elektrycznym, co przyniesie korzyści środowiskowe i skróci czas podróży. Jednocześnie pozwoli to na alternatywne skomunikowanie Bydgoszczy z planową szprychą CPK.	nie uwzględniono	Projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa” ujęty jest na liście rezerwowej w załączniku nr 8 „Lista projektów regionalnych 2021-2027”. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
94	Załącznik 9	Dotyczy listy projektów	Ujęcie zadania budowy linii kolejowej Solec Kujawski - Port Lotniczy Bydgoszcz – Trzciniec	Była by to kontynuacja planowanego już w perspektywie do 2023 roku inwestycji, która napotkała na opóźnienia.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
95	Załącznik 9	Dotyczy listy projektów	Ujęcie w planach budowy linii kolejowej Inowrocław – Włocławek	Pozwoli to uzupełnić sieć kolejową w województwie kujawsko-pomorskim oraz odciążą główne krajowe szlaki kolejowe	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
96	Całość dokumentu, z uwzględnieniem w szczególności strony 5 KPK .	Uzupełnieniem do KPK jest Szczegółowy Plan Realizacji KPK (dalej: SPR), zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji (w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji Programu). Dokument ten jest zatwierdzany przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju.	UWAGA: iluzoryczność i fasadowość prowadzonych konsultacji. Zgłaszający wskazuje, że nie jest możliwym przeprowadzenie konsultacji, które będą miały charakter rzeczywisty, a nie jedynie fasadowy w sytuacji, w której do wiadomości publicznej nie zostały udostępnione informacje o zakresie rzeczowym (zakresie inwestycji) poszczególnych projektów. W ocenie zgłaszającego na potrzeby konsultacji powinien zostać udostępniony również projekt szczegółowego planu realizacji KPK. Należy przypomnieć, iż stosownie do brzmienia art. 38c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, szczegółowy plan realizacji programu wieloletniego zawiera rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji; zatem w ocenie Zgłaszającego nie jest możliwym przeprowadzenie konsultacji KPK, jeśli zakres udostępnionych informacji ograniczony jest jedynie do listy (wykazu) inwestycji bez informacji o ich zakresie rzeczowym.	W ogłoszeniu wskazują Państwo na Konsultacje KPK, w którym na stronie 5 odwołują się Państwo do dokumentu SPR i jednocześnie tego dokumentu Państwo nie przedkładają do Konsultacji. Zgłaszający proponuje przedłożenie do konsultacji wraz z projektem KPK również projektu szczegółowego planu realizacji KPK (SPR) i upublicznienie fiszek dla projektów (inwestycji objętych) projektem KPK.	nie uwzględniono	SPR jest dokumentem określającym szczegółowe rozłożenie nakładów i wydatków na poszczególne projekty w poszczególnych latach, w rozbiciu na poszczególne źródła finansowania. Nie ma uzasadnienia dla poddawania konsultacjom publicznym dokumentu o takiej treści. Natomiast zakresy projektów konsultowane są w ramach indywidualnych konsultacji społecznych na etapie prac przygotowawczych dla realizacji inwestycji.
97	strona numer 50 numer KPK: 5.157	Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Chojnice	Przeniesienie listy z rezerwowej na podstawową oraz przywrócenie ruchu pasażerskiego na tym odcinku.	Obecnie linia jest nieczynna dla ruchu pasażerskiego, powoduje to wykluczenie komunikacyjne mieszkańców miast i wsi znajdujących się na terenie przebiegu linii. Połączenie kolejowe do Gniezna, a dalej do Poznania ułatwi dostęp do szkół oraz opieki medycznej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
98	Załącznik: 6. Lista projektów CEF 2 i FENIKS 2021-2027, Lp. 86, Nr KPK 5.041, Nazwa zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych	Lista rezerwowa	Zmiana kwalifikacji projektu z listy rezerwowej na listę podstawową. Proponowane brzmienie „Lista podstawowa”	Linia kolejowa nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni obsługuje głównie ruch regionalny pasażerów dojeżdżających do pracy i szkół w Toruniu z okolicznych gmin województwa kujawsko-pomorskiego. W perspektywie finansowej 2007-2013 z POIiŚ został poprawiony stan techniczny przedmiotowej linii na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni) co wykazano w Załączniku: 1 Liście projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ. Realizacja modernizacji na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni stanowi zakończenie prac inwestycyjnych na linii kolejowej 353	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na



## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
	w Toruniu – BIT City II (POiŚ Aglomeracyjny)			<p>należącej do sieci TEN-T. Szczególne znaczenie ma likwidacja „wąskiego gardła” jakim jest obecnie jednotorowy przebieg pod Placem Pokoju Toruńskiego. Zatem umiejscowienie tej inwestycji na liście podstawowej jest wysoce uzasadnione.</p> <p>Prace przygotowawcze do tej inwestycji trwają od wielu lat. W dniu 09.07.2018 r. zostało zawarte trójstronne porozumienie pomiędzy PKP S.A., PKP PLK S.A. oraz Gminą Miasta Toruń mające na celu podjęcie działań zmierzających do realizacji modernizacji LK 353 z wykorzystaniem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.</p> <p>Porozumienie zostało poprzedzone Listem Intencyjnym zawartym w dniu 25.06.2015 r., pomiędzy gminą PKP SA i PKP PLK SA, Gminą Miasta Toruń oraz Województwem Kujawsko-Pomorskim, w sprawie współpracy w zakresie podjęcia wspólnych działań mających na celu modernizację przedmiotowej linii kolejowej. Dokument ten określił rozpoczęcie działań skutkujących modernizacją linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z budową drugiego toru pod Placem Pokoju Toruńskiego, modernizację mostu kolejowego wraz z budową ciągów pieszo-rowerowych, rewitalizację Dworca Toruń Miasto i Toruń Wschodni, przebudowę oraz budowę nowych przystanków kolejowych, a także budowę wiaduktu kolejowego nad linią nr 353 w ciągu ul. Równinnej.</p> <p>W wyniku realizacji Porozumienia, w dniu 19.08.2019 r. zostały zawarte umowy na opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej pomiędzy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zamawiającymi wspólnie - PKP PLK SA i Gminą Miasta Toruń a wykonawcą Transprojekt Gdański, oraz</li> <li>- zamawiającym PKP SA a wykonawcą Transprojekt Gdański Sp. z o.o.</li> </ul> <p>Wykonawca został wyłoniony w postępowaniu przetargowym.</p> <p>Opracowaniem dokumentacji przez Wykonawcę zostały objęte 3 zakresy, stosownie do właściwości każdego z zamawiających.</p> <p>Zakres I zadania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) budowa drugiego toru pod Placem Pokoju Toruńskiego;</li> <li>2) przebudowa stacji Toruń Miasto wraz ze skomunikowaniem stacji przejściem podziemnym z ul. Sowińskiego;</li> <li>3) przebudowa szlaku Toruń Miasto – Toruń Wschodni;</li> <li>4) modernizacja stacji Toruń Wschodni wraz z peronami i istniejącym przejściem podziemnym;</li> <li>5) modernizacja mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego.</li> </ol> <p>Zakres II zadania PKP S.A.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przebudowa dworca Toruń Miasto;</li> <li>2) przebudowa dworca Toruń Wschodni.</li> </ol> <p>Zakres III zadania Gminy Miasta Toruń:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przebudowa ul. Sowińskiego na odcinku od ronda na Placu Pokoju Toruńskiego do mostu kolejowego;</li> <li>2) budowa węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej przy dworcu Toruń Wschodni wraz ze zmianą układu drogowego skrzyżowania ulic Żółtkowskiego, Skłodowskiej-Curie itd.;</li> <li>3) budowa ciągu pieszo-rowerowego od dworca Toruń Miasto do ul. Dybowskiej wraz z jednostronną lub dwustronną kładką pieszo-rowerową na moście kolejowym im. Ernesta Malinowskiego nie będącym w zarządzie Miasta.,</li> <li>4) przebudowa kładki Garbaty Mostek.</li> </ol>		liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>Gotowość do realizacji zadania jest wysoka, gdyż dokumentacja wielobranżowa dla:                      Zakresu I zadania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. została opracowana do 31.12.2022 r.                      Zakresu II zadania PKP S.A. została opracowana w 2021 r., natomiast w IV kwartale 2022 r. zostali wyłonieni Wykonawcy robót budowlanych, które zakończą się II kwartale 2024 r.                      Zakres III zadania Gminy Miasta Toruń zostanie opracowana do 30.06.2023 r.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, w tym realizację wzajemnych deklaracji zawartych w liście intencyjnym i kolejnych na jego podstawie podjętych działaniach proszę o pozytywne rozpatrzenie wniosku.</p>		
99	<p>Załącznik: 6. Lista projektów CEF 2 i FENIKS 2021-2027                      Lub                      Załącznik: 8. Lista projektów regionalnych 2021-2027</p>	Nie ujęto	<p>Uwzględnienie na liście podstawowej projektu pn. „ Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń Wschodni – Lipno”.</p>	<p>Linia kolejowa nr 27 ma fundamentalne znaczenie dla zrównoważonego rozwoju Kujaw i Pomorza. Obecnie, mimo uruchomienia nowych połączeń przez samorząd województwa, przepustowość linii oceniana jest jednak jako niska, z bardzo małą dostępnością do niej mieszkańców. Jest to związane z brakiem odpowiedniej infrastruktury przystankowej i parkingów w tym: brak lub zły stan elementów małej architektury, zbyt wąskie perony wyspowe, brak prawidłowego dostępu do peronów oraz dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, brak stojaków rowerowych, brak parkingów P&amp;R. Stąd też dojazd do Torunia drogą krajową nr 10 od strony Lipna jest w godzinach szczytu permanentnie blokowany przez samochodowy ruch osobowy. Mieszkańcy okolicznych gmin wybierają bowiem masowo transport drogowy indywidualny w dojazdach do pracy i szkół w Toruniu wskutek braku dobrego połączenia kolejowego.</p> <p>Mając na uwadze powyższe proszę o pozytywne rozpatrzenie wniosku.</p>	nie uwzględniono	<p>Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.</p>
100	Roz. 11. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wielkopolski	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wielkopolski	Rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski.	nie uwzględniono	uwaga niezrozumiała
101	Załącznik, 3 lista projektów RPO, str.43		<p>Wnioskuje o dopisanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra - Zgorzelec Etap II Jelenia Góra – Lubań, zapisać jako projekt rezerwowy</p>	<p>Linia kolejowa nr 274 na tym odcinku JG – Lubań Śl. jest w złym stanie technicznym. Liczne ograniczenia prędkości powodują długi czas przejazdu na w/w odcinku. Zbyt niska prędkość była również powodem likwidacji na tym odcinku połączeń PKP IC.</p>	nie uwzględniono	<p>Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.</p>
102	Załącznik, 8 lista projektów regionalnych 2021-2027, lp.5, str.52 kolumna 5.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra - Zgorzelec , Etap I Lubań Śl. - Zgorzelec wraz z łącznicą kolejową linia nr 778, lista rezerwowa	<p>Wnioskuje o zmianę zapisu w rubryce 5 na: podstawowa. Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra - Zgorzelec , Etap I Lubań Śl. - Zgorzelec wraz z łącznicą kolejową linia nr 778, lista podstawowa</p>	<p>Linia kolejowa nr 274 na tym odcinku Lubań Śl. - Zgorzelec jest w złym stanie technicznym a brak sieci trakcyjnej wymusza na całym odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec korzystanie z taboru spalinowego mimo, że odcinek JG / Lubań Śl. jest już z trakcją elektryczną. Liczne ograniczenia prędkości powodują długi czas przejazdu na w/w odcinku.</p>	nie uwzględniono	<p>Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.</p>
103	Załącznik, 8 lista projektów regionalnych 2021-2027, str.52		<p>Wnioskuje o dopisanie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra - Zgorzelec Etap II Jelenia Góra – Lubań, zapisać jako projekt rezerwowy</p>	<p>Linia kolejowa nr 274 na tym odcinku JG – Lubań Śl. jest w złym stanie technicznym. Liczne ograniczenia prędkości powodują długi czas przejazdu na w/w odcinku. Zbyt niska prędkość była również powodem likwidacji na tym odcinku połączeń PKP IC.</p>	nie uwzględniono	<p>Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.</p>

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
104	rozdz. 3, podr. 3.1, pkt 3.1.1, str.10, Lista 4, Lp. 9 Nr KPK 4.009 i Lp. 28 Nr KPK 4.029, Lista 9. Lp. 34, Nr KPK 8.011,	„dążenie do stworzenia warunków sprzyjających przenoszeniu przewozów z dróg na kolej, wzmocni efektywność transportu kolejowego; wzmocni efektywność przewozów pasażerskich”. „Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.”	Budowa przystanków na linii nr 32 i 31: Repczyce Zalew; Gregorowce, Nowosady, Cisówka. Perony o długości 85 – 90 m, tak długie perony jak obecnie się buduje niepotrzebnie podnoszą koszty.	Wpisuje się w istniejący niskoemisyjny transport kolejowy pasażerski, przyjazny środowisku przyrodniczemu. Będą także dostępne dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną sprawnością. Zlikwidować tunele komunikacyjne.	nie uwzględniono	W dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” ujęte zostały projekty: - Prace na linii kolejowej nr 31 Siedlce - Siemianówka wraz z elektryfikacją, - Rewitalizacja linii kolejowej nr 31 na odcinku Hajnówka - Granica Państwa, - Prace na linii 32 na odcinku Białystok – Lewki, - Prace na linii kolejowej nr 32 odc. Lewki – Czeremcha, których realizacja na chwilę obecną planowana jest po 2030 roku, a więc poza horyzontem KPK 2030. Jednocześnie KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach projektów – będą one ustalane w toku prac przygotowawczych (w ramach opracowania studiów wykonalności).
105	rozdz. 3, podr. 3.1., 3.2.pkt 3.1.1, str.10 i 12, Lista 4: Lp. 9 Nr KPK 4.009, Lp. 28 Nr KPK 4.029, Lista 9. Lp. 34, Nr KPK 8.011,	Jak wyżej i „poprawę jakości usług w przewozach pasażerskich”, „przeciwdziałanie marginalizacji”, „Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.”	Przebudowa przystanków na linii nr 32 i 31: Podbiele, Gnilec, Narewka, Siemianówka. Perony o długości 85 – 90 m, tak długie perony jak obecnie się buduje niepotrzebnie podnoszą koszty.	Wpisuje się w istniejący niskoemisyjny transport kolejowy pasażerski, przyjazny środowisku przyrodniczemu. Będą także dostępne dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną sprawnością.	nie uwzględniono	W dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” ujęte zostały projekty: - Prace na linii kolejowej nr 31 Siedlce - Siemianówka wraz z elektryfikacją, - Rewitalizacja linii kolejowej nr 31 na odcinku Hajnówka - Granica Państwa, - Prace na linii 32 na odcinku Białystok – Lewki, - Prace na linii kolejowej nr 32 odc. Lewki – Czeremcha, których realizacja na chwilę obecną planowana jest po 2030 roku, a więc poza horyzontem KPK 2030. Jednocześnie KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach projektów – będą one ustalane w toku prac przygotowawczych (w ramach opracowania studiów wykonalności).
106	Roz. 5, cel 1, 3, str. 15; Rys. 1., str. 19; Lista 1., Lp.18, Nr KPK 1.018 str. 38; Lista 9. Lp.34, Nr KPK 8.011,	„- poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe, poprawa powiązań kolejowych w ramach makroregionu Polska Wschodnia , w tym inwestycje w ciągu „Wschodniej Magistrali Kolejowej” Rzeszów/Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn”; „Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.”	Elektryfikacja linia Nr 32 Białystok – Czeremcha. Budowa drugiego toru. W Krajowym programie kolejowym do 2030 roku w dokumentacji brak jest odcinka linii nr 32 Lewki – Czeremcha? Dlaczego jest brak?	Na listach brak jest odcinka linii nr 32 Lewki – Czeremcha. Włączenie linii nr 32 do korytarza północ-południe co w znacznym stopniu odciąży Rail Baltica na linii nr 6 na odcinku Białystok – Warszawa. Dlaczego propozycja przebiegu „Wschodniej Magistrali Kolejowej” ma być prowadzona jakimiś zakosami , co zwiększy koszty dla przewoźnika i wydłuży czas przejazdu zwiększając koszty dla usługobiorcy! Propozycja: Rzeszów – Lublin – Łuków – Siedlce – Czeremcha – Białystok – Olsztyn!?	nie uwzględniono	W dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” ujęte zostały projekty: - Prace na linii 32 na odcinku Białystok – Lewki, - Prace na linii kolejowej nr 32 odc. Lewki – Czeremcha, których realizacja na chwilę obecną planowana jest po 2030 roku, a więc poza horyzontem KPK 2030. Jednocześnie KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach projektów – będą one ustalane w toku prac przygotowawczych (w ramach opracowania studiów wykonalności).
107	Roz. 5, cel 1, 2,3, str. 15; Rys. 1., str. 19; Lista 1., Lp.84, Nr KPK 1.080 str. 39; Lp. 133, Nr KPK 5.121, Lista 9. Lp. 34, Nr KPK 8.011,	Jak wyżej i „poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej udostępnianej przez PLK S.A. przewoźnikom”; „Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.”	Elektryfikacja linii Nr 31 Siedlce – Czeremcha – Siemianówka - Granica Państwa. Budowa drugiego toru na odcinku Granica Państwa – Siemianówka – Hajnówka – Czeremcha.	Zelektryfikowana linia nr 31 na odcinku Siedlce – Czeremcha będzie odcinkiem „ Wschodniej Magistrali Kolejowej”. Poprawi jakość w przewozach: pasażerskich, towarowych.	nie uwzględniono	W dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” ujęte zostały projekty: - Prace na linii kolejowej nr 31 Siedlce - Siemianówka wraz z elektryfikacją, - Rewitalizacja linii kolejowej nr 31 na odcinku Hajnówka - Granica Państwa, których realizacja na chwilę obecną planowana jest po 2030 roku, a więc poza horyzontem KPK 2030. Jednocześnie KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach projektów – będą one ustalane w toku prac przygotowawczych (w ramach opracowania studiów wykonalności).
108	Rozdz.3, podr.3.1., pkt 3.1.1., str.9, Lista 2, Lp.6, Nr KPK 2.006, Lista 4, Lp. 9 Nr KPK 4.009, Lp.28 Nr KPK 4.029 Rozdz. 5, cel 3, str. 16. Lista 4 Lp. 28 Nr KPK	„... na obszarach zmarginalizowanych prowadzone będą działania modernizacyjne lub rewitalizacyjne na liniach regionalnych i lokalnych, co stanowić będzie czynnik	Brak jest w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) rewitalizacji linii kolejowej Nieznany Bór – Białowieża Pałac. Włączenie do krajowej sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK SA linii nr 52 odcinka Nieznany Bór – Białowieża Towarowa – Białowieża Pałac.	Stowarzyszenie wystąpiło do Pana Prezesa PKP S.A. o przejęcie linii nr 52 na odcinku Nieznany Bór – Białowieża Towarowa – Białowieża Pałac. Dlaczego włączenie zostało zaniechane? Ochrona Puszczy Białowieskiej przed zajeżdżeniem samochodami. Włączenie odcinka linii nr 52 pozwoliłoby na bezpośrednie skomunikowanie z Warszawą Okęciem, aglomeracjami, a w przyszłości z CPK, z	nie uwzględniono	Na chwilę obecną linia kolejowa Hajnówka – Białowieża nie jest w zarządzie PKP PLK S.A. Prace na tej linii w ramach KPK 2030 mogłyby być przeprowadzone tylko w przypadku przekazania jej przez samorząd spółce PLK S.A. oraz pozyskania niezbędnych środków finansowych.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
	4.029, Lista 9. Lp.34, Nr KPK 8.011,	poprawiający ich dostępność zewnętrzną i wewnętrzną.” „komplementarność zadań uznawanych za inwestycje towarzyszące CPK” , „Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie”. „ Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.”		miastami z nad Bałtyku. Brak jest w materiale rewitalizacji linii kolejowej Nieznany Bór – Białowieża Pałac.		
109	Rozdz. 4 , 4.3. pkt 7, Lista 2, Lp.6, Nr KPK 2.006, Lista 9. Lp.34, Nr KPK 8.011,	„likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji...” „Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.”	Wybudowanie mijanki na linii kolejowej nr 52, na odcinku Lewki – Hajnówka. Wybudowanie mijanki na stacji w Hajnówce.	Należy zaznaczyć, że obecnie pociągi pasażerskie i towarowe jadące linią nr 52 Lewki – Hajnówka nawet nie mogą się minąć na stacji w Hajnówce. Skróci to czas przejazdu pociągów na wymienionym odcinku, zwiększy przepustowość wymienionej linii. Pozwoli dostosować rozkład jazdy pociągów do potrzeb podróży. Poprawi przejazd pociągów towarowych na wymienionej linii.	nie uwzględniono	KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach projektów – będą one ustalane w toku prac przygotowawczych (w ramach opracowania studiów wykonalności). Będzie to rozważane w zależności od potrzeb eksploatacyjnych oraz możliwości finansowych.
110	Rysunek 1, Cel 3, Rozdz. 10, podr. 10.2, pkt 5, Rysunek 1, 2, 3, Lista 9. Lp.34, Nr KPK 8.011,	„Wzrost masy przewiezionych towarów, Wzrost udziału kolejowych przewozów intermodalnych w towarowych przewozach kolejowych, ... zagadnienie wąskich gardeł występuje także na liniach kolejowych poddanych we wcześniejszych latach pracom inwestycyjnym finansowanym ze środków unijnych i krajowych.” „Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.”	Linia kolejowa nr 43 Czeremcha – Granica Państwa. Dlaczego jest lekceważona przez rządzących w PKP S.A i rządzących? Linia miała i ma skomunikowanie z Ukrainą poprzez fragment Białorusi.	Rozładowanie kolejek na wymienionych poniżej przejściach. Przejście kolejowe Czeremcha – Wysokolitowsk jest zlokalizowane w obrębie tych samych dwóch państw co przejścia graniczne: Kuźnica Białostocka, Siemianówka, Terespol i powinno być traktowane przez projektantów Programu równorzędnie. W II RP młodzież jeździła z Czeremchy do gimnazjum w Brześciu. Jeździła 1 para pociągu pośpiesznego.	nie uwzględniono	W związku z aktualną sytuacją polityczno-gospodarczą na chwilę obecną nie ma planów dot. uruchomienia kolejowego przejścia granicznego Czeremcha – Wysokolitowsk.
111	Rozdz. 10, podr. 10.2, pkt 5, str. 35, Rysunek 1, 2, 3, Lista 9. Lp.34, Nr KPK 8.011,	Wąskie gardła, ... odcinki linii kolejowych o zaniżonej zdolności przepustowej,... objawia się, pomimo dobrego i bardzo dobrego stanu i bardzo dobrego stanu technicznego infrastruktury, w braku odpowiedniej liczby torów kolejowych... mijanek, co skutecznie ogranicz możliwości przewozowe. Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych.”	Brak zapisu o elektryfikacji linii kolejowych: nr 32, 31, 52 w Krajowym programie kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).	Dlaczego Wschodnia Magistrala Kolejowa, Magistrala Rail Baltica są prowadzona takimi zakosami/zakolami? Jak się popatrzy i przeanalizuje Rysunki 1,2,3 załączone do „Krajowego programu kolejowego do 2030 roku ...” to ewidentnie widać, że można rewitalizować/rozbudowywać inne odcinki kolejowe pozwalające skrócić czas przejazdu pociągów na przyszłych wymienionych magistralach? Dlaczego pociąg jadący Wschodnią Magistralą Wschodnią ma zajeżdżać do Kielc? Czym innym jest włączenie woj. świętokrzyskiego do ściany wschodniej, a rentowność przewozów towarowych rządzi się opłatami, czasem i mobilnością dostaw towarów, przewozów ludzi.	nie uwzględniono	W dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” ujęte zostały projekty: - Prace na linii kolejowej nr 31 Siedlce - Siemianówka wraz z elektryfikacją, - Rewitalizacja linii kolejowej nr 31 na odcinku Hajnówka - Granica Państwa, - Prace na linii 32 na odcinku Białystok – Lewki, - Prace na linii kolejowej nr 32 odc. Lewki – Czeremcha, których realizacja na chwilę obecną planowana jest po 2030 roku, a więc poza horyzontem KPK 2030. Jednocześnie KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach projektów – będą one ustalane w toku prac przygotowawczych (w ramach opracowania studiów wykonalności).
112	Rozdział 6, lista priorytetów CEF2 i FEniKS 2021-2027, Lp. 14, Nr KPK 5,206, str. 47 wg. Dalszej kolejności str. bez nr.	Prace na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna	Modernizacja linii kolejowej Nr 241 Tuchola - Gostycyn - Koronowo z wybudowaniem odgałęzienia Koronowo - Maksymilianowo, połączenie linii 201 z linią 241.	Linia 241 została zlikwidowana w latach 90-tych. Reaktywacja linii 241 Tuchola- Gostycyn - Koronowo jest potrzebnym projektem, przyczyniającym się do utrzymania i rozwoju gospodarki i turystyki. Konieczne jest zatem wybudowanie nowego odcinka trasy kolejowej łączącej miasto Koronowo (i tym samym z linią 241) z miejscowością Maksymilianowo (przez którą przebiega linia 201).	nie uwzględniono	Modernizacja linii nr 241 nie wchodzi w zakres projektu „Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”, gdyż ma charakter projektu regionalnego. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				Utworzona linia byłaby odgałęzieniem i przedłużeniem 241 do miasta Bydgoszczy. Stanowiłaby dla mieszkańców wielu gmin dodatkową ofertę dojazdu do pracy w większych miastach regionu, a dla innych osób możliwość skorzystania wielu ofert turystycznych.		realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
113	Załącznik 7. Lista projektów FE PW 2021-2027, str. 51	Lp.3. Nr KPK 6.010 Nazwa zadania : Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz wraz z budową łącznicy kolejowej Jedlicze - Szebnie Lista: Podstawowa Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]: 1 593 500,0 Uwagi: projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK	Pozostawić zapisy bez zmian.	Są to niezwykle ważne inwestycje kolejowe dla południowej części województwa podkarpackiego, przede wszystkim ze względu na bardzo niską dostępność zewnętrzną tego regionu, a w szczególności kolejową. Realizacja inwestycji wpłynie korzystnie na rozwój gospodarczy i społeczny subregionu, ponadto będzie miała wpływ na poprawę jakości środowiska oraz jakości życia mieszkańców.	uwzględniono	
114	Lista projektów RPO	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna - Gdynia linii kolejowej nr 201	Rewitalizacja inwestycji na terenie gminy Stężycza na terenach zabudowanych w tunelu zamkniętym.	W ramach inwestycji planowana jest przebudowa linii oraz zwiększenie natężenia ruchu kolejowego, które niekorzystanie wpłynie na istniejące otoczenie, mieszkańców oraz środowisko poprzez wielokrotne zwiększenie oddziaływania. Obecnie linia kolejowa wykorzystywana jest przez pociągi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, brak jest pociągów transportowych. W ramach projektu przewidziane jest udostępnienie linii głównie do transportu, czego efektem będzie degradacja środowiska i nadmierne uciążliwości dla otoczenia z uwagi na brak właściwych zabezpieczeń związanych z oddziaływaniem.	nie uwzględniono	Inwestycja, do której odnosi się uwaga zrealizowana w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych.
115	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027, pkt 100, str. 49	dot. zadania pn.: „Budowa linii kolejowej Lubin - Polkowice - Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odc. Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów”	Przeniesienie zadania pn.: „Budowa linii kolejowej Lubin - Polkowice - Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odc. Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów” z listy rezerwowej na listę podstawową.	Budowa nowej linii kolejowej na terenie Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM) stanowi rozwiązanie problemu związanego z brakiem dostępu do transportu kolejowego na obszarze Polkowic (siedziba władz powiatowych i gminnych). LGOM jest obszarem wysoko uprzemysłowionym o istotnym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego kraju. Planowana budowa wskazanej linii kolejowej stanowi ważny etap tworzenia kolei aglomeracyjnej mający na celu m. in. przeciwdziałanie marginalizacji regionu, co stanowić będzie czynnik poprawiający jego dostępność zewnętrzną i wewnętrzną. Realizacja zadania poprzez ograniczenie transportu drogowego zwiększy bezpieczeństwo na drogach, wpłynie także na ograniczenie emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. W projekcie KPK wskazano że jednym z priorytetów określonym w pkt. 3.2 jest „przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej.” Natomiast na liście podstawowej (w załączniku nr 6) nie znalazł się żaden projekt z obszaru województwa dolnośląskiego.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
116	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027; L.p. 36; Nr KPK 5.054	Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol - Brześć, etap II - Budowa nowego mostu na rzece Bug wraz z włączeniem do układu torowego o prześwicie 1520 mm i 1435 mm stacji Terespol (lista rezerwowa)	Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol - Brześć, etap II - Budowa nowego mostu na rzece Bug wraz z włączeniem do układu torowego o prześwicie 1520 mm i 1435 mm stacji Terespol (lista podstawowa).	Projekt umieszczony jest na liście rezerwowej, jednakże powinien zostać umieszczony na liście podstawowej ze względu na to, że wpisuje się w pełni w: - Założenie KPK mające na celu poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej; - Cel 1 „Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego” (poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe); - Cel 3 „Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych”	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				(poprawa stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych [1435 i 1520 mm] oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych).		których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
117	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027; L.p. 140; Nr KPK 5.131	Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk – prace przygotowawcze (lista rezerwowa)	Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk – kompleksowa modernizacja linii (lista podstawowa).	Projekt umieszczony jest na liście rezerwowej, jednakże powinien zostać przeniesiony na listę podstawową oraz jego zakres powinien obejmować kompleksową modernizację linii nr 7 na tym odcinku, a nie tylko prace przygotowawcze. Jest to uzasadnione ze względu na to, że wpisuje się w pełni w: - Założenie KPK mające na celu poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej; - Założenie KPK mające na celu przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej; - Cel 3 „Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych” (poprawa stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych [1435 i 1520 mm] oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych).	nie uwzględniono	Prace przygotowawcze do projektu „Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk” ujęte są na liście podstawowej KPK 2030 w grupie projektów krajowych (zał. 9). Kontynuacja projektu, jego zakres i ew. harmonogram będą zależne od wyniku prac przygotowawczych. Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
118	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027; L.p. 141; Nr KPK 5.132	Prace na linii 69 na odcinku Krasnystaw – Wólka Orłowska oraz Bełzec – Hrebenne (granica państwa) – prace przygotowawcze (lista rezerwowa)	Prace na linii 69 na odcinku Krasnystaw – Wólka Orłowska oraz Bełzec – Hrebenne (granica państwa) – kompleksowa modernizacja linii (lista podstawowa).	Projekt umieszczony jest na liście rezerwowej, jednakże powinien zostać przeniesiony na listę podstawową oraz jego zakres powinien obejmować kompleksową modernizację linii nr 69 na tych odcinkach, a nie tylko prace przygotowawcze. Jest to uzasadnione ze względu na to, że wpisuje się w pełni w: - Założenie KPK mające na celu poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej; - Założenie KPK mające na celu przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej; - Cel 3 „Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych” (poprawa stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych [1435 i 1520 mm] oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych).	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
119	Załącznik nr 9 Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032); L.p. 22; Nr KPK 5.131	Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk – prace przygotowawcze	Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk – kompleksowa modernizacja linii.	Zakres projektu powinien obejmować kompleksową modernizację linii nr 7 na tym odcinku, a nie tylko prace przygotowawcze. Jest to uzasadnione ze względu na to, że wpisuje się w pełni w: - Założenie KPK mające na celu poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej; - Założenie KPK mające na celu przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej; - Cel 3 „Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych” (poprawa stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych [1435 i 1520 mm] oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych).	nie uwzględniono	Prace przygotowawcze do projektu „Prace na linii 7 na odcinku Lublin – Dorohusk” ujęte są na liście podstawowej KPK 2030 w grupie projektów krajowych (zał. 9). Kontynuacja projektu, jego zakres i ew. harmonogram będą zależne od wyniku prac przygotowawczych. Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						– 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
120	Załączniki: nr 1 Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIS oraz nr 2 Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW	Wskazane zostały projekty zrealizowane w perspektywie 2007 – 2013 i 2014 – 2020.	Usunąć zakończone projekty z list.	Dla przejrzystości dokumentu KPK istotne jest wyeliminowanie projektów, które już zostały zrealizowane.	nie uwzględniono	KPK po aktualizacji nadal będzie obejmował okres od 2014 roku, wobec czego zasadne jest pozostawienie zrealizowanych projektów na listach.
121	Załącznik nr 3 Lista projektów RPO; L.p. 32-35; Nr KPK 3.033 – 3.036	Odbudowa łącznicy w Rejowcu między liniami 7 i 69 Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebenne Odbudowa łącznicy w Zawadzie między liniami 69 i 72 Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość – Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada – Zamość)	Przesunąć projekty na listy z innymi źródłami finansowania.	Realizacja projektów w ramach RPO (obecnie Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021 – 2027) nie jest możliwa ze względu na zapisy tzw. linii demarkacyjnej, która wyklucza finansowanie prac na infrastrukturze zarządzanej przez jst.	nie uwzględniono	Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. w ramach programów regionalnych w perspektywie 2021 – 2027 jest możliwa, czego przykładem są projekty planowane przez województwa: łódzkie, wielkopolskie i mazowieckie. Ujęcie zadania na liście rezerwowej ma charakter informacyjny wskazujący, że zadanie może być finansowane ze środków z programów regionalnych. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
122	3, Nr KPK: 3.015. strona 43.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe - Polanica Zdr.	Zmiana odcinka rewitalizacji do Dusznik Zdroju. (Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Duszniki Zdrój.) - Zmiana z listy rezerwowej na podstawową.	Należy wydłużyć odcinek przeznaczony do rewitalizacji bo ten podany w projekcie jest niewystarczający. Linia nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Duszniki Zdrój jest w fatalnym stanie, o czym świadczy niska prędkość rozkładowa. Dodatkowymi problemami wpływającymi na płynność i bezpieczeństwo jazdy są poszerzenia toru i jego wchrowatość. Punktowe wymiany podkładów (w większości nie na nowe tylko „staroużyteczne”) nie wpływają na polepszenie stanu torowiska a wykonywane są po to, aby nie zamknąć toru dla ruchu pociągów. Jednak w perspektywie następnych lat takie działania zapewne doprowadzą do zmniejszenia i tak już niskiej prędkości a może i nawet do zamknięcia linii. Ww. szlak to najlepszy sposób na dojazd do uzdrowisk na leczenie czy też w celach turystycznych dlatego rewitalizacja potrzebna jest na „już” !	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
123	3, Nr KPK: 3.016 strona 43	Rewitalizacja linii kolejowej nr 286 Wałbrzych - Jedlina Zdrój - Głuszycza - Nowa Ruda - Kłodzko	Zmiana z listy rezerwowej na podstawową.	Należy przyspieszyć rewitalizację linii 286 poprzez zmiany z listy rezerwowej na podstawową. Już niedługo pojadą nią pociągi międzywojewódzkie. W szczególności odcinek Nowa Ruda – Ludwikowice Kłodzkie wymaga natychmiastowych prac, ponieważ prędkość szlakowa, stan torowiska i obiektów inżynierskich jest bardzo zły.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
124	3, Nr KPK: 3.017 strona 43	Rewitalizacji linii kolejowej nr 322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	Zmiana z listy rezerwowej na podstawową.	Linia na etapie przejmowania przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego. Należy zabezpieczyć pieniądze na rewitalizację bo w razie niemożności przejęcia lub dalsze przedłużanie tego procesu prace musiałaby wykonać PKP-PLK. Jest to ważna linia dla mieszkańców wykluczonego komunikacyjnie regionu ziemi kłodzkiej. O tym jak potrzebny jest pociąg w tamtym regionie świadczy uruchomiona niedawno autobusowa komunikacja zastępcza, która biorąc pod uwagę frekwencję świetnie spełnia swoją rolę.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
125	Strona 46 / Lista Inwestycji KPO / pozycja 8	Modernizacja linii kolejowej nr 97 na odcinku Żywiec – Sucha Beskidzka / lista podstawowa	Utrzymanie wysokiego priorytetu dla inwestycji na liście podstawowej.	Aktualnie trwa przetarg na realizację zadania, które ma ważne znaczenie dla rozwoju całego regionu.	uwzględniono	

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSZEK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSZEK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
126	Strona 49 / Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027 / pozycja 79	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń (granica państwa) – roboty budowlane / lista rezerwowa	Umożliwienie przesunięcia inwestycji na listę podstawową, szczególnie budowy drugiego toru na odcinku Wilkowice Bystra – Żywiec.	Zakończyło się opracowywanie dokumentacji Studium Wykonalności dla tej inwestycji (z budową łącznicy z linią nr 97 w Żywcu). Realizacja tego zadania (przy jednoczesnej modernizacji linii Żywiec – Sucha Beskidzka) ma wpływ na likwidację wąskich gardeł i zwiększenie efektywności inwestycji, a także poprawę obronności.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
127	Tabela 6. Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027 Str. 49. Lp. 100 Budowa linii kolejowej Lubin - Polkowice - Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odc. Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów	Uwaga dotyczy zakwalifikowania wskazanego zadania jako rezerwowe (lista rezerwowa) .	Wnioskuje o zakwalifikowanie wskazanego zadania jako podstawowe (lista podstawowa).	Gmina Polkowice nie posiada obecnie dostępu do transportu kolejowego, mimo że jest jednym z większych ośrodków pracy w województwie dolnośląskim jak i w kraju. Każdego dnia do naszej gminy przyjeżdża do pracy ponad 18 tysięcy osób z czego ponad 14 tysięcy dojeżdża do miasta Polkowice. Natomiast ponad 2 tysiące mieszkańców naszej gminy wyjeżdża pracować do gmin ościennych. Brak transportu kolejowego powoduje, że wszystkie dojazdy odbywają się transportem drogowym co uniemożliwia rozwój gminy oraz całego regionu zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności. Ponadto Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego przy współpracy z samorządami z obszaru LGOF opracowuje dokumentację przedprojektową dla projektu „Budowa linii kolejowej Lubin-Polkowice-Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica-Lubin-Rudna Gwizdanów” co pozwoli znacząco przyspieszyć prace nad realizacją wskazanej inwestycji. W związku z powyższym wnioskuje o przeniesienie wskazanej inwestycji na listę podstawową.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
128	Załącznik nr 6 „Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027”, Nr KPK 5.157, strona nr 50	Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice	Wnioskuje o przekwalifikowanie projektu „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice” (nr KPK 5.157) na „Rewitalizacja oraz elektryfikacja [ewentualnie tylko rewitalizacja] linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice” oraz przeniesienie tego projektu z listy rezerwowej projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027 na listę podstawową projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027.”	Rewitalizacja oraz elektryfikacja linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice dałaby następujące korzyści: 1) Przywrócenie ruchu pasażerskiego na odcinku Gniezno – Chojnice, co byłoby znaczącym narzędziem w walce z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281. Ułatwiłoby to też dojazd uczniów do szkół ponadpodstawowych w Gnieźnie. 2) Ułatwienie dostępu do Galerii Gniezno, znajdującej się tuż obok stacji Gniezno Winiary, co dodatkowo pozytywnie wpłynęłoby na popyt na kolej w tym regionie. 3) Umożliwienie przesiadki na stacji Gniezno, znajdującej się na linii 353 Poznań Wschód – Skandawa oraz na ważnych szlakach komunikacyjnych, wiodących do takich miast, jak Wrocław, Zielona Góra, Gdynia, Olsztyn. 4) Stworzenie szybkiego i dogodnego sposobu dojazdu do tras kolejowych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego (Nakło nad Notecią) dla mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281. 5) Posiadanie dobrze przygotowanej pod względem technicznym dodatkowej linii kolejowej łączącej port w Gdańsku z kompleksem logistyczno - sprzętowym dla wojsk NATO oraz 33 Bazą Lotnictwa Transportowego w Powidzu, co umożliwiłoby utrzymanie ciągu transportowego do tych strategicznych obiektów w przypadku utrudnień na głównych liniach kolejowych.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				6) Posiadanie dobrze przygotowanego pod względem technicznym objazdu kolejowego w przypadku utrudnień na linii kolejowej nr 131 na odcinku Inowrocław - Bydgoszcz - Tczew. 7) Możliwość przekształcenia linii kolejowej nr 281 w magistralę towarową, która byłaby uzupełnieniem do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz łączyłaby okrug śląskie z okragami nadmorskimi (podobny projekt był już rozważany w latach 70 XX wieku – Magistrala Węglowa BIS). 8) Poprawy bezpieczeństwa i zwiększenie prędkości szlakowej dla pociągów z przekroczoną skrajnią korzystających z omawianego odcinka linii kolejowej nr 281.		
129	Załącznik nr 6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027, pozycja nr 86, Nr KPK 5.041, Nazwa zadania "Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny - Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu - BiT City II (POLiŚ Aglomeracyjny)"	Kolumna: Lista Treść: rezerwa	Zmiana kwalifikacji projektu z listy rezerwowej na listę podstawową. Proponowane brzmienie: Kolumna: Lista treść: podstawowa	Linia kolejowa nr 353 na odcinku Toruń Główny - Toruń Wschodni jest jednym z głównych odcinków obsługujących ruch kolejowy w kierunku północno-wschodnim i północnym od Torunia, w stronę Grudziądz. Z powyższego połączenia korzysta wielu mieszkańców okolicznych gmin (Łysomic, Chełmży i miasta Chełmży, którzy na co dzień dojeżdżają do pracy i szkoły. Połączenie na odcinku Toruń Główny - Toruń Wschodni stanowi wąskie gardło (połączenie jednotorowe), które ogranicza ruch pociągów oraz zwielokrotnia skutki opóźnienia. Należy podkreślić, iż prace przygotowawcze do modernizacji przedmiotowego odcinka trwają od wielu lat. Dokumentację techniczną opracowano z podziałem na części, przy czym ostatni etap projektowania zakończył się w czerwcu 2023 r. Realizacja powyższej inwestycji ma szczególne znaczenie dla rozwoju transportu publicznego na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonowania Torunia. Mając na uwadze powyższe, proszę o ujęcie powyższego zadania na liście podstawowej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
130	Załącznik nr 6 „ Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 lub załącznik 8. Lista projektów regionalnych 2021-2027	nie ujęto	Lista podstawowa projektów: "Rewitalizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń Wschodni-Lipno"	Linia kolejowa nr 27 ma fundamentalne znaczenie dla zrównoważonego rozwoju Kujaw i Pomorza. Obecnie przepustowość LK27 jest niska i mało dostępna dla mieszkańców, co spowodowane jest brakiem infrastruktury przystankowej, parkingowej, dojazdowej, zły stan zagospodarowania terenu i małej architektury, brak należytego dostępu do peronów, brak dostosowania do potrzeb niepełnosprawnych. W związku z powyższym znacząco dominuje ruch osobowy na trasie Toruń - Lipno, a przejazd drogą krajową na 10, szczególnie w godzinach szczytu, jest znacząco utrudniony i czasochłonny. Dobra jakość transportu kolejowego przyczyni się do wzrostu jego popularności wśród mieszkańców.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
131	Tabela: „6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021 – 2027” str.48 pozycja 56 nr KPK 5.044	Kol. 3 jest: Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap II: pozostałe prace Kol. 4 jest: rezerwowa	Wnioskuję się o uściślenie nazwy projektu i zaliczenie do listy podstawowej tj.: Kol 3 winno być: Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap II: Budowa 4-tego toru na odcinku p.o. Grabiszyn – Wrocław Główny Kol 4 winno być: podstawowa	Jak wynika z przeprowadzonych w ramach Studium Wykonalności WWK analiz, wskazany w treści wniosku zakres etapu II planowanej inwestycji jest niezbędny dla osiągnięcia wymaganych parametrów sieci bazowej TEN-T i likwidacji znaczących ograniczeń dostępności dla ruchu pasażerskiego stacji Wrocław Główny z wlotu zachodniego obsługującego przewozy aż z 9 kierunków różnych linii kolejowych. Projekt koreluje z przedsięwzięciem wskazanym w poz. 39 Tabeli "Lista projektów ponadregionalnych" przewidzianych do realizacji przez PKP PLK S.A. w przyjętym w roku 2021 dokumencie "PKP PLK S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030" pod nazwą "Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T".	nie uwzględniono	Zakończenie prac dotyczących opracowania ww. studium wykonalności zaplanowane jest pod koniec 2023 r. (zadanie pn. „Studium Wykonalności dla C-E 59 – odcinek Święta Katarzyna – Wrocław Brochów – Wrocław Muchobór/Wrocław Kuźniki”) oraz pod koniec 2024 r. (zadanie pn. „Wstępne Studium Wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego”). Po opracowaniu studium wykonalności Spółka PKP PLK S.A. przystąpi do ogłoszenia przetargu i realizacji opracowania dokumentacji projektowej oraz pozyskania niezbędnych pozwoleń, w tym decyzji środowiskowych dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Jest to proces, który zajmie następnych kilka lat, w związku z tym trudne jest planowanie środków finansowych na realizację robót, nie mając opracowanych niezbędnych dokumentacji. Podobne dokumentacje dotyczące rozbudowy węzłów kolejowych są przygotowywane w innych dużych miastach, np. w Warszawie, Poznaniu czy Krakowie. Proces realizacji inwestycji w dużych aglomeracjach jest wieloletni. Priorytetowanie i umieszczanie projektów na listach podstawowych i rezerwowych zależy m.in. od ich kontynuacji i zaawansowania, a także dostępności środków finansowych potrzebnych na ich realizację.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						Nieumieszczenie projektów na liście podstawowej nie wyklucza ich realizacji w perspektywie 2021 – 2027. W przypadku możliwości zapewnienia finansowania (uwolnienia lub pozyskania dodatkowych środków) oraz możliwości rozpoczęcia realizacji (posiadanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej), projekty będą mogły być przeniesione na listę podstawową w trakcie realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).
132	Tabela: „6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021 – 2027” str.48 pozycja 60 nr KPK 5.175	Kol. 3 jest: Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap I: prace na odc. Święta Katarzyna – Wrocław Brochów – Wrocław Kuźniki roboty budowlane Kol. 4 jest: rezerwowa	Wnioskuje się o uściślenie nazwy projektu i zaliczenie do listy podstawowej tj.: Kol 3 winno być: Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap I: Budowa 4-tego toru na południowej obwodnicy towarowej (linie 349 i 750) wchodzącej w skład odcinka Wrocław Brochów – Wrocław Kuźniki z przystosowaniem do potrzeb ruchu pasażerskiego. Kol 4 winno być: podstawowa	Jak wynika z przeprowadzonych w ramach Studium Wykonalności WWK analiz, wskazany w treści wniosku zakres etapu I planowanej inwestycji, jest niezbędny dla osiągnięcia wymaganych parametrów sieci bazowej TEN-T i likwidację znaczących dysproporcji dostępności stacji Wrocław Główny dla ruchu pasażerskiego z wlotów wschodniego i zachodniego likwidując konieczność zbędnych zmian kierunku biegu pociągów. Projekt koreluje z przedsięwzięciem wskazanym w poz. 39 Tabeli "Lista projektów ponadregionalnych" przewidzianych do realizacji przez PKP PLK S.A. w przyjętym w roku 2021 dokumencie "PKP PLK S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 -2030" pod nazwą "Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T".	nie uwzględniono	Zakończenie prac dotyczących opracowania ww. studium wykonalności zaplanowane jest pod koniec 2023 r. (zadanie pn. „Studium Wykonalności dla C-E 59 – odcinek Święta Katarzyna – Wrocław Brochów – Wrocław Muchobór/Wrocław Kuźniki”) oraz pod koniec 2024 r. (zadanie pn. „Wstępne Studium Wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego”). Po opracowaniu studium wykonalności Spółka PKP PLK S.A. przystąpi do ogłoszenia przetargu i realizacji opracowania dokumentacji projektowej oraz pozyskania niezbędnych pozwoleń, w tym decyzji środowiskowych dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Jest to proces, który zajmie następnych kilka lat, w związku z tym trudne jest planowanie środków finansowych na realizację robót, nie mając opracowanych niezbędnych dokumentacji. Podobne dokumentacje dotyczące rozbudowy węzłów kolejowych są przygotowywane w innych dużych miastach, np. w Warszawie, Poznaniu czy Krakowie. Proces realizacji inwestycji w dużych aglomeracjach jest wieloletni. Priorytetowanie i umieszczanie projektów na listach podstawowych i rezerwowych zależy m.in. od ich kontynuacji i zaawansowania, a także dostępności środków finansowych potrzebnych na ich realizację. Nieumieszczenie projektów na liście podstawowej nie wyklucza ich realizacji w perspektywie 2021 – 2027. W przypadku możliwości zapewnienia finansowania (uwolnienia lub pozyskania dodatkowych środków) oraz możliwości rozpoczęcia realizacji (posiadanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej), projekty będą mogły być przeniesione na listę podstawową w trakcie realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).
133	Tabela: „6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021 – 2027” str.47 pozycja 25 nr KPK 5.047	Kol. 4 jest: rezerwowa	Wnioskuje się o zaliczenie do listy podstawowej tj.: Kol 4 winno być: podstawowa	Projekt od 5 lat uznawany przez zarządcę linii kolejowej za pilny, w pełni przygotowany i konieczny do realizacji, korelujący z obowiązującym Porozumieniem Miasta Wrocław i PKP PLK S.A. w sprawie współpracy przy jego realizacji winien obejmować m.in. przystanek Wrocław Zakrzów Wschodni, o którym mowa w Porozumieniu. Projekt jest kluczowym elementem składowym przedsięwzięcia wskazanego w poz. 51 Tabeli „Lista projektów ponadregionalnych” przewidzianych do realizacji w przyjętym w roku 2021 dokumencie „PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030”.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
134	Tabela: „6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021 – 2027” str.49 pozycja 88 nr KPK 5.048	Kol. 3 jest: Prace na ciągu C-E 59 linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn – Rzepin, odcinek Grabiszyn – Głogów (granica województwa) Kol. 4 jest: rezerwowa	Wnioskuje się o podział tego projektu na dwa etapy i umieszczenie na liście podstawowej etapu I, a ewentualnie na liście rezerwowej - tylko etapu II tj.: Kol 3 winno być: Prace na ciągu C-E 59 linia kolejowa 273, odcinek Grabiszyn – Głogów, etap I: przebudowa odcinka Wrocław Muchobór – Brzeg Dolny Kol. 4 winno być: podstawowa	Projekt od 8 lat uznawany przez zarządcę linii kolejowej za pilny do realizacji, o strategicznym znaczeniu dla krajowych przewozów towarowych i pasażerskich, przygotowany do realizacji. Uwzględniając ograniczenia finansowe, możliwe wydzielenie do pilnej realizacji tylko etapu I tj. podanego w opisie odcinka ok. 25km wraz z budową przystanku Wrocław Stabłowice. Projekt jest kluczowym elementem składowym przedsięwzięcia z poz. 57 Tabeli „Lista projektów ponadregionalnych” przewidzianego do realizacji	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				w przyjętym w roku 2021 dokumencie: „PKP PLK S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030”.		projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
135	Tabela: „6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027” str.49 pozycja 98 nr KPK 5.077	Kol. 3 jest: Prace na linii kolejowej 276 Wrocław Główny - Międzyzlesie Kol. 4 jest: rezerwowa	Wnioskuję się o wprowadzenie projektu dodatkowego tj.: W kol. 1 oraz kol. 2 winno być: 168; KPK 5.186 W kol. 3 winno być: „Przebudowa odcinka linii nr 751 od km 2,790 do km 4,340 dla przedłużenia o 1,1km położenia linii na poziomie +1 w celu ograniczenia zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego” W kol. 4 winno być: podstawowa W kol. 5 winno być: 150 000	Inwestycja o szacunkowym koszcie ok. 150 mln zł, niezbędna i postulowana od kilkunastu lat, zgodna z dokumentami strategicznymi w tym obszarze miasta, posiadająca szczegółową koncepcję opracowaną na podstawie analiz Instytutu Kolejnictwa, zapewniająca podniesienie parametrów eksploatacyjnych linii kolejowej nr 751 oraz likwidująca barierę swobody dostępu do obwodnicy autostradowej A-8 oraz do terminali międzynarodowego portu lotniczego. Inwestycja postulowana do realizacji przez administrację rządową (Wojewoda Dolnośląski) oraz przez władze samorządowe.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
136	Tabela: „6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027” str.50 pozycja 168 nr KPK 5.186	Brak projektu w zestawie: „6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027”	Wnioskuję się o wprowadzenie projektu dodatkowego tj.: W kol. 1 oraz kol. 2 winno być: 168; KPK 5.186 W kol. 3 winno być: „Przebudowa odcinka linii nr 751 od km 2,790 do km 4,340 dla przedłużenia o 1,1km położenia linii na poziomie +1 w celu ograniczenia zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego” W kol. 4 winno być: podstawowa W kol. 5 winno być: 150 000	Inwestycja o szacunkowym koszcie ok. 150 mln zł, niezbędna i postulowana od kilkunastu lat, zgodna z dokumentami strategicznymi w tym obszarze miasta, posiadająca szczegółową koncepcję opracowaną na podstawie analiz Instytutu Kolejnictwa, zapewniająca podniesienie parametrów eksploatacyjnych linii kolejowej nr 751 oraz likwidująca barierę swobody dostępu do obwodnicy autostradowej A-8 oraz do terminali międzynarodowego portu lotniczego. Inwestycja postulowana do realizacji przez administrację rządową (Wojewoda Dolnośląski) oraz przez władze samorządowe.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
137	6.Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 Nr. KPK 5.091	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap I: Trzew - Pruszcz Gdański (rezerwa)	Przesunięcie z listy rezerwowej na podstawową.	Pilna potrzeba poprawy przepustowości. Dwutorowa linia kolejowa jest niewydolna przy rosnącym ruchu pociągów towarowych, aglomeracyjnych i regionalnych (wojewódzkich) oraz międzywojewódzkich.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
138	6.Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 Nr. KPK 0.089	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap III: Trzew - Pruszcz Gdański (rezerwa)	Przesunięcie z listy rezerwowej na podstawową.	Pilna potrzeba poprawy przepustowości. Dwutorowa linia kolejowa jest niewydolna przy rosnącym ruchu pociągów towarowych, aglomeracyjnych i regionalnych (wojewódzkich) oraz międzywojewódzkich.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
139	6.Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 Nr. KPK 5.090	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap II: Pruszcz Gdański – Gdynia (rezerwa)	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap II: Pruszcz Gdański - Gdynia w tym bezkolizyjne rozwiązanie wjazdu pociągów na peron 4 i 5 z linii kolejowej nr 202 od strony stacji Gdańsk Wrzeszcz - lista podstawowa.	Pilna potrzeba poprawy przepustowości. Dwutorowa linia kolejowa jest niewydolna przy rosnącym ruchu pociągów towarowych, aglomeracyjnych i regionalnych (wojewódzkich) oraz międzywojewódzkich.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
140	9.Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) Nr. KPK 5.205	Prace na odcinku Kościerzyna - Gdynia (podstawowa)	Przenieść z 9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) i dopisać projekt 5.205 Prace na odcinku Kościerzyna - Gdynia lista podstawowa.	Nieustanne zmiany terenu realizacji przedsięwzięcia, brak wyłonienia wykonawców robót budowlanych skutkuje koniecznością pozyskania przez Województwo drogiego taboru kolejowego do obsługi połączeń na nie w pełni zmodernizowanej infrastrukturze i tylko częściowo zelektryfikowanej. Województwo stoi na stanowisku, iż zakończenie prac budowlanych powinno nastąpić zgodnie z deklaracjami zarządcy PKP PLK SA do 2027 roku. Ujęcie przedmiotowego przedsięwzięcia na liście projektów krajowych do 2030 roku skutkuje brakiem możliwości zrealizowania wieloletniego zamówienia usługi publicznej polegającej na wykonaniu kolejowych przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych określonych w Planie Transportowym Województwa. Obecny termin zakończenia umów przewozowych upływa w grudniu 2026 roku i został dostosowany do planów PKP PLK SA. Elektryfikacja LK 201 na odcinku Gdynia - Kościerzyn jest warunkiem koniecznym dla efektywności realizacji przedsięwzięć komplementarnych dotyczących zarówno infrastruktury liniowej, węzłowej jak i zakupów taborowych realizowanych w ramach minionej i bieżącej perspektywy finansowej. Dotyczy to w	nie uwzględniono	Projekt ma zaplanowane pełne finansowanie w perspektywie 2021 – 2027 w ramach środków krajowych.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				szczegółności: 1.Realizowanego w ramach POIiŚ 2014-2020 projektu elektryfikacji przez PKM S.A. linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z liniami kolejowymi nr 201 i 202 oraz budową przystanku Gdańsk Firoga, 2.Finansowanego w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027, zakupu 23 elektrycznych zespołów trakcyjnych.		
141	6.Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 Nr. KPK 5.019	Prace w ciągu C-E65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Tczew (rezerwa)	Przesunięcie z listy rezerwowej na podstawową.	Umieszczenie przedsięwzięcia na liście podstawowej jest ważne ponieważ, wskazane odcinki linii kolejowych są częścią szkieletowych linii komunikacyjnych wymienionych w Planie transportowym Województwa. Minimalna ilość pociągów to 11 par dla każdej z linii osobno.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
142	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027 Nr. KPK 7.013	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz - granica województwa (rezerwa)	Przesunięcie z listy rezerwowej na podstawową.	Dopełnienie projektu „pomorskiego” polegającego na zakupie taboru i modernizacji infrastruktury kolejowej na odcinku linii kolejowej Gardeja - Kwidzyn - Malbork, na którym przewozy finansowane są przez Województwo Pomorskie.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
143	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027 Nr. KPK 7.111	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy - Sierakowice wraz z ewent. elektryfikacja (rezerwowa)	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy - Sierakowice wraz z ewent. Elektryfikacja lista podstawowa.	Cel: wykorzystanie infrastruktury do celów transportowych związanych m.in.. Z modernizacją linii kolejowej nr 202 i budową elektrowni atomowej.	nie uwzględniono	Projekty związane bezpośrednio z budową elektrowni atomowej wymienione i finansowane są w ramach Programu polskiej energetyki jądrowej i nie są uwzględniane w ramach KPK 2030.  Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
144	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027 Nr. KPK 7.112	Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz - Kościerzyna i linia kolejowa nr 212 odcinek Lipusz - Bytów (rezerwowa)	Przesunięcie z listy rezerwowej na podstawową.	Ze zdziwieniem obieramy nieujęcie na liście podstawowej projektów z przygotowaną dokumentacją projektową zrealizowana ze środków RPO Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Uzgodniony z PKP PLK SA proces przygotowawczy miał za zadanie przyspieszyć realizację przedsięwzięć. Ujęcie na liście rezerwowej stwarza sytuację odwrotną i w tym momencie przekreśla możliwość realizacji ważnych w interesie województwa przedsięwzięć strategicznych.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
145	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027 Nr. KPK 7.113	Włączenie północnych dzielnic Miasta Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej metropolii (rezerwa)	Przesunięcie z listy rezerwowej na podstawową	Ze zdziwieniem obieramy nie ujęcie na liście podstawowej projektów z przygotowaną dokumentacją projektową zrealizowana ze środków RPO Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Uzgodniony z PKP PLK SA proces przygotowawczy miał za zadanie przyspieszyć realizację przedsięwzięć. Ujęcie na liście rezerwowej stwarza sytuację odwrotną i w tym momencie przekreśla możliwość realizacji ważnych w interesie województwa przedsięwzięć strategicznych.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
146	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027 Nr. KPK 7.114	Poprawa przepustowości na linii kolejowej nr 213 Reda - Hel (rezerwa)	Przesunięcie z listy rezerwowej na podstawową	Ze zdziwieniem obieramy nie ujęcie na liście podstawowej projektów z przygotowaną dokumentacją projektową zrealizowana ze środków RPO Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				Uzgodniony z PKP PLK SA proces przygotowawczy miał za zadanie przyspieszyć realizację przedsięwzięć. Ujęcie na liście rezerwowej stwarza sytuację odwrotną i w tym momencie przekreśla możliwość realizacji ważnych w interesie województwa przedsięwzięć strategicznych.		zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
147	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027 Nr. KPK 7.115	rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Lębork - Łeba (rezerwa)	Budowa, modernizacja infrastruktury kolejowej (odcinki linii nr 229 i 230) związanej z przedsięwzięciem budowa i przyszła eksploatacja elektrowni atomowej zlokalizowanej w Gminie Chorzewo. Lista podstawowa.	Odcinek Lębork - nowa Wieś Lęborska był uzgodniony z przedmiocie przygotowania dokumentacji projektowej finansowanej ze środków RPO 2014-2020. Budowa elektrowni atomowej wymusza zmianę przebiegu infrastruktury kolejowej potrzebnej do budowy i przyszłej eksploatacji obiektu energetycznego.	nie uwzględniono	Projekty związane bezpośrednio z budową elektrowni atomowej wymienione i finansowane są w ramach Programu polskiej energetyki jądrowej i nie są uwzględniane w ramach KPK 2030.  Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
148	Wstęp, strona 5	W odniesieniu do zadań finansowanych ze środków UE	Zdanie to jest co najmniej niezrozumiałe i wymaga doprecyzowania.		nie uwzględniono	Zagadnienie było przedmiotem konsultacji i nie zgłaszano zasadności zmian w tym zakresie.
149	2.Dotychczasowy przebieg realizacji Programu	Dość pobieżnie omówiono efekty dotychczasowej realizacji KPK, w tym przyczyny tak znaczących opóźnień. Zakończono 149 projektów o łącznej wartości 12,4 mld zł, a podpisane umowy opiewają na kwotę 54,9 mld zł. Oznacza to, że na pół roku przed końcem realizacji obowiązującego KPK (2015–2023), niecała 1/4 inwestycji w nim zapisanych została dopiero zrealizowana.	Wyjaśnień wymaga tak znaczące opóźnienie w realizacji inwestycji. Budzi to tym samym wiele wątpliwości co do sposobów realizacji Programu w przyszłości przez PKP PLK, zwłaszcza że tak znaczące opóźnienia generują szereg problemów o charakterze społeczno-gospodarczym, w tym brak sensowności realizacji wielu działań komplementarnych przygotowywanych przez samorządy (np. węzły transportowe) w perspektywie finansowej 2021-2027.		nie uwzględniono	Kwestia rozliczeń i efektów realizacji KPK jest przedmiotem innego dokumentu – corocznego sprawozdania z wykonania KPK.
150	5. Priorytety oraz kierunki interwencji, s. 15	Uwzględniono priorytety dotyczące obsługi połączeń aglomeracyjnych w ruchu pasażerskim (m.in. na obszarze aglomeracji warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej, wrocławskiej i górnośląskiej).	W zakresie proponowanego celu 1 (Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego) zapisano, że dotyczy to m.in. poprawy przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową. Tymczasem kluczowe działania inwestycyjne w tym zakresie dla aglomeracji Trójmiasta, która generuje tak znaczący (największy) udział kolei w pasażerskich przewozach kolejowych w kraju ogółem, mieszczą się poza listą podstawową (np. Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia) lub perspektywa ich realizacji znacząco się odsuwa (Prace na odcinku Kościerzyna - Gdynia) w stosunku do pierwotnych harmonogramów.		nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
151	9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)		W projekcie KPK nie wskazano nigdzie kryteriów identyfikacji inwestycji przewidzianych dofinansowania w ramach środków finansowych dedykowanych realizacji Programu. Takie podejście nie jest transparentne i budzi wiele wątpliwości w kontekście warunkowości podstawowej planowanie transportu na odpowiednim poziomie dla Celu 3 Polityki Spójności Lepiej		nie uwzględniono	Lista nowych inwestycji w KPK 2030, zgodnie z treścią dokumentu, oparta jest o „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Dokumenty o charakterze regionalnym powinny zachowywać komplementarność z programami wieloletnimi, w przedmiotowym przypadku KPK 2030, przyjmowanymi w drodze uchwały Rady Ministrów.  Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności. W związku z faktem, że warunkowość powyższa dotyczy także poziomu regionalnego, a spełniają ją Regionalne Plany Transportowe (już większa część regionów je posiada), projekt KPK (jako znacząco opóźniony w stosunku do realizacji warunkowości) powinien odnieść się do tego co wynika z przyjętych w regionach scenariuszach rozwoju transportu. Spójność ta jest podstawą kompleksowości i komplementarności, o których mowa w warunkowości.			źródła finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
152	5. Priorytety oraz kierunki interwencji, s. 15-17		Zdziwienie budzi brak w ramach projektu KPK miejsca na realizację projektów, na które PKP PLK otrzymała dofinansowanie w ramach RPO WP na lata 2014-2020 na sporządzenie dokumentacji projektowych (w Pomorskim 5 projektów: linia 213 Reda - Hel, linia 229 odcinek Kartuzy - Sierakowice oraz odcinek Lębork Nowa Wieś Lęborska, Północne dzielnice Gdyni, odcinka linii kolejowej 212 Lipusz - Bytów). Wszystkie te projekty, mimo iż, część z nich ma ponadregionalne znaczenie (np. linia 213 Reda - Hel), znalazły się na liście rezerwowej. Takie podejście niweczy zarówno zaufanie do PKP PLK, jak również jest czynnikiem budzącym wiele wątpliwości co do mechanizmów zarządzania Spółką.		nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
153	5. Priorytety oraz kierunki interwencji, s. 15-17		Projekt KPK choć ogranicza się zgodnie z ustawą do inwestycji realizowanych przez PKP PLK, nie uwzględnia i nie pokazuje jego spójności z działaniami podejmowanymi przez spółkę CPK. Inwestycje CPK w znacznym stopniu mają być finansowane ze środków UE, w związku z tym KPK powinien odnieść się do działań inwestycyjnych prowadzonych przez obie spółki Skarbu Państwa na zasadzie komplementarności.		nie uwzględniono	W KPK 2030 ujęte zostały inwestycje związane z CPK, które realizować będzie spółka PKP PLK S.A. Kolejowe inwestycje towarzyszące CPK, które mają być realizowane przez spółkę CPK sp. z o.o., ujęte są w innym rządowym programie wieloletnim – „Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023”. Oba dokumenty są wzajemnie spójne.
154	6. Kategorie projektów objętych Programem, strona 20 i 21	mapy	Oprócz rysunku nr 2 Inwestycje infrastrukturalne zawarte w Programie realizowane w perspektywie 2021-2027 (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych oraz dokumentacyjnych) - lokalizacja projektów według kategorii i rysunku 3 . Inwestycje infrastrukturalne zawarte w Programie realizowane w perspektywie 2021-2027 (na tle zrealizowanych inwestycji w ramach WPIK i KPK do 2023 r.) - lokalizacja projektów według kategorii, należy umieścić rysunek 2a pokazujący inwestycje realizowane w ramach KPK oraz także projekty z KPO i Kolej Plus, czyli wszystkie m które będą realizowane w ramach perspektywy czasowej de facto 2023 - 2030. Oczywiście inwestycje z KPO i Kolei Plus powinny się znaleźć na rysunku 3.	Uwidocznienie pełnego obrazu planowanych inwestycji. W dniu przyjęcia KPK do 2032 będzie podpisany komplet umów na Kolej Plus. Utworzenie rysunku 2a ma na celu niezagmatwanie rysunku, gdyż akurat część z już zrealizowanych inwestycji planowana jest do ponownego modernizowania.	Nie uwzględniono	W celu zachowania przejrzystości dokumentu przyjęto założenie, że mapy ujęte w Programie nie obejmują zadań realizowanych w ramach innych programów wieloletnich.
155	8. Efekty i rezultaty KPK. Strona 28, 29	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych	Proponuje się utworzenie dodatkowych wskaźników realizacji celu nr 3, tj. Liczba	Kopowanie wskaźników sprzed kilkunastu lat i poprzedniego KPK jest niewystarczające i zakłada zbyt mały cel. Połączenia do	Nie uwzględniono	Przyjęte wskaźniki w sposób wystarczający opisują efekty Programu. Odnoszą się one również do zadań realizowanych w ramach Programu.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	ośrodków dawnych miast wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi 0 prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h na liniach zelektryfikowanych (30/31) Liczba miast powiatowych połączona liniami kolejowymi o prędkości co najmniej 70 km/h dla kursowania pociągów pasażerskich (250/321)	dawnych miast wojewódzkich stanowiących ośrodki ponadregionalne i regionalne powinno być priorytetem w najbliższej perspektywie. Tutaj także słowo „po zmodernizowanych liniach” budzi wątpliwość, ponieważ dobre parametry można osiągnąć pracami utrzymaniowymi. Wszystkie dawne miasta wojewódzkie powinny posiadać ofertę dalekobieżną, a najgorszą lub wcale z nich mają obecnie Płock, Nowy Sącz Ostrołęka, a braku linii zelektryfikowanych także Łomża, Zamość, Krosno, Suwałki i Gorzów Wlkp. O ile Zamość będzie realizowany z Kolej Plus, a Łomża z CPK, to Krosno w zakresie elektryfikacji, Rail Baltica i linia 203 powinny trafić na listę podstawową. To tu powinny się skupiać także planowane inwestycje. Ponadto wybrano liczbę powiatów 250 z 321, aby uwidocznili progres związany z Koleją Plus.		Określenie wskaźników, które nie byłyby możliwe do zrealizowania (np. połączenia kolejowe do wszystkich miast powiatowych w kraju) jest niezasadne.
156	Nowy załącznik - nr 10	Załączniki	Dla poszczególnych inwestycji, a tych jest wyjątkowo mało, należy zrobić fiszki z informacji, jakie prace w jakiej kwocie są zaplanowane oraz jak dany projekt pozytywnie wpłynie na zdolność przepustową i skrócenie czasu jazdy pociągów z obecnymi zatrzymaniami (dalekobieżnych i regionalnych) oraz jaka jest kolejność realizacji prac, a analogicznie jak w załączniku 5 do Uchwały Nr 144/2016 Rady Ministrów z 23 listopada 2016 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.	Program powinien wykazywać przejrzystość prowadzonych inwestycji i wskazywać rzeczywiste rezultaty ich prowadzenia, szczególnie pod kątem zdolności przepustowej. Wraz każdą aktualizacją zakresu inwestycji, w załączniku powinny być uwidocznione te zmiany.	Nie uwzględniono	Przywołany załącznik dotyczył projektów, w których dokonywano największych zmian. Program wieloletni nie wskazuje zakresów rzeczowych poszczególnych projektów oraz ich efektów realizacji. Wskazane elementy będą przedmiotem analiz w ramach przygotowania dokumentacji przedprojektowej i projektowej.
157	9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)	9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)	Przenieść na listę rezerwową następujące projekty 5.016 Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Kozłów, etap 1: odcinek Skarżysko Kamienna -Tumlin, 5.017 Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Kozłów, etap II: odcinek Sitkówka Nowiny - Kozłów i 5.031 Prace na ciągu E 59- linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn Koźle - Chałupki, wraz ze stacją Kędzierzyn Koźle. W przypadku braku środków z CEF na projekt 5.014 Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap 1: linia E 65 na odcinku Zabrzeg - Zebrzydowice (granica państwa).	Projekty te nie zwiększą istotnie prędkości, a więc nie wpłyną na skrócenie czasu przejazdu. W ich miejsce można wprowadzić bardziej potrzebne inwestycje (przede wszystkim 5.020 – Rail Baltica, 5.022 - linię nr 29 do Ostrołęki oraz całość linii 137 ma odcinku Kędzierzyn - Legnica, czy odcinek linii 203 Krzyż - Gorzów), które są w stanie lepiej wypełnić założone wskaźniki i cele KPK.	Nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
158	7. Lista projektów FE PW 2021-2027	7. Lista projektów FE PW 2021-2027	Wykreślić z listy projekt nr 6.001 Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg - Sandomierz - Ocice – Padew i przenieść do załącznika nr 9. Zakres projektu zlokalizowany jest w sieci TEN-T i jako taki powinien być finansowany ze środków skierowanych na ten cel, czyli FENIKS. Finansowanie z programu regionalnego sieci TENT jest dalszym pogłębianiem różnic między województwami. Dotychczas w KPK do 2023 r. wystarczająco już środków regionalnych zostało włożone w sieć TENT. Program Operacyjny Polska Wschodnia ma inny cel.	Projekt nr 6.001 Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg - Sandomierz - Ocice - Padew leży w sieci TEN-T i jako taki powinien być finansowany ze środków skierowanych na ten cel, czyli FENIKS. Finansowanie z programu regionalnego sieci TENT jest dalszym pogłębianiem różnic między województwami. Dotychczas w KPK do 2023 r. wystarczająco już środków regionalnych zostało włożone w sieć TENT. Program Operacyjny Polska Wschodnia ma inny cel.	Nie uwzględniono	Projekt dotyczy linii leżących na styku województw Polski Wschodniej tj. Podkarpackiego, Lubelskiego i Świętokrzyskiego. Jego realizacja przyczyni się do zwiększenia powiązań kolejowych pomiędzy tymi województwami co jest jednym z celów programu FE PW. Ponadto, przedmiotowe zadanie, zostało pozytywnie ocenione w perspektywie 2014-2020, w związku z czym, ze środków programu PO PW zrealizowane zostały prace projektowe.



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
159	7. Lista projektów FE PW 2021-2027	7. Lista projektów FE PW 2021-2027	Należy przede wszystkim inwestycjami objąć wszystkie jednostki wojewódzkie obejmujące obszar Programu Polska Wschodnia. Obecnie brak jest jakichkolwiek projektów na obszarze województwa lubelskiego, podkarpackiego, mazowieckiego (obszar regionalny), czy świętokrzyskiego. Przykładowe zadania, które mogłyby się znaleźć w KPK do 2032 r. w części finansowanej z PO Polski Wschodniej: - rewitalizacja linii 70 Włoszczowice - Staszów (prędkość 100-120 km/h) - rewitalizacja linii 101 Lubaczów - Hrebennie - elektryfikacja linii Jasio - Sanok - Krościenko - modernizacja linii Sanok - Krościenko - elektryfikacja linii 25 Dębica - Mielec - Ocice - elektryfikacja Łapy - Ostrołęka i Śniadowo-Łomża - dokumentacja na linię 166 Jasło - Dębica - inne projekty wymienione w części dotyczące RPO	Program Operacyjny Polska Wschodnia służy wyrównaniu różnic między regionami i dotyczy obszarów 6 województw (5 całych i peryferii mazowieckiego). Nie może budować kolejnej dysproporcji między regionami także w ramach obszaru Polski Wschodniej, więc celowe jest wprowadzenie projektów we wszystkich województwach. Szczególnie ważne jest uzupełnienie odcinków zelektryfikowanych prowadzących do średnich miast (Mielec, Łomża, Krosno) czy odbudowa linii do miast powiatowych.	Nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania.
160	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027	O ile samo finansowanie inwestycji kolejowych z RPO jest arbitralną decyzją władz wojewódzkich, to mimo wszystko zaprezentowana lista rezerwowa z podanymi kwotami kompletnie nie zachęca do wejścia przez samorządy w te projekty. Proponuję dodanie do listy projektów następujących Podlaskie RPO - dokumentacja dla budowy linii (wjazdów kieszeniowych) do Siemiatycz, Wysokich, Wasilkowa i Augustowa - dokumentacja dla budowy linii Wysokie - Zambrów - Łomża - budowa linii Siemiatycze - Siemiatycze Miasto - roboty Hajnówka - Białowieża Lubelskie RPO - rewitalizacja Zamość - Hrubieszów - rewitalizacja Stalowa Wola - Biłgoraj - Zamość - dokumentacja na budowę linii do Radzyna Miasta - dokumentacja na budowę linii Nałęczów - Poniatowa - Opole - budowa linii Radzyń Podlaski - Radzyń Podlaski Miasto - budowa przystanku Dęblin Miasto - dokumentacja na elektryfikację Zamość - Hrubieszów, Chełm - Włodawa Miasto, Stalowa Wola - Zamość Podkarpackie RPO - rewitalizacja Jarosław - Lubaczów - rewitalizacja Lubaczów- Werchrata - rewitalizacja Sanok - Krościenko - elektryfikacja Jasło - Krościenko - elektryfikacja Dębica - Mielec - Ocice - rewitalizacja Biecz - Jasło - dokumentacja na elektryfikację Rzeszów — Jasło/Jedlicze i Jarosław - Werchrata Świętokrzyskie RPO	Lista projektów z RPO powinna całościowo obejmować potrzeby transportowe i wyrażać zakres działań władz samorządowych. Oprócz tego powinny zawierać propozycje, które realnie wpłyną na jakość oferowanej infrastruktury, którą jest produktem narodowego zarządcy. Natomiast w interesie ministra właściwego ds. transportu jest oferowanie możliwości i czynne włączenie się w realizację polityki państwa. Stąd lista zadań inwestycyjnych powinna być szeroka, aby samorządowcy mogli wybrać najbardziej ich zdaniem inwestycje.	Nie uwzględniono	Lista projektów regionalnych opiera się na dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”, który obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			<p>- rewitalizacja Włoszczowice - Staszów                      - rewitalizacja Staszów - Ocice                      - dokumentacja na elektryfikację Ćmielów - Ożarów                      - dokumentacja na budowę linii Ćmielów - Opatów                      Małopolskie RPO                      - rewitalizacja Tarnów - Szczucin                      - budowa łącznicy do Gorlic                      - dokumentacja na linię Kraków - Proszowice                      - rewitalizacja linii 117                      - rewitalizacja Trzebinia - Alwernia - Wadowice                      Zachodniopomorskie RPO                      - odbudowa linii Stargard - Pyrzyce - Myślibórz - Gorzów Wlkp.                      - odbudowa linii Choszczno - Barlinek                      - odbudowa linii Myślibórz Dębno - Kostrzyn                      - elektryfikacja Sławno - Darłowo                      - rewitalizacja Choszczno - Drawno                      Mazowieckie RPO                      - przebudowa 9 przystanków na linii 31 wraz z budową nowych                      - budowa linii do Łosic                      - dokumentacja na linię do Szydłowca Miasta, Przysuchy miasta                      - Budowa linii do Konstancina                      RPO Warmińsko Mazurskie                      - budowa wjazdu kieszeniowego do Biskupca jako zelektryfikowanego odcinka z linii 223                      - odbudowa linii Iława - Nowe Miasto Lubawskie                      - włączenie Lubawy do sieci kolejowej                      - rewitalizacja linii 254 Elbląg - Braniewo                      - odbudowa linii Olecko - Gołdap                      - budowa linii do Lidzbarka Warmińskiego i Bartoszyca                      - dokumentacja na budowę nowego wjazdu do Szczytna od strony południowo-wschodniej oraz przelotowej stacji w Szymanach lotnisku na ciągu linii 35                      - inne projekty z programu Polska Wschodnia</p>			
161	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027	<p>Dodatkowy podział worków z projektami rezerwowymi. W założeniu cztery worki - 3 worki projektów przeznaczonych do realizacji w pierwszej kolejności po uzyskaniu funduszy lub prowadzeniu prac dokumentacyjnych (ważne I rzut, pozostałe rezerwowe ważne, oraz trzeci, który służy głównie zapewnieniu parametrów technicznych zgodnych z TENT, ale nie są bardzo ważne dla kraju - tylko finansowanie z CEF) oraz 1 pozostałych inwestycji.                      Zakładam, że Rail Baltica na odcinku Ełk - granica państwa będzie wykonana z rezerwy. Do pierwszego proponuje się zaliczyć:                      5.022 Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz - Ostrołęka etap 1: linia nr 29 wraz z trasą objazdową na linii nr 34                      5.028 Prace na linii kolejowej nr 138 na</p>	<p>Obecnie mamy w ramach zadań głównych niemal 200 projektów o różnym statusie i ważności. Niezbędne jest określenie 3 worków inwestycji, które byłyby realizowane. Są to przede wszystkim inwestycje posiadające studium wykonalności oraz mających znaczący wpływ na zmianę zachowań pasażerskich. Podział ma służyć wykonaniu pełnej dokumentacji, przyspieszeniu realizacji jeśli pojawią się środki, ale też lobbowania na ich pozyskanie np. ze środków krajowych. Wskazane inwestycje w 2 pierwszych workach są ważne z punktu widzenia spójności kraju i znacznego skróceniu czasów przejazdu między miastami.</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.</p>

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			<p>odcinku Katowice – podg. Szabelnia - Mysłowice, etap 1: stacja Mysłowice</p> <p>5.078 Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją</p> <p>5.080 Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina-Jeziornej: etap 1 odc. Warszawa Aleje Jerozolimskie - Warszawa Okęcie</p> <p>5.082 Prace na ciągu transportowym Trójmiasto - Szczecin etap 1: linia kolejowa nr 402 na odcinku Kołobrzeg - Goleniów</p> <p>5.087 Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. - (Krotoszyn) - Leszno - Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn - Leszno - Głogów</p> <p>5.096 Prace na linii kolejowej nr 137 etap III: Kamieniec Ząbkowicki - Legnica</p> <p>5.100 Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap II: prace na odcinku Piła - Krzyż wraz z elektryfikacją</p> <p>5.125 Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Huszcz - Ostrołęka etap III: pozostałe prace w zakresie węzła w Ostrołęce</p> <p>5.182 Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap IIB: linia E 30 na odcinku Katowice - Chorzów Batory - roboty budowlane</p> <p>5.184 Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - roboty budowlane, etap 1 (tory aglomeracyjne na odcinku Rembertów - Miłosna oraz stacja Dębe Wielkie)</p> <p>5.193 Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina-Jeziornej: etap II odc. Warszawa Okęcie - Zalesie, Warszawa Aleje Jerozolimskie - Warszawa Zachodnia oraz połączenie do Konstancina-Jeziornej</p> <p>Do drugiego;</p> <p>5.018 Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew - Czersk</p> <p>5.053 Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg. Szabelnia - Mysłowice, etap II: dobudowa torów aglomeracyjnych - roboty budowlane</p> <p>5.055 Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna</p> <p>5.057 Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów, etap II: odcinek Kluczbork - Oleśnica</p> <p>5.077 Prace na linii kolejowej nr 276 Wrocław Główny - Międzylesie, etap 1: Strzelin -</p>			

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			<p>Kamieniec Ząbkowicki drugi tor i roboty torowe na odcinku Wrocław - Strzelin bez ECTS</p> <p>5.081 Budowa linii kolejowej Lubin - Polkowice - Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odc. Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów</p> <p>5.085 Prace na ciągu transportowym Trójmiasto - Szczecin etap II: linia kolejowa nr 202 na odcinku Słupsk - Koszalin</p> <p>5.086 Prace na ciągu transportowym Trójmiasto - Szczecin etap III: linia kolejowa nr 402 na odcinku Koszalin - Kołobrzeg</p> <p>5.094 Prace na linii kolejowej nr 137 etap 1: Kędzierzyn Koźle - Nysa</p> <p>5.095 Prace na linii kolejowej nr 137 etap II: Nysa - Kamieniec Ząbkowicki</p> <p>5.101 Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją</p> <p>5.103 Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Czersk - Wierzchowo Człuchowskie - roboty budowlane</p> <p>5.111 Poprawa przepustowości i zwiększenie prędkości na liniach kolejowych 61, 144 na odcinku Herby Stare - Opole Główne - prace przygotowawcze</p> <p>5.115 Prace na linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra - Lubań Śląski</p> <p>5.116 Prace na linii kolejowej nr 190 na odc. Bielsko Biała Główna - Skoczów</p> <p>5.118 Prace na linii kolejowej nr 108 Jasło - Nowy Zagórz wraz z elektryfikacją - prace przygotowawcze</p> <p>5.119 Prace linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny - Busko Zdrój - prace przygotowawcze</p> <p>5.140 Budowa odcinka nowej linii w celu obsługi Garwolina - prace przygotowawcze</p> <p>5.181 Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Żywiec - Zwardoń (granica państwa) - roboty budowlane</p> <p>? Poznań Główny - Poznań Wsch. (dodatkowe tory)</p> <p>Dodatkowo proponuje się wykonanie dokumentacji i pozyskanie wszelkich decyzji na odbudowę/modernizację odcinków Sokołów Podlaski - Małkinia, Głogów - Żagań oraz dla linii Wolsztyn - Sława Wlkp. - Głogów.</p> <p>Do trzeciego worka proponuje się włączenie następujących projektów, które są przewidziane do finansowania z CEF</p> <p>5.024 Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów</p> <p>5.180 Prace na linii kolejowa nr 1 na odcinku Zawiercie - Będzin - roboty budowlane</p>			

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			5.183 Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk (Kątne/Świercze) - roboty budowlane 5.184 Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - roboty budowlane, etap 2 5.077 Prace na linii kolejowej nr 276 Wrocław Główny - Międzyzlesie, etap 2 5.047 Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów, etap 1: odcinek Oleśnica - Wrocław Główny 5.173 Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) - prace projektowe Do czwartego worka proponuje się włączyć wszystkie inne pozostałe będą ce w załączniku nr 6			
162	Cały dokument pn. KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032)		Uwzględnienie w KRAJOWYM PROGRAMIE KOLEJOWYM DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032) oraz załącznikach (listach projektów) Rewitalizacji linii kolejowej nr 108 na odcinku Gorlice Jasło wraz z rewitalizacją linii kolejowej 110 i budową łącznicy pomiędzy ww. liniami.	Wnioskowana inwestycja usprawni połączenia Kraków - Jasło a tym samym przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego. Bardzo liczną grupą osób korzystających z przedmiotowych połączeń są studenci dojeżdżający do Krakowa oraz turyści podróżujący w Bieszczady.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
163	5. Lista inwestycji KPO (poz. 21)	„Likwidacja wąskich gardel i zwiększenie przepustowości linii kolejowych”	Wskazanie dokładnych lokalizacji i zakresów prac, których efektem będzie likwidacja wąskich gardel i zwiększenie przepustowości linii kolejowych.	Niezbędne do oceny skali i efektów prac. W ubiegłych latach, m.in. za sprawą przeprowadzanych modernizacji linii kolejowych, zmniejszono liczbę torów stacyjnych, a część stacji kolejowych degradowano do roli przystanków, powodując wydłużenia szlaków i zmniejszenie zdolności przepustowej na liniach. Konieczna jest wiedza o zakresie projektów, aby móc ocenić jego wpływ na efektywność sieci kolejowej kraju.	nie uwzględniono	Dla zachowania przejrzystości dokumentu, projekty multilokalizacyjne, które mogą składać się ze znacznej liczby mniejszych zadań nie są wyszczególniane na liście inwestycji. Zgodnie z rozdziałem 10 dokumentu, lista zadań z KPO pokazywana jest wyłącznie w celach informacyjnych (zadania KPO nie wliczają się do kwoty programu oraz wskaźników wykonania).
164	Uwaga ogólna	Uwaga ogólna	W tabelach, w których wskazano listę projektów na liście podstawowej i rezerwowej należy wskazać orientacyjny termin realizacji projektów.	Określenie ram czasowych pozwoli na większą przejrzystość i czytelność dokumentu – obecnie w naszej ocenie jest on nieczytelny gdyż miesza projekty realizowane w ramach różnych perspektyw finansowych.	nie uwzględniono	Program wieloletni nie wskazuje ram czasowych poszczególnych inwestycji. Projekty zawarte na liście podstawowej KPK będą realizowane zgodnie z ramami czasowymi dokumentu (do 2032 roku) oraz zasadami finansowania prac w ramach poszczególnych źródeł finansowania, które są określane indywidualnie i w ramach odrębnych dokumentów. W przypadku zadań z listy rezerwowej, nie jest możliwe jednoznaczne określenie ram czasowych z uwagi na brak możliwości zapewnienia finansowania.
165	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 12)	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - etap IV	Uszczegółowić zakres rzeczowy i terminowy projektu.	Obecne brzmienie nazwy projektu nie wskazuje na konkretne zadania realizowane w jego ramach – doprecyzowanie pozwoli na dokładniejsze zapoznanie się z celowością realizowanych zadań.	nie uwzględniono	Zadanie jest bezpośrednią kontynuacją i dokończeniem zadania realizowanego w ramach perspektywy 2014-2020. Lokalizacje realizowane w tym zadaniu będą wynikały z dokumentacji dotyczącej obecnie realizowanego projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami”.
166	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 15)	Zabudowa systemu ERTMS	Należy uszczegółowić zakres rzeczowy i terminowy projektu.	Realizacja uwagi pozwoli na weryfikację linii kolejowych, na których planowane jest uruchomienie ERTMS w ramach projektu. Pozwoli to oszacować potencjalne skutki na czas realizacji prac i korzyści po ich zrealizowaniu.	nie uwzględniono	Zakres przedmiotowego projektu będzie szczegółowo określony i konsultowany na etapie realizacji prac przygotowawczych (studium wykonalności).
167	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 20)	„Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok - Suwałki - Trakiszki (granica państwa), Etap II odcinek Ełk – granica państwa   rezerwowa”	Przeniesienie pozycji na listę podstawową.	Linia jest elementem transeuropejskiego korytarza transportowego „Rail Baltica”, ma więc szczególne znaczenie, w szczególności z uwagi na prace realizowane w ramach tegoż korytarza w Estonii, Łotwie i Litwie, z którymi odcinek polski musi być skoordynowany. Ponadto, obsługa odcinka Ełk – Suwałki przewidziana jest w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, zaś bez wykonania tej modernizacji uruchomienie przewozów na tym odcinku nie będzie możliwe.		zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
168	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 25)	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów, etap I: odcinek Oleśnica - Wrocław Główny	Przesunąć projekt na listę podstawową.	Odcinek Oleśnica – Wrocław Gł. charakteryzuje się obecnie wysokim nasyceniem ruchu oraz niską przepustowością co wynika ze słabych parametrów infrastruktury. Linia obsługuje pociągi kursujące na ciągu Warszawa - Łódź - Wrocław łączące największe ośrodki w kraju.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
169	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 33)	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap I: budowa nowej linii kolejowej Warszawa Wschodnia - Warszawa Wileńska Marki oraz poprawa przepustowości na odc. Warszawa Wileńska Marki - Zielonka - prace projektowe	Przenieść na listę podstawową i połączyć prace projektowe z budowlanymi w jeden projekt.	Budowa nowego wyjścia z Warszawy w kierunku Białegostoku pozwoli istotnie skrócić czas przejazdu na tej trasie. Połączenie prac projektowych i budowlanych w ocenie PKP IC wpłynie na skrócenie czasu realizacji całego projektu.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
170	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 34)	Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg. Szabelnia - Mysłowice, etap I: stacja Mysłowice	Przenieść na listę podstawową.	Modernizacja stacji Mysłowice jest pożądana z uwagi na duży ruch pociągów PKP IC, istotne wymiany pasażerskie oraz niski standard infrastruktury pasażerskiej (obecnie brak możliwości obsługi wszystkich pociągów PKP IC).	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
171	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 42)	Prace na ciągu E 30 na odcinku Gliwice - Kędzierzyn Koźle, wraz ze stacją Gliwice - prace projektowe	Przenieść na listę podstawową i połączyć prace projektowe z pracami budowlanymi.	Realizacja projektu powinna zwiększyć przepustowość i wprowadzić separację ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego. Połączenie prac projektowych i budowlanych w jeden projekt powinno wpłynąć na skrócenie całkowitego czasu realizacji projektu.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
172	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 45)	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap IIB: linia E 30 na odcinku Katowice - Chorzów Batory - prace projektowe	Przenieść na listę podstawową i połączyć prace projektowe z pracami budowlanymi.	Realizacja projektu powinna zwiększyć przepustowość w obszarze aglomeracji śląskiej, wprowadzić separację ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego. Połączenie prac projektowych i budowlanych w jeden projekt powinno wpłynąć na skrócenie całkowitego czasu realizacji projektu.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
173	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 46)	Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk (Kątne/Świercze) - prace projektowe	Przenieść na listę podstawową i połączyć prace projektowe z pracami budowlanymi.	Projekt w ocenie PKP IC powinien mieć najwyższy priorytet z uwagi na występujące obecnie problemy z przepustowością linii nr 9 na odcinku Warszawa – Nasielsk. Konieczne jest dobudowanie dodatkowych torów dla ruchu aglomeracyjnego oraz budowa obejścia Modlina pozwalającego na skrócenie czasu przejazdu na trasie Warszawa – Trójmiasto. Połączenie w zakresie prac projektowych i budowlanych powinno wpłynąć na skrócenie całego projektu.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
174	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 (poz. 47)	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - prace projektowe	Przenieść na listę podstawową i połączyć prace projektowe z pracami budowlanymi.	Problemy z przepustowością odcinka Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki są efektem prac modernizacyjnych przeprowadzonych na przełomie XX i XXI wieku. Na przestrzeni lat od zakończonych prac nastąpił radykalny rozwój oferty połączeń aglomeracyjnych, regionalnych i dalekobieżnych. Obecnie przepustowość odcinka Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki jest wyczerpana, pociągi szybkie mają wydłużone czasy przejazdów za pociągami wolnymi, konieczna jest separacja ruchu podmiejskiego i dalekobieżnego. Połączenie prac projektowych z budowlanymi pozwoli na szybszą realizację projektu.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
175	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 (poz. 48)	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap II i III: zwiększenie prędkości pociągów do 200 km/h na odcinku Zielonka - Tłuszcz (wraz ze stacją Zielonka i Tłuszcz) oraz na odcinku Tłuszcz - Czyżew	Przenieść na listę podstawową i połączyć prace projektowe z pracami budowlanymi.	Realizowane przez PKP IC projekty inwestycyjne zakładają zakup taboru przystosowanego do kursowania z prędkością 200 km/h. W ocenie PKP IC pożądane jest zachowanie efektu synergii prowadzonych inwestycji, dlatego projekt powinien być zadaniem ujętym na liście podstawowej i realizowanym w połączeniu prace projektowe z budowlanymi.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
176	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 (poz. 51)	Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg. Szabelnia - Mysłowice, etap II: dobudowa torów aglomeracyjnych - prace projektowe	Przenieść na listę podstawową i połączyć prace projektowe z pracami budowlanymi.	Realizacja projektu powinna zwiększyć przepustowość i wprowadzić separację ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego. Połączenie prac projektowych i budowlanych w jeden projekt powinno wpłynąć na skrócenie całkowitego czasu realizacji projektu.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
177	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 (poz. 54)	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: Linia E 65 na odcinku Katowice Piotrowice - Tychy - roboty budowlane	Przenieść na listę podstawową.	Realizacja projektu powinna zwiększyć przepustowość i wpłynąć na poprawę czasu przejazdu w relacjach krajowych oraz międzynarodowych.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
178	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 57)	Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) - roboty budowlane	Przenieść na listę podstawową.	W obliczu rosnącego ruchu międzynarodowego na przejściu w Przemysłu konieczna jest poprawa przepustowości linii prowadzącej do granicy. Ma to znaczenie nie tylko dla ruchu pasażerskiego, ale także towarowego.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
179	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 62, 63 i 67)	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap I: Tczew - Pruszcz Gdański oraz Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap III: pozostałe prace oraz Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – etap II: Pruszcz Gdański - Gdynia	Przenieść na listę podstawową.	W związku z wysokim nasyceniem ruchu w obrębie południowego wylotu z aglomeracji trójmiejskiej oraz mieszanym charakterem ruchu (towarowy, aglomeracyjny, regionalny, dalekobieżny) już dzisiaj mamy do czynienia z istotnymi ograniczeniami zdolności przepustowej. Dlatego konieczne jest podjęcie działań mających na celu poprawę warunków planowania i prowadzenia ruchu kolejowego poprzez realizację ww. projektów.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
180	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 66)	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odcinku Chorzów Batory - Gliwice - prace projektowe	Przenieść na listę podstawową.	Realizacja projektu powinna poprawić warunki prowadzenia ruchu kolejowego, zwiększyć przepustowość i wpłynąć na poprawę czasu przejazdu w relacjach krajowych oraz międzynarodowych.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
181	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 71)	Prace na ciągu C-E 59 - linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Głogów - Rzepin	Przenieść na listę podstawową.	Odcinek Głogów – Rzepin wymaga pilnych prac, dlatego pożądane jest przeniesienie projektu na listę podstawową.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
182	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 97)	Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź - Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii	Przenieść na listę podstawową.	Wraz z rozwojem oferty regionalnej na odcinku Zgierz – Kutno przepustowość linii nr 16 wyczerpuje się, przez co czas przejazdu jest coraz mniej atrakcyjny – konieczne są działania mające na celu poprawę przepustowości linii np. poprzez dobudowę drugiego toru.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
183	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 98)	Prace na linii kolejowej nr 276 Wrocław Główny - Międzyzlesie	Przenieść na listę podstawową.	Linia nr 276 jest bardzo ważna w kontekście planowanych połączeń Gdynia – Praga. Jej modernizacja pozwoli na skrócenie czasu przejazdu w relacjach międzynarodowych i krajowych. Przyczyni się także do poprawy warunków prowadzenia ruchu towarowego, który obecnie z uwagi na liczne odcinki jednotorowe jest znacznie utrudniony.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
184	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 (poz. 99)	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją	Przenieść na listę podstawową.	Elektryfikacja linii do Gorzowa Wlkp. Jest konieczna nie tylko na odcinku Krzyż – Gorzów ale także Piła – Krzyż. Umożliwi to rozwój oferty z kierunku Bydgoszczy i skrócenie czasu przejazdu do Gorzowa poprzez wyeliminowanie manewrów związanych z koniecznością wymiany lokomotyw. Ponadto w projekcie KPK projekt prac na linii nr 203 jest ujęty także w ramach programów regionalnych. Czy nie należałoby realizować prac z jednego źródła finansowania?	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
185	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027(poz. 100)	Budowa linii kolejowej Lubin - Polkowice - Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odc. Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów	Przenieść na listę podstawową.	Popieramy działania dot. rozbudowy linii nr 289. Pożądane byłaby dobudowa drugiego toru. Obecnie linia nr 289 stanowi podstawowy ciąg dla relacji Rzepin – Zielona Góra – Wrocław z uwagi na obsługę Lubina i Legnicy. Ruch mieszany pociągów dalekobieżnych, regionalnych i towarowych, istotnie ogranicza możliwości rozwoju oferty i poprawy czasów przejazdów, a także ograniczenia opóźnień z uwagi na krzyżowania na linii.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
186	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 (poz. 101)	Prace na ciągu transportowym Trójmiasto - Szczecin etap I: linia kolejowa nr 402 na odcinku Kołobrzeg - Goleniów	Przenieść na listę podstawową.	Realizacja projektu przyczyni się do utworzenia nowego ciągu kolejowego umożliwiającego realizację przewozów w relacji Szczecin – Kołobrzeg – Trójmiasto. W ocenie PKP IC projekt ten powinien bezwzględnie znaleźć się na liście podstawowej i być realizowany.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
187	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027 (poz. 101 i 103-105)	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska-Wola - Ostrów Wielkopolski	Przenieść na listę podstawową.	Linia nr 14 tworzy ciąg komunikacyjny Warszawa – Łódź – Wrocław oraz Łódź – Kalisz – Poznań. Powinna być realizowana z uwagi na uatrakcyjnienie czasu przejazdu i możliwość poprawy oferty przewozowej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
188	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 122)	Prace na liniach kolejowych 404, 405 na odcinku Piła - Szczecinek - Kołobrzeg - prace przygotowawcze	Przenieść na listę podstawową.	Linie 404 i 405 stanowią podstawowy ciąg Poznań – Kołobrzeg. Obserwujemy na nim regularny wzrost przewozów. Niestety jednorodny charakter linii istotnie ogranicza możliwości rozwoju oferty. Dlatego należy podjąć działania mające na celu poprawę przepustowości linii np. poprzez dobudowę drugiego toru. W ocenie PKP IC projektem powinny być objęte nie tylko prace przygotowawcze, ale także prace projektowe i budowlane.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
189	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 134)	Prace na linii kolejowej nr 355 Ostrów Wielkopolski - Grabowo Wielkie	Przenieść na listę podstawową.	Linia nr 355 tworzy ciąg komunikacyjny Warszawa - Łódź - Wrocław. Powinna być realizowana z uwagą na uatrakcyjnienie czasu przejazdu i możliwość poprawy oferty przewozowej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
190	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 128)	Prace na linii kolejowej nr 190 na odc. Bielsko Biała Główna - Skoczów	Zasadność uwzględnienia projektu.	Projekt realizowany jest w ramach programu Kolej+, czy zasadne jest zatem umieszczenie go w tym miejscu na liście rezerwowej? Niezależnie od powyższego, PKP IC popiera realizację projektu.	nie uwzględniono	Projekt zostanie usunięty z listy rezerwowej KPK 2030 dopiero po jego realizacji w ramach programu Kolej+.
191	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 (poz. 159)	Poprawa przepustowości na odcinku Warszawa - Sochaczew	Doprecyzowanie zakresu projektu.	Prosimy o doprecyzowanie zakresu projektu – czy nie wyklucza się on ze wskazanym w innym miejscu dokumentu projektem dot. poprawy przepustowości na odcinku Warszawa – Kutno?	nie uwzględniono	Przedmiotowe zadanie nie wyklucza się z dotychczasową realizacją prac. Projekt jest przewidywany w dalszym horyzoncie czasowym i będzie on dotyczył ewentualnej rozbudowy linii nr 3 na tym odcinku do układu 4 torów (w zależności o wyników prac analitycznych dla Warszawskiego Węzła Kolejowego które wskażą potencjał dla takiej rozbudowy).
192	7. Lista projektów FE PW 2021-2027 (poz. 5)	Prace na linii 220 na odcinku Gutkowo – Jonkowo	Połączyć zakres projektów.	W ocenie PKP IC należy połączyć zakres projektu z projektem 6.005 prace na linii nr 220 na odcinku Olsztyn Gł. – Bogaczewo. Odcinek Gutkowo – Jonkowo zawiera się w szerszym zakresie projektu 6.005. PKP IC nie widzi potrzeby dublowania projektów.	nie uwzględniono	Przedmiotowy projekt jest planowany do realizacji, natomiast przywołane zadanie (6.005) nie ma zapewnionego finansowania i nie można jednoznacznie wskazać kiedy mogłoby zostać zrealizowane. Zadania dotyczące tej sam linii kolejowej nie wykluczają się – w

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						przypadku decyzji o rozpoczęciu prac w zakresie projektu 6.005 zostaną wzięte pod uwagę wcześniej wykonane prace inwestycyjne.
193	7. Lista projektów FE PW 2021-2027 (poz. 9)	Modernizacja linii kolejowych nr 36,49 na odcinku Łapy – Śniadowo – Łomża	Dublowanie projektów.	Projekt dubluje się z projektami regionalnymi (poz. 17 i 18). Czy tak powinno być?	nie uwzględniono	Poszczególne zadania w ramach Programu dotyczące tych samych lokalizacji mogą mieć różny zakres prac, dostosowany do potencjalnego źródła finansowania. Na chwilę obecną przedmiotowe zadania są na liście rezerwowej, a sama modernizacja ma szansę na realizację w ramach Programu Kolej+.
194	8. Lista projektów regionalnych (poz. 22)	Poprawa przepustowości na linii kolejowej nr 213 Reda – Hel	Przenieść na listę podstawową.	Linia w okresie wakacji ma wyczerpaną przepustowość, dlatego konieczne jest podjęcie pilnych działań umożliwiających zwiększenie liczby połączeń i poprawiających elastyczność prowadzenia ruchu.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
195	8. Lista projektów regionalnych (poz. 27)	Prace na linii nr 220 na odcinku Gutkowo-Jonkowo	Dublowanie się projektów.	Projekt dubluje się z projektem przewidzianym w ramach FE PW 2021-2027. Czy tak powinno być?	nie uwzględniono	Poszczególne zadania w ramach Programu dotyczące tych samych lokalizacji mogą mieć różny zakres prac, dostosowany do potencjalnego źródła finansowania. Z uwagi na potencjał regionalny, zadanie zostało wskazane również na liście potencjalnych działań ze środków programów regionalnych (w tym przypadku woj. Warmińsko-Mazurskiego).
196	Załącznik nr 6, Lp. 165, str.60	Załącznik 6, Lp. 165, kolumna 4	Przeniesienie prac na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice na listę podstawową.	Miejscowości zlokalizowane przy tej trasie znajdują się na granicy dwóch województw, co skutkuje wykluczeniem komunikacyjnym całego regionu. Brak połączeń kolejowych oraz szwankująca i niewydolna komunikacja autobusowa powoduje całkowite uzależnienie mieszkańców od własnych środków transportu, jeżeli takowe są posiadane.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
197	Cały dokument	Uwaga ogólna	Uwzględnienie w KPK projektów w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku oraz w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.	W konsultowanym KPK wypunktowano projekty w ramach KPO, o którym mowa w pkt. 3.1.2. Brak analogicznego wskazania projektów dla Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku oraz dla Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021- 2025.	nie uwzględniono	„Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku” oraz „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” są odrębnymi programami wieloletnimi.
198	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027, lp. 71, str. 48		Przeniesienie projektu pn. Prace na ciągu C-E 59 - linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Głogów – Rzepin na listę podstawową.	Linia kolejowa nr 273 jest kluczową linią w transporcie pasażerskim na terenie województwa lubuskiego, łączącą trzy ośrodki wojewódzkie, tj. Wrocław, Zieloną Górę i Szczecin. Aktualna prędkość maksymalna na poziomie jedynie 120 km/h stanowi	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				istotną barierę w opracowaniu atrakcyjnej dla podróżnych oferty przewozowej.		rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
199	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021-2027, lp. 92, str. 49		Przeniesienie projektu pn. Prace na ciągu C-E 59 - linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin - Szczecin Podjuchy na listę podstawową.	Linia kolejowa nr 273 jest kluczową linią w transporcie pasażerskim na terenie województwa lubuskiego, łączącą trzy ośrodki wojewódzkie, tj. Wrocław, Zieloną Górę i Szczecin. Aktualna prędkość maksymalna na poziomie jedynie 120 km/h stanowi istotną barierę w opracowaniu atrakcyjnej dla podróżnych oferty przewozowej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
200	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021-2027, lp. 99, str. 49		Przeniesienie projektu pn. Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją na listę podstawową.	Linia kolejowa nr 203 jest kluczową linią w transporcie pasażerskim w północnej części województwa lubuskiego. Brak elektryfikacji stanowi istotną barierę w opracowaniu atrakcyjnej dla podróżnych z miasta wojewódzkiego Gorzowa Wlkp. oferty przewozowej, głównie w przewozach dalekobieżnych. Trzeba dodać, że dla przedmiotowego odcinka linii nr 203 zostało opracowane studium wykonalności modernizacji linii wraz z elektryfikacją.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
201	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021-2027, lp. 115, str. 49		Przeniesienie projektu pn. Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją na listę podstawową.	Linia kolejowa nr 203 jest kluczową linią w transporcie pasażerskim w północnej części województwa lubuskiego. Brak elektryfikacji stanowi istotną barierę w opracowaniu atrakcyjnej dla podróżnych z miasta wojewódzkiego Gorzowa Wlkp. oferty przewozowej, głównie w przewozach dalekobieżnych. Trzeba dodać, że dla przedmiotowego odcinka linii nr 203 zostało opracowane studium wykonalności modernizacji linii wraz z elektryfikacją.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
202	Załącznik nr 6 Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, lp. 132, str. 50		Przeniesienie projektu pn. Modernizacja linii kolejowych nr 274, 279, 282, 290, 324, 344, 348, 370, 779, 780, 786 na odcinkach Zielona Góra - Żary - Węgliniec - Zgorzelec/Lubań - Mikułowa - Zawidów - gr. państwa / Krzewina Zgorzelecka - Turoszów (- Bogatynia) na listę podstawową.	Linie kolejowe nr 370 i 282 na odcinku Węgliniec - Żary wykorzystywane są przez Województwo Lubuskie do realizacji przewozów pasażerskich na linii komunikacyjnej Zielona Góra Gł. - Żary/Żagań - Węgliniec - Zgorzelec - Gorlitz/Jelenia Góra. Stale pogarszający się stan techniczny tych linii kolejowych powoduje sukcesywne obniżanie prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich oraz wprowadzanie ograniczeń punktowych, co skutkuje wydłużającym się czasem przejazdów pociągów i zmniejszaniem się przepustowości - zwłaszcza linii 370. Taka sytuacja stanowi istotną barierę w rozwoju oferty przewozowej w południowej części województwa lubuskiego, w tym dla znaczących ośrodków powiatowych jak Żary i Żagań. Należy dodać, że Województwo Lubuskie w ostatnich latach znacząco zwiększyło liczbę uruchamianych na linii 370 pociągów z 4 do 9 par pociągów w dobie. Wspominanie zmniejszenie prędkości maksymalnych stanowi istotne uchybienie w wypełnieniu zobowiązań zarządcy infrastruktury kolejowej, określonych w przyjętej przez Radę Ministrów uchwale nr 1/2021 z dnia 05.01.2021 r. w sprawie programu wieloletniego pn. „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
203	Załącznik nr 8 Lista projektów regionalnych 2021-2027, lp. 11, str. 52		Przeniesienie projektu pn. Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wielkopolski na listę projektów krajowych w zał. nr 9 i wprowadzenie wynikających z tego zmian w pozostałej treści dokumentu [alternatywnie wobec pozycji 4 i 5 wykazanych w niniejszym formularzu].	Według linii demarkacyjnej - podziału interwencji i zasad wdrażania krajowych i regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 wsparcie finansowe ze środków UE projektów infrastruktury kolejowej poza TEN-T jest możliwe jedynie w przypadku, gdy infrastruktura kolejowa zarządzana jest przez samorząd terytorialny lub podległe mu jednostki. Województwo Lubuskie nie spełnia tego kryterium. Należy dodać, że dla odcinka Krzyż - Gorzów Wlkp. opracowano dokumentację techniczną modernizacji linii ze środków RPO-Lubuskie 2020.	nie uwzględniono	Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. w ramach programów regionalnych w perspektywie 2021 – 2027 jest możliwa, czego przykładem są projekty planowane przez województwa: łódzkie, wielkopolskie i mazowieckie. Ujęcie zadania na liście rezerwowej ma charakter informacyjny wskazujący, że zadanie może być finansowane ze środków z programów regionalnych. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
204	Załącznik nr 9 Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), str. 53-54		Uwzględnienie zadań nr 40-46 wymienionych na liście projektów regionalnych w dokumencie PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku i wprowadzenie wynikających z tego zmian w pozostałej treści dokumentu. Wspomniane zadania obejmują: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rewitalizacja linii kolejowej nr 282 na odcinku Węgliniec - Żary na odc. granica województwa - Żary [alternatywnie wobec pozycji 6 niniejszego formularza],</li> <li>• Przebudowa linii kolejowej nr 358 w celu utworzenia dojazdu do portu lotniczego Zielona Góra - Babimost</li> <li>• Poprawa parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych oraz infrastruktury pasażerskiej na terenie województwa lubuskiego,</li> <li>• Rewitalizacja linii kolejowej nr 370 na</li> </ul>	W pkt 3.1.1 KPK wskazane jest, że dokument ten służyć będzie wypełnieniu krajowych planów rozwoju w zakresie transportu oraz rozwoju społeczno-gospodarczego zawartych w dokumentach strategicznych: m.in. PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 roku. Stan wielu linii kolejowych na terenie województwa lubuskiego wymaga większej niż same działania utrzymaniowe interwencji w celu nie tylko zwiększenia prędkości maksymalnych, ale nawet ich utrzymania. Część z nich wymaga działań zmierzających do zwiększenia przepustowości ponieważ dotychczasowy jej poziom utrudnia rozwój ofert przewozowych, np. <ul style="list-style-type: none"> <li>• linia 282 Węgliniec - granica woj. - prędkość maksymalna zaledwie 50 km/h;</li> <li>• linia 370 Zielona Góra Gł. - Żary - prędkość maksymalna obniżona na znacznej części linii do 60 km/h;</li> <li>• linia 358 Czerwieńsk - Gubin/Guben - prędkość maksymalna obniżona do poziomu zaledwie 50- 60km/h;</li> <li>• linia nr 14 Głogów - Żagań - prędkość maksymalna 20-30 km/h uniemożliwia uruchomienie pociągów pasażerskich na tym odcinku;</li> <li>• linia nr 358 Zbąszynek - Czerwieńsk - odcinek jednotorowy z</li> </ul>	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			<p>odcinku Zielona Góra - Żary [alternatywnie wobec pozycji 6 niniejszego formularza],</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rewitalizacja linii kolejowej nr 358 Czerwieńsk - Gubin - granica państwa,</li> <li>• Prace na odcinku linii kolejowej nr 14 Głogów - Żary - granica państwa na odc. granica województwa - Żary - granica państwa,</li> <li>• Rozbudowa linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk.</li> </ul>	<p>zaledwie dwoma mijankami utrudnia opracowanie atrakcyjnej oferty przewozowej; oczekiwane jest zwiększenie liczby mijanek lub odbudowa drugiego toru;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• linia nr 364 Międzyrzecz - Rzepin: na odcinku Wędrzyn - Sulęcina - Rzepin linia jest wyłączona z użytkowania, co uniemożliwia uruchomienie pasażerskich przewozów kolejowych dla Sulęcina - jedyne miasta powiatowe w województwie lubuskim bez dostępu do transportu kolejowego.</li> </ul>		
205	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 Poz. 165, KPK 5.157	<p>Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice.</p> <p>Lista rezerwowa Wartość - tys. zł</p>	<p>Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Nakło n/Notecią</p> <p>Lista podstawowa Wartość 500 000 tys. zł</p>	<p>Kontynuacja przebudowy linii 281 z Dolnego Śląska do Portu w Gdyni. Ułatwienie transportu towarów i stworzenie możliwości uruchomienia przewozów pasażerskich na terenach wykluczonych komunikacyjnie.</p> <p>Wniosek spójny z zadaniem: Lista 9, poz. 37 Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska.</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.</p>
206	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 Poz. 94, KPK 5.072	<p>Prace w ciągu Inowrocław-Poznań / Gniezno – likwidacja wąskiego gardła w zakresie maksymalnych długości pociągów oraz podwyższenia prędkości na odcinku Inowrocław – Poznań.</p> <p>Lista rezerwowa Wartość 4 000 000 tys. zł</p>	<p>Prace w ciągu Inowrocław-Poznań / Gniezno – likwidacja wąskiego gardła w zakresie maksymalnych długości pociągów, zwiększenia przepustowości odcinka Poznań Wschód - Poznań Główny oraz podwyższenia prędkości na odcinku Inowrocław – Poznań.</p> <p>Lista podstawowa Wartość 4 000 000 tys. zł</p>	<p>Stworzenie możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów na trzech liniach kolejowych wychodzących z węzła Poznań Wschód.</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.</p>
207	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027 Poz. 9, KPK 7.17 Województwo kujawsko-pomorskie	<p>Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa.</p> <p>Lista rezerwowa Wartość 111 000 tys. zł</p>	<p>Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego nr 281 na odcinku Nakło – Kcynia i nr 356 na odcinku 8 km Kcynia – granica województwa.</p> <p>Lista podstawowa Wartość 111.000 tys. zł</p>	<p>Spójna realizacja z wnioskiem pod. poz. 3 w Wielkopolsce: Rewitalizacja linii nr 356 Wągrowiec-Gołańcz – granica wojew. stworzy połączony ciąg komunikacyjny. Umożliwi to uruchomienie przewozów pasażerskich i towarowych w kierunku Bydgoszczy i portów.</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że</p>



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
208	Podstawy KPK, strona 7		Należy uwzględnić zarówno fakt istnienia dokumentu pn. Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przyjęty przez Radę Ministrów 4 maja 2022 r., oraz wykaz inwestycji PKP PLK S.A. Wspomniany dokument jest dokumentem planistycznym, ukierunkowanym na usprawnienie synchronizacji prac wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie przedsięwzięć na różnych etapach ich przygotowania i realizacji.	Uwzględnienie wspomnianego dokumentu pozwoli uspołnić dokumenty w zakresie zadań PKP PLK S.A.	uwzględniono	
209	Finansowanie KPK, strona 22	„Finansowanie KPK uwzględnia dostępne formy wsparcia UE oraz środki budżetu państwa, FK i środki własne PLK SA w.....”	Rozwinąć skrót „FK” który nie pojawia się wcześniej w dokumencie	Poprawa czytelności dokumentu	uwzględniono	
210	6 Lista Projektów CEF i FENIKS 2021-2027 poz 120	Prace na linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork - Poznań Główny rezerwowa 2 100 000,0	Prace na linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork - Poznań Główny podstawowa 2 100 000,0	Jeżeli prace mają odbywać się w granicach administracyjnych Miasta Poznania to powinny być zintegrowane z pracami prowadzonymi w ramach CPK w jednym czasie tak aby wyłączenie linii 272 na czas prac i budowy linii 85 było możliwie w tym samym czasie. Z uwagi na zaawansowanie prac nad linią 85 proponuje się zmianę kategorii tego zadania z rezerwowej do podstawowej i zintegrowania zadania pod kątem jego realizacji.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
211	6 Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027 Poz. 94, KPK 5.072	Prace w ciągu Inowrocław-Poznań / Gniezno – likwidacja wąskiego gardła w zakresie maksymalnych długości pociągów oraz podwyższenia prędkości na odcinku Inowrocław – Poznań. Lista rezerwowa Wartość 4 000 000 tys. zł	Prace w ciągu Inowrocław-Poznań / Gniezno – likwidacja wąskiego gardła w zakresie maksymalnych długości pociągów, zwiększenia przepustowości odcinka Poznań Wschód - Poznań Główny oraz podwyższenia prędkości na odcinku Inowrocław – Poznań. Lista podstawowa Wartość 4 000 000 tys. zł		nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						dotychczasowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
212	Str. 16	Uwzględniono priorytety dotyczące obsługi połączeń aglomeracyjnych w ruchu pasażerskim (m.in. Na obszarze aglomeracji warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej, wrocławskiej i górnośląskiej)	Należy uwzględnić priorytet aglomeracji poznańskiej.	Ze względu na dużą popularność kolei aglomeracyjnej oraz potrzebę zwiększenia przepustowości należy uwzględnić aglomerację poznańską jako priorytet w rozwoju infrastruktury połączeń aglomeracyjnych	uwzględniono	Celem KPK jest uwzględnienie potrzeb wszystkich kluczowych aglomeracji w kraju (w tym także poznańskiej). Niemniej przeszkodą do realizacji wszystkich określonych potrzeb są dostępne źródła finansowania.
213			Rozwój inwestycji związanych z udrożnieniem Poznańskiego Węzła Kolejowego w celu zwiększenia przepustowości zarówno dla ruchu międzynarodowego, krajowego ale przede wszystkim dla ruchu aglomeracyjnego i regionalnego	Zwiększenie popularności codziennych podróży na terenie aglomeracyjnym wymagają wsparcia inwestycyjnego i zwiększenia częstotliwości jazdy. Inwestycje są niezbędne i w zakresie dodatkowych torów, rozjazdów, głowic ale też nowych przystanków.	nie uwzględniono	Szczegółowe inwestycje planowane na obszarze Poznańskiego Węzła Kolejowego będą wynikiem trwającego wstępnego studium wykonalności.
214			Dostosowanie stacji kolejowej Poznań Główny PKP do parametrów sieci bazowej TEN-T wraz ze zwiększeniem przepustowości i dostosowanie do obsługi podróży.	Proponuje się dopisanie zadania wśród projektów Krajowych do roku 2030 polegające na realizacji potrzeb PKP PLK S.A w obrębie Dworca Głównego PKP w związku z przebudową Dworca Głównego PKP PLK S.A.	nie uwzględniono	Szczegółowe inwestycje planowane na obszarze Poznańskiego Węzła Kolejowego będą wynikiem trwającego wstępnego studium wykonalności.
215	Załączniki		Wpisanie rewitalizacji i wznowienia ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 281 na trasie Nakło nad Notecią - Chojnice, na podstawową listę Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku z perspektywą do roku 2032	Rewitalizacja linii i wznowienie ruchu pasażerskiego na przedmiotowej linii kolejowej, będzie miało bezpośredni wpływ na zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców Powiatu Sępoleńskiego. Działanie takie uruchomi dodatkowe połączenie komunikacyjne z Bydgoszczą - stolicą województwa. W chwili obecnej funkcjonuje tylko komunikacja autobusowa, zapewniająca zaledwie dwa połączenia dziennie.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
216	Załącznik Nr 6, Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, Nr KPK 5.124, strona nr 50	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Wierzchucin - Chojnice	Wnioskuje o przekwalifikowanie projektu pn. „ Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Wierzchucin - Chojnice ” (Nr KPK 5.124) na: projekt pn. „ Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Wierzchucin - Chojnice wraz z elektryfikacją” oraz przeniesienie tego projektu z listy rezerwowej projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 na listę podstawową projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027.	Elektryfikacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Wierzchucin – Chojnice przyniesie następujące korzyści: 1.Elektryfikacja linii, będzie znaczącym narzędziem w walce z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców miejscowości leżących przy przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 208 poprzez znacząco poprawę dostępności komunikacyjnej dla pasażerów podróżujących do Bydgoszczy. 2.Stworzenie szybkiego i dogodnego sposobu dojazdu do tras kolejowych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego (poprzez Bydgoszcz) dla mieszkańców miejscowości leżących przy przedmiotowym odcinku linii kolejowej nr 208. 3.Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, promowanie ekologicznych środków transportu oraz wspieranie polskiej gospodarki poprzez elektryfikację przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 208.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
217	Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW;	Prace na linii kolejowej nr 32 na odc. Białystok-Bielsk Podlaski (Lewki)	Wniosek: W ramach planowanych prac ująć wybudowanie przystanku kolejowego	Uzasadnienie wniosku: zapobieżenie kolejowemu wykluczeniu komunikacyjnemu wsi Brończany, Lewickie i Koplany, gm. Juchnowiec Kościelny woj. Podlaskie.	nie uwzględniono	Uwaga dotyczy zakresu rzeczowego projektu zrealizowanego (zakończonego) w perspektywie 2014-2020. KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach rzeczowych projektów. Ustalane są one w toku prac

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
	Załącznik nr 2, strona nr 42, lp.3, nr KPK 2.003		Brończany, w kilometrze 65.400, skrzyżowanie drogi gminnej Brończany-Lewickie z linią kolejową nr 32.	Uwaga: W przypadku braku możliwości ujęcia budowy w/w przystanku w tej części projektu (pozycji) prosimy o zakwalifikowanie wniosku do 6. listy projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 poz. 167 nr KPK 5.159 str. 50, Prace na linii 32 na odc. Białystok-Lewki.		przygotowawczych do projektu, w szczególności podczas opracowania studium wykonalności. Na tym etapie odbywają się także uzgodnienia i konsultacje z samorządami, które mają możliwość zgłoszenia wszelkich postulatów do projektu, w tym dotyczących budowy nowych przystanków.
218	Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW; Załącznik nr 2, strona nr 42, lp.3, nr KPK 2.004	Prace na linii kolejowej nr 32 na odc. Białystok-Bielsk Podlaski (Lewki)	Wniosek: W ramach planowanych prac ująć wybudowanie przystanku kolejowego Ignatki - Osiedle - Śródlésie, w kilometrze 69.775, skrzyżowanie drogi gminnej Osiedle Ignatki - ul. Leśna z linią kolejową nr 32	Uzasadnienie wniosku: zapobieżenie kolejowemu wykluczeniu komunikacyjnemu wsi Ignatki - Osiedle, Śródlésie, Olmonty, gm. Juchnowiec Kościelny woj. Podlaskie. Uwaga: W przypadku braku możliwości ujęcia budowy w/w przystanku w tej części projektu (pozycji) prosimy o zakwalifikowanie wniosku do 6. listy projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 poz. 167 nr KPK 5.159 str. 50, Prace na linii 32 na odc. Białystok-Lewki.	nie uwzględniono	Uwaga dotyczy zakresu rzeczowego projektu zrealizowanego (zakończonego) w perspektywie 2014-2020. KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach rzeczowych projektów. Ustalane są one w toku prac przygotowawczych do projektu, w szczególności podczas opracowania studium wykonalności. Na tym etapie odbywają się także uzgodnienia i konsultacje z samorządami, które mają możliwość zgłoszenia wszelkich postulatów do projektu, w tym dotyczących budowy nowych przystanków.
219	Tabela 6 - Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, pozycja 70 - str. 48/54	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna	Przeniesienie Projektu na listę podstawową projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027.	Mając na uwadze zakwalifikowanie przez PKP PLK S.A. projektu dokumentacyjnego pn. „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna” do realizacji w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku, a także niemożliwość wsparcia realizacji robót budowlanych w ramach przedmiotowego zadania ze środków własnych Samorządu Województwa Łódzkiego oraz programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027, niezbędnym staje się wykorzystanie środków pochodzących ze szczebla centralnego, w tym z CEF2 oraz FEnIKS 2021 - 2027. Powyższe sprawia, że niezrozumiałym jest nieujęcie na liście podstawowej inwestycji dotyczącej sieci kompleksowej TEN-T, dla której będzie wykonana dokumentacja projektowa oraz będą pozyskane niezbędne decyzje administracyjne do realizacji projektu.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
220	Tabela 6 - Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, pozycja 97 - str. 49/54	Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź - Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii	Przeniesienie Projektu na listę podstawową projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027.	Linia kolejowa nr 16 jest linią jednotorową zelektryfikowaną, która pomimo przeprowadzonych prac modernizacyjnych w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020 posiada niewystarczającą przepustowość i stanowi barierę dla dalszego rozwoju przewozów regionalnych, dalekobieżnych i towarowych. Pod koniec 2019 roku zakończyły się prace nad Studium Wykonalności współfinansowanym przez Województwo Łódzkie, potwierdzającym konieczność rozbudowania tej linii do układu dwutorowego. Dodatkowo wskazać należy, że znaczenie linii kolejowej nr 16 od Zgierza do Kutna wzrosło zarówno w ruchu pasażerskim regionalnym i dalekobieżnym po uruchomieniu linii kolejowej w tunelu łączącej podziemny dworzec Łódź Fabryczna ze stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
221	TABEL A 6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027	Brak zawarcia projektów związanych z modernizacją wrocławskiego węzła kolejowego oraz brakiem prac na linii 285 na liście podstawowej programu/braku zawarcia w KPK	Wpisanie projektów: 1. modernizacji Towarowej obwodnicy Wrocławia, tj. linii kolejowych 750 oraz 349 wraz z istniejącymi łącznicami; dobudowa czwartego toru; dostosowanie do ruchu pasażerskiego; 2. modernizacji estakady kolejowej pomiędzy stacją kolejową Wrocław Główny a podg. Grabiszyn; dobudowa czwartego toru; 3. modernizacji linii kolejowej 292 na odcinku Wrocław Sołtysowice - Wrocław Osobowice;	We Wrocławiu znajduje się najważniejszy i największy węzeł w zachodniej Polsce. Odgrywa on kluczową rolę w krajowym ruchu pasażerskim - przez węzeł przejeżdżają pociągi ze Szczecina i Poznania, do Katowic, Krakowa i Rzeszowa. Krzyżują się tu linie z Górnego Śląska, Wielkopolski, Czech oraz Niemiec, każdego dnia zjeżdżają się tu dziesiątki tysięcy podróżnych z regionu Dolnego Śląska, Wielkopolski i Opolszczyzny. Stacja Wrocław Główny jest największą pod względem liczby, odprawionych pasażerów, corocznie podróżuje z niej blisko 20 mln podróżnych i stale wzrasta. Z Wrocławskiego Węzła Kolejowego odjeżdżają również pociągi z polskimi i zagranicznymi towarami na eksport do Europy	nie uwzględniono	Zakończenie prac dotyczących opracowania ww. studium wykonalności zaplanowane jest pod koniec 2023 r. (zadanie pn. „Studium Wykonalności dla C-E 59 – odcinek Święta Katarzyna – Wrocław Brochów – Wrocław Muchobór/Wrocław Kuźniki”) oraz pod koniec 2024 r. (zadanie pn. „Wstępne Studium Wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego”). Po opracowaniu studium wykonalności Spółka PKP PLK S.A. przystąpi do ogłoszenia przetargu i realizacji opracowania dokumentacji projektowej oraz pozyskania niezbędnych pozwoleń, w tym decyzji środowiskowych dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Jest to proces, który zajmie następnych kilka lat, w związku z tym trudne jest planowanie środków

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			<p>dostosowanie do ruchu pasażerskiego; elektryfikacja; 4. wykonania dwupoziomowego przebiegu linii kolejowej nr 285 wraz z elektryfikacją oraz dobudową drugiego toru na linii; 5. Wykonania innych niezbędnych prac do usprawnienia przewozu towarów oraz osób w obrębie miasta Wrocław;</p> <p>na listę podstawową Krajowego Programu Kolejowego</p>	<p>Zachodniej. Właśnie tędy ekologicznym transportem kolejowym przemieszczają się liczne produkty zakładów przemysłowych Górnego Śląska, tędy prowadzi jeden z najważniejszych pod względem bezpieczeństwa państwowego szlaków kolejowych, którego strategiczne znaczenie zarysowało się szczególnie w 2022 roku po napaści Rosji na Ukrainę. Przez Wrocław przejeżdżają pociągi z najważniejszymi dla Polski surowcami i innymi niezbędnymi do funkcjonowaniu państwa towarami. Jest on jednym z kluczowych punktów sieci kolejowej, wpisany przez rząd do transeuropejskiej sieci najważniejszych korytarzy transportowych w Europie.</p> <p>Niestety ze względu na ogromną liczbę pociągów i przestarzałą infrastrukturę do poprawnego funkcjonowania systemu transportowego tej części Polski niezbędny jest natychmiastowa modernizacja węzła. Ze względu na ograniczoną liczbę torów niezbędna jest rozbudowa estakady w rejonie stacji Wrocław Główny oraz dobudowa toru na Towarowej Obwodnicy Wrocławia. Już teraz wrocławski węzeł kolejowy jest uznawany za przeciążony, a pociągi pasażerskie niejednokrotnie oczekują kilkanaście minut by wjechać na największą stację w Polsce. Dochodzi nawet do sytuacji, gdy ze względu na zły stan oraz przeciążenie Towarowej Obwodnicy Wrocławia pociągi towarowe przejeżdżają przez stację Wrocław Główny pomimo jej przeciążenia. W ostatnich latach liczba pociągów uruchamianych w węźle wzrasta, jednak istniejące ograniczenia infrastrukturalne nie pozwalają na dalszy rozwój kolei w tym regionie.</p> <p>Ze względu na uwarunkowania Wrocławia oraz bogatą sieć linii kolejowych na terenie miasta i aglomeracji to właśnie w transporcie kolejowym drzemie największy potencjał przewozowy w mieście przy stosunkowo niewielkim wkładzie finansowym niezbędnym do uruchomienia kolei aglomeracyjnej i miejskiej. Wrocław jest obecnie jednym z najbardziej zakorkowanych miast Polski i niezbędne są natychmiastowe działania w zakresie dostosowania istniejącej infrastruktury kolejowej do kursów kolei aglomeracyjnej oraz miejskiej. Niezbędna jest budowa nowych przystanków kolejowych, ze względu na stały rozrost miasta. Należy dostosować do regularnych przewozów pasażerskich Towarową Obwodnicę Wrocławia oraz linię kolejową 292 na odcinku Wrocław Sołtysowice-Wrocław Osobowice. Ponadto niezbędne jest stworzenie bezkolizyjnego przebiegu linii kolejowej nr 285 w obrębie osiedli Ołtaszyn i Partynice wraz z dobudową drugiego toru oraz elektryfikacją</p>		<p>finansowych na realizację robót, nie mając opracowanych niezbędnych dokumentacji. Podobne dokumentacje dotyczące rozbudowy węzłów kolejowych są przygotowywane w innych dużych miastach, np. w Warszawie, Poznaniu czy Krakowie. Proces realizacji inwestycji w dużych aglomeracjach jest wieloletni.</p> <p>Priorytetowanie i umieszczanie projektów na listach podstawowych i rezerwowych zależy m.in. od ich kontynuacji i zaawansowania, a także dostępności środków finansowych potrzebnych na ich realizację. Nieumieszczenie projektów na liście podstawowej nie wyklucza ich realizacji w perspektywie 2021 – 2027. W przypadku możliwości zapewnienia finansowania (uwolnienia lub pozyskania dodatkowych środków) oraz możliwości rozpoczęcia realizacji (posiadanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej), projekty będą mogły być przeniesione na listę podstawową w trakcie realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).</p>
222	Lista inwestycji KPO, nr KPK 1.203	Prace na linii kolejowej nr 38 odc. Giżycko - Korsze w wraz z elektryfikacją	Wnioskuje uzupełnić prace o przebudowę stacji węzłowej Korsze po zachodniej jej stronie, wraz z fragmentem linii 38 i 353 tak, aby zlikwidować dotychczasowe bezkolizyjne przecięcie obu linii – linię nr 353 wprowadzić płaskim odcinkiem tak, aby wpisywała się w stację Korsze po południowej stronie linii 38.	Uprości to przebieg linii 353 w obrębie węzła Korsze przy obecnym priorytetowym kierunku Olsztyn – Korsze - Ełk, pozwoli w późniejszym okresie ograniczyć koszty utrzymania infrastruktury przez płaski przebieg linii 353, zamiast po wysokim nasypie i wiadukcie na linię 38. Płaski przebieg na wyjeździe ze stacji Korsze pozwoli również na łatwiejszy rozruch ciężkich pociągów towarowych w kierunku Olsztyna. Ponadto można będzie wykorzystać wyspę położenie dworca osobowego w Korszach – południową stronę stacji przeznaczyć dla kierunku Olsztyn – Ełk, północną dla kierunku przeciwnego oraz ewentualnego lokalnego ruchu do/z Bartoszczyk w przypadku wznowienia przewozów pasażerskich.	nie uwzględniono	Uwaga odnosi się do szczegółowych rozwiązań technicznych, które właściwe są dla konsultacji na poziomie pojedynczego projektu inwestycyjnego. Kwestia modernizacji stacji Korsze rozpatrywana będzie w ramach ew. przyszłej modernizacji linii 353.
223	Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ	Umieszczenie zadania inwestycyjnego	Budowa przejścia podziemnego dla pieszych w km 91,870-91,900 linii kolejowej nr 18 Kutno-Piła w miejscowości Aleksandrów Kujawski	Budowa przejścia podziemnego dla pieszych w km 91,870-91,900 linii kolejowej nr 18 Kutno-Piła w miejscowości Aleksandrów Kujawski	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
224	Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ	Umieszczenie zadania inwestycyjnego na liście podstawowej pn. Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu – BiT City II (POIiŚ Aglomeracyjny)	Przesunięcie zadania z listy rezerwowej na listę podstawową.		nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
225	Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021 – 2027, (tabela strona 49)	Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin – Szczecin Podjuchy	Proponowane brzmienie „Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin – Szczecin Podjuchy wraz z niezbędnymi łącznicami pomiędzy liniami kolejowymi nr 273 i 203”.	<p>Propozycja wyłączenie z projektu liniowego do realizacji w osobnym projekcie np. jako etap I, przebudowa stacji Kostrzyn nad Odrą wraz z budową łącznic L203-L273 lub tylko budowę samych łącznic w Kostrzynie nad Odrą, czyli realizacja działania wyprzedzającego projekt liniowy w ramach sieci TEN-T. Inwestycja ta pozwoli utworzyć nową linię komunikacyjną trzech miast wojewódzkich Poznań – Gorzów Wlkp. – Szczecin, które będzie działaniem przełomowym w skali projektów kolejowych. To pierwszy taki przypadek, kiedy dzięki synergii projektów: rządowego - Kolej+, projektów korytarzowych TEN-T i innych projektów krajowych możliwe jest utworzenie, na kolejowej mapie Polski, nowej silnej linii komunikacyjnej spinającej trzy województwa w najwyższych parametrach. Propozycja działania polega na wyłączeniu, do osobnego projektu, fragmentu linii nr 273 wraz z przyległymi odcinkami linii aby móc rozpocząć przygotowanie dokumentacji wykonawczej, szybciej niż zakłada to harmonogram dla całej linii L273.</p> <p>Na stacji Kostrzyn nad Odrą (rozpoczęte studium wykonalności dla odcinka linii nr 273 Rzepin – Kostrzyn – Szczecin) budowa nowych odcinków torów stacyjnych i przebudowa peronów pozwala na prowadzenie ruchu pociągów bez zmiany kierunku, bez konieczności wykonywania manewrów w relacjach Szczecin – Kostrzyn n/O – Gorzów Wlkp. – Skwierzyna/Międzyrzecz – Poznań - Warszawa oraz Szczecin – Kostrzyn n/O – Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz - Zielona Góra – Wrocław.</p> <p>Lub w wyniku realizacji zadań w ramach Kolej Plus na liniach nr 363 i 368 w relacji Szczecin – Kostrzyn n/O – Gorzów Wlkp. – Skwierzyna – Międzychód – Szamotuły – Poznań – Warszawa.</p>	nie uwzględniono	Przedmiotowe łącznice rozpatrywane są w ramach realizowanych studiów wykonalności obejmujących stację Kostrzyn nad Odrą. W przypadku wykazania zasadności ich budowy, będą one realizowane w ramach większego projektu liniowego (przy założeniu możliwości zapewnienia finansowania).

## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>W omawianym przypadku znacznym ułatwieniem jest to, iż niezbędna infrastruktura istnieje. Wymaga ona poprawy parametrów jednak zadania te można etapować zaczynając od punktów krytycznych. W tym przypadku takim punktem jest połączenie górnego i dolnego poziomu na stacji Kostrzyn nad Odrą (około 1500m nowego toru).</p> <p>W ostatnim czasie udało się potwierdzić, iż w ramach SW L273 możliwe jest zaprojektowanie przebieg torów łączących górny i dolny poziom stacji Kostrzyn n/Odrą czyli połączyć linię 273 z 203. Przebieg torów łączących dolny i górny poziom stacji Kostrzyn został wypracowany po konsultacjach pomiędzy: PKP PLK, GDDKiA, Wody Polskie, UMWL, Wojewodą Lubuskim, Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefą Ekonomiczną, UM Kostrzyna n/O., UM Gorzowa Wlkp. Ponadto potrzebę budowy łącznic uwzględniono także w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030, przyjętej uchwałą Nr XXVIII/397/21 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 15 lutego 2021 roku.</p> <p>Pomimo trwających prac modernizacyjnych L351 (Poznań – Szczecin) zakładany wzrost ruchu pasażerskiego szczególnie w relacjach Poznań – Wronki/Krzyż oraz Szczecin – Stargard (kolej aglomeracyjna) powoduje, iż możliwość szybkiego trasowania drogą alternatywną jest kluczowa z punktu widzenia czasu przejazdu ładunków. Zwiększanie udziału kolei w obsłudze wytwórców skupionych w Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, w miastach i gminach położonych przy liniach L203, L367, L363 i L368 jest konieczne w procesie zwiększania konkurencyjności przy ograniczonej emisji. Stworzenie możliwości nadawanie/odbioru ładunków w granicach strefy ekonomicznej jest kluczowe w procesie podejmowania decyzji o sposobie transportu ładunków. Również realizacja torów łączących górny i dolny poziom stacji Kostrzyn n/Odrą czyli połączenie linii 273 z 203, będzie miało kluczowe znaczenie w obsłudze transportem kolejowym portów w Szczecinie i Świnoujściu. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., wyraził swoje zainteresowanie tym projektem w piśmie skierowanym do Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury w 2022 r. Ponieważ możliwe będzie utworzenie nowej linii komunikacyjnej łączącej poznański węzeł kolejowy z Zespołem Portów Szczecin-Świnoujście. Piki przewozowe powodujące nieregularność/spiętrzenie ładunków, zmieniające się warunki pogodowe/sztormowanie statków, zdarzenia losowe sprawiają, iż chcąc utrzymać atrakcyjne parametry obsługi ruchu cargo warto zabezpieczyć trasy alternatywne. Dzięki łącznicom wzmocniony zostanie także potencjał linii kolejowej nr 203 poprzez lepsze wykorzystanie jej w transporcie wojska zlokalizowanego na zachodzie Polski, szczególnie z terenów województw lubuskiego, zachodniopomorskiego oraz wielkopolskiego w kierunku wschodniej flanki NATO.</p> <p>Budowa łącznic w Kostrzynie nad Odrą w pełni wpisuje się priorytety oraz kierunki interwencji określone w KPK oraz w Zamierzeniach inwestycyjnych w PLK S.A. jak na przykład w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich (międzyregionalnych) zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz pomiędzy miastami,</li> <li>• zapewnienie dostępu do portów morskich,</li> <li>• likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci</li> </ul>		

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność (obsługa składów o długości 750m),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością w zakresie transportu wojsk (obsługa jednostek wojskowych z ominięciem głównych węzłów kolejowych),</li> <li>• obsługa obszarów inwestycyjnych i stref ekonomicznych zlokalizowanych między innymi w Gorzów Wlkp., Skwierzynie, Międzyrzeczu, Międzychodzie,</li> <li>• obsługa podmiotów kluczowych dla funkcjonowania Państwa tj. magazyny paliwowe, gazowe oraz jednostki Wojska Polskiego,</li> <li>• projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK.</li> </ul> <p>Projekty powiązane:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich Szczecin-Świnoujście. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLiŚ (tabela str. 39 punkt 65).</li> <li>2. Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLiŚ (tabela str. 39 punkt 71).</li> <li>3. Prace na linii kolejowej E59na odcinku Poznań Gf. – Szczecin Dąbie projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLiŚ (tabela str. 39 punkt 87).</li> <li>4. Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki – Stonice projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLiŚ (tabela str. 39 punkt 122).</li> <li>5. Prace przygotowawcze dla wybranych projektów – w sieci TEN-T projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLiŚ (tabela str. 39 punkt 123).</li> <li>6. Lista projektów RPO, Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Gorzów Wlkp. – Krzyż (tabela str. 43 punkt 36)</li> <li>7. Lista projektów krajowych ( tabela str. 45 punkty 12, 20, 21, 22)</li> </ol>		
226	Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027, (tabela strona 48)	Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 Grabiszyn – Głogów – Rzepin na odcinku Głogów - Rzepin	Proponowane brzmienie „Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Głogów - Rzepin – wraz z niezbędnymi łącznicami pomiędzy liniami kolejowymi nr 273-370, 273 i 436 oraz 273 i 358. Prace na węźle kolejowym Zielona Góra – Czerwieńsk”.	<p>Propozycja wyłączenie z projektu linowego do realizacji w osobnym projekcie np. etap I dla węzła kolejowego Zielona Góra – Czerwieńsk wraz z przebudową stacji Czerwieńsk/ Czerwień Towarowy, Zielona Góra wraz z budową łącznic L273-L370, L273-L436, L273-L358 lub tylko budowę łącznic opisanych wyżej, czyli realizacja działania wyprzedzającego projekt liniowy w ramach sieci TEN-T.</p> <p>Poprawa przepustowości węzła Zielona Góra – Czerwieńsk w sytuacji potrzeby zabezpieczenia większej przepustowości dla projektowanego rozwoju połączeń aglomeracyjnych/regionalnych zwanych roboczo SKALT powoduje, iż niezbędne jest zabezpieczenie większej przepustowości dla ruchu towarowego w układzie północ-południe i wschód -zachód.</p> <p>Obsługa Zespołu Portów Szczecin – Świnoujście, konieczność zagwarantowania płynnej obsługi transportów nadzwyczajnych oraz ruchu granicznego PL-DE obsługiwane przez omawiany węzeł kolejowy. Poprawa płynności ruchu w węźle jest niezbędna, diagnoza krytycznych punktów sieci spowalniających ruch kolejowy koncentruje się głównie na braku łącznic pomiędzy liniami L273-370, L273-436, L273-L358.</p> <p>Propozycja działania polega na wyłączeniu do osobnego projektu fragmentu linii nr 273 wraz z przyległymi odcinkami linii, aby móc rozpocząć przygotowanie dokumentacji wykonawczej szybciej niż zakłada to harmonogram dla całej linii L273.</p>	nie uwzględniono	Z uwagi na ograniczone źródła finansowania, na chwilę obecną nie jest możliwe zapewnienia finansowania dla tego zadania. Z uwagi na powyższe, podział zadania na mniejsze projekty nie ma uzasadnienia.
227	Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027,(tabela strona 50),	Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychód –	Proponowane brzmienie: „Prace na liniach 363, 364 i 368 na ciągu Międzychód – Wierzno – Skwierzyna/ Międzyrzecz i	Jako etap uzupełniający do Programów Kolej+ (lubuskiego i wielkopolskiego) elektryfikacja wraz niezbędnymi pracami dodatkowymi pozwalającymi wprowadzić prędkość do V160 km/h.	nie uwzględniono	W przypadku decyzji o realizacji projektu (co będzie uwarunkowane możliwością zapewnienia finansowania) w ramach prac

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		Wierzbo – Skwierzyna/ Międzyrzecz	Międzychód – Szamotuły – Etap II elektryfikacja ”	<p>Należy wszelkimi możliwymi sposobami, za pomocą istniejących programów inwestycyjnych i utrzymaniowych doprowadzić do podniesienia parametrów technicznych linii kolejowych nr 367, 363, 364, i 368 pozwalających uzyskać najlepszy czas przejazdu w ruchu międzyregionalnym. Eliminacja ograniczeń prędkości oraz stworzenie realnego planu dojazdu do wprowadzenia maksymalnej prędkości ( 160km/h) wynikającej z istniejącej geometrii, długości użytecznej 750m, odpowiednich nacisków, systemu sterowania ruchem, zabezpieczenia przejazdów kolejowych oraz elektryfikację. Wykonanie tych prac umożliwi organizację połączeń kolejowych Gorzów Wielkopolski – Skwierzyna – Wierzbo – Międzychód – Poznań oraz Gorzów Wielkopolski – Skwierzyna – Międzyrzecz – Pszczew – Wierzbo - Międzychód – Poznań.</p> <p>W wyniku rewitalizacji linii kolejowych nr 363 Skwierzyna – Międzychód i nr 368 Międzychód – Szamotuły w ramach programu Kolej Plus, uzyskać będzie można najkrótsze od roku 2029/30 połączenie kolejowe Poznania z Gorzowem Wielkopolskim a docelowo przez łącznice w Kostrzynie n/O. ze Szczecinem, co wpłynie na poprawę przepustowości na liniach nr 3 i 351, które obecnie są znacznie obciążone ruchem aglomeracyjnym oraz ruchem cargo. Zainteresowanie takimi połączeniami wykazują samorządy gminne położone wzdłuż tych linii jak również Miasto Poznań oraz Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego i Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego.</p> <p>Co ważne, rewitalizacja linii kolejowy nr 363 Skwierzyna – Międzychód i nr 368 Międzychód – Szamotuły w ramach programu Kolej Plus, modernizacja linii 203 na odcinku Kostrzyn nad Odrą w powiązaniu z budową łącznic na w Kostrzynie nad Odrą - 1500 m torów łączące górny i dolny poziom stacji Kostrzyn nad Odrą tj. linie kolejowe nr 203 z 273, pozwoli na uzyskanie międzyregionalnego połączenia Szczecin – Gorzów Wlkp. – Poznań.</p>		przygotowawczych przeanalizowane zostaną potencjalne rozwiązania projektowe w tym kwestia elektryfikacji.
228	Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021 – 2027,(tabela strona 49, 50),	1) Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny – Kunowice (granice państwa) – prace projektowe. 2) Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznikami – prace przygotowawcze.	Proponowane brzmienie: 1) „Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny – Kunowice (granice państwa) wraz z niezbędnymi inwestycjami w zakresie Magistrali Zachodniej - prace projektowe.” 2) „Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi inwestycjami w zakresie Magistrali Zachodniej – prace przygotowawcze.”	<p>Uwzględnienie w obecnym projekcie dokumentu budowę tzw. Magistrali Zachodniej, osi północ południe łączącej Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zieloną Górę – Wrocław na jednej linii komunikacyjnej wraz z budową nowych odcinków: Międzyrzecz – Świebodzin – Sulechów oraz Gorzów Wlkp. – Szczecin.</p> <p>W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego (...), przyjętego uchwałą Nr XLIV/667/18 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 23 kwietnia 2018 r. wskazano między innymi na potrzebę budowy nowej linii kolejowej na osi północ – południe, cyt.: „W szerszej perspektywie czasowej proponuje się powstanie nowej linii kolejowej, łączącej Gorzów Wlkp. i Zieloną Górę przez Skwierzynę, Międzyrzecz, Świebodzin i Sulechów, z możliwością wykonywania połączeń do Nowej Soli, Żar i Żagania (...).”</p> <p>Natomiast w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 przyjętej uchwałą Nr XXVIII/397/21 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 15 lutego 2021 roku, w przedsięwzięciach strategicznych kluczowych dla realizacji celów strategii rozwoju województwa lubuskiego 2030 wskazano między innymi, cyt.:„(...) należy uwzględnić potrzebę stworzenia nowej osi komunikacyjnej Żagań/Żary-Zielona Góra-Sulechów-Świebodzin Międzyrzecz-Gorzów Wielkopolski-Szczecin, na bazie istniejących, nowych i zlikwidowanych linii kolejowych.”</p> <p>Ponadto w związku z trwającymi pracami na linii kolejowej nr 003 (E20) na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) –</p>	nie uwzględniono	Działania w zakresie budowy tzw. magistrali zachodniej mogą być rozpatrywane w znacznie szerszym horyzoncie czasowym, niemniej na chwilę obecną nie są ujęte w planach zdefiniowanych w ramach dokumentu „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”.



## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>opracowywane Studium Wykonalności, została uwzględniona propozycja, zgłoszona przez samorządy, leżące wzdłuż planowanej Magistrali Zachodniej, przebudowy stacji Świebodzin pozwalającej w przyszłości na włączenie Magistrali Zachodniej (unikniecie tzw. prac traconych).</p> <p>Magistrala Zachodnia stanie się bowiem rdzeniem komunikacyjnym łączącym prawie wszystkie miejskie obszary funkcjonalne województwa lubuskiego, a tym samym pozwoli na integrację większości miast regionu w ramach jednej silnej linii komunikacyjnej – ok. 60% mieszkańców województwa lubuskiego i zbliży centra obu stolic województwa lubuskiego na ok. „odległość 79 min”.</p> <p>Budowa nowego „kręgosłupa komunikacyjnego”, pozwoli także na scalanie większość potencjałów województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego na jednej linii komunikacyjnej. Jest to zadanie, które należy rozpocząć jak najszybciej, aby za ok. 10 lat, realnie zwiększyć potencjał organizacyjny przewozów regionalnych i ponadregionalnych ale także przewozów międzynarodowych w ramach Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk. Ponadto budowa Magistrali Zachodniej przyspieszy rozwój centrów logistycznych między innymi w Świebodzinie, Gorzowie Wlkp., Międzyrzeczu, Sulechowie, Zielonej Górze i Nowej Soli dzięki powiązaniu z węzłami drogi ekspresowej S3 i autostrady A2, linią kolejową E20 (część Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą) linią kolejową nr 203 oraz Międzynarodową Droga Wodną E30 (port Sulechów/Cigacice) i Międzynarodową Droga Wodną E70 (port Gorzów Wlkp.).</p> <p>Magistrala Zachodnia zakładając, iż docelowo łączyć będzie Szczecin, Gorzów Wlkp., Zieloną Górę oraz Wrocław, wspólnie z magistralami kolejowymi nr 273 i 351, stanowić będzie ważną oś komunikacyjną obsługującą głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu oraz port w Szczecinie, stając się jednocześnie ważnym elementem założeń Białej Księgi Transportu Unii Europejskiej, wyznaczającej kierunki rozwoju transportu na nadchodzące dziesięciolecie, planu Europejski Zielony Ład a także programy krajowe, między innymi: Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030), Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 i Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).</p> <p>Magistrala Zachodnia będzie miała za zadanie przede wszystkim połączyć miasta wojewódzkie zachodniej Polski w sposób najbardziej optymalny w zakresie czasu przejazdu, dostępności do infrastruktury kolejowej zastępując dzisiejszy układ linii kolejowych wybudowany jeszcze w XIX wieku, który nie pozwala na realizację tego celu. Pozwoli także zwiększyć przepustowość na liniach kolejowych magistralnych tj. 351 i 273 dedykowanych dla portów w Szczecinie i Świnoujściu.</p> <p>Inwestycje wymagane do utworzenia Magistrali Zachodniej oraz o które postuluje się do ujęcia w niniejszym dokumencie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L273 i L358 - Przebudowa stacji Czerwieńsk aby w sposób uniwersalny obsługiwała ruch na liniach nr 273 jak i 358.</li> <li>2. L273 i L436 – Przebudowa PODG Czerwieńsk Południe na bezkolizyjny wraz z budową peronów.</li> <li>3. L358 - Budowa drugiego toru na linii 358 w parametrach V160km/h.</li> <li>4. L384nowa - Budowa nowego odcinka linii kolejowej Sulechów – Świebodzin, o długości ok. 17,0km w parametrach V160km/h i elektryfikacją.</li> <li>5. L384nowa – Budowa nowego odcinka linii od stacji Świebodzin do styku z linią nr 375 w okolicy przystanku Gościkowo wraz z</li> </ol>		

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>pełnym połączeniem z linią nr 375 w obu kierunkach. Długość nowego odcinka linii to około 15,0 km w parametrach V160km/h i elektryfikacja.</p> <p>6. L375 - Modernizacja linii na odcinkach:</p> <p>a. Gościkowo – Międzyrzecz w parametrach V160km/h z punktowymi ograniczeniami i elektryfikacją.</p> <p>b. Gościkowo – Sieniawa Lubuska – Łagów – Toporów – modernizacja linii kolejowej.</p> <p>7. L273 – stacja Kostrzyn nad Odrą – budowa połączeń torowych pomiędzy górnym i dolnym tarasem stacji, które umożliwią prowadzenie ruchu bez zmiany z linii kolejowej nr 203 na linię nr 273 w kierunku Wrocławia/Zielonej Góry/ Rzepina jak i Szczecina.</p>		
229	Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021 – 2027, strona 49	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinkach Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap IV	Proponowane brzmienie: „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinkach Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap I”.	<p>Postuluje się nadanie priorytetu modernizacji wraz z elektryfikacją linii 203 na odcinku Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. Modernizacja wraz z elektryfikacją linii 203 jest kluczowa dla spójności komunikacyjnej województwa i bardzo ważne z punktu widzenia sieci krajowych połączeń międzywojewódzkich. Bez jej realizacji nie nastąpi pilnie oczekiwana poprawa dostępności Gorzowa Wielkopolskiego w systemie kolejowego transportu publicznego (ok. 123 tys. mieszkańców źródło GUS stan na VI.2020 r.; w Aglomeracji Gorzowskiej ok. 300 tys. mieszkańców źródło: Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wlkp. 2015 r.). Omawiany odcinek linii kolejowej nr 203, już w chwili projektowania powstawał jako linia magistralna kolejowa przeznaczona do obsługi pociągów z prędkościami 160 km/h. Obecnie w zakresie parametrów można uzyskać jeszcze wyższe prędkości jednak bez inwestycji w zakresie modernizacji i elektryfikacji, także na stycznych odcinkach linii kolejowych i stacjach węzłowych, nie jest możliwe, kształtowanie nowej sieci połączeń regionalnych i międzywojewódzkich, bez których rozwój miasta Gorzowa Wielkopolskiego będzie stłumiony. Należy także podkreślić że w wyniku modernizacji i elektryfikacji linii 203 możliwe będzie połączenie ze sobą dwóch ważnych magistralnych linii kolejowych nr 351 i 273, co znacznie usprawni transport towarowy.</p> <p>Modernizacja wraz z elektryfikacją będzie miała także istotne znaczenie w ruchu transgranicznym, ponieważ obecnie na terenie Niemiec planuje się budowę drugiego toru oraz elektryfikację z Berlina do granicy w Kostrzynie nad Odrą, (informacja z 9 maja 2019 r. z portalu Rynek Kolejowy artykuł pt. Polsko-Niemiecki szczyt kolejowy we Wrocławiu cyt.: „Strona niemiecka jest zainteresowana budową drugiego toru na linii Berlin-Kostrzyn-Gorzów Wielkopolski (Ostbahn - Kolej Wschodnia) oraz elektryfikacją tego połączenia. "Ta linia jest czymś więcej niż tylko regionalnym połączeniem. Nie kończy się na polskiej granicy, lecz łączy Berlin i Brandenburgię z naszym sąsiadem" - podkreślił polityk SPD Dietmar Woidke”).</p> <p>Mając na uwadze powyższe oraz zaawansowany obecnie zakres prac projektowych, zasadnym jest aby inwestycja ta znalazła się w pierwszej grupie realizacji inwestycji planowanych na najbliższe lata przez PKP PLK i bezwzględnie obejmowała elektryfikację. W połowie 2020 r. zakończono prace nad studium wykonalności dla linii 203 pn.: „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją odcinka Piła - Kostrzyn”, natomiast w grudniu 2018 r. przedstawiciele PKP PLK i Zarząd Województwa Lubuskiego podpisali w Urzędzie Marszałkowskim Woj. Lubuskiego, umowę na dofinansowanie dokumentacji projektowej i przedprojektowej w celu doprowadzenia parametrów linii 203 do współczesnych wymogów prowadzenia publicznego transportu zbiorowego. Wartość projektu to ponad 11 mln zł, z czego 7,5 mln zł będzie pochodzić z</p>	nie uwzględniono	Podział zadania na poszczególne etapy nie definiuje kolejności potencjalnej realizacji prac.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020.  Co ważne, modernizacja linii 203 na odcinku Kostrzyn nad Odrą w powiązaniu z budową łącznic na w Kostrzynie nad Odrą - 1500 m torów łączące górny i dolny poziom stacji Kostrzyn nad Odrą tj. linie kolejowe nr 203 z 273, oraz rewitalizacja linii kolejowy nr 363 Skwierzyna – Międzyzichód i nr 368 Międzyzichód – Szamotuły w ramach programu Kolej Plus, pozwoli na uzyskanie międzyregionalnego połączenia Szczecin – Gorzów Wlkp. – Poznań. Działania te wpisują się w priorytety oraz kierunki interwencji określone w KPK oraz w Zamierzeniach inwestycyjnych w PLK S.A., na przykład w zakresie stworzenia spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednio połączenia ze stolicami województw oraz pomiędzy miastami. Tym bardziej jest to istotne z perspektywy Gorzowa Wlkp. który nigdy nie posiadał połączenia kolejowego ze Szczecinem, gdzie odległość pomiędzy tymi wojewódzkimi miastami wynosi zaledwie ok. 100 km.		
230	Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), (tabela strona 54)	Wybrane prace w obszarze Węzła Poznańskiego		<ul style="list-style-type: none"> <li>Stacja Rokietnica – odtworzenie zlikwidowanego w ramach modernizacji L351 połączenia torowego z linią 363 (posiadającej decyzję likwidacyjną, ale do teraz nie rozebranej i mającej krytycznie ważne znaczenie dla rozbudowy komunikacji aglomeracyjnej węzła poznańskiego. Kluczowy odcinek do odtworzenia w pierwszej kolejności to L363 Rokietnica – Kaźmierz jako części linii komunikacyjnej w kierunku Swarzędza po obwodnicy towarowej – projekt o technicznej nazwie poznański ring.</li> <li>Eliminacja wąskich gardel poznańskiego węzła kolejowego praktycznie na każdym odcinku linii prowadzącym do st. Poznań Główny takie jak Poznań PoD, stacja Poznań Wschód, Luboń, Poznań Franowo.</li> </ul>	nie uwzględniono	Szczegółowe inwestycje planowane na obszarze Poznańskiego Węzła Kolejowego będą wynikiem trwającego wstępnego studium wykonalności.
231	Załącznik nr 8 „Lista projektów regionalnych 2021-2027”, nr KPK 7.112, poz. nr 20, str. 52	Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz - Bytów	Wnioskujemy o przeniesienie zadania z listy rezerwowej na listę podstawową.	W związku ze zwiększającą się liczbą uczestników korzystających ze zbiorowego transportu kolejowego oraz zgłaszanych potrzeb dotyczących połączeń na odcinku Lipusz-Kościerzyna i Lipusz-Bytów potrzebna jest rewitalizacja linii kolejowej nr 211 oraz 212 na wymienionych odcinkach zarówno dla ruchu pasażerskiego jak i towarowego	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
232	Rozdział 8 Lista projektów regionalnych 2021-2027, punkt 20, str. 52	LP 20 Nr KPK 7.112 Województwo pomorskie nazwa zadania Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz - Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz - Bytów	Powyższe zadanie jest wpisane na listę rezerwową „Projektów regionalnych 2021-2027” w poz. nr 20 (str. 52) wraz z rzeczywistą kwotą, obejmującą koszt rewitalizacji całego odcinka. Zwracam uwagę, że powyższe zadanie było wpisane na listę podstawową w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej, która została wykonana w 2021 r. Dzisiaj pewność realizacji całej inwestycji jest możliwa wyłącznie pod warunkiem umieszczenia naszego zadania na liście podstawowej „Projektów regionalnych 2021-2027”.	Firma Prefabet Osława Dąbrowa S.A. powstała w 1975 roku. Jesteśmy spółką pracowniczą zatrudniająca 150 osób. Średnia produkcja roczna firmy wynosi: 228 000m <sup>3</sup> a utoklawizowanego betonu komórkowego i 80 000 m <sup>3</sup> siłkatów. Do produkcji w/w asortymentu zużyto w 2022r. odpowiednio: 23000 ton wapna, 23000 ton cementu i 8000 ton węgla. Ponieważ wszystkie niezbędne w procesie produkcji surowce sprowadzane są do naszego zakładu aż z południa Polski już na etapie wyboru miejsca budowy zakładu wybrano takie, które usytuowane będzie przy linii kolejowej. Zbudowano również bocznicę kolejową tak aby w sposób sprawny, ekonomiczny i ekologiczny można było transportować niezbędne do produkcji surowce. Dlatego też tak niezbędny dla prawidłowego funkcjonowania naszej firmy jest transport kolejowy.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
233	Załącznik nr 9 s. 53, 54	9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)	Dodanie do listy projektów zapisu o ujęciu zadania: "Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odc. Gorlice-Jasło celem usprawnienia połączenia Kraków-Jasło wraz z rewitalizacją linii kolejowej nr 110 i budową łącznicy pomiędzy ww. liniami".	Dla zadania przygotowane zostało wstępne studium planistyczno-prognostyczne.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
234	6. Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021-2027, str. 48, poz. 71 (5.066)	Prace na ciągu C - E 59 - linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin ,	Proszę przenieść na listę podstawową.  Proponowane brzmienie:	Inwestycja strategiczna.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		odcinek Głogów - Rzepin , lista rezerwowa - 3.496.500.000 zł, projekt częściowo w obrębie Inwestycji towarzyszącej CPK	„Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Głogów - Rzepin – wraz z niezbędnymi łącznicami pomiędzy liniami kolejowymi nr 273-370, 273 i 436 oraz 273 i 358. Prace na węźle kolejowym Zielona Góra – Czerwieńsk. Z uwzględnieniem elementów infrastruktury Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta”.			roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A. Zakres prac w ramach projektu wniknął będzie z przeprowadzonych prac studialnych.
235	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 48, poz. 92 (5.065)	Prace na ciągu C - E 5 9 - linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin - Szczecin Podjuchy – 3.158.833.100 zł	Proszę przenieść na listę podstawową.	Inwestycja strategiczna.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
236	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 49, poz. 99 (5.078)	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp . - Kostrzyn , etap III: prace na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp . wraz z elektryfikacją – 1.585.000.000 zł	Proszę przenieść na listę podstawową.	Inwestycja strategiczna.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
237	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 49, poz. 115 (5.101)	Prace n a liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp . - Kostrzyn , etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp . - Kostrzyn	Proszę przenieść na listę podstawową.	Inwestycja strategiczna.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		wraz z elektryfikacją – 1.188.000.000 zł				zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
238	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Budowa łącznic LK 203/LK 273 na stacji Kostrzyn. Proszę wpisać na listę podstawową.	Inwestycja strategiczna.		Przedmiotowe łącznice rozpatrywane są w ramach realizowanych studiów wykonalności obejmujących stację Kostrzyn nad Odrą. W przypadku wykazania zasadności ich budowy, będą one realizowane w ramach większego projektu liniowego (przy założeniu możliwości zapewnienia finansowania).
239	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 – 48, Poz. 73	Prace na liniach kolejowych nr 14, 8 15 , 816 na odcinku Ostrów Wlkp . - (Krotoszyn ) - Leszno - Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn - Leszno - Głogów	Proszę wpisać na listę podstawową.	Inwestycja strategiczna.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
240	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 50, Poz. 132	Modernizacja linii kolejowych nr 274, 279 , 282, 290 , 324, 344 , 348, 370 , 779, 780 , 786 na odcinkach Zielona Góra - Żary - Węglińiec - Zgorzelec /Lubań - Mikułowa - Zawidów - gr. państwa / Krzewina Zgorzelecka - Turoszów (Bogatynia), - 1.300.000.000 zł	Proszę wpisać na listę podstawową.	Element ciągu komunikacyjnego z portów w Szczecinie, Gdańsku, Gdyni i Elblągu na południe Europy.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
241	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak wyodrębnionej pozycji	Budowa drugiego toru LK 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z przelotowym odgańzieniem przebiegającym w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu lotniczego w Nowym Kramsku (lotnisko Zielona Góra – Babimost).	Przewidywany wzrost ruchu międzyregionalnego, regionalnego, aglomeracyjnego a także ruchu towarowego. Planowane nowe połączenie międzynarodowe Poznań – Zielona Góra – Lipsk (DE).	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
242	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak wyodrębnionej pozycji	Budowa infrastruktury (m. in. przystanki, drugi tor na wybranych odcinkach, tunel drogowy w Nowej Soli) w ramach projektu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta (SKALT).	Potrzeba obsługi przez kolej przemieszczeń ludności w ramach zielonogórsko – nowosolskiego obszaru funkcjonalnego (Aglomeracja Lubuskiego Trójmiasta).	nie uwzględniono	Zadania możliwe są do realizacji w ramach projektu „Poprawa parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych oraz infrastruktury pasażerskiej na terenie województwa lubuskiego”, ujętego obecnie w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmującym dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
243	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Powiązanie istniejącego toru pomiędzy LK 275 i LK 14 w Żaganiu (włączenie go do LK 14 w miejscu bezpośredniego z nią sąsiedztwa) wraz z budowa przystanków Żagań Miasto, Żagań Jednostka, oraz Złotnik na LK 275.	Wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury w układzie połączeń pomiędzy dwoma aglomeracjami: żarsko-żagańską i zielonogórsko – nowosolską.	nie uwzględniono	Szczegółowe rozwiązania techniczne analizowane będą w przypadku uruchomienia projektu inwestycyjnego obejmującego stację Żagań.
244	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychód – Wierzbno – Skwierzyna/ Międzyrzecz	„Prace na liniach 363, 364 i 368 na ciągu Międzychód – Wierzbno – Skwierzyna/ Międzyrzecz i Międzychód – Szamotuły – Etap II elektryfikacja”	Jako etap uzupełniający do Programów Kolej+ (lubuskiego i wielkopolskiego) elektryfikacja wraz niezbędnymi pracami dodatkowymi pozwalającymi wprowadzić prędkość do V160 km/h. Uzyskanie zelektryfikowanego ciągu komunikacyjnego Poznań – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn (nowa łącznica) – Szczecin.	nie uwzględniono	W przypadku decyzji o realizacji projektu (co będzie uwarunkowane możliwością zapewnienia finansowania) w ramach prac przygotowawczych przeanalizowane zostaną potencjalne rozwiązania projektowe w tym kwestia elektryfikacji.
245	1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLIS, str. 41, poz. 135 (1133)	Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk - Gubin (granica państwa) lista rezerwowa - 197.000.000 zł	Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa) wraz z elektryfikacją. Proszę przenieść zadanie na listę podstawową.	Modernizacja do prędkości minimum 120 na godz. oraz elektryfikacja linii pozwoli wykorzystać jej potencjał.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
246	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Rewitalizacja LK 364 Rzepin – Sulęcín - Wędrzyn wraz z poprawą parametrów na czynnym odcinku Wędrzyn – Międzyrzecz.	Przywrócenie ruchu pasażerskiego, obsługa ruchu cargo i ruchu nie cywilnego, linia alternatywna na czas prac na LK 3.	nie uwzględniono	Zadanie nie jest ujęte w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						– 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
247	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Odbudowa dawnej LK 357 Sulechów – Wolsztyn.	Odtworzenie alternatywnego ciągu Zielona Góra – Poznań w powiązaniu z wyremontowanym odcinkiem (Poznań) Luboń – Wolsztyn.	nie uwzględniono	Zadanie nie jest ujęte w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
248	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Prace przygotowawcze do budowy KDP Poznań – Zielona Góra (- Berlin) w nowym przebiegu od Opalenicy do Zielonej Góry.	Połączenie polskiej sieci KDP z siecią zachodnioeuropejską.	nie uwzględniono	Zadanie nie jest ujęte w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Budowa linii KDP ujęta jest w odrębnym programie wieloletnim dedykowanym inwestycjom CPK.
249	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Prace przygotowawcze do budowy KDP Poznań – Gorzów Wlkp. – Szczecin (-Berlin).	Połączenie polskiej sieci KDP z siecią zachodnioeuropejską.	nie uwzględniono	Zadanie nie jest ujęte w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Budowa linii KDP ujęta jest w odrębnym programie wieloletnim dedykowanym inwestycjom CPK.
250	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 49	Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny – Kunowice (granice państwa) – prace projektowe.	Odcinek Poznań – Opalenica – dobudowa toru. Proponuję wpisać na listę podstawową.	Wyeliminowanie kongestii w obsłudze ruchu aglomeracyjnego Poznania, połączeń do Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry oraz w ruchu międzynarodowym.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A. Zakres prac w ramach projektu wniknął będzie z przeprowadzonych prac studialnych.
251	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Prace przygotowawcze do rozbudowy Magistrali Południowej (Przemyśl-) Rzeszów – Kraków – (Kraków Balice MPL) – Katowice – Opole – Wrocław – Legnica – Lubin – Głogów (-Zielona Góra).	Poprawa parametrów ciągu komunikacyjnego do standardów KDP.	nie uwzględniono	Zadanie nie jest ujęte w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Budowa linii KDP ujęta jest w odrębnym programie wieloletnim dedykowanym inwestycjom CPK.
252	6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Prace przygotowawcze do budowy północno-wschodniej obwodnicy Zielonej Góry.	Obwodnica towarowa, stwarzająca jednocześnie nowe możliwości prowadzenia ruchu z Zielonej Góry w różnych kierunkach.	nie uwzględniono	Zadanie nie jest ujęte w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
253	6. Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Poprawa parametrów LK 14 Niegosławice – Żagań – Żary (-Tuplice).	Przywrócenie dodatkowych możliwości prowadzenia ruchu pasażerskiego na południu województwa lubuskiego na osi wschód – zachód. Dominująca prędkość 120 km na godz.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
254	6. Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021-2027, str. 47 - 50	Brak	Rewitalizacja LK 375 Nietoperek – Toporów wraz z poprawą parametrów na czynnych odcinkach.	Obsługa m. in. ruchu turystycznego do Łągowa oraz ruchu cargo do kopalni węgla brunatnego w Sieniawie.	nie uwzględniono	Zadanie nie jest ujęte w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
255	Załącznik 6. lista projektów CEF2 i FEnKS.	Zadanie 5.102 „Prace na linii nr 18 na odcinku Włocławek – Bydgoszcz” (lista rezerwowa).	Niezależnie od zaplanowanych przez PKP PLK S.A. prac na linii kolejowej nr 18 w ramach „Kolejowych Inwestycji Towarzyszących CPK”, postuluje się realizację dodatkowej linii Kolei Dużych Prędkości na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, z Włocławka przez Toruń do Bydgoszczy (ok. 100 km), wraz z jej integracją z zaplanowaną linią z CPK przez Grudziądz do Trójmiasta. Proponowana linia znakomicie wpisuje się w tezę o równoważeniu impulsów rozwojowych i przeciwdziałaniu wykluczeniom – jest więc w	Efektywna obsługa miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego oraz pełniejsze włączenie województwa w korzyści rozwojowe płynące z realizacji linii Kolei Dużych Prędkości (KDP) w ramach Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, wymagają realizacji dodatkowej linii o najwyższych standardach z Włocławka przez Toruń do Bydgoszczy, zintegrowanej z planowaną do realizacji linią z CPK przez Grudziądz do Trójmiasta. Znaczące skrócenie czasu podróży oraz sam fakt realizacji połączeń na liniach KDP z wykorzystaniem bardzo nowoczesnej infrastruktury i środków transportu spowodują, że ośrodki i regiony w nie wyposażone, zyskają nowe, bardzo silne i trwałe impulsy rozwojowe, wprowadzające całkowicie nowy poziom ich konkurencyjności w relacjach nie tylko krajowych, ale wręcz europejskich. Ośrodki i	nie uwzględniono	Budowa nowej linii KDP Włocławek – Toruń - Bydgoszcz nie jest ujęta w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”.  Budowa linii KDP ujęta jest w odrębnym programie wieloletnim dedykowanym inwestycjom CPK.



## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			pełni zgodna z założeniami polityki Rządu Rzeczypospolitej Polskiej.	regiony pominięte przy realizacji sieci – zostaną zmarginalizowane. Obecne zamierzenia inwestycyjne Spółki Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. sprowadzają województwo wyłącznie do roli marginalnej przestrzeni tranzytowej, tworząc „wewnętrzne peryferia” w centrum kraju i utrwalając jedynie powiązania transportowe już istniejące (Warszawa – Trójmiasto/Poznań). Prezentowana od 2019 roku przez Spółkę CPK sp. z o.o. koncepcja obsługi stolic województwa kujawsko-pomorskiego w kierunku Kołobrzeg / Koszalin w ramach „szprychy nr 1” poprzez istniejącą linię nr 18 nie realizuje interesu rozwojowego województwa. 4 z 5 największych miast regionu pozbawionych zostanie dostępu do sieci nowoprojektowanych linii KDP. Ponadto z zapisów projektu Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) nie wynika wprost zamiar zwiększenia prędkości przewozów pasażerskich na linii nr 18, co nie uprawdopodobnia również zakładanych w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL CPK), czasów przejazdu z Bydgoszczy i Torunia do CPK (odpowiednio 1 godz. 45 minut oraz 1 godz. 15 minut). Obecne zamierzenia inwestycyjne Spółki CPK sp. z o.o. wykluczają de facto także efektywne skomunikowanie kolejowe Bydgoszczy i Torunia z Grudziądzem. Dotychczasowa argumentacja Spółki CPK sp. z o.o. związana z obniżeniem prędkości maksymalnej (250 km/h) na linii KDP, uwzględniającej w przebiegu Toruń i Bydgoszcz, ze względu na konieczność stosowania fuków o mniejszych promieniach uwarunkowanych zagospodarowaniem terenu, oparta była na relacji Warszawa / CPK – Trójmiasto, w kontekście zapewnienia założonej w inwestycji dostępności czasowej Gdańska do węzła przesiadkowego CPK (2 h). Samorząd Województwa wychodzi z inicjatywą realizacji dodatkowej linii KDP z Włocławka do Bydgoszczy o długości ok. 100 km, która nie tylko nie będzie kolidować z tymi planami, a dodatkowo poprawi efektywność obsługi i dostępność czasową stolic województwa kujawsko-pomorskiego, realizując założenia SSL CPK, nawet pomimo braku możliwości osiągnięcia prędkości maksymalnej 250 km/h. Linia w Toruniu powinna być poprowadzona tunelem, ze stacją zlokalizowaną w rejonie ścisłego centrum miasta, a w Bydgoszczy realizację linii należy połączyć z nowym mostem drogowym GDDKiA planowanym na Wiśle w Fordonie (most drogowo-kolejowy w przebiegu DK80 oraz „Szprychy nr 1”). Pominięcie dwóch ośrodków stołecznych województwa oraz peryferyjna obsługa Włocławka w sieci linii kolejowych o najwyższych standardach, są niekorzystne w kontekście „wyrównywania szans rozwojowych regionów w oparciu o zapewnienie zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, służącej konkurencyjnej gospodarce kraju”, zgodnie ze Strategią zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku. Już w chwili obecnej brak połączeń kolejowych najwyższych klas (EIP) negatywnie wpływa na konkurencyjność i wizerunek największych miast województwa. Ponadto uwzględnienie jedynie Grudziądza w sieci linii KDP spowoduje wyraźne ograniczenie potencjałów rozwojowych i znaczenia województwa na tle innych regionów poprzez całkowite włączenie tego miasta do strefy oddziaływania gospodarczego i transportowego Trójmiasta. Samorząd Województwa podkreśla, że inwestycje strategiczne, nawet te najwyższej rangi, mające wpływ na kształtowanie konkurencyjności całego kraju, powinny być realizowane z intencją poszukiwania satysfakcjonujących rozwiązań, z uwzględnieniem interesów rozwojowych wszystkich samorządów i ich społeczności.		
256	Załącznik 6. lista projektów CEF2 i FEnIKS.	CAŁA LISTA/NOWE ZADANIE	Uzupełnienie listy projektów podstawowych, finansowanych ze środków centralnych, o	Obecny stan techniczny linii kolejowej jest zły. Prędkość szlakowa wynosi 40 km/h, podkłady są drewniane, w wielu miejscach	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje

## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			dodatkowe zadanie – Rewitalizacja linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek w systemie „zaprojektuj – wybuduj”.	spróchniałe, platformy peronowe oraz teren kolejowy zachwaszczony. Przywrócenie parametrów linii do 80-100 km/h pozwoli na skrócenie czasu przejazdu o połowę. Z uwagi na planowane przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich do Ciechocinka, obecny stan infrastruktury nie pozwoli na uzyskanie zadowalającego czasu przejazdu.		dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
257	Załącznik 6. lista projektów CEF2 i FEnIKS.	CAŁA LISTA/NOWE ZADANIE	Uzupełnienie listy podstawowej projektów finansowanych ze środków centralnych o nowe zadanie pn. Elektryfikacja linii kolejowej nr 208 ETAP I – odcinek Wierzchucin – Chojnice w systemie „zaprojektuj – wybuduj”.	Elektryfikacja linii kolejowej nr 208 w kontekście modernizacji i rozbudowy linii nr 201 pozwoli na uruchamianie bezpośrednich pociągów w trakcji elektrycznej na odcinku Bydgoszcz – Tuchola/Chojnice. Brak elektryfikacji skutkować będzie koniecznością przesiadki na stacji Wierzchucin, co przyczyni się do znacznego pogorszenia oferty transportowej na wskazanych odcinkach oraz wydłuży czas podróży.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
258	Załącznik 6. lista projektów CEF2 i FEnIKS.	CAŁA LISTA/NOWE ZADANIE	Uzupełnienie listy podstawowej projektów finansowanych ze środków centralnych o nowe zadanie pn. Modernizacja linii kolejowej nr 18 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna.	Zgodnie z planami CPK linia kolejowa nr 18 pomiędzy Nakłem nad Notecią, a Bydgoszczą będzie kluczowym fragmentem dla dalszej podróży planowanej linią KDP nr 400. Obecny stan techniczny linii z roku na rok się pogarsza. Występuje coraz więcej odcinkowych ograniczeń prędkości z uwagi na stan torowiska/podtorza. Apelujemy jednakże o zmodernizowanie całego odcinka z Bydgoszczy do Piły z uwagi na to, iż na wskazanej linii możliwy będzie ruch pociągów dalekobieżnych w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego czy Szczecina, a zwłaszcza w kontekście elektryfikacji odcinka Piła Główna – Krzyż.	nie uwzględniono	Projekt pn. „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz – Piła” obejmujący wnioskowany odcinek ujęty jest na liście rezerwowej w zał. nr 6.  Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
259	Załącznik 6. lista projektów CEF2 i FEnIKS.	CAŁA LISTA/NOWE ZADANIE	Uzupełnienie listy rezerwowej projektów finansowanych ze środków centralnych o nowe zadanie pn. Elektryfikacja linii kolejowej nr 27 na odcinku Toruń Wschodni – Sierpc – Nasielsk.	Elektryfikacja linii pozwoli na uruchamianie połączeń w trakcji elektrycznej nie kończąc biegu pociągu na stacji Toruń Główny. Ponadto utworzony w ten sposób korytarz transportowy umożliwi także organizację połączeń dalekobieżnych w kierunku Warszawy, a także znacznie zmniejszy peryferyjność transportową wschodniej części obszaru województwa kujawsko-pomorskiego. Dzięki tej inwestycji linia ta byłaby dodatkowym generatorem ruchu z Warszawy/CPK w kierunku Torunia i Bydgoszczy.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
260	Załącznik 6. lista projektów CEF2 i FEnIKS.	CAŁA LISTA/NOWE ZADANIE	Uzupełnienie listy rezerwowej projektów finansowanych ze środków centralnych o nowe zadanie pn. Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowych nr 208 oraz 33 ETAP II – odcinek Wierzchucin – Brodnica – Rypin wraz z podniesieniem punktu obsługi podróżnych Rypin do rangi stacji.	Elektryfikacja umożliwi organizowanie bezpośrednich połączeń pasażerskich na trasie Toruń – Brodnica (stolica województwa – stolica powiatu). Obecnie zgodnie z zapisami w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zborowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, pomiędzy jedną ze stolic a miastem powiatowym zakłada się czas przejazdu 60 min. Założenie to obecnie nie jest możliwe do realizacji z uwagi na niezelektryfikowany odcinek Jabłonowo Pomorskie – Brodnica. Elektryfikacja pozwoli także na powrót pociągów pasażerskich do stacji Rypin.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
261	Załącznik 6. lista projektów CEF2 i FEnIKS.	CAŁA LISTA/NOWE ZADANIE	Uzupełnienie listy rezerwowej projektów finansowanych ze środków centralnych o nowe zadanie pn. Odbudowa połączenia linii	Projekt kluczowy Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+. Postuluje się o wprowadzenie przedmiotowego zadania minimum w	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			kolejowej 209 Kowalewo Pomorskie – Golub-Dobrzyń wraz z budową nowego odcinka Golub-Dobrzyń – Rypin w celu budowy nowego ciągu komunikacyjnego.	zakresie prowadzenia prac projektowych. Odbudowa odcinka Kowalewo Pomorskie – Golub-Dobrzyń oraz wytrasowanie nowej linii w kierunku Rypina, pozwoliłyby na zapewnienie dojazdu z tego miasta do Torunia w 60 minut, zgodnie z założeniami Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zborowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Stworzenie nowego ciągu komunikacyjnego przyczyniłoby się również do znacznego skrócenia czasu przejazdu w relacji Rypin – Toruń w stosunku do istniejących autobusowych linii komunikacyjnych.		uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
262	Załącznik 8. lista projektów regionalnych 2021-2027.	Zadanie 7.17 „Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa” (lista rezerwowa)	Przeniesienie projektu na listę podstawową projektów finansowanych ze środków centralnych oraz uszczegółowienie nazwy zadania: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Bydgoszcz – Szubin – Kcynia – granica województwa”.	Aktualna nazwa zadania nie określa dokładnego przebiegu ewentualnej modernizacji, bowiem istnieją dwa alternatywne korytarze dla takiej relacji – linie 18/281 oraz osobno 356. Linia kolejowa nr 356 na obszarze województwa wielkopolskiego znajduje się na liście podstawowej projektów regionalnych w zał. 8., wobec powyższego odcinek leżący po stronie województwa kujawsko-pomorskie winien być także na liście podstawowej dla zachowania interoperacyjności z projektem 7.157 pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa. Apelujemy jednakże o realizację projektu ze środków centralnych. Odtworzenie całej linii kolejowej nr 356 pozwoli na rozwój aglomeracji bydgoskiej, poprawi dostępność do transportu publicznego powiatów bydgoskiego i nakielskiego oraz znacznie skróci międzyregionalną podróż z Bydgoszczy do Poznania, który aktualnie prowadzony jest liniami 131/353. Linia kolejowa nr 356 stanowi najkrótszą pod względem czasu i dystansu alternatywę dla połączeń międzyregionalnych (o 48,520 km mniej względem ciągu linii 131/353).	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
263	Załącznik 8. lista projektów regionalnych 2021-2027.	Zadanie 7.015 Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa	Usunięcie zadania.	Inwestycja nie jest wskazana do finansowania z Programu regionalnego: Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021-2027. Zaproponowane zostały dwa nowe zadania w ramach realizacji celu z zadania 7.015.	nie uwzględniono	Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK S.A. w ramach programów regionalnych w perspektywie 2021 – 2027 jest możliwa, czego przykładem są projekty planowane przez województwa: łódzkie, wielkopolskie i mazowieckie. Ujęcie zadania na liście rezerwowej ma charakter informacyjny wskazujący, że zadanie może być finansowane ze środków z programów regionalnych.  Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
264	Załącznik 8. lista projektów regionalnych 2021-2027.	Zadanie 7.016 Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz - Brodnica	Usunięcie zadania.	Inwestycja nie jest wskazana do finansowania z Programu regionalnego: Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021-2027 i powinna być finansowana ze środków centralnych. Zaproponowane zostały dwa nowe zadania w ramach realizacji celu z zadania 7.016.	nie uwzględniono	Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK S.A. w ramach programów regionalnych w perspektywie 2021 – 2027 jest możliwa, czego przykładem są projekty planowane przez województwa: łódzkie, wielkopolskie i mazowieckie. Ujęcie zadania na liście rezerwowej ma charakter informacyjny wskazujący, że zadanie może być finansowane ze środków z programów regionalnych.  Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
265	Załącznik 8. lista projektów regionalnych 2021-2027	CAŁY ZAŁĄCZNIK	Uszczegółowienie nazwy tabel, szczególnie w załączniku nr 8.	Brak jednoznaczności w określeniu czy projekty wyszczególnione na liście w załączniku nr 8. są projektami typu regionalnego, ale realizowane z budżetu centralnego, czy są to projekty regionalne i jednocześnie realizowane ze środków regionalnych. Brak skonkretyzowanego zapisu uniemożliwia prawidłowe przyporządkowanie projektu do właściwej listy.	nie uwzględniono	Zadania wskazane w załączniku 8 są to potencjalne zadania regionalne, możliwe do realizacji w programów Fundusze Europejskie dla poszczególnych województw. Realizacja inwestycji w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK S.A. w ramach programów regionalnych w perspektywie 2021 – 2027 jest możliwa, czego przykładem są projekty planowane przez województwa: łódzkie, wielkopolskie i mazowieckie. Ujęcie zadania na liście rezerwowej ma charakter informacyjny wskazujący, że zadanie może być finansowane ze środków z programów regionalnych.  Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
266	Załącznik 8. lista projektów regionalnych 2021-2027.	Zadanie 7.013 Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz - granica województwa	Przesunięcie inwestycji na listę nr 6.	Inwestycja nie jest wskazana do finansowania z Programu regionalnego: Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza na lata 2021-2027 i powinna być finansowana ze środków centralnych.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
267	Załącznik 8. lista projektów regionalnych 2021-2027.		W projekcie Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) pominięto inwestycje wskazywane jako projekty regionalne w dokumencie „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku”, do którego KPK2030 się odwołuje.	Poza inwestycjami 7.013, 7.015, 7.017 i 7.17, które dotyczą jedynie przebudowy linii kolejowych i są inwestycjami rezerwowymi, brak jest informacji wyjaśniających brak przeniesienia innych inwestycji z dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” (Tab. 4 projekty nr 14-29), które wg KPK2030 (str. 9) „przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski”.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
268	Załącznik 3. lista projektów RPO	Zadania nr: - 3.025, - 3.027, - 3.029.	Wskazane zadania przenieść na listę rezerwową do zał. nr 6.	Projekty nie zostały zrealizowane. W ramach FEKP (Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza) nie jest przewidziana realizacja projektów dokumentacji technicznych ani modernizacji infrastruktury kolejowej.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
269	Załącznik 3. lista projektów RPO	Zadania nr: - 3.026, - 3.028, - 3.030.	Zaktualizować kwoty zadań następująco: - zadanie 3.026: z 163 106,4 na 187 619,85, - zadanie 3.028: z 4 330 na 5 325,9 z dopiskiem, że zadanie dotyczy wyłącznie dokumentacji technicznej, - zadanie 3.030: z 2685 na 3 302,55 z dopiskiem, że zadanie dotyczy wyłącznie dokumentacji technicznej.		nie uwzględniono	Wg aktualnego stanu wiedzy alokacja środków UE dostępna na projekty RPO 2014-2020 woj. kujawsko-pomorskiego wynosi około 130 mln zł, pula ta została rozdysponowana przez PKP PLK S.A. na poszczególne projekty. Zwiększenie wartości zadań wymagałoby zapewnienia niezbędnych środków również ze strony samorządu. Niezależnie od powyższego należy zwrócić uwagę, że wartość zadań będzie finalnie zgodna z rozliczeniem perspektywy 2014-2020 na koniec 2023 roku.
270	Wszystkie nowe inwestycje w załącznikach 4. – 7.	Nazewnictwo inwestycji w projekcie Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).	Zmiana nazewnictwa zadań w kierunku nazw opisujących rzeczywiste zamierzenia inwestycyjne konieczne do wykonania. Należałoby zrezygnować ze sloganowego i enigmatycznego nazewnictwa zadań inwestycyjnych. Należy poprawić nazewnictwo projektów w ten sposób, aby każde zadanie inwestycyjne miało ściśle wskazaną w nazwie lokalizację (typu „przebudowa linii kolejowej nr X na odcinku A – B” lub „przebudowa stacji kolejowej X”).	Obecnie w projekcie KPK2030 pojawia się duża liczba dość enigmatycznych nazw typu: „prace na linii...”, „rewitalizacja linii...”, „poprawa stanu technicznego...”, „zwiększenie kolejowej dostępności...”, „udrożnienie ciągu...”, „zwiększenie przepustowości...”, „likwidacja wąskich gardeł...” itp. Używanie tego typu sformułowań jest niezwykle problematyczne i wyjątkowo nietransparentne. Stosowanie tego typu zdań nie pozwala powiązać zadań obecnych na listach będących załącznikami KPK2030 z jego celami. Ponadto rodzi to znaczne trudności interpretacyjne co do rzeczywistych zamierzeń inwestycyjnych, przez co Program jest nieprzejrzysty. Obecnie część projektów ma zapisane zadania bez żadnego kontekstu miejscowego informującego o lokalizacji zadania. Ten sposób zapisu zadania nie pozwala się do niego ustosunkować. Przykładem są tu zadania inwestycyjne 3.029, 3.087, 4.009, 4.012, 4.022.	nie uwzględniono	Nazewnictwo projektów wynika z dokumentu pn. „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania. Szczegółowy zakres zadań określanych jest na etapie prac przygotowawczych dla poszczególnych projektów.
271	Wszystkie załączniki projektu Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).		W załącznikach KPK2030 zawarte są inwestycje zarówno zrealizowane, realizowane, jak i planowane do realizacji. Postuluje się wydzielenie zadań inwestycyjnych według rzeczywistego stanu ich zrealizowania.	Brak takiej kategoryzacji zadań inwestycyjnych uniemożliwia dokonanie weryfikacji rzeczywistych zamierzeń inwestycyjnych KPK2030.	nie uwzględniono	Po aktualizacji KPK nadal będzie obejmował projekty perspektywy 2014-2020. Pozostawienie załączników perspektywy 2014-2020 jest niezbędne z uwagi na to, że znaczna część projektów jest nadal realizowana, a ich rozliczenia będą prowadzone w kolejnych latach. Podział zadań na załączniki jest adekwatny do podziału perspektyw finansowych które obejmuje dokument, co jest optymalnym podejściem, zastosowanym w obecnie obowiązującym KPK.
272	Cały dokument.		Brak kontekstu wypełnienia wymogów tzw. warunkowości podstawowej dla perspektywy unijnej 2021-2027 (kompleksowe planowanie transportu).	Projekt KPK2030 zawiera podstawową strukturę ustaleń (cele, priorytety, kierunki interwencji), opis finansowania inwestycji, efekty i rezultaty. Dokument nie zawiera natomiast jakiegokolwiek uzasadnienia wyboru zadań zamieszczonych w załącznikach, w tym szczególnie wpływu ich realizacji na cele polityki transportowej europejskiej czy krajowej oraz określenia skali kosztów utrzymania nowej infrastruktury i ich źródeł. Ponadto zawarto jedynie ogólne wnioski z diagnozy (niedołączonej do dokumentu), w tym wybiórcze odniesienie do symulacji ruchu pasażerskiego w ZMR (str. 31). Podkreśla się, że ocenie wpływu na realizację polityki transportowej powinno poddawać się pojedyncze inwestycje, a nie cały program. Ponadto zastosowane w KPK2030 podejście nie wykazało, dlaczego część inwestycji wskazywana w	nie uwzględniono	Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) jest jednym z elementów niezbędnych do wypełnienia warunkowości perspektywy unijnej 2021-2027.  Uzasadnienie wyboru zadań, oraz opis kryteriów zostały wskazane w dokumencie m.in. w rozdziale 4. Perspektywa finansowa 2021-2027. Szczegółowe informacje dotyczące ZMR znajdują się w materiale kompleksowym dotyczącym wszystkich gałęzi transportowych. Z uwagi na to, że KPK odnosi się wyłącznie do inwestycji kolejowych PKP PLK S.A., przyjęto rozwiązanie polegające na odwołaniu się do materiału przygotowanego na zlecenie CUPT, tak aby nie rozbudowywać nadmiernie treści KPK przez dodawanie informacji ujętych w innych dokumentach.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				dokumencie „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wg informacji ze str. 9 jest jednym z programów nadrzędnych dla projektu KPK2030, nie znalazła się w przedmiotowym dokumencie.		Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030, m.in. z tego powodu nie wszystkie projekty przeniesiono do KPK 2030.
273	Załącznik nr 6 "Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027" Nr KPK 5.157, strona nr 50	Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Chojnice	Wniosuję o przekwalifikowanie projektu „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice” (nr KPK 5.157) na „Rewitalizacja oraz elektryfikacja [ewentualnie tylko rewitalizacja] linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Chojnice” oraz przeniesienie tego projektu z listy rezerwowej projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027 na listę podstawową projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027.	Rewitalizacja oraz elektryfikacja linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Chojnice dałaby następujące korzyści: 1) Przywrócenie ruchu pasażerskiego na odcinku Gniezno- Chojnice, co byłoby znaczącym narzędziem w walce z wykluczeniem komunikacyjnym mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281. 2) Stworzenie szybkiego i dogodnego sposobu dojazdu do tras kolejowych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego (Nakło nad Notecią) dla mieszkańców miejscowości leżących przy omawianym odcinku linii kolejowej nr 281. 3) Posiadanie dobrze przygotowanej pod względem technicznym dodatkowej linii kolejowej łączącej port w Gdańsku z kompleksem logistyczno - sprzętowym dla wojsk NATO oraz 33 Bazą Lotnictwa Transportowego w Powidzu, co umożliwiłoby utrzymanie ciągu transportowego do tych strategicznych obiektów w przypadku utrudnień na głównych liniach kolejowych. 4) Posiadanie dobrze przygotowanego pod względem technicznym objazdu kolejowego w przypadku utrudnień na linii kolejowej nr 131 na odcinku Inowrocław- Bydgoszcz - Tczew. 5) Możliwość przekształcenia linii kolejowej nr 281 w magistralę towarową, która byłaby uzupełnieniem do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz łączyłaby okręgi śląskie z okręgami nadmorskimi (podobny projekt był już rozważany w latach 70 XX wieku - Magistrala Węgłowa BIS) 6) Poprawy bezpieczeństwa i zwiększenie prędkości szlakowej dla pociągów z przekroczoną skrajnią korzystających z omawianego odcinka linii kolejowej nr 281. 7) Rada Miejska w Sępólnie Krajeńskim Uchwałą NR LIII/496/2023 z dnia 25 stycznia 2023 r. poparła wniosek o wpisanie przez Marszałka Województwa Kujawsko - Pomorskiego linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło Nad Notecią - Mrocza - Więcbork - Sępólno Krajeńskie - Kamień Krajeński - Ogorzeliny do Wojewódzkiego Planu Transportu Województwa Kujawsko Pomorskiego na rzecz rewitalizacji w/w linii kolejowej nr 281 i wpisanie w 2023 r. do nowego Wojewódzkiego Planu Transportu codziennych przewozów pasażerskich PKP na linii kolejowej nr 281 na odcinku Kcynia - Nakło Nad Notecią - Mrocza - Więcbork - Sępólno Krajeńskie - Kamień	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
274	Lista projektów RPO poz. 47 Nr KPK 3.048	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 odc. Stróże - granica województwa	Zmiana miejsca na liście z rezerwowej na podstawową.	Mając na uwadze znaczenie transportu kolejowego, zwracam się z prośbą o podjęcie wszelkich możliwych działań, mających na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu Powiatu Gorlickiego. Pociągi tej relacji są bardzo ważne dla naszego regionu gdyż zaspokajają potrzeby komunikacyjne miejscowości generujących duży ruch turystyczny i cieszą się dużym obłożeniem. Stanowią istotny element oferty przewozowej w ramach transportu publicznego, zapewniając lokalnej społeczności połączenie z miastem wojewódzkim, wspierając tym samym lokalny rynek pracy. Wspomnieć należy również, że bardzo liczną grupą, która korzysta z ww. pociągów są studenci dojeżdżający do Krakowa jak również turyści podróżujący w Bieszczady.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
275	Lista projektów RPO poz. 63 Nr KPK 3.062	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 odc. Jasło - granica województwa	Zmiana miejsca na liście z rezerwowej na podstawową.	Mając na uwadze znaczenie transportu kolejowego, zwracam się z prośbą o podjęcie wszelkich możliwych działań, mających na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu Powiatu Gorlickiego. Pociągi tej relacji są bardzo ważne dla naszego regionu	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				gdyż zaspokajają potrzeby komunikacyjne miejscowości generujących duży ruch turystyczny i cieszą się dużym obciążeniem. Stanowią istotny element oferty przewozowej w ramach transportu publicznego, zapewniając lokalnej społeczności połączenie z miastem wojewódzkim, wspierając tym samym lokalny rynek pracy. Wspomnieć należy również, że bardzo liczną grupą, która korzysta z ww. pociągów są studenci dojeżdżający do Krakowa jak również turyści podróżujący w Bieszczady.		projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
276	strona 15	Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego: poprawa powiązań kolejowych w ramach makroregionu Polski Wschodniej, w tym inwestycje w ciągu „Wschodniej Magistrali Kolejowej”9: Rzeszów/Kielce - Lublin - Białystok - Olsztyn;	Elektryfikacja ciągów komunikacyjnych na odcinku Siedlce - Czeremcha / Hajnówka - Bielsk Podlaski - Białystok (linie kolejowej nr 31, 52, 32)	Uzasadnienie: - wzmocnienie roli miast Polski Wschodniej w zakresie uruchomienia bezpośrednich połączeń kolejowych Białegostoku z Lublinem i Rzeszowem z wykorzystaniem trakcji elektrycznej. - powstrzymanie procesu degradacji środowiska naturalnego na obszarze powiatu hajnowskiego (rejonu Puszczy Białowieskiej); zmniejszenie emisji spalin wynikających z prowadzenia przewozów pasażerskich i towarowych trakcją spalinową. - alternatywne do linii kolejowej nr 6 połączenie trakcją elektryczną Białegostoku z centralną częścią Polski.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
277			Przystosowanie stacji zwrotnych do potrzeb postępującego taboru pasażerskiego przewoźników kolejowych.	Po zakończonych w latach 2017-2021 przebudowach stacji Hajnówka, Czeremcha - brak torów przystosowanych do postępującego taboru. Uproszczone układy torowe, ograniczają możliwości przewoźników do prowadzenia obrządzania składów pasażerskich.	nie uwzględniono	Wskazane stacje mogły być modernizowane w ramach projektów liniowych, których realizacja jest zależna od dostępności źródeł finansowania. Na chwilę obecną projekty które mogłyby objąć wskazane stacje znajdują się na listach rezerwowych z uwagi na ograniczone środki finansowe.  Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
278			Nowy projekt : Prace na linii kolejowej nr 37 na odc. Białystok - Białystok Fabryczny, z elektryfikacją do km 7,300 Zakres prac: zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) i samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP) na odc. Białystok Fabryczny (km 3,709) - do przejazdu drogowo-kolejowego km 7,132 modernizacja infrastruktury pasażerskiej	Uzasadnienie: - wyeliminowanie obowiązku kierowania ruchem na przejazdach drogowo-kolejowych przez drużyny pociągowe przewoźników w km 4,404 oraz 7,132 po zabudowaniu urządzeń SSP, podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego - możliwość wydłużenia relacji kursujących pociągów pasażerskich kończących/rozpoczynających bieg na stacji Białystok do i ze st. Białystok Fabryczny i obsługą gęsto zaludnionego obszaru miasta Białegostoku	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			stacji Białystok Fabryczny elektryfikacja całego odcinka linii kolejowej nr 37 do km 7,132 wraz z odciągami sieci trakcyjnej (szacunkowy km osi 7,300).	- rozwój komunikacji zbiorowej w obrębie miasta i aglomeracji białostockiej.		
279	6.004, str. 51	Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 na odcinku Czerwonka - Orzysz - Elk	Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 na odcinku Czerwonka - Orzysz – Elk wraz z elektryfikacją.	W związku z bardzo niską dostępnością taboru spalinowego kluczowe dla wykonywania połączeń jest prowadzenie elektryfikacji na liniach nieelektryfikowanych. W niedługim czasie przewoźnicy nie będą mogli realizować połączeń na liniach spalinowych ze względu na całkowity brak taboru.	częściowo uwzględniono	Wskazany projekt planowany jest do realizacji w ramach programu FE Polska Wschodnia na lata 2021-2027. Szczegółowy zakres zadania określony zostanie w ramach właściwych prac przygotowawczych.
280	1.Wstęp str. 5	KPK dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK S.A wraz z infrastrukturą towarzyszącą ...	KPK dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK S.A wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym grupami torów postojowych.	Brak uszczegółowienia pojęcia infrastruktury towarzyszącej o ważny element jakim są tory postojowe do utrzymania i przygotowania taboru do wyprawienia pociągu.	nie uwzględniono	Obecny zapis w programie jest wystarczający. KPK do 2032 obejmuje infrastrukturę zarządzaną przez Spółkę PKP PLK S.A.
281	5. Priorytety oraz kierunki inwestycji Cel 3 str. 15	Dopisać ppkt do celu 3 - Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych	Poprawa stanu technicznego grup torów postojowych na stacjach pasażerskich wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	Zapewnienie komfortu podróżnym wymaga właściwego utrzymania taboru pod względem porządkowo-sanitarnym obejmującym m.in. czyszczenie taboru, odfekalnianie i płukanie zbiorników WC, wodowanie składów, drobne naprawy Powyższe czynności wymagają uzbrojenia torów postojowych w sieć kanalizacyjną, wodną, zasilanie energetyczne, oświetlenie i utwardzenie międzytorzy z dojazdem.	nie uwzględniono	Obecny zapis w programie jest wystarczający. KPK do 2032 obejmuje infrastrukturę zarządzaną przez Spółkę PKP PLK S.A.
282	Tabela: Lista projektów RPO, Lp. 65	Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne na odcinku Munina - granica województwa	Czy można uznać, że w ramach proponowanej inwestycji mieści się zadanie: Modernizacja linii kolejowej nr 101 Munina – Werchrata?	Zadanie o brzmieniu podanym w kolumnie „TREŚĆ UWAGI...” obecne jest w zapisach projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 (PSRT WP). W przypadku zamieszczenia w KPK 2030 zadania o mniejszym zakresie prac, niż wynikające z tytułu zawartego w projekcie PSRT WP, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisu w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Zgodnie z nazwą zadania projekt obejmowałby odcinek linii 101 do granicy województwa czyli również odcinek Munina – Werchrata.
283	Dotyczy zapisów w tabelach: Lista projektów RPO, Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027, Lista projektów FE PW 2021-2027	Dotyczy projektów związanych z Linią kolejową 108	Czy można uznać, że w ramach proponowanych inwestycji mieszczą się prace, które obejmowałyby swym zakresem zadania polegające na rewitalizacji i modernizacji wszystkich elementów podkarpackiego odcinka linii kolejowej nr 108 (od granicy polsko - ukraińskiej do granicy z województwem małopolskim/miejscowością Stróże)?	Zadania dotyczące lk 108 na całym odcinku przebiegu w obrębie województwa podkarpackiego są obecne w zapisach projektu PSRT WP. W przypadku zamieszczenia w KPK 2030 zadań o mniejszym zakresie prac, niż zawarte w projekcie PSRT WP, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisów w tym zakresie w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Projekt modernizacji odcinka Jasło - Nowy Zagórz linii kolejowej nr 108 ujęty jest na liście podstawowej projektów FE PW 2021-2027.  Dla pozostałych odcinków, zadania wskazane są wyłącznie w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” jako projekty regionalne.  Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
284	Dotyczy zapisów w wierszach tabeli: Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW	Dotyczy projektów związanych z Linią kolejową 68	Czy można uznać, że w ramach proponowanych inwestycji mieszczą się prace, które obejmowałyby swym zakresem zadania polegające na przedsięwzięciach dotyczących wszystkich elementów podkarpackiego odcinka linii kolejowej nr 68?	Zadania dotyczące lk 68 na wszystkich odcinkach przebiegających przez województwo podkarpackie są obecne w zapisach projektu PSRT WP. W przypadku zamieszczenia w KPK 2030 zadań o mniejszym zakresie prac, niż zawarte w projekcie PSRT WP, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisów w tym zakresie w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	W ramach projektu aktualizacji KPK, cała linia 68 objęta jest projektami z perspektywy 2014-2020 lub 2021-2027.
285	Dotyczy zapisów w wierszach tabel: Lista projektów RPO oraz Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW	Dotyczy projektów związanych z Linią kolejową 25	Czy można uznać, że w ramach proponowanych inwestycji mieszczą się zadania pozwalające na pełną modernizację podkarpackiego odcinka Lk 25?	Zadania dotyczące lk 25 na wszystkich odcinkach przebiegających przez województwo podkarpackie i wymagających prac są obecne w zapisach projektu PSRT WP. W przypadku zbyt wąskiego zakresu zapisów, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisów w tym zakresie w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	W ramach projektu aktualizacji KPK, cała linia 25 na obszarze województwa Podkarpackiego objęta jest projektami z perspektywy 2014-2020 lub 2021-2027.
286			Budowa linii kolejowej nr 166 Dębica – Jasło.	Województwo Podkarpackie wnosi o zamieszczenie zapisu odnośnie wskazanego projektu w konsultowanym dokumencie (jest obecny w zapisach projektu PSRT WP).	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
287			Kompleksowa przebudowa dojazdów do terminali przeladunkowych w rejonie przejścia granicznego Medyka – Mościska na liniach nr 120, 123, 613, 614 wraz z modernizacją linii kolejowej nr 92	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności tego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanych zadań w konsultowanym dokumencie (jest obecny w zapisach projektu PSRT WP).	nie uwzględniono	Linie wchodzące w skład węzła kolejowego w Medyce objęte są pracami studialnymi w ramach zadania <i>Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Rzeszów – Medyka (granica państwa)</i> . Zakres prac w ramach tego projektu, w tym na wskazanych liniach wypracowywany jest m.in. w ramach konsultacji prowadzonych podczas prac studialnych.
288			Doprowadzenie infrastruktury kolejowej do terenów inwestycyjnych zlokalizowanych przy wschodniej obwodnicy miasta Przemyśla.	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności tego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie (jest obecny w zapisach projektu PSRT WP).	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
289			Prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 102 Przemyśl - Malhowice - Granica Państwa wraz z elektryfikacją.	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności tego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	nie uwzględniono	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
290	Dotyczy zapisów w wierszach tabel: <i>Lista projektów RPO oraz Lista projektów FE PW 2021-2027</i>	Zapisy dot. projektów związanych z budową łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie.	Czy można uznać, że w ramach proponowanych inwestycji mieści się także elektryfikacja wspomnianej łącznicy?	Zadania dotyczące budowy i elektryfikacji łącznicy są obecne w zapisach projektu PSRT WP. W przypadku zbyt wąskiego zakresu zapisów, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisów w tym zakresie w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Budowa łącznicy uwzględniona jest w ramach projektu planowanego do realizacji ze środków FE PW 2021-2027.  Dalsze prace wskazane są wyłącznie w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
291		Zapisy dot. rewitalizacji linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz – Łupków.	Czy można uznać, że w ramach proponowanych inwestycji mieści się także elektryfikacja Lk 107?	Zadania dotyczące elektryfikacji Lk są obecne w zapisach projektu PSRT WP. W przypadku zbyt wąskiego zakresu zapisów, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisów w tym zakresie w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Elektryfikacja linii wskazana jest wyłącznie w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” jako projekt regionalny. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
292		Zapisy dotyczące modernizacji linii kolejowej E30 na odcinku podkarpackim.	Czy można uznać, że w ramach proponowanych inwestycji mieści się wystarczająca ilość zadań pozwalających na modernizację i doposażenie ww. odcinka Lk E30?	Zadania dotyczące Lk E30 są obecne w zapisach projektu PSRT WP. W przypadku zbyt wąskiego zakresu zapisów, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisów w tym zakresie w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	W ramach KPK wskazane jest zadanie Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) - prace projektowe, a dalsze prace będą realizowane w zależności od dostępności środków.  Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
293			Modernizacja linii kolejowej nr 71 (województwo podkarpackie).	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności tego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	W ramach KPK modernizacja linii nr 71 wskazana jest jako zadania zrealizowane w perspektywach 2007-2013 oraz 2014-2020.
294			Czy można uznać, że w ramach proponowanych inwestycji mieści się wystarczająca ilość zadań pozwalających na realizację przedsięwzięć liniowych i infrastrukturalnych na Lk 91 i 92 (wraz z Lk przyległymi: 68, 101, 102, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 612, 613, 614, 615, 861, 988, 989)?	Zadania dotyczące Lk 91 i 92 są obecne w zapisach projektu PSRT WP. W przypadku zbyt wąskiego zakresu zapisów, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisów w tym zakresie w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Linie wchodzące w skład węzła kolejowego w Medyce objęte są pracami studialnymi w ramach zadania <i>Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Rzeszów – Medyka (granica państwa)</i> . Zakres prac w ramach tego projektu, w tym na wskazanych liniach wypracowywany jest m.in. w ramach konsultacji prowadzonych podczas prac studialnych.
295			Czy zapisy dot. projektów dotyczących prac na linii kolejowej nr 106 są wystarczające dla prowadzenia szerszych prac na polu infrastrukturalnym towarzyszących ww. Lk?	Zadania dotyczące Lk 106 są obecne w zapisach projektu PSRT WP. W przypadku zbyt wąskiego zakresu zapisów, Województwo Podkarpackie wnosi o rozszerzenie zapisów w tym zakresie w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	W ramach KPK wskazane są wyłącznie prace realizowane na odcinku Boguchwała – Czudec (zadanie z RPO Województwa Podkarpackiego 2014-2020).  Dalsze prace wskazane są wyłącznie w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” jako projekty regionalne. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
296			Prace Inwestycyjne na przejściu granicznym Medyka - Mościska II (linie kolejowe nr: 120, 121, 123, 613).	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności tego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Zadanie realizowane w ramach obecnego KPK do 2023 roku.
297			Prace Inwestycyjne na przejściu granicznym Werchrata- Rawa Ruska, Zakres (linia kolejowa nr): 116.	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności tego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Zadanie realizowane w ramach obecnego KPK do 2023 roku.
298			Czy funkcjonują zapisy umożliwiające budowę nowego przystanku/peronu, Mielec EURO-PARK, linia kolejowa nr 25, pow. Mielecki?	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności tego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Zadanie będzie realizowane w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025 (jest on odrębnym programem).
299			Czy funkcjonują zapisy umożliwiające budowę nowego przystanku/peronu Zagórz Przemysłowy?	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności tego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Zadanie dotyczące budowy nowych przystanków w województwie podkarpackim wskazane jest wyłącznie w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” jako projekt regionalny. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
300			Czy funkcjonują zapisy umożliwiające wdrożenie rozwiązań cyfrowych (ITS, systemy organizacji przewozów, biletomaty, systemy informacji pasażerskiej, aplikacje planowania podróży, rezerwacji i zakupu biletów, systemy dla transportu intermodalnego)?	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności takiego/ podobnego zadania w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Krajowy Program Kolejowy dotyczy inwestycji w infrastrukturę zarządzaną przez PKP PLK S.A.
301			Czy funkcjonują zapisy umożliwiające modernizację linii kolejowej nr 75 Rytwiany - Połaniec wraz z przedłużeniem do Mielca?	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności takiego/równoważnego zapisu w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
302			Czy funkcjonują zapisy umożliwiające budowę nowej linii kolejowej łączącej Przemyśl i Zagórz?	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności takiego/ równoważnego zapisu w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” obejmuje dłuższą perspektywę czasową niż KPK 2030. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
303			Czy funkcjonują zapisy umożliwiające budowę Karpackiej Kolei Euroregionalnej komunikującej województwo z regionami południowej Europy?	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności takiego/ równoważnego zapisu w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
304			Czy funkcjonują zapisy umożliwiające budowę kolei w ramach tzw. Czwórmiasta komunikującej północną część województwa z tzw. szprychą nr 6?	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności takiego/ równoważnego zapisu w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	W dokumencie KPK wskazano zadanie pn. „Budowa linii Stary Garbów - Zbydniów - prace przygotowawcze”.
305			Czy funkcjonują zapisy umożliwiające budowę nowych i modernizację istniejących przystanków oraz peronów kolejowych na obszarze województwa podkarpackiego?	Województwo Podkarpackie wnosi o weryfikację obecności takiego/ równoważnego zapisu w KPK 2030 i w razie jego braku ujęcie zapisu odnośnie wskazanego zadania w konsultowanym dokumencie.	uwaga wyjaśniona	Zadanie dotyczące budowy nowych przystanków w województwie podkarpackim wskazane jest wyłącznie w dokumencie „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” jako projekt regionalny. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
306	Rozdział 8 Lista projektów regionalnych 2021-2027, punkt 20, str. 52	LP 20 Nr KPK 7.112 Województwo pomorskie nazwa zadania Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz - Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz - Bytów	Powyższe zadanie jest wpisane na listę rezerwową „Projektów regionalnych 2021-2027” w poz. nr 20 (str. 52) wraz z rzeczywistą kwotą, obejmującą koszt rewitalizacji całego odcinka. Zwracam uwagę, że powyższe zadanie było wpisane na listę podstawową w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej, która została wykonana w 2021 r. Dzisiaj pewność realizacji całej inwestycji jest możliwa wyłącznie pod warunkiem umieszczenia naszego zadania na liście podstawowej „Projektów regionalnych 2021-2027”	stworzenie dostępu do metropolitalnego rynku pracy mieszkańcom gminy Studzienice - wykluczeniu komunikacyjnemu i transportowemu mieszkańców gminy - zwiększenie możliwości dostępu do edukacji ponad podstawowej i szkół wyższych dla uczniów i studentów z terenu gminy Studzienice - stworzenie możliwości transportowych dla przedsiębiorstw z terenu gminy w celu sprawnego przewozu wielkotonażowych surowców, materiałów, towarów i wyrobów. - zwiększenie możliwości handlowych. - rozwój turystyczny regionu i obszaru Gminy Studzienice, zwiększenie dostępności turystycznej - poprawa i usprawnienie komunikacji.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
307	Rozdział 8 Lista projektów regionalnych 2021-2027, punkt 20, str. 52	LP 20 Nr KPK 7.112 Województwo pomorskie nazwa zadania Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz - Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz - Bytów	Wskazane zadanie jest wpisane na listę rezerwową „Projektów regionalnych 2021-2027” w poz. nr 20 (str. 52) wraz z rzeczywistą kwotą, obejmującą koszt rewitalizacji całego odcinka. Wnosimy o umieszczenia zadania na liście podstawowej „Projektów regionalnych 2021-2027”.	Przywrócenie linii kolejowej jest postulowana od lat, w związku z największym wykluczeniem w zakresie dostępności kolejowej w woj. Pomorskim (jedyne miasto powiatowe bez dostępności kolejowej). Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego definiuje linię kolejową 212 jako szczególnie ważną dla dostępności wewnętrznej województwa.  Obecnie prowadzone są prace mające przywrócić połączenia pasażerskie na linii, trwa procedura uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji kolejowej. PKP PLK S.A. w sierpniu 2022 r. zakończyła etap opracowania dokumentacji przygotowawczej dla projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz- Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz – Bytów”. W tej koncepcji Bytów uzyskałby jednokierunkowe (czołowe) połączenie kolejowe w	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>kierunku Trójmiasta i Bydgoszczy (przez Kościerzynę)</p> <p>Wykluczenie kolejowe to potężne wyzwanie dla podmiotów gospodarczych z obszaru MOF Bytowa, które obecnie nie posiadają alternatywnego rozwiązania w zakresie organizacji transportu towarów. Interesariusze wskazują od lat istotne argumenty za przywróceniem połączeń kolejowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• krótszy czas i mniejsza częstotliwość dostaw, zwłaszcza ciężkich ładunków ze względu na dużą ładowność taboru kolejowego (istotne w przypadku przedsiębiorców organizujących regularne transporty np. bazy paliw w Ugoszczy, czy producent materiałów budowlanych,</li> <li>• znacznie mniejsze obciążanie dróg przez samochody ciężarowe (w tym specjalne jak np. autocysterny), a co za tym idzie poprawa bezpieczeństwa drogowego oraz ochrona infrastruktury drogowej,</li> <li>• niższa emisja spalin.</li> <li>• niższe koszty.</li> </ul>		
308	Pkt. 8 Lista projektów Regionalnych 2021-2027, poz. nr 20 (str. 52)	Działka 5, kolumna „Lista”: „Rezerwowa”	PERN SA wnosi o przeniesienie projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz - Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz - Bytów” z listy rezerwowej na listę podstawową projektów Regionalnych 2021-2027.	Linia kolejowa 212 na odcinku Lipusz-Bytów stanowi jedyny dojazd kolejowy do największej bazy magazynowej paliw płynnych PERN SA w Ugoszczy. Baza Paliw w Ugoszczy przechowuje dla Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych zapasy paliw płynnych które w razie uzasadnionej potrzeby muszą zostać natychmiast wydane na rynek. Transport kolejowy jest jedynym dostępnym transportem dzięki któremu w sposób szybki można uwolnić zapasy złożone w Ugoszczy. W dobie agresji Rosji na Ukrainę i wynikających z tego zaburzeń na rynku paliw płynnych stabilny dostęp do rezerw strategicznych jest krytycznie ważny, stąd PERN SA wnioskuje o przeniesienie projektu na listę podstawową i jak najszybsze rozpoczęcie prac remontowych celem zachowania dostępności kolejowej Bazy Paliw w Ugoszczy.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
309	Rozdział 8 Lista projektów regionalnych 2021-2027, punkt 20, str. 52	LP 20 Nr KPK 7.112 Województwo pomorskie nazwa zadania Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz - Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz - Bytów	Powyższe zadanie jest wpisane na listę rezerwową „Projektów regionalnych 2021-2027” w poz. nr 20 (str. 52) wraz z rzeczywistą kwotą, obejmującą koszt rewitalizacji całego odcinka. Ponownie wnioskuje się o wprowadzenie kompleksowej realizacji zadania pod nazwą Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz-Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz-Bytów na listę podstawową Krajowego Programu Kolejowego w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej, która została wykonana w 2021 r.	Rada Miejska w Bytowie w dn. 31 maja 2023 r. podczas Sesji przyjęła stanowisko w sprawie rewitalizacji linii kolejowych: nr 212 i nr 211 na odcinku od Bytowa do Kościerzyny, umacniając zasadność złożenia przedmiotowego wniosku w ramach trwających konsultacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032). W związku z trwającymi konsultacjami publicznymi projektu Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) Rada Miejska w Bytowie ponownie postuluje o wprowadzenie kompleksowej realizacji zadania pod nazwą Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz-Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz-Bytów na listę podstawową Krajowego Programu Kolejowego (str. 52, poz. 20 nr KPK 7.112). Dla przedmiotowego zadania, na zlecenie Spółki PKP PLK Centrum Realizacji Inwestycji w Gdańsku została przygotowana dokumentacja przedprojektowa, studium wykonalności oraz przeprowadzono postępowanie z zakresu ochrony środowiska. Biorąc pod uwagę stopień gotowości inwestycyjnej zarówno pod względem dokumentacyjnym jak i administracyjnym oraz dynamicznie wzrastające potrzeby komunikacyjne jednego z niewielu miast powiatowych w kraju, które pozbawione jest połączenia kolejowego, prosimy o przyspieszenie przebudowy linii kolejowej 212 na odcinku z Lipusza do Bytowa oraz linii kolejowej 211 na odcinku z Kościerzyny do Lipusza o łącznej długości ok. 33 km. Przywrócenie połączenia kolejowego Bytowa z resztą kraju pozwoli mieszkańcom Bytowa i gmin sąsiednich bezpiecznie dotrzeć do Trójmiasta oraz dowozić materiały i surowce naszym firmom. W związku z silnie zdekapitalizowanym taborom jest on wykorzystywany w minimalnym zakresie. Dzięki wsparciu społeczno-gospodarczemu oraz determinacji naszego samorządu linia kolejowa z Lipusza do Bytowa eksploatowana jest od 16 lat w sposób gwarantujący przede wszystkim bezpieczeństwo przewozów	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				z maksymalną prędkością do 20 km/h. Taki stan trakcji kolejowej wyklucza możliwość przywrócenia transportu pasażerskiego. Apelujemy zatem o nieodkładanie w czasie przebudowy obu odcinków linii kolejowej z Bytowa do Kościerzyny i umieszczenie tego zadania na liście inwestycji priorytetowych.		
310	Uwaga ogólna do całego Krajowego Planu Kolejowego do 2030 r.	Dotyczy całego Planu.	Budżet Krajowego Planu Kolejowego powinien być zwiększony i zbliżony do wydatków planowanych na realizację inwestycji drogowych. Biorąc pod uwagę konieczność rozwijania w Polsce środków transportu przyjaznych środowisku i klimatowi, w celu redukcji emisji CO2 z tego sektora, należy przeznaczyć większe środki, zwłaszcza na kolej. Sprawiedliwa transformacja dopuszcza, a nawet zaleca rozwój infrastruktury drogowej w Polsce, ale proporcje te powinny być zbliżone. Po 2027 roku Polska powinna jeszcze zwiększyć nakłady na kolej i odchodzić od realizacji inwestycji drogowych ze środków unijnych. To powinno zwiększyć realnie budżet na inwestycje kolejowe.	Należy zwrócić uwagę, że nowa propozycja Krajowego Planu Kolejowego zakłada inwestycje na poziomie 80 mld zł (w perspektywie finansowej 2021-2027). W rzeczywistości jest to kwota mniejsza niż w przypadku poprzedniego Krajowego Planu Kolejowego po jego ostatecznych zmianach. Co warto również podkreślić obecny Krajowy Plan Kolejowy ma budżet ponad 3 krotnie mniejszy Program Budowy Dróg, gdzie perspektywa finansowania do 2027 roku wynosi ponad 250 mld zł.	nie uwzględniono	Projekt aktualizacji KPK obejmuje dostępne środki możliwe do rozdysponowania na program. Jednocześnie przyjęcie programu w kwocie 80 mld zł, nie oznacza, że program nie będzie mógł być zwiększany na dalszym etapie realizacji.
311	Uwaga ogólna dotycząca planowanych inwestycji kolejowych w ramach Krajowego Planu Kolejowego do 2030 roku	Dotyczy planowanych budów i modernizacji odcinków:  Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ  Np. poz 96 str. 40 nr. KPK 1.093 - Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia	Inwestycje realizowane w ramach Krajowych Planów Kolejowych powinny być realizowane zgodnie z planem. Przywołana modernizacja linii średnicowej zapisana była w poprzedniej perspektywie, a w obecnej perspektywie będzie jedynie kontynuowana.  Podobnie z linią Gdynia Słupsk, która również była zapisana w poprzedniej perspektywie KPK.  Dotyczy to również niektórych inwestycji zapisanych w tej perspektywie Krajowego Planu Kolejowego, a były zapisane w poprzedniej perspektywie i są już realizowane albo nie zostały w ogóle rozpoczęte.	Realna wartość zrealizowanych inwestycji kolejowych względem deklaracji z poprzedniego KPK jest mniejsza. Analogiczna sytuacja w obecnej perspektywie KPK spowoduje jeszcze mniejszą realizację inwestycji kolejowych niż wynika to z planu.	nie uwzględniono	Uwaga o charakterze opinii. Wskazane w dokumencie projekty realizowane są zgodnie z aktualizowanymi harmonogramami.
312	Uwaga ogólna dotycząca brakującej potrzebnej inwestycji kolejowej	Dotyczy całego planu	W bieżącej perspektywie KPK nie uwzględniono inwestycji na linii Władysławowo – Hel.  Rekomendacja: Dobudowa drugiego toru w kierunku Władysławowa	Połączenie Władysławowo – Hel to istotne połączenie w podróżach turystycznych Polek i Polaków. Połączenie to w okresie letnim jest wyjątkowo oblegane. Dotarcie na Hel możliwe jest poprzez tramwaj wodny m.in. z Gdańska, połączenie kolejowe od Władysławowa i jedyną drogą (również z Władysławowa). Ograniczone możliwości dojazdu oraz brak drugiego toru powoduje słabą ofertę dla pasażerów kolei i zmuszeni są wybierać samochód zamiast kolei. Biorąc pod uwagę jedyną drogę, którą można dostać się na Hel, powoduje to ogromne korki w okresie letnim	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
313	Uwaga ogólna dotycząca brakującej potrzebnej inwestycji kolejowej	Modernizacja linii Gdynia - Słupsk	Modernizacja tej linii jest pożądana. Należałoby jednak wydłużyć tę modernizację do Koszalina.  Taka inwestycja mogłaby być powiązana z inną inwestycją na linii kolejowej nr 402 – Koszalin – Goleniów (rekomendacja elektryfikacji dobudowy drugiego toru na LK 402).	Proponowane rozwiązanie byłoby korzystne zarówno dla transportu kolejowego w regionie jak i w przypadku połączeń międzynarodowych, które Polska powinna uwzględniać w swoich planach coraz częściej. Takie rozwiązania przyczynią się do zwiększenia roli kolei w przewozach międzynarodowych.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
314	Uwaga dotycząca braku inwestycji kolejowej	Brak realizacji inwestycji polegającej na elektryfikacji połączenia Piła – Krzyż - Kostrzyn	Uwzględnienie w Krajowym Planie Kolejowym do 2030 roku elektryfikacji Piła – Krzyż – Kostrzyn.	Jest to inwestycja od wielu lat umieszczona na liście rezerwowej. Elektryfikacja tego połączenia jest pożądana zarówno w regionie (połączenia z Poznaniem), jak i w ruchu międzynarodowym.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
315	Dotyczy braku inwestycji kolejowych	Widoczny brak realizacji inwestycji kolejowych w centrum Polski, zwłaszcza w okolicach Łodzi.	W ramach Krajowego Planu Kolejowego proponowane jest rozważenie realizacji inwestycji kolejowych łączących Łódź ze Zduńską Wolą, a także rozwinięcie inwestycji o Poddebice, Turek, Konin, Kruszwicę, czy Kalisz. Krajowy Plan Kolejowy nie zakłada również istotnej inwestycji polegającej na budowie nowej linii Łódź – Kutno.	Perspektywa Krajowego Planu Kolejowego i mapa będąca załącznikiem do tego planu nie uwzględnia praktycznie żadnych większych inwestycji w centralnej Polsce, zwłaszcza od zachodniej części Łodzi. KPK nie uwzględnia żadnych inwestycji kolejowych do Uniejowa, czy Poddebic czy nawet pobliskiego Aleksandrowa Łódzkiego. Połączenia te mogłyby mieć kluczowy wpływ na zwiększenie roli kolei w transporcie pasażerów w tym regionie. Wielu mieszkańców tych miejscowości, uczy się, pracuje lub prowadzi interesy właśnie w Łodzi.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
316	Uwaga dotycząca braku inwestycji kolejowej	Brak niezwykle istotnej inwestycji kolejowej domykającej łódzki węzeł kolejowy - poprowadzenia linii kolejowej z Łodzi do Piotrkowa Trybunalskiego przez Rzgów i Tuszyn.	Zalecana jest budowa nowej linii kolejowej z Łodzi do Piotrkowa Trybunalskiego przez Rzgów i Tuszyn.	Linia ta byłaby niezwykle pomocna zarówno w prowadzeniu ruchu aglomeracyjnego i regionalnego jak też ruchu pociągów dalekobieżnych.  Rzgów i Tuszyn to dwa spore ośrodki położone w aglomeracji łódzkiej nie posiadające jakiegokolwiek dostępu do kolei.  Tuszyn jest prawdopodobnie jednym z większych ośrodków miejskich w Polsce odciętych od transportu kolejowego. Gmina Tuszyn ma 12 410 mieszkańców. W latach 2002-2021 liczba mieszkańców wzrosła o 7,1%. Mamy więc do czynienia z istotnym, rozwijającym się ośrodkiem, do którego przeprowadza się wiele osób z pobliskiej Łodzi. Dojazdy mieszkańców Tuszyna do pracy w Łodzi generują więc z roku na rok coraz większy ruch samochodowy. Kolej mogłaby przejąć sporą część tego ruchu oferując mieszkańcom Tuszyna szybki i wygodny dojazd do centrum aglomeracji Rzgów choć jest mniejszym ośrodkiem także generuje bardzo duży	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>ruch ponieważ Rzgów stanowi największy w Europie ośrodek handlu tekstyliami oraz szybko rozwijający się ośrodek logistyki i innej przedsiębiorczości.</p> <p>Na zakupy do Rzgowa przyjeżdżają goście z innych miast oraz liczni mieszkańcy Łodzi. Po zbudowaniu nowej linii duża część tego ruchu mogłaby być realizowana koleją.</p> <p>Jeśli zaś chodzi o ruch regionalny i połączenia dalekobieżne to należy podkreślić, że chwili obecnej jedynym wyjazdem z Łodzi w stronę południową jest przejazd przez węzeł kolejowy w Kuluszkach - pociągi muszą tam znacznie nadkładać drogi przez co transport kolejowy na południe województwa nie jest konkurencyjny wobec transportu samochodowego. Poprowadzenie kolejowego „skrótu” przez Rzgów i Tuszyń umożliwiłoby dużo szybsze połączenie Łodzi z Piotrkowem Trybunalskim i z Bełchatowem oraz z całą południową częścią województwa.</p> <p>Byłby to także niezwykle istotny skrót dla pociągów dalekobieżnych umożliwiający trasowanie większej ilości pociągów przez Łódź i tym samym poprawiający komunikacyjne położenie Łodzi i całej aglomeracji.</p> <p>Warto też podkreślić, że tego typu nowe połączenia mogłyby niezwykle ułatwić pogodzenie potrzeb transportu osobowego i towarowego w polskim systemie kolejowym.</p> <p>Na marginesie warto dodać, że istotną częścią planowania rozwoju linii kolejowych w Polsce powinno być poszukiwanie innych podobnych połączeń dzięki którym niskim kosztem można osiągnąć bardzo duże korzyści co dla aglomeracji regionu i całego systemu kolejowego kraju.</p>		
317	Uwaga dotycząca braku inwestycji kolejowej	Brak linii kolejowej wychodzącej z Łodzi przez Aleksandrów Łódzki a następnie Poddębice, Uniejów, Turek i Konin w kierunku Poznania.	Zalecana jest budowa linii kolejowej wychodzącej z Łodzi przez Aleksandrów Łódzki a następnie Poddębice, Uniejów, Turek i Konin w kierunku Poznania. Linia mogłaby zostać zbudowana w wariantcie nisko kosztowym z wykorzystaniem bocznicy kolejowej wychodzącej z dworca Łódź Żabieniec i przędzej przez Teofilów Przemysłowy. Następnie mogłaby być prowadzona jako linia jednotorowa z „mijankami” i z prędkością projektową pociągów około 120 km/h co oznaczałoby brak konieczności tworzenia wiaduktów na wszystkich drogach przecinających nową linię.	<p>Taka linia - nawet poprowadzona w oszczędnym wariantcie stanowiłaby ogromny progres w komunikacji regionalnej i ponadregionalnej.</p> <p>Nie byłaby co prawda konkurencyjna w połączeniach bezpośrednich Łodzi i Poznania, jednak niezwykle ułatwiłaby dojazd pociągiem do wszystkich ośrodków położonych przy jej przebiegu. Należy podkreślić, że: Poddębice są sporym ośrodkiem miejskim nie posiadającym bezpośredniego połączenia kolejowego z Łodzią - można tam dojechać jedynie nakładając drogi - przez Zduńską Wolę. Zarówno Poddębice jak też położony nieco dalej Uniejów są dynamicznie rozwijającymi się ośrodkami turystycznymi k napędem lokalnej turystyki są baseny termalne - niezwykle popularny zespół basenów termalnych w Uniejowie oraz coraz popularniejszy ośrodek w Poddębicach. Ponadto cała wschodnia część Województwa Wielkopolskiego zyskałaby dużo lepsze połączenie komunikacyjne z Województwem Łódzkim i jego stolicą – Łodzią. Mogłaby być także niezwykle istotną alternatywą dla pociągów towarowych - towarów mógłby się dzięki niej odbywać poza liniami istotnymi dla szybkich - dalekobieżnych połączeń.</p> <p>Na marginesie warto dodać, że istotną częścią planowania rozwoju linii kolejowych w Polsce powinno być poszukiwanie innych podobnych połączeń dzięki którym niskim kosztem można osiągnąć bardzo duże korzyści c dla aglomeracji regionu i całego systemu kolejowego kraju.</p>	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
318	Załącznik Nr 6, lp. 31, Nr KPK 5.080	Lista: rezerwowa	Wnoszę o zagwarantowanie w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku, finansowania dla projektu „Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno z połączeniem do Konstancina-Jeziorny”. Tym samym,	W sytuacji ograniczonych możliwości poprawy skomunikowania gminy Konstancin-Jeziorna z m.st. Warszawy za pośrednictwem układu drogowego, uruchomienie kolei pasażerskiej w śladzie linii kolejowej nr 937 do EC Siekierki, stanowi realną odpowiedź dla nasilającego się problemu komunikacyjnego naszej Gminy. Przeprowadzone prace studialne, pomiaru ruchu oraz niedawne	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			postulują przeniesienie wskazanych zadań na listę podstawową.	spotkanie z mieszkańcami potwierdzają, że zainteresowanie tym rozwiązaniem jest znaczące. Gmina Konstancin-Jeziorna potrzebuje efektywnego i niskoemisyjnego transportu kolejowego, który w sposób zintegrowany uzupełni ofertę komunikacji autobusowej i będzie stanowił atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego. Jednocześnie modernizacja istniejącej linii kolejowej, w tym jej elektryfikacja oraz budowa wiaduktów kolejowych w miejsce istniejących przejazdów drogowo-kolejowych, ograniczy negatywne oddziaływanie na środowisko, poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz wszechstronnie usprawni komunikację na terenie miasta. Zasadność przedmiotowej inwestycji wynika również z faktu, że rozległe tereny położone w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej 937 w granicach miasta Konstancin-Jeziorna, w ostatnim czasie zostały zakupione przez dużych zorganizowanych inwestorów, którzy planują zrealizować na nich inwestycje mieszkaniowe, a szacunki wskazują, że powstanie mieszkań dla blisko 10 000 osób.		kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
319	Załącznik nr 6, lp. 68, Nr KPK 5.193	Lista: rezerwowa	Wnoszę o zagwarantowanie w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku, finansowania dla projektu „Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jeruzolimskie - Piaseczno z połączeniem do Konstancina-Jeziorny”. Tym samym, postuluję przeniesienie wskazanych zadań na listę podstawową.	W sytuacji ograniczonych możliwości poprawy skomunikowania gminy Konstancin-Jeziorna z m.st. Warszawą za pośrednictwem układu drogowego, uruchomienie kolei pasażerskiej w śladzie linii kolejowej nr 937 do EC Siekierki, stanowi realną odpowiedź dla nasilającego się problemu komunikacyjnego naszej Gminy. Przeprowadzone prace studialne, pomiaru ruchu oraz niedawne spotkanie z mieszkańcami potwierdzają, że zainteresowanie tym rozwiązaniem jest znaczące. Gmina Konstancin-Jeziorna potrzebuje efektywnego i niskoemisyjnego transportu kolejowego, który w sposób zintegrowany uzupełni ofertę komunikacji autobusowej i będzie stanowił atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego. Jednocześnie modernizacja istniejącej linii kolejowej, w tym jej elektryfikacja oraz budowa wiaduktów kolejowych w miejsce istniejących przejazdów drogowo-kolejowych, ograniczy negatywne oddziaływanie na środowisko, poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz wszechstronnie usprawni komunikację na terenie miasta. Zasadność przedmiotowej inwestycji wynika również z faktu, że rozległe tereny położone w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej 937 w granicach miasta Konstancin-Jeziorna, w ostatnim czasie zostały zakupione przez dużych zorganizowanych inwestorów, którzy planują zrealizować na nich inwestycje mieszkaniowe, a szacunki wskazują, że powstanie mieszkań dla blisko 10 000 osób.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
320			Wprowadzenie do Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku na listę podstawową inwestycji polegającej na rewitalizacji linii kolejowej nr 281 na odcinku Chojnice – Nakło nad Notecią dla ruchu pasażerskiego.	Zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego powiatu sępoleńskiego oraz wprowadzenie alternatywnego połączenia ze stolicą województwa.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.

## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
321	Cały dokument	(uwaga ogólna)	Program nie zawiera inwestycji bezpośredniego powiązanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym, jednak nie zostało to wyraźnie zaznaczone w treści dokumentu.	Wyraźne rozdzielanie inwestycji CPK od inwestycji w ramach programu zwiększy czytelność dokumentu i poprawi odbiór programu (np. interpretacja przyjętych wskaźników ewaluacji).	nie uwzględniono	W KPK ujęte zostały inwestycje związane z CPK, które realizować będzie spółka PLK S.A. Kolejowe inwestycje towarzyszące CPK, które mają być realizowane przez spółkę CPK sp. z o.o., ujęte są w innym rządowym programie wieloletnim – „Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023”. Oba dokumenty są wzajemnie spójne.
322	Cały dokument	(uwaga ogólna)	Program wielokrotnie przywołuje zwiększenie zdolności przepustowej jako efekt działań, natomiast brak jest wskaźnika, który wprost odnosiłby się do tego parametru sieci kolejowej	Proponujemy dodanie wskaźników dotyczących: liczby dobudowanych (odbudowanych) posterunków ruchu na sieci kolejowej; liczby kilometrów odbudowanych / dobudowanych drugich torów na odcinkach jednotorowych; liczby kilometrów dobudowanych trzecich i kolejnych torów na obszarach aglomeracji.	nie uwzględniono	Przyjęte wskaźniki w sposób wystarczający opisują efekty realizacji Programu.
323	Rozdział 6	Rysunki 1 - 3	Bardzo przydatne byłoby zamieszczenie mapy obrazującej zakładany stan infrastruktury kolejowej w perspektywie 2030/32, czyli po realizacji wszystkich projektów zakładanych w dokumencie. Proponujemy dodanie nowego Rysunku lub Załącznika zawierającego taką mapę.	Dodanie rysunku/mapy zakładanego stanu infrastruktury kolejowej w roku 2030/32 ułatwi analizę programu inwestycyjnego i zwiększy czytelność dokumentu.	nie uwzględniono	Stan infrastruktury kolejowej i jej parametry na bieżąco są aktualizowane i publikowane przez PKP PLK S.A. w ramach Regulaminu sieci. Ponadto mapy obrazujące stan infrastruktury kolejowej ujęte są w innym procedowanym obecnie programie wieloletnim – „Rządowym Programie wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”.
324	Tabela 4, s. 28	Wskaźnik rezultatu „jednostka miary - km”	Wskaźnik rezultatu w postaci liczby kilometrów przebudowanych torów nie obejmuje informacji na temat parametrów tych torów. Proponujemy uszczegółowienie wskaźnika, na przykład o podział na tory szlakowe i główne oraz tory boczne na stacjach.	Uszczegółowienie wskaźnika umożliwi ewaluację rzeczywistych efektów programu i osiągnięcie rzeczywistej poprawy parametrów sieci kolejowej.	nie uwzględniono	Przyjęte wskaźniki w sposób wystarczający opisują efekty Programu.
325	Tabela 4, s. 28	Wskaźnik rezultatu	Brak jest wskaźnika rezultatu dotyczącego zakresu elektryfikacji linii kolejowych, które obecnie nie są objęte elektryfikacją.	Elektryfikacja linii kolejowych umożliwia usprawnienie realizacji przewozów pasażerskich i towarowych. Wpisuje się również w politykę zeroemisyjności.	nie uwzględniono	Przyjęte wskaźniki w sposób wystarczający opisują efekty Programu.
326	Tabela 5., s. 28	Wskaźnik realizacji Celu 1 „650 km w roku 2030”	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h w roku 2030 (2032) powinna być znacznie wyższa niż 650 km.	Osiągnięcie prędkości powyżej 160 km/h tylko na 650 km linii w roku 2030/32 nie zapewni znaczącej zmiany jakościowej na sieci kolejowej.	nie uwzględniono	Uwaga o charakterze opinii. Wskaźnik odnosi się do zadań realizowanych w ramach Programie.
327	Tabela 6., s.29	Wskaźnik realizacji Celu 2 „Długość linii kolejowych, na których zabudowano ERTMS/ETCS”	Wskaźnik należałoby rozdzielić na długość linii dla poszczególnych poziomów ERTMS/ETCS.	Możliwości ERTMS/ETCS są różne w zależności od poziomu systemu, dlatego istotną informacją jest to, jaka część sieci będzie wyposażona w poszczególne poziomy ERTMS/ETCS	nie uwzględniono	Przyjęte wskaźniki w sposób wystarczający opisują zakres zabudowy systemu ERTMS/ETCS. Poziom ERTMS/ETCS będzie wybierany indywidualnie do każdej z linii objętej zabudową tego systemu.
328	Tabela 7, s.29	Nazwa wskaźnika „Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h”	Wskaźnik jest nieprecyzyjny. Nie jest oczywiste o jaką wartość średnią prędkość chodzi. Czy chodzi o wszystkie linie łączące dany ośrodek z innymi, czy wystarczy aby parametr był osiągnięty na jednej linii.	Doprecyzowanie definicji wskaźnika umożliwi prawidłową jego interpretację i ewaluację programu.	uwaga wyjaśniona	Wskaźnik dotyczy potencjalnej średniej prędkości handlowej, możliwej do osiągnięcia w relacji pomiędzy miastem wojewódzkim a obszarem strefcznym.
329	Rozdział 8, s.27; Tabela 4, s. 28	Wskaźnik "Długość przebudowanych linii kolejowych w km toru"	Proponuje się uzupełnić wskaźniki rezultatu o wskaźniki wyrażające praktyczne efekty. Miarą rezultatu, czyli efektów przebudowy linii kolejowych może być: - łączne skrócenie czasu przejazdu w minutach dla pociągów pasażerskich typu osobowego (wojewódzkich) - łączne skrócenie czasu przejazdu w minutach dla pociągów towarowych typu intermodalnego (w minutach), bo to one najczęściej zyskują na zwiększeniu prędkości - średniej prędkości na sieci osobno dla	Miarę rezultatu należy oprzeć na tym, jaki efekt, zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych przyniesie realizacja KPK. Celem realizacji programu nie jest modernizacja linii sama w sobie, a zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego. Najlepszym miernikiem wzrostu konkurencyjności jest skrócenie czasu przejazdu i zwiększenie oferty przewozowej. Wskaźnik "Średniej prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci linii PLK S.A" jest zdefiniowany prawidłowo, gdyż to zwiększenie prędkości jest rezultatem. Taki sam wskaźnik powinien zostać zastosowany do pociągów pasażerskich.	nie uwzględniono	Przyjęte wskaźniki w sposób wystarczający opisują efekty Programu. W ocenie MI zasadne jest pozostawienie dotychczasowego katalogu wskaźników KPK. Wskaźniki o charakterze jakościowym są ujęte w odrębnym programie wieloletnim w zakresie utrzymania linii kolejowych pn. „Rządowy Program wsparcia zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”.



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			pociągów pasażerskich typu osobowego (wojewódzkich), i pospiesznego (międzywojewódzkich) - zwiększenie pracy eksploatacyjnej w ruchu pasażerskim.			
330	Załączniki 1 - 9	Uwaga ogólna dotycząca zawartości tabeli w załącznikach	Tabele z listą projektów zawierają tylko podstawowe informacje na temat każdego projektu takie jak jego nazwa i kwota. Trudno na tej podstawie wnioskować o zakresie projektu i jego charakterze. Proponujemy rozszerzenie informacji o projektach poprzez zamieszczenie informacji na temat czy chodzi o prace przygotowawcze, wykonanie projektu budowlanego, prace budowlane i np. na jakim odcinku. W skrótovej informacji o zakresie pożądanę byłoby uwzględnienie również informacji o tym, których branży dotyczy inwestycja kolejowa, np. droga kolejowa, sterowanie, czy inwestycja kompleksowa itp.	Rozszerzenie informacji o projektach stanowiłoby bardzo ważną wartość informacyjną w dokumencie i ułatwiłoby prawidłową interpretację programu przez odbiorcę. Uszczegółowienie informacji o projektach umożliwiłoby również weryfikację i ewaluację wykonania KPK w przyszłości. Brak podstawowych informacji na temat projektów może być przyczyną różnych nieporozumień w przyszłości lub powstawania nadmiernych oczekiwań w stosunku do rzeczywistych planów.	nie uwzględniono	Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym przywoływany dokument określa cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje wysokość planowanych wydatków na poziomie poszczególnych źródeł oraz listę zadań (podstawowych i rezerwowych) do realizacji w perspektywie do 2032 roku. KPK 2030 nie rozstrzyga o zakresach rzeczowych projektów. Ustalane są one w toku prac przygotowawczych do projektu, w szczególności podczas opracowania studium wykonalności.
331	Załączniki 1 - 9	Uwaga ogólna dotycząca zawartości tabeli w załącznikach	Proponuje się zaznaczyć w tabelach kolorem zielonym projekty, których realizacja na dzień aktualizacji KPK się już zakończyła, a kolorem błękitnym - projekty których realizacja trwa.	Rozszerzenie informacji o stanie zaawansowania projektów stanowiłoby bardzo ważną wartość informacyjną w dokumencie i ułatwiłoby prawidłową interpretację programu przez odbiorcę. Brak tej informacji utrudnia sformułowanie szczegółowych uwag do Załączników 1-9.	nie uwzględniono	Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym przywoływany dokument określa cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje wysokość planowanych wydatków na poziomie poszczególnych źródeł oraz listę zadań (podstawowych i rezerwowych) do realizacji w perspektywie do 2032 roku.
332	Załączniki 1 - 9	Kolumna 6 „projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK”	Obecny zapis jest zbyt ogólny. Proponujemy uzupełnienie informacji o krótką wzmiankę na temat tego, której inwestycji CPK dotyczy uwaga (na przykład nr linii, nazwę korytarza itp.)	Uszczegółowienie dokumentu we wnioskowanym zakresie zwiększy jego wartość informacyjną i umożliwi lub ułatwi prawidłowe zrozumienie zakresu inwestycji przez odbiorcę.	nie uwzględniono	Przedmiotowe zapisy są wystarczające. Inwestycje towarzyszące CPK są wykazywane w dokumentach i strategiach dotyczących CPK. W KPK ujęte zostały inwestycje związane z CPK, które realizować będzie spółka PLK S.A. Kolejowe inwestycje towarzyszące CPK, które mają być realizowane przez spółkę CPK sp. z o.o., ujęte są w innym rządowym programie wieloletnim – „Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023”. Oba dokumenty są wzajemnie spójne.
333	Załącznik 1-9	Lista projektów - uwagi do poszczególnych projektów	Projekty do przeniesienia na listę podstawową, lub do przyspieszenia realizacji: 1.060,1.062,1.064,1.076 - z uwagi na wzrost znaczenia zespołu portów Gdańsk - Gdynia w handlu z Ukrainą 1.072 Kraków - Rzeszów - główny ciąg towarowy do Ukrainy 1.088-01 i -02 Warszawa - Lublin - jako element ciągu Warszawa - Kijów 1.169, 5.171 Rzeszów -Medyka, główny ciąg towarowy do Ukrainy 2.001, 2.002 Lublin - Stalowa Wola - Tarnobrzeg ciąg równoległy do granicy wschodniej 2.013 Parczew - Łuków ciąg równoległy do granicy wschodniej 3.033 i 3.034 Rejowiec - Hrebenne - przenieść z listy rezerwowej na listę podstawową z uwagi na obsługę przejścia granicznego z Ukrainą. 3.36 Zawada - Zamość - przenieść z listy rezerwowej na listę podstawową. 3.065 Munina - Hrebenne - przenieść z listy rezerwowej na listę podstawową z uwagi na obsługę przejścia granicznego z Ukrainą 4.011 Rzeszów - Granica Państwa 4.024,5.131 Lublin - Dorohusk	Wymienione projekty KPK są szczególnie istotne ze względów geopolitycznych i strategicznych. W związku z sytuacją geopolityczną, jaka powstała w Europie w wyniku zbrojnej agresji Rosji na Ukrainę, należy położyć nacisk na projekty zwiększające przepustowość i poprawiające dostęp do kolejowych przejść granicznych pomiędzy Polską i Ukrainą. Wojna w Ukrainie i zablokowanie portów czarnomorskich, oraz perspektywiczny wzrost znaczenia ruchu towarowego pomiędzy Ukrainą a Unią Europejską po zakończeniu wojny i rozpoczęciu odbudowy zniszczonej infrastruktury przemysłowej stworzyły konieczność udrożnienia ciągów, którymi można wywozić produkty ukraińskiego rolnictwa i przemysłu do polskich portów bałtyckich.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			5.133 Bełżec - Hrebenne 1.203 Giżycko - Korsze 5.37 Rzeszów - Medyka przenieść z listy rezerwowej na listę podstawową z uwagi na obsługę przejścia granicznego z Ukrainą 6.010 Jasło - Nowy Zagórz - z uwagi na obsługę przejścia granicznego z Ukrainą 7.028 Rejowiec - Zawada - Zamość przenieść z listy rezerwowej na listę podstawową z uwagi na obsługę przejścia granicznego z Ukrainą			
334	Załącznik 1-9	Lista projektów - uwagi do poszczególnych projektów	Grupa projektów do przeniesienia na listę podstawową, lub do przyspieszenia realizacji: 1.119, 5.169 Ełk - Giżycko - linia komplementarna do Rail Baltiki 1.144, 1.157, 5.003 Białystok - Ełk - Rail Baltica 2.008 Szczytno - Ełk - linia komplementarna do Rail Baltiki 5.020 Ełk - Granica Państwa projekt należy przenieść bezwzględnie na listę podstawową jako kluczowy element ciągu Rail Baltica 6.004 Czerwonka - Orzysz - Ełk linia komplementarna do Rail Baltiki	W związku z sytuacją geopolityczną, jaka powstała w Europie w wyniku zbrojnej agresji Rosji na Ukrainę, należy położyć nacisk na projekty zapewniające dostęp Krajów Bałtyckich do europejskiej sieci kolejowej o prześwicie 1435 mm i jak najszybszą strategiczną rezygnację w tych krajach z systemu 1520 mm.	nie uwzględniono	Przywołane projekty 1.119, 1.144, 1.157, 2.008 dotyczą perspektywy 2014-2020, są obecnie w trakcie realizacji, bądź zostały zrealizowane. Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021-2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
335	Załącznik 1-9	Lista projektów - uwagi do poszczególnych projektów	Projekty do przeniesienia na listę rezerwową, lub do istotnego ograniczenia zakresu: 1.123, 1.160 Siedlce - Terespol 5.029, 5.054 Terespol - Brześć budowa mostu, 3.067, 3.068, 3.069 Kuźnica Białostocka 1.206 Geniusze - Kuźnica Białostocka 5.064 Białystok - Sokółka - Granica Państwa - ograniczyć do odcinka Białystok - Sokółka, komplementarnego z Rail Baltica i połączenie strategiczne dla obrony tzw. „Przesmyku Suwalskiego”.	W związku z sytuacją geopolityczną nastąpiło pogorszenie stosunków politycznych i gospodarczych z Białorusią która poparła zbrojną agresję Rosji na Ukrainę i prowadzi działania hybrydowe przeciwko Polsce poprzez wspieranie nielegalnego przekraczania granicy. Do tych projektów można wrócić po ewentualnym zakończeniu wojny i zmianie systemu politycznego w Białorusi.	nie uwzględniono	Przywołane projekty dotyczące perspektywy 2014-2020, są obecnie w trakcie realizacji, bądź zostały zrealizowane (za wyjątkiem projektów ujętych na listach rezerwowych). Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021-2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
336	Załącznik 1-9	Lista projektów - uwagi do poszczególnych projektów	Brak na liście KPK istotnych strategicznie linii tworzących ciąg: Stalowa Wola Rozwadów - Zwierzyniec - Zamość - Hrubieszów - Granica Państwa	Wojna w Ukrainie i zablokowanie portów czarnomorskich, oraz perspektywiczny wzrost znaczenia ruchu towarowego pomiędzy Ukrainą a Unią Europejską po zakończeniu wojny stworzyły konieczność udrożnienia ciągów, którymi można wywozić produkty ukraińskiego rolnictwa i przemysłu do polskich portów bałtyckich.	nie uwzględniono	Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
337	Załącznik: 6. Lista projektów CEF 2 i FEnIKS2021- 2027, Lp.	Lista rezerwowa	Zmiana kwalifikacji projektu z listy rezerwowej na listę podstawową. Proponowane brzmienie „Lista podstawowa”.	Linia kolejowa nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni obsługuje głównie ruch regionalny pasażerów dojeżdżających do pracy i szkół w Toruniu z okolicznych gmin województwa kujawsko-	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021-2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
	86, Nr KPK 5.041, Nazwa zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny - Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu - BiT City II (POiIŚ Aglomeracyjny”			<p>pomorskiego. W perspektywie finansowej 2007-2013 z POIiŚ został poprawiony stan techniczny przedmiotowej linii na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni) co wykazano w Załączniku: 1 Liście projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ. Realizacja modernizacji na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni stanowi zakończenie prac inwestycyjnych na linii kolejowej 353 należącej do sieci TEN-T.</p> <p>Szczególne znaczenie ma likwidacja „wąskiego gardła” jakim jest obecnie jednotorowy przebieg pod Placem Pokoju Toruńskiego. Zatem umiejscowienie tej inwestycji na liście podstawowej jest wysoce uzasadnione.</p> <p>Prace przygotowawcze do tej inwestycji trwają od wielu lat. Mając na uwadze powyższe proszę o pozytywne rozpatrzenie wniosku.</p>		roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
338	1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ, Lp. 120	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże - Szczyrzyc - Tymbark /Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz - Etap II	Prędkość maksymalna nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc powinna wynosić 200 km/h.	Aby transport kolejowy był efektywny i opłacalny musi być szybki. PKP PLK na sieci, podjęło strategiczną decyzję o uznaniu prędkości 200 km/h za standard na głównych liniach, jak 6, 9, 91, 139, 202. Nowa linia będzie też uzupełnieniem programu CPK, który planuje prędkości powyżej 200 km/h.	nie uwzględniono	Zakres prac określony zostanie na etapie prac przygotowawczych.
339	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027, Lp. 68	Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina -Jeziornej: etap II odc. Warszawa Okęcie - Zalesie, Warszawa Aleje Jerozolimskie - Warszawa Zachodnia oraz połączenie do Konstancina -Jeziornej	Przesunięcie na listę podstawową	Konstancin-Jeziorna jest miastem położonym przy linii kolejowej ale odciętej od przewozów pasażerskich. Utworzenie połączenia dzięki temu projektowi w pierwszej kolejności pozwoli budować ofertę regionalną dla lokalnej społeczności jak najszybciej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
340	6. Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027, Lp. 93	Prace na linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane	Dobudowa drugiego toru: „Prace na linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane wraz z dobudową drugiego toru”.	Na tym odcinku będzie kumulował się ruch pociągów do Zakopanego z całej Polski, trasą przez Bielsko-Białą oraz przez nową linię Podłęże – Szczyrzyc z Krakowa wraz z ruchem regionalnym. Linia jednotorowa znacząco utrudnia przepustowość i budowanie interesującej oferty dla pasażerów.	nie uwzględniono	W przypadku decyzji o realizacji projektu (co będzie uwarunkowane możliwością zapewnienia finansowania) w ramach prac przygotowawczych przeanalizowane zostaną potencjalne rozwiązania projektowe.
341	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027, Lp. 29	Dodanie nowego punktu (śląskie)	Budowa (zelektryfikowanego) połączenia do Szczyrk. – prace koncepcyjne.	Jest to miejscowość turystyczna, której przepustowość drogowa się wyczerpała i koniecznym jest utworzenie tam ciągu kolejowego.	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
342	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027, Lp. 30	Dodanie nowego punktu (śląskie)	Budowa (zelektryfikowanego) połączenia z Wisły do Zwardonia przez Koniaków – prace koncepcyjne.	Utworzenie ciągu przelotowego, bez stacji czołowej uatrakcyjni połączenie i uwolni przepustowość.	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
343	8. Lista projektów regionalnych 2021-2027, Lp. 31	Dodanie nowego punktu (mazowieckie)	Budowa (zelektryfikowanego) połączenia Konstancina-Jeziorno do EC Siekierki (Metro) oraz do Otwocka – prace koncepcyjne.	Są to projekty zgłaszane przez mieszkańców, które trzeba przeanalizować.	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
						uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
344	Załącznik nr 6 „Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021-2027”, Nr KPK 5.206, strona nr 47, wg dalszej kolejności strony bez nr	Prace na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna	Wnoszę o przekwalifikowanie projektu „Prace na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna” na „Rewitalizacja i elektryfikacja linii nr 201 na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna wraz z budową trzeciego toru na odcinku Maksymilianowo - Wierzchucin, rewitalizacją i elektryfikacją linii kolejowej nr 241 na odcinku Tuchola-Gostycyn-Koronowo i budową odgałęzienia Stronno-Koronowo, budową stacji Stronno, i połączenia linii kolejowej nr 201 i 241. Budowa trzeciego toru na linii kolejowej 131 na odcinku Bydgoszcz Główna - Maksymilianowo”.	Linia 241 od lat 90-tych nie jest uczęszczana przez regularne pociągi pasażerskie. Reaktywacja linii kolejowej 241 umożliwi zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego, a budowa łącznika Stronno-Koronowo i budową stacji Stronno, poprawi dojazd mieszkańców do Bydgoszczy, stolicy województwa, miejsca pracy wielu pracowników z okolic podmiejskich. Dla turystów będzie to okazja do skorzystania z terenów turystycznych i rekreacyjnych.	nie uwzględniono	Modernizacja linii nr 241 nie wchodzi w zakres projektu „Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”, gdyż ma charakter projektu regionalnego. Projekty regionalne z „Zamierzeń Inwestycyjnych PKP PLK S.A.” zostały ujęte w projekcie KPK 2030 zgodnie z priorytetami marszałków województw, przy uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Decyzje dotyczące realizacji projektów o charakterze regionalnym pozostają we właściwości odpowiednich samorządów województw.
345	Lista projektów CEF2 i FEniKS 2021 – 2027, punkt 164, strona 50	Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychód – Wierzbno – Skwierzyna/ Międzyrzecz - rezerwowa	Proponowane brzmienie: „Prace na liniach 363, 364 i 368 na ciągu Międzychód – Wierzbno – Skwierzyna/ Międzyrzecz i Międzychód – Szamotuły – Etap II elektryfikacja - podstawowa”.	Stworzenie połączenia Poznań – Gorzów najkrótszą trasą, ze skomunikowaniem po drodze kilku miast województwa lubuskiego i wielkopolskiego (Skwierzyna. Międzychód, Pniewy).	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
346	Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), punkt 47, strona 54	Wybrane prace w obszarze Węzła Szczecińskiego	Proponowane brzmienie: „Wybrane prace w obszarze Węzła Szczecińskiego z uwzględnieniem wylotu nowej linii Szczecin-Gorzów Wielkopolski”.	W ramach prac należy od razu uwzględnić w węźle odgałęzienie do ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmującym linie 415, 422 i 411 realizowanego w ramach innego zadania ujętego w KPK.	nie uwzględniono	W przypadku decyzji o realizacji projektu (co będzie uwarunkowane możliwością zapewnienia finansowania) w ramach prac przygotowawczych przeanalizowane zostaną potencjalne rozwiązania projektowe.
347	Lista projektów regionalnych 2021-2027, punkt 11, strona 52	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wielkopolski - rezerwowa	Proponowane brzmienie: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż-Gorzów Wielkopolski wraz z elektryfikacją - podstawowa”.	W tym aspekcie chciałbym zwrócić szczególną uwagę na jednotorowy fragment linii kolejowej nr 203 Tczew-Kostrzyn na estakadzie kolejowej w Gorzowskie Wielkopolskim, gdzie linia o znaczeniu państwowym i z międzynarodowym ruchem na obiekcie inżynierskim i na przystanku kolejowym ma „wąskie gardło”. Wnoszę o natychmiastowe dobudowanie drugiego toru. Linia kolejowa Krzyż - Kostrzyn ma największe potoki pasażerów w województwie. Linia jest znaczenia państwowego. Siedziby władz rządowych w województwie powinny być dobrze skomunikowane i dostępne. Pozwoli na to jedynie elektryfikacja. Linia 203 z punktu widzenia strategicznego państwa jest bardzo istotna. W historii zawsze tak było, że terenowe siedziby władz były dobrze skomunikowane ze stolicą i resztą kraju. Jest to otwarcie się na Europę i namacalny tego konkret. Ważny aspekt gospodarczy. Obecnie Gorzów jest jedynym miastem wojewódzkim bez elektryfikacji. Należy połączyć Gorzów z resztą Polski. Niemiecka strona planuje już elektryfikację na odcinku Kostrzyn – Berlin. Po wykonaniu pełnego zadania linia 203 odciąży magistralę przez Rzepin. Przejmie część ruchu towarowego i pasażerskiego. Elektryfikacja pozwoli na zwiększenie liczby połączeń dalekobieżnych. Obecnie zmiana lokomotywy jest bardzo niedogodna, co zauważają pasażerowie i przewoźnik PKP Intercity.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
348	Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027, punkt 163, strona 50	Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmującym linie 415, 422 i 411 - rezerwowa	Proponowane brzmienie: „Odbudowa ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmująca linie 415, 422, 411 i częściowo nowy przebieg - podstawowa”.	Rewitalizacja linii nr 415 pozwoli na przywrócenie połączeń pasażerskich. Duże znaczenie ma potencjał dla ruchu towarowego. Linia Gorzów Wlkp. –Myslibórz może być wykorzystywana na wiele sposobów: •gospodarczo - przy linii jest umiejscowiona Kostrzyńsko - Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna z licznymi zakładami pracy, •komunikacyjnie - przy rewitalizacji jeszcze dodatkowo ok. 7 km innej linii (odcinek Myslibórz - Głazów w woj. zachodniopomorskim) Gorzów Wielkopolski będzie posiadać bardzo dogodne połączenie z miastem portowym Szczecin, •turystyczno-rekreacyjnie - linia ma bardzo ciekawy przebieg. Liczne serpentyny, łuki (czasem blisko 360o), gwałtowne wzniesienia i spadki. Ponadto połączenie ze Szczecinem daje łatwe połączenie z nad morzem po linii. Trzeba zauważyć, że obecnie Gorzów nie ma żadnego połączenia kolejowego z miastami w górach i nad morzem, a również Gorzowianie i mieszkańcy okolic chcą jeździć do miast typowo turystycznych i trzeba dać im tę możliwość.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
349	Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027, punkt 124, strona 50	Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznikami - prace przygotowawcze	Proponowane brzmienie: „Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznikami, remontem mostu w Gorzowie Wlkp. i ujednoliceniem wysokości peronów”.	Zły stan techniczny tzw. mostu Żelaznego może spowodować konieczność zamknięcia linii kolejowej nr 367. Most kolejowy przez rzekę Wartę w Gorzowie Wielkopolskim (województwo lubuskie) jest konstrukcją, po której poprowadzona jest jednotorowa linia kolejowa między stacjami Gorzów Wlkp. Zamoście - Gorzów Wlkp. Wzdłuż mostu od strony dolnej wody poprowadzone są sieci urządzeń obcych. Zaś z drugiej strony przebiega chodnik dla ruchu pieszego, który obecnie jest wyłączony z użytkowania. Omawiamy most jest przede wszystkim częścią linii kolejowej nr 367 Gorzów Wlkp. - Zbąszynek przez Skwierzynę i Międzyrzecz, która jest drugą najważniejszą linią kolejową w Gorzowie Wielkopolskim zaraz za linią nr 203 Tczew - Kostrzyn tzw. Królewską Kolej Wschodnią. Budowę trasy do Zbąszynka rozpatrywano już w 1890 roku, ale z powodu trudności technicznych i finansowych powstała ona w 1896 roku. Początkowo pociągi dojeżdżały jedynie do stacji Zamoście w południowej części miasta. Dopiero wybudowany w 1898 roku most kolejowy przez Wartę połączył ze sobą obydwie linie. Stacja Gorzów Wlkp. stała się centrum przesiadkowym łączącym wszystkie linie kolejowe przebiegające przez miasto. Straty wojenne spowodowały, że obecny tzw. Most Żelazny powstał w latach 1964-1965 i ma długość całkowitą 317,50 metrów. Most jest konstrukcji stalowej nitowanej na gorąco. Przesło nurtowe zostało zaprojektowane, jako jednoprzęsłowy łuk Langera o rozpiętości teoretycznej 95,80 metrów. Most kolejowy przez Wartę odgrywa ważną rolę. Zapewnia przede wszystkim sprawny transport kolejowy, co jest istotne pod względem gospodarczym, społecznym, ekologicznym i obronnym. łączy ze sobą dwie linie kolejowe o znaczeniu państwowym, których utrzymanie i eksploatacja jest szczególnie uzasadniona z uwagi na pobliski duży poligon wojskowy w Wędrzynie, gdzie ćwiczą jednostki NATO. Po moście odbywa się także kolejowy ruch pasażerski. Uruchamiane są pociągi regionalne do Zielonej Góry i dalekobieżne do Warszawy przez Poznań. Wspomniany most kolejowy prawdopodobnie wejdzie także w skład jednej z tras kolejowych w ramach Programu Kolejowego CPK. Tzw. szprycha nr 9 ma obejmować część obecnej linii kolejowej nr 367. Odcinek Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski znajduje się jednak poza korytarzem ujętym w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym przyjętym Zarządzeniem nr 8 Pełnomocnika Rządu ds. CPK z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Za prace na wskazanej linii kolejowej odpowiedzialna jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Ponadto kładka będąca integralną częścią mostu przez prawie 50 lat	nie uwzględniono	W przypadku decyzji o realizacji projektu (co będzie uwarunkowane możliwością zapewnienia finansowania) w ramach prac przygotowawczych przeanalizowane zostaną potencjalne rozwiązania projektowe.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>służyła mieszkańcom w pieszym przemieszczaniu się między dzielnicą Zawarcie a Centrum i całą północną częścią miasta. Ułatwiała także dojście do głównego dworca kolejowego i autobusowego. Pogarszający się stan techniczny pomostu kładki oraz schodów wejściowych przyczynił się w 2012 roku do decyzji o wyłączeniu kładki z użytkowania. Stan techniczny mostu nadal się pogarsza. Zamknięta piesza kładka wydłuża spacer o 1,1 kilometra i około 14 minut. Zaś ewentualne wstrzymanie ruchu kolejowego po moście sparaliżuje ruch pociągów towarowych i pasażerskich. Wydłuży przejazd o 150,7 kilometrów przez skierowanie pociągów na najbliższy most w Kostrzynie nad Odrą i jednocześnie ominie wielu mieszkańców województwa. Równoległe linie kolejowe takie jak 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny oraz 351 Poznań Główny - Szczecin Główny są mocno obciążone i wymagane jest zapewnienie przejezdności na alternatywnej linii Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski. Dalsza eksploatacja mostu wymaga poniesienia nakładów inwestycyjnych. Linia kolejowa nr 367 Zbąszynek - Gorzów Wlkp. była w prawdzie modernizowana w 2011 roku w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego, ale zakres prac był nie wielki i nie obejmował mostu kolejowego nad Wartą. Niezbędny jest kompleksowy remont mostu kolejowego przez rzekę Wartę w Gorzowie Wielkopolskim, który pełni strategiczną rolę. Oraz Wnioskuje, aby do oczekiwań w stosunku do infrastruktury kolejowej na linii Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski dopisać ujednoczenie peronów do wysokości 55 cm. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie przewiduje w art. 98 ust 8 iż "Wysokość peronu powinna wynosić 0,76 m albo 0,55 m nad główkę szyny w zależności od typu pojazdu kolejowego zatrzymującego się przy peronie".</p>		
350	Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021 – 2027, punkt między 99, strona 49	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją	Proponowane brzmienie: „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją – podstawowa”.	<p>Linia kolejowa Krzyż - Kostrzyn ma największe potoki pasażerów w województwie. Linia jest znaczenia państwowego. Siedziby władz rządowych w województwie powinny być dobrze skomunikowane i dostępne. Pozwoli na to jedynie elektryfikacja. Linia 203 z punktu widzenia strategicznego państwa jest bardzo istotna. W historii zawsze tak było, że terenowe siedziby władz były dobrze skomunikowane ze stolicą i resztą kraju. Jest to otwarcie się na Europę i namacalny tego konkret. Ważny aspekt gospodarczy. Obecnie Gorzów jest jedynym miastem wojewódzkim bez elektryfikacji. Należy połączyć Gorzów z resztą Polski. Niemiecka strona planuje już elektryfikację na odcinku Kostrzyn – Berlin. Po wykonaniu pełnego zadania linia 203 odciąży magistralę przez Rzepin. Przejmie część ruchu towarowego i pasażerskiego. Elektryfikacja pozwoli na zwiększenie liczby połączeń dalekobieżnych. Obecnie zmiana lokomotywy jest bardzo niedogodna, co zauważają pasażerowie i przewoźnik PKP Intercity.</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.</p>
351	Lista projektów CEF2 i FEnKS 2021 – 2027, punkt między 115, strona 49	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją	Proponowane brzmienie: „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją – podstawowa”.	<p>Linia kolejowa Krzyż - Kostrzyn ma największe potoki pasażerów w województwie. Linia jest znaczenia państwowego. Siedziby władz rządowych w województwie powinny być dobrze skomunikowane i dostępne. Pozwoli na to jedynie elektryfikacja. Linia 203 z punktu widzenia strategicznego państwa jest bardzo istotna. W historii zawsze tak było, że terenowe siedziby władz były dobrze skomunikowane ze stolicą i resztą kraju. Jest to otwarcie się na Europę i namacalny tego konkret. Ważny aspekt gospodarczy. Obecnie Gorzów jest jedynym miastem wojewódzkim bez elektryfikacji. Należy połączyć Gorzów z resztą Polski. Niemiecka strona planuje już elektryfikację na odcinku Kostrzyn – Berlin. Po</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na</p>

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				wykonaniu pełnego zadania linia 203 odciąży magistralę przez Rzepin. Przejmie część ruchu towarowego i pasażerskiego. Elektryfikacja pozwoli na zwiększenie liczby połączeń dalekobieżnych. Obecnie zmiana lokomotywy jest bardzo niedogodna, co zauważają pasażerowie i przewoźnik PKP Intercity.		liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
352	5.050	Dostosowanie poznańskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T rezerwowa 1 500 000,0 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK	Umieszczenie na liście podstawowej przynajmniej w etapie I dodanie słów "etap I - usunięcie wąskich gardeł".	zwiększenie przepustowości stacji Poznań Główny poprzez bezkolizyjne włączenie L272/85 w środkową lub zachodnią część stacji - tory linii L272/85 powinny mieć kontynuację torami L351 bez jednopoziomowego przecinania torów L3 i relacji Luboń - Poznań Główny - Poznań Wschód; - budowa w ramach stacji Poznań Główny peronów dodatkowego przystanku między wiaduktami Uniwersyteckim i Teatralnym (roboczo nazwanego Poznań Śródmieście); - budowa na stacji Poznań Starołęka układu torowego pozwalającego na bezkolizyjne przecięcie tras pociągów z Jarocina (L272/85) do Poznania Głównego (również tras pociągów regionalnych i aglomeracyjnych) i z powrotem z pociągami towarowymi z L3/271/357 do stacji Poznań Franowo i z powrotem; - przebudowa stacji Poznań Franowo z uwzględnieniem potrzeb ruchu pasażerskiego (kolej aglomeracyjna i regionalna, a także przejazdy tranzytowe pociągów kwalifikowanych) i dostosowania do postulowanej przyszłej inwestycji strategicznej nowej drogi kolejowej na osi wschód-zachód, w osi ul. Krzywoustego - stacja Poznań Główny - ul. Bukowska (częściowo tunel pod miastem) z wyprowadzeniem do L3 w okolicy m. Dopiewo lub m. Buk, z możliwym przyszłym wyprowadzeniem do L353/356 na stacji Poznań Wschód (przebieg do dalszych analiz) oraz możliwym perspektywicznym wyprowadzeniem kierunkowym na Tarnowo Podgórne (do dawnej stacji-Kaźmierz na dawnej L363)	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
353	5.145	Prace na ciągu E20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) etap III: dobudowa dodatkowych torów na odcinku Poznań Górczyn - Nowy Tomyśl rezerwowa 1 300 000,0 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK	Umieszczenie na liście podstawowej z zapisem "Prace na ciągu E20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) etap II lub etap III z dobudową dodatkowych torów (dodatkowego toru) na odcinku Poznań Górczyn - OPALENICA (Nowy Tomyśl)".	umieszczenie na liście podstawowej związane jest z pilną potrzebą usunięcia kolizyjności ruchu towarowego i pasażerskiego na wylocie z Poznania w kierunku Wolsztyna, Zielonej Góry i Berlina; działaniem jest konieczne do stacji Opalenica, gdzie przy częściowym wykorzystaniu dawnej linii z Opalenicy do Grodziska Wielkopolskiego można uzyskać połączenie z L357 dla usprawnienia obsługi pasma grodzisko-wolsztyńskiego (bądź włączenia w układ linii KDP), wydłużenie poszerzenia L3 o dodatkowe tory do Nowego Tomyśla jest natomiast wskazane.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
354			Prace przygotowawcze dla uruchomienia połączenia L3 Opalenica - L357 Grodzisk Wielkopolski dla poprawy obsługi pasma grodzisko-wolsztyńskiego z perspektywą przedłużenia linii kolejowej w kierunku Zielonej Góry.	Pasma Grodzisk Wielkopolski - Wolsztyn na krótkim odcinku skupia 50 tys. mieszkańców, którzy nie posiadają obecnie dogodnego (szybkiego) połączenia ze stolicą województwa.	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku", który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
355	5.038	Prace na ciągu E20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) etap I: modernizacja odcinka	Rozszerzenie zapisu o "etap 1 lot I - dostosowanie stacji Zbąszyń, Świebodzin, Toporów, Torzym i Rzepin do standardów TEN-T AGTC wraz z budową łącznic Zbąszyń - Dąbrówka Wielkopolska (L3-L367) Toporów	Celem jest poprawa przepustowości na linii CE20 o kluczowym znaczeniu dla ruchu towarowego na niezbędnych punktach eksploatacyjnych oraz rozpoznaniem możliwości włączenia m. Słubice; w obecnej i przewidywanej sytuacji demograficznej brak jest	nie uwzględniono	Z uwagi na ograniczone źródła finansowania, na chwilę obecną nie jest możliwe zapewnienie finansowania dla tego zadania. Z uwagi na powyższe, podział zadania na mniejsze projekty nie ma uzasadnienia.

## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
		Zbąszyń - granica państwa , w tym również odbudowa łącznic Zbąszyń - Szczaniec oraz Zbąszyń - Dąbrówka Wielkopolska z dostosowaniem do wymogów TEN - T	(L3 - L375) oraz infrastrukturą umożliwiającą przyszłą łącznicę L3-L273 (Górzycza) do obsługi komunikacyjnej m. Stubice docelowo w przelocie, a w etapie doprowadzającą linię kolejową do m. Stubice”.	uzasadnienia dla docelowego utrzymywania odcinka jako linii o znaczeniu magistrali pasażerskiej; dziura populacyjna Puszczy Rzepińskiej, Lasów Nowotomyskich i lasów Brandenburgii oraz możliwa dalsza depopulacja (szczególnie w Brandenburgii powoduje), że łącznie wszystkie miasta od Opalenicy do granic Berlina razem wzięte posiadają mniej mieszkańców niż sama Zielona Góra; tym samym brak jest uzasadnienia dla większej prędkości pasażerskiej; linia na tym odcinku powinna otrzymać charakter zgodny z rzeczywistą funkcją i potokami podróży tj. tzw. magistrali towarowo-regionalnej o parametrach max Vpas=160 km/h i max Vtow=120 km/h oraz długości użytecznej toru 750m i dostosowania do maksymalnych nacisków osi główna magistrala towarowa korytarz RFC8 oraz Daleki Wschód-Europa w związku z brakiem zapotrzebowania na istotne zwiększenie obsługi regionalnego ruchu pasażerskiego (w związku z brakiem istotnych generatorów ruchu) decyzje o dalszej rozbudowie linii należy pozostawić na okres późniejszy; łącznica w Toporowie wraz z (rewitalizacją L375) ma umożliwić prowadzenie ruchu w kierunku Międzyrzecza i Skwierzyny z obu kierunków L3 (po rewitalizacji linii 375) jako istotne dla ruchu turystycznego obsługi wydobycia surowców (Sieniawa) oraz transportów znaczenia niecywilnego. Warunkiem uznania L3 za magistralę towarowo-regionalną na zachód od Opalenicy/Zbąszynia jest perspektywiczna budowa linii kolei dużej prędkości między Poznaniem i Berlinem o długości do około 270 km (między stacjami Poznań Główny i Berlin Hauptbahnhof) lub alternatywnej zapewniającej krótszy (o min. 10 minut) czas przejazdu - z uwzględnieniem włączenia do istniejącej sieci kolejowej zanim zostanie wybudowany niemiecki odcinek dużej prędkości. Przejście linią wysokich prędkości przez pasmo grodzisko-wolsztyńskie oraz Zieloną Górę według wstępnych analiz zasadniczo spełnia powyższe kryteria. W zamian otrzymujemy włączenie blisko 50 tys. mieszkańców pasma oraz 140 tys. mieszkańców miasta wojewódzkiego Zielona Góra, wraz z blisko 300 tys. obszarem funkcjonalnym oraz około 500tys. aglomeracją o silnych związkach w sieci i pasmach osadniczych z województwami sąsiednimi w ramach krajowej sieci współpracy naukowej, uniwersyteckiej kulturalnej i gospodarczej. Zielona Góra byłaby stacją końcową dla wybranych pociągów krajowych KDP przedłużonych z Poznania przez (Opalenicę) - Wolsztyn, a przelotową międzynarodową z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury zapewniającą w zupełności wspomniany standard minimum czasu przejazdu do czasu uzgodnienia docelowego przeprowadzenia sieci KDP przez granicę tylko w kierunku Berlina i dalej wachlarzu kierunków zachodnich (Hamburg, Hanower-Zagłębie Ruchy) lub w kierunku Berlina, Lipska i Drezna i dalej jeszcze dodatkowo w wachlarzu kierunków południowo-zachodnich (Frankfurt Main-Strasbourg/ Monachium/Praga) ze stroną niemiecką, a w przyszłości stacją zatrzymania dla wszystkich połączeń krajowych oraz niektórych połączeń międzynarodowych KDP zgodnie z przyszłym modelem ruchu.		
356			Prace przygotowawcze do uruchomienia docelowych połączeń szybkich o standardzie KDP na kierunkach komunikacyjnych Poznań - Zielona Góra - Berlin oraz Poznań - Górzycza - Szczecin zgodnie z dostosowaniem sieci	Docelowo należy włączyć miasta sieci osadniczej Polski zachodniej do sieci dużych prędkości KDP Zielona Góra (140 tys. mieszkańców) jest największym miastem regionu i jest większa od wszystkich miast od Opalenicy do (granic) Berlina razem wziętych. Górzycza jest największym (117 tys.	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.



Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
			transportu do sieci osadniczej na ważnych relacjach dla spójności społecznej i gospodarczej polskiej sieci osadniczej.	<p>mieszkańców) miastem między Poznaniem a Szczecinem. Postuluje się zasadniczo korytarz Poznań - Opalenica - Grodzisk - Wolsztyn - Zielona Góra Gf. z pasmo grodzisko-wolsztyńskie to blisko 50 tys. mieszkańców na krótkiej przestrzeni, które nie posiada obecnie dobrego połączenia komunikacyjnego ze stolicą województwa, z perspektywicznym przedłużeniem do Berlina, zgodnie z wynikami wstępnego studium wykonalności.</p> <p>Takie rozwiązanie otwiera dodatkowo Wielkopolskę na połączenia w kierunku osi komunikacyjnych Lipska (jako ważne skrócenie relacji w kierunku południo-zachodniej Europy z odciążeniem węzła berlińskiego) i Drezna oraz Sudetów Zachodnich (Świeradów Zdrój, Karpacz, przez Żary - Jelenią Górę, rezerwowej trasy na LGOM oraz Pragę (niekoniecznie w standardzie KDP)</p> <p>W przypadku Gorzowa wydłużenie postuluje się przeprowadzić zgodnie z przebiegiem CPK 9-3+367 i wyprowadzeniem na Myślibórz-Szczecin lub Myślibórz/Lipiany - Pyrzyce - Stargard Szczecin zależnie od wyników analiz.</p> <p>Ciekawym rozwiązaniem uzupełniającym mogłoby być wyprowadzenie linii z Wroniek przez Sieraków - Międzychód - Skwierzyna, co powinno być przedmiotem dalszych dokładnych analiz w zakresie AKK. W razie braku uzasadnienia osadniczego, wyprowadzenie z Wroniek należałoby także rozważyć jako linię towarowo-regionalną.</p> <p>Dotychczasowe magistrale czyli L351 i L3 zachowałyby na zwolnionych odcinkach funkcję korytarza towarowo-regionalnych+ o zwiększonej przepustowości czyli Vpas 160 (jako korytarze regionalne i dalekobieżne rezerwowe) oraz Vtow120 jako korytarze dla sprawnego transportu regionalnego, wybranych połączeń międzywojewódzkich (w tym ewentualnych wydajnych tras objazdowych oraz wydłużonych tras kursów pociągów nocnych) oraz cargo.</p> <p>do czasu uzgodnienia przebiegu KDP po stronie niemieckiej można doprowadzić odcinki krajowe do głównych miast węzłowych i jednocześnie stolic województw (Zielona Góra, Szczecin)</p>		
357	5.087	Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. - (Krotoszyn) - Leszno - Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn/Durzyn - Leszno - Głogów	Umieszczenie na liście podstawowej, z dodaniem zapisu "etap I Leszno - Głogów"	<p>etap I Leszno - Głogów</p> <p>elektryfikacja wraz podniesieniem parametrów do maxV160 dla pociągów pasażerskich (maxv120 dla towarowych) jako zakres minimum dla znacznej poprawy wydajności sieci transportu staraniem samorządów dolnośląskich, lubuskich i wielkopolskich we współpracy z PKP PLK w roku 2019 przywrócono po wielu latach komunikację na linii pasażerskiej łączącej aglomerację zielonogórską, legnicko-głogowską i poznańską</p> <p>występują jednak znaczne trudności praktyczne w zapewnieniu właściwej obsługi transportowej dla linii komunikacyjnych ze względu na występowanie krótkiego odcinka bez traktacji elektrycznej pomiędzy liniami zelektryfikowanymi dlatego postulowane jest dokończenie modernizacji wraz z elektryfikacją</p> <p>linia uzupełniająca (diversionary line) RFC 8 Morze Północne - Morze Bałtyckie odciążająca Poznański Węzeł Kolejowy i Wrocławski Węzeł Kolejowy</p> <p>potencjalna trasa objazdowa wysokich parametrów na czas przebudowy korytarza E20 LK3 lub awarii o kluczowym znaczeniu dla połączenia Wielkopolski i Lubuskiego (Poznań - Zielona Góra) wraz z powiązaniem z regionami sąsiednimi</p> <p>projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK - CPK 9 przy przedłużeniu od Głogowa w kierunku zachodnim/południowo - zachodnim korytarzem regionalno-towarowym max Vpas= 100-120 km/h, max Vtow= 80-100 km/h, z opcją wykorzystania istniejących/planowanych odcinków na do max Vpas=140-160</p>	nie uwzględniono	<p>Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.</p>

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				km/h, max V <sub>tow</sub> =120 km/h w dalszym przebiegu LK 14 na węzła Żagania i Żar / wraz z postulowanym do odbudowy zmodyfikowanym ciągiem AGTC CE59/1 Nowa Sól/Bytom Odrzański-Nowe Miasteczko-303-Niegostawice prowadzącym ruch z portów Szczecin Świnoujście w kierunku Żagań - Żary (- Tuplice GP / Zgorzelec - Zawidów - Rep. Czeska uzyskano by wydajny ciąg komunikacyjny odciążający poznański, wrocławski, legnicko-głogowski i zielonogórsko-czerwieński węzeł kolejowy, w tym ciąg komunikacyjny także o dużym znaczeniu nie cywilnym.		
358			prace przygotowawcze dla szybkiego połączenia Poznań - Wrocław / LGOM	Przygotowanie dokumentacji dla realizacji perspektywicznego połączenia Gdańska, Bydgoszczy, (aglomeracji koszalińsko-kołobrzeskiej), Poznania z Wrocławiem i LGOMem (Legnicą) w ciągu Magistrali Piastowskiej rekomenduje się następujące warianty kierunkowe 1) zachodni 1 odejście z kierunku Poznania przez Opalenicę - Grodzisk - Wolsztyn (kontynuacja pasma dużych prędkości Poznań - Zielona Góra - Berlin (lub Berlin/Drezno/Lipsk) do LGOM na Głogów - Polkowice - Lubin - Legnica - Wrocław z wykorzystaniem planowanego przedłużenia Magistrali Południowej 2) zachodni 3 wyjście z Leszna przez Górę do Rudnej - L289 - Lubin - Legnica - Wrocław, prawdopodobnie brak spełnienia parametrów osadniczych dla KDP, dlatego alternatywnie postulowany jako korytarz regionalno-towarowy odciążający wrocławski węzeł kolejowy 3) środkowy 1 POZNAŃ - L351 Mosina lub środkowy 2 L272 CPK9-85 Dzieńmierowo-Kórnik - ŚREM - Gostyń - Miejska Górka - Rawicz - z opcją nowego przebiegu Żmigród - Prusice - Trzebnica z włączeniem do Wrocławskiego Węzła Kolejowego 4) wschodni 1 CPK 9-85 - Jarocin - Krotoszyn - Milicz - Trzebnica / Oleśnica - CPK9-86 - Wrocławski Węzeł Kolejowy 6) wschodni 2 CPK 9-85 - Pleszew - Ostrów Wlkp - Syców - CPK9-86 - Wrocławski Węzeł Kolejowy.	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
359			Prace przygotowawcze do rozbudowy połączenia południa Polski z Pomorzem Zachodnim i Środkowym przez centralną Wielkopolskę (Poznań), ze szczególnym uwzględnieniem rozbudowy korytarza Piła - Aglomeracja Koszalińsko-Kołobrzeska	Przebiegu kierunkowe (niewykluczające się, a wymagające priorytetyzacji) 1) Wronki - Czarnków - Trzcianka - Piła - Złotów - Szczecinek i dalej istniejącymi liniami z konieczną ich modernizacją 2) od Piły - Wałcz - Mirosławiec z włączeniem do odtwarzanej linii 410 (także możliwa łącznica przez Mirosławiec - Kalisz Pomorski - Drawno - Choszczno dla usprawnienia ciągu linii z Bydgoszczy przez Piłę w kierunku Szczecina) - Złocieniec - Połczyn Zdrój - (L202) - Białogard - Koszalin z wyprowadzeniem ze stacji Koszalin łącznicą przez Koszalin Północ przez Mścice/Mielno w kierunku Kołobrzegu (L umożliwiające włączenie Koszalina do linii komunikacyjnej prowadzącej do Kołobrzegu (L402) bez zmiany czoła pociągu	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
360			Prace przygotowawcze do budowy połączenia Poznań Franowo - Poznań Główny - L3 (~Dopiewo) wraz z tunelem pod centrum miasta Poznania	prace przygotowawcze do postulowanej przyszłej inwestycji strategicznej na osi wschód zachód, w osi ul. Krzywoustego - Poznań Główny - Bukowska (częściowo tunel pod miastem) z wyprowadzeniem do L3 w okolicy m.Dopiewo lub m. Buk z możliwym wyprowadzeniem do L353/356 na stacji Poznań Wschód (przebieg do dalszych analiz) oraz możliwym perspektywicznym wyprowadzeniem kierunkowym na Tarnowo Podgórne (do dawnej stacji Kaźmierz na dawnej L363);  obecny układ komunikacyjny drugiego najważniejszego węzła pasażerskiego w Polsce został zaprojektowany i zbudowany >150 lat temu dla potrzeb układu komunikacyjnego zupełnie innego państwa i jest niedostosowany do potrzeb społeczno-gospodarczych i komunikacyjnych polskiej sieci osadniczej;	nie uwzględniono	Prace wynikające z obecnie realizowanego wstępnego studium wykonalności Poznańskiego Węzła Kolejowego mogą być rozpoczęte po jego zakończeniu przy założeniu dostępnych środków finansowych.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				kluczowa inwestycja dla stopniowego i docelowego uporządkowania układu komunikacyjnego w Wielkopolsce i w zachodniej Polsce, w powiązaniu z Europą Zachodnią na głównych korytarzach transportowych o kluczowym znaczeniu dla układu komunikacyjnego kraju.		
361	5.149	Prace na linii 281 na odcinku Oleśnica - Września rezerwowa	Dodanie zapisu rozszerzającego zakres o prace na odcinku Gniezno-Nakło nad Notecią, etap I wraz z umieszczeniem etapu I na liście podstawowej.	uzyskanie dodatkowego wydajnego ciągu o znaczeniu regionalno-towarowym; odbudowa odcinka do stacji Gniezno Winiary wraz z przystankami w Gnieźnie ważna z punktu widzenia rozwoju Poznańskiej Kolei Metropolitalnej oraz połączenia Wielkopolski i Kujawsko-Pomorskiego, w tym uzyskanie parametrów dla wschodniej obwodnicy regionalno-towarowej aglomeracji poznańskiej, stanowiącej jednocześnie alternatywny ciąg północ-południe dla ruchu towarowego a także dla transportu pasażerskiego o znaczeniu regionalnym	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
362	5.120	Modernizacja linii kolejowych nr 274 , 279 , 282 , 290 , 324 , 344 , 348 , 370 , 779 , 780 , 786 na odcinkach Zielona Góra - Żary - Węglińiec - Zgorzelec / Lubań - Mikułowa - Zawidów - gr. państwa / Krzewina Zgorzelecka - Turossów (- Bogatynia)	Dodanie zapisu: etap I Zielona Góra - Żary/Żagań i Jankowa Żagańska - Lubań i przeniesienie na listę podstawową, przy najmniej w zakresie etapu I  dodanie zakresu Bieniów Wschód L370 - łącznica - L275 - Żagań Jednostka - Żagań Miasto - łącznica do L14 w kierunku Żar ze względu na znaczenie dla transportu cywilnego i niecywilnego.	kluczowa linia ACTC CE59/1 o znaczeniu pasażersko - towarowym wyprowadzająca ruch z zespołu portów Szczecin-Świnoujście oraz Trójmiasta w kierunku południowo - zachodniej Europy oraz Republiki Czeskiej linia o znaczeniu strategicznym dla transportu niecywilnego (obronności kraju i sojuszu północnoatlantyckiego) linia o rosnącym znaczeniu dla obsługi ruchu turystycznego z tradycyjnych kierunków północnej i środkowej Polski (aglomeracja szczecińska, koszalińsko-kołobrzeska, pomorska trójmiejska, poznańska, zielonogórska z odciążeniem Wrocławskiego Węzła Komunikacyjnego w kierunku regionów turystycznych Sudetów związanych z rosnącym zainteresowaniem przewozami w związku z reaktywacją linii do Świeradowa Zdroju i Karpacza atrakcyjność połączenia wzrośnie perspektywnie w powiązaniu z linią KPD Poznań - Wolsztyn - Zielona Góra (Berlin)	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.
363	5.078	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją rezerwowa 1 585 000,0	Przeniesienie na listę podstawową (jako etap I).	Brakujący odcinek linii komunikacyjnej Poznań - Gorzów wymagający elektryfikacji; stan obecny utrudnia prowadzenie sprawniej komunikacji pasażerskiej na trasie komunikacyjnej Poznań - Gorzów; pomimo jednolitego ciągu dwutorowego ze względu na konieczność zmiany taboru na stacji Krzyż obecnie występuje suboptymalne prowadzenie ruchu od stacji Poznań Główny do Gorzowa Wielkopolskiego taborem spalinowym pomimo wyposażenia większości linii (odcinek Poznań-Krzyż) w sieć trakcyjną; linia 203 stanowi podstawową oś komunikacyjną dla miasta Gorzów Wielkopolski w skali regionalnej, aglomeracyjnej i krajowej.	nie uwzględniono	Lista zadań określonych w KPK dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. Projekty ujęte w „Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A.” poddane zostały priorytetyzacji, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej. Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z priorytetyzacją i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania. Najwyższy priorytet otrzymywały projekty będące kontynuacją zadań rozpoczętych w perspektywie 2014 – 2020 (tzw. projekty etapowane i fazowane) oraz pozostałe projekty na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T (dla których istnieje obowiązek dostosowania do wymogów rozporządzenia ws. sieci TEN-T w terminie do 2030 roku). Niemniej należy zaznaczyć, że projekty ujęte na listach rezerwowych KPK 2030 mają szansę na realizację w perspektywie 2021 – 2027 w przypadku pojawienia się dodatkowych środków finansowych na inwestycje w infrastrukturę PLK S.A.

Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
364			Prace przygotowawcze do realizacji Regionalno-Towarowej trasy okólnej Wielkopolski w osi Krzyż - Rogoźno - Żnin - Barcin - Inowrocław - Konin - Kalisz / Włocławek.	Inwestycja o charakterze kluczowym dla rozprowadzenia ruchu towarowego z kluczowych magistral i kierunków przewozowych stanowiąca odciążenie Poznańskiego, Bydgosko-Toruńskiego i Wrocławskiego Węzła Kolejowego ponadto łącząca miasta średnie w pasie północnym w tym wiele miast powiatowych pozbawionych lub częściowo pozbawionych obecnie możliwości kształtowania oferty pasażerskiej (wykluczenie komunikacyjne), choćby w zakresie dowozowo-odwozowym do większych węzłów i miast obecnie brak też elementów połączenia nawet większych miast Kalisza (Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej) z Koninem - Bydgoszczą i Toruniem a także Inowrocławia (Poznania) z Włocławkiem warte rozważenia jest przedłużenie linii od Włocławka lub od Torunia (L24) w kierunku wschodnim z włączeniem do rozważanej obwodnicy towarowo-regionalnej Północnego Mazowsza Raciąż - Ciechanów - Ostrołęka	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
365		nowe włączenie w trójmiejski węzeł kolejowy	Prace studialne dla nowej linii z Kościerzyny do Wejherowa.	cel dla ruchu pasażerskiego - alternatywne połączenie linii Bydgoszcz - Gdynia od strony zachodniej, umożliwiające kierowanie pociągów na półwysep helski z pominięciem Gdańska i Gdyni oraz wjazd na ciąg Gdynia-Sopot-Gdańsk od strony zachodniej; cel dla ruchu towarowego - alternatywne połączenie dla obsługi portu w Gdyni oraz planowanej elektrowni atomowej - z pominięciem transportu materiałów radioaktywnych przez Gdańsk-Sopot-Gdynia.	nie uwzględniono	Projekt nie został ujęty w dokumencie pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który wskazuje cele i kierunki rozwoju sieci kolejowej z uwzględnieniem przewidywanych/prognozowanych dostępnych źródeł jej finansowania.
366		L273, L203, L436, L358	Wyłączenie z prac dostosowawczych do standardu TEN-T etapu 0: stacja Kostrzyn i Węzeł Zielonogórsko-Czerwieński.	modernizacji stacji Kostrzyn wraz łącznicami umożliwiającymi prowadzenie ruchu regionalnego z Zielonej Góry do Gorzowa i ze Szczecina do Gorzowa przez stację Kostrzyn  przebudowa stacji Zielona Góra i Czerwieńsk wraz z bezkolizyjną łącznicą 436 i rozbudową linii 358 o drugi tor do Sulechowa (na potrzeby projektu kolei aglomeracyjnej SKALT jako kluczowe dla poprawy przepustowości na najważniejszych kierunkach na linii łączącej trzy miasta wojewódzkie oraz aglomerację poznańską z Legnicko-Głogowską oraz wrocławską i legnicko-głogowską ze szczecińską  także jako kluczowe dla projektu Magistrali Zachodniej	nie uwzględniono	Z uwagi na ograniczone źródła finansowania, na chwilę obecną nie jest możliwe zapewnienie finansowania dla tego zadania. Z uwagi na powyższe, podział zadania na mniejsze projekty nie ma uzasadnienia.
367		połączenia zachodniej Polski z siecią ukraińską przy pomocy tzw. Solidarity Lanes	prace przygotowawcze i wykonawcze - etap I sukcesywnie na planowanych do realizacji ciągach komunikacyjnych	postuluje się przeprowadzenie prac przygotowawczych do usprawnienia realizacji połączeń Polska Zachodnia - Polska Wschodnia - Solidarity Lanes co najmniej na następujących ciągach komunikacyjnych i dalej SOLIDARITY LANES : ● Lublin - Chełm - Kowel - Kijów ● Lublin - Zamość - Tomaszów Lubelski - Lwów - Kiszyniów / Odessa ● Rzeszów - Przemyśl - Lwów - Kijów / Kiszyniów / Odessa konieczne analizy kosztów do korzyści dla poszczególnych wariantów linie KDP Y do Łodzi i dalej Łódź - Radom - Dęblin wariant LUBLIN 1: L25 V160 Kolutki-Tomaszów Maz. - Opoczno - około 25km [nowa linia] V160 (200) Opoczno Wschód - Przysucha - L22 V160 (200) Przysucha-Radom wariant LUBLIN 2: L25 Vmin160 Tomaszów Mazowiecki - Opoczno - CPK 5 - Wąsosz Kon - Skarżysko Kam i dalej wyprowadzenie LK8 na Radom dodatkowo postulowane kompleksowe rozwiązanie komunikacyjne dla istotnego węzła poprzez uwęzłowienie przecięcia LCMK5xL25 wraz z budową dwupoziomowej stacji Opoczno CMK (perspektywiczne zniesienie ST Opoczno Południe w przysiółku Świerczyna) wariant RZESZÓW 1 KDP Y - ŁÓDŹ - CMK - CPK6 - KIELCE - TARNÓW	nie uwzględniono	W ramach KPK planuje się prace przygotowawcze dla linii wskazywanych jako Solidarity lines na ciągach Rzeszów – Medyka oraz Lublin – Dorohusk. Ponadto, nowe linie KDP realizowane będą przez Spółkę CPK sp. z o.o. na potrzeby budowy CPK.

## Załącznik nr 1 Omówienie zgłoszonych uwag

Lp.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU	SPOSÓB ROZPATRZENIA	UZASADNIENIE
				<p>- Rzeszów (Lwów) wariant RZESZÓW 2 KDP Y - przez Łódź - Tomaszów Maz. - Skarżysko Kamienna - Ostrowiec Św. - CPK 7 - por. warianty LUBLIN 1 i LUBLIN 2 Częstochowa od Poznania i Wrocławia w kierunku Kielc-Radomia- Lublina oraz przez WMŚ do Krakowa i dalej jak w wariantach Konceptcja SOLIDARITY LANES pokazuje również potrzebę dalszej sukcesywnej poprawy parametrów na Magistrali Południowej od LGOM (Zielonej Góry) - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Rzeszów - Przemyśl i dalej; Tym bardziej należy podjąć prace przygotowawcze nad budową kolei dużych prędkości (Lwów - Przemyśl -) RZESZÓW - Kraków - WMŚ - Katowice - Opole - Wrocław - LGOM z przedłużeniem w kierunku Zielonej Góry (Magistrala Zachodnia) / Poznania (Magistrala Zachodnia i Magistrala Piastowska).</p>		