

**Załącznik nr 1. Omówienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych Programu „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”**

I.p.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział, numer strony dokumentu)	Obecne brzmienie	Wnioskowana zmiana	Uzasadnienie Wnioskodawcy	Sposób rozpatrzenia uwagi	Uzasadnienie sposobu rozpatrzenia
1.	Mapa 8. Maksymalne prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK - plan na 31.12.2028 r. [str.47]	Maksymalne prędkości na liniach kolejowych: nr 275 na odc. Bieniów – Lubsko [jest 0 km/h] oraz 363 na odc. Międzychód – Skwierzyna [jest: Międzychód – Wierzno 0 km/h, Wierzno – Skwierzyna 40<V<=60]	Proszę o uwzględnienie efektów realizacji projektów z Programu Kolej+, tj. „Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków” oraz „Remont linii nr 363 na odcinku Skwierzyna - Międzychód”	Należy oczekiwać, że realizacja inwestycji w ramach Programu Kolej+ spowoduje zwiększenie prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich jeszcze przed końcem 2028 r.	Uwaga nieuwzględniona	Co do zasady plan oznacza, zamiar lub koncepcję, zatem nie może być traktowany w sposób jednoznaczny i nie wyklucza osiągnięcia innego kształtu prezentowanych założeń, które w obecnym kształcie należy traktować poglądowo. Zgodnie z zasadami Programu, nowe odcinki linii lub odcinki po zakończonych inwestycjach, które skutkowały poprawą parametrów, otrzymują najwyższą kategorię utrzymaniową, co oznacza podwyższenie nakładów na ich utrzymanie. Obecne założenia opracowano w wyjątkowych realiach gospodarczych, które ze względu na ograniczenia finansowe nie pozwalały na planowanie w scenariuszu najszerszego spektrum. Zmiana w zakresie uwzględnienia realizacji efektów Programu Kolej+ będzie możliwa po zakończeniu realizacji projektów.
2	Mapa 8. Maksymalne prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK - plan na 31.12.2028 r.	Maksymalne prędkości na liniach kolejowych: nr 370 Zielona Góra Gt. - Żary [jest 40<V<=60 i 60<V<=80] oraz 358 na odc. Czerwieńsk – Gubin – granica państwa [jest 40<V<=60 i 60<V<=80]	Proszę o uwzględnienie prędkości maksymalnych dla stanu bazowego, określonych w uchwale nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego "Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku"	Zgodnie z dokumentem pn. „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” przedmiotowe linie zostały przypisane do kategorii utrzymaniowej „B”, tj. takiej, gdzie wymaga się utrzymania prędkości maksymalnej i nacisków osiowych co najmniej na poziomie stanu bazowego. Tymczasem w konsultowanym dokumencie prędkości dla tych linii zostały obniżone zarówno dla stanu bazowego, jak i docelowego.	Uwaga nieuwzględniona	Założenia do obowiązującego PU opracowywano w 2015 roku na jego potrzeby jak i projektowanego programu. Biorąc pod uwagę fakt iż PU do 2028 roku jest kontynuacją obowiązującego programu tym samym wskazanym jest pozostawienie danych bez zmian.
3	Mapa 8. Maksymalne prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK - plan na 31.12.2028 r.	Maksymalna prędkość na linii nr 282 na odc. Węgliniec – granica województwa [jest 40<V<=60]	Proszę o uwzględnienie zwiększenia prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich, co najmniej do prędkości 80 km/h.	Aktualna prędkość na poziomie 50 km/h stanowi istotną barierę w poprawie oferty przewozowej na tej trasie. Należy podkreślić, że Województwo Lubuskie stale zwiększa liczbę uruchamianych pociągów, w tym na linii komunikacyjnej Zielona Góra Gt. – Żary – Węgliniec – Zgorzelec – Görlitz/Jelenia Góra.	Uwaga nieuwzględniona	Co do zasady plan oznacza, zamiar lub koncepcję, zatem nie może być traktowany w sposób jednoznaczny i nie wyklucza osiągnięcia innego kształtu prezentowanych założeń. Program zapewnia utrzymanie sieci kolejowej, jak również dopuszcza możliwość podnoszenia parametrów infrastruktury. Ewentualne podniesienie parametrów infrastruktury będzie uzależnione od dostępności środków finansowych
4	Rozdział IV, strona 50 i 51 (mapa 11 i 12)	mapa	Na mapie 11. Plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.) i Mapa 12. Plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.) należy zaznaczyć efekty inwestycji z Kolej Plus (przynajmniej dla prac modernizacyjnych, rewitalizacyjnych i odtworzeniowych) i KPO, ponieważ w 2028 zostaną one zakończone. W 2029 r. planowane jest zakończenie budowy nowych linii.	Obecnie mapa wprowadza w błąd i powinna uwzględnić rzeczywiste inwestycje.	Uwaga nieuwzględniona	Co do zasady plan oznacza, zamiar lub koncepcję, zatem nie może być traktowany w sposób jednoznaczny i nie wyklucza osiągnięcia innego kształtu prezentowanych założeń, które w obecnym kształcie należy traktować poglądowo.Zgodnie z zasadami Programu, nowe odcinki linii lub odcinki po zakończonych inwestycjach, które skutkowały poprawą parametrów, otrzymują najwyższą kategorię utrzymaniową, co oznacza podwyższenie nakładów na ich utrzymanie. Obecne założenia opracowano w wyjątkowych realiach gospodarczych, które ze względu na ograniczenia finansowe nie pozwalały na planowanie w scenariuszu najszerszego spektrum. Zmiana w zakresie uwzględnienia realizacji efektów Programu Kolej+ będzie możliwa po zakończeniu realizacji Programu Kolej+ w przypadku konieczności zmiany Programu.
5	Mapa, ale też wyczerpanie	W prognozie na lata 2029-2035 oraz na mapie 13 Linie kolejowe objęte programami utrzymania i remontów infrastruktury - prognoza na rok 2030) należy uwzględnić inwestycje polegające na odbudowie linii w ramach programu Kolej Plus.	Zapisy powinny uwzględnić rzeczywistą prognozę, a więc inwestycje z Kolej Plus.		Uwaga nieuwzględniona	Co do zasady plan oznacza, zamiar lub koncepcję, zatem nie może być traktowany w sposób jednoznaczny i nie wyklucza osiągnięcia innego kształtu prezentowanych założeń, które w obecnym kształcie należy traktować poglądowo.Zgodnie z zasadami Programu, nowe odcinki linii lub odcinki po zakończonych inwestycjach, które skutkowały poprawą parametrów, otrzymują najwyższą kategorię utrzymaniową, co oznacza podwyższenie nakładów na ich utrzymanie. Obecne założenia opracowano w wyjątkowych realiach gospodarczych, które ze względu na ograniczenia finansowe nie pozwalały na planowanie w scenariuszu najszerszego spektrum. Zmiana w zakresie uwzględnienia realizacji efektów Programu Kolej+ będzie możliwa po zakończeniu realizacji Programu Kolej+ w przypadku konieczności zmiany Programu.
6.	str. 64, Tabela 20. Poziom wskaźników SKM w Trójmieście do roku 2028 - plan. - Lp. 6. Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP SKM, z winy tego zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej.	<=0,46	Wnioskuje się o podniesienie wartości ww. wskaźnika z mniejsze/równe 0,46 na mniejsze/równe 0,7.	W ujęciu historycznym roczna wielkość pracy eksploatacyjnej realizowanej na linii kolejowej nr 250 podlegała istotnym wahaniami, w przedziale od 1,8 mln pockm do 2,2 mln pockm, co z kolei jest bezpośrednio związane z prowadzeniem prac modernizacyjnych infrastruktury, skutkującym ograniczeniami przepustowości. W kolejnych latach (objętych czasowym zakresem obowiązywania konsultowanego Programu Utrzymaniowego do 2028 r.) zakłada się realizację kolejnych prac na linii kolejowej nr 250, w tym napraw głównych. To w konsekwencji w dalszym ciągu będzie wpływać na obniżenie wykonywanej po infrastrukturze PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. pracy eksploatacyjnej. Z tego też względu (obiektywnego, o charakterze techniczno-eksploatacyjnym) niezbędnym jest ujęcie już na tym poziomie prac wyższej wartości wskaźnika, którego wykonanie będzie realne do realizacji, mając na uwadze wskazaną powyżej okoliczność.	Uwaga nieuwzględniona	Wartości wskaźnika zawarte w projekcie Programu zostały na etapie procedowania dokumentu zostały przedstawione przez PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. Na dalszym etapie będzie ewentualna możliwość zmiany.
7.			Wniosek o uwzględnienie w Programie lokalnej linii wąskotorowej Rogów Osobowy Wąskotorowy - Biała Rawska		Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura w świetle Decyzji Wykonawczej Komisji Numer C(2016)4142 z dnia 07/07/2016 nie może zostać uznana za lokalną i jednocześnie niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura w świetle ww. decyzji może zostać uznana jednocześnie za lokalną i niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Ze względu na ograniczoną pulę środków oraz potrzebę zachowania zgodności z prawem unijnym w tym między innymi w zakresie pomocy publicznej w pierwszej kolejności dofinansowaniem obciążeni zostają zarządcy wymienieni w Programie.
8.	III. Str. 24/25	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez inne niż PKP PLK podmioty...	"Infrastruktura kolejowa zarządzana przez inne niż PKP PLK podmioty, uprawnione do otrzymania dofinansowania w ramach Programu, które objęte są obowiązkiem jej udostępniania, kalkulacji i pobierania opłat za korzystanie z niej, zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego, to infrastruktura następujących zarządców: (...)" proponuje się objęcie Programem dofinansowania infrastruktury kolejowej, wobec której zarządcy na podstawie art. 35a 1. ustawy o transporcie kolejowym mogą podjąć decyzję o niestosowaniu art.29-35 tejszej ustawy	Wnioskodawca zarządza infrastrukturą kolejową uznaną Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016r. za lokalną i niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Przedmiotowa infrastruktura tworzy linie kolejowe dojazdowe do zakładów górniczych. Służy do realizacji przewozów surowców i produktów uważanych za strategiczne dla funkcjonowania rynku i w tym znaczeniu stanowi infrastrukturą krytyczną dla powodzenia transformacji energetycznej.	Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura została decyzją Komisji Europejskiej w jakimkolwiek aspekcie uznana Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016 r. za mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura została uznana za niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Art.38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu może (a więc nie musi) dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.

9.	IV. str.27-34	Założenia oraz cele Programu	Proponujemy objęcie Programem dofinansowania infrastruktury kolejowej zwolnionej ze stosowania art.29-35 ustawy o transporcie kolejowym na podstawie art. 35a 1. teźże ustawy.	Wnioskodawca realizuje obowiązek udostępniania infrastruktury kolejowej wszystkim uprawnionym przewoźnikom i przestrzega zasad równego dostępu. Metodyka kalkulacji stawek jednostkowych i ustalania opłat za usługi świadczony w pakiecie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i dostępu do terminali towarowych wnioskodawcy oparta jest o standardy ustawy o transporcie kolejowym. Art. 35a 1. tej ustawy daje uprawnienia zarządcy w zakresie podejmowania decyzji o niestosowaniu art. 29-35, tymczasem projekt Programu zakłada zupełne wykluczenie finansowania infrastruktury uznanej za niestrategiczną bez względu na to, czy zarządca korzysta z prerogatywy wynikającej z przepisów art. 35a1., lub też w sytuacji stosowania art.29-35 ustawy.	Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura została decyzją Komisji Europejskiej w jakimkolwiek aspekcie uznana Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016 r. za mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura została uznana za niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Art.38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu może (a więc nie musi) dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalności zarzący, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.
10.	IV. str.27-34	Założenia oraz cele Programu	Proponuje się objęcie Programem dofinansowania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez innych niż PKP PLK zarządców, która służy systemowej spójności sieci kolejowej w Polsce.	Program nie przewiduje finansowania linii kolejowej nr 25 podg Kleszczów — podg Ciepłownia, łączącej linie kolejowe PKP PLK: nr 159 Żory— Pawłowice Śląskie i 148 Pszczyna — Rybnik z pominięciem stacji Żory. Od 2011 roku wnioskodawca czyni starania w sprawie przekazania przedmiotowej łącznicy do zasobów PKP PLK. Funkcjonalnie linia ta wpisuje się w główne cele Programu (str.30-34), takie jak: wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju, uzyskanie atrakcyjnych czasów przejazdu pociągów, skrócenie tras pociągów, optymalizacja kosztowa związana z czasem niezbędnym na pokonanie określonej trasy, poprawa przepustowości linii kolejowych, poprawa organizacji ruchu kolejowego, poprawa ich atrakcyjności dla nadawców zagranicznych (głównie z Czech i Słowacji), przygotowywanie tras objazdowych w standardzie, który nie powoduje dodatkowych zakłóceń punktualności. Planowana rewitalizacja odcinka Pszczyna — Żory linii 148 bez uwzględnienia łącznicy (linii nr 25) spowoduje lukę systemową, inne standardy utrzymania i remontów, co przełoży się na mniejsze efekty działań inwestycyjnych, oczekiwanych z punktu widzenia przewoźników kolejowych, takich jak: czas przejazdu, prędkość handlową, dopuszczalne naciski osiowe taboru oraz uwarunkowania eksploatacyjne m.in. w zakresie przepustowości. a podstawie wniosków i opinii przewoźników kolejowych - użytkowników tej infrastruktury, łącznica zasługuje na wdrożenie zasady służebności tego elementu infrastruktury kolejowej.	Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura została decyzją Komisji Europejskiej w jakimkolwiek aspekcie uznana Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016 r. za mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura została uznana za niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Art.38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu może (a więc nie musi) dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalności zarzący, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.
11.	Rozdział III Str. 24	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez inne niż PKP PLK podmioty uprawnione do otrzymania dofinansowania w ramach Programu, (...) to infrastruktura następujących zarządców: (następuje wymienienie enumeratywne)	Sformułowanie kryteriów kwalifikacji podmiotów objętych programem na tyle szeroko, aby obejmował on również zarządców lokalnej infrastruktury kolejowej, zamiast zamkniętego katalogu zarządców	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura została decyzją Komisji Europejskiej w jakimkolwiek aspekcie uznana Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016 r. za mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura została uznana za niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Art.38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu może (a więc nie musi) dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalności zarzący, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.
12.	Rozdział I Str. 8	Program utrzymaniowy uwzględni możliwość przekazywania poszczególnych odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK pozostałym czterem podmiotom, uprawnionym obecnie do otrzymania dofinansowania w ramach Programu, a także innym podmiotom w celu wykonywania zadań zarządcy infrastruktury.	Rozszerzenie zakresu mechanizmu przekazywania odcinków linii kolejowych alternatywnym zarządcą infrastruktury tak, by obejmował szerszy katalog zbywców (w tym PKP S.A.), a z drugiej strony był otwarty na większą liczbę odbiorców (wszystkie samorządy województw, wybrane powiaty i gminy)	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Program uwzględni możliwość przekazywania poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) zarządzanych przez PKP PLK nie tylko pozostałym czterem podmiotom, uprawnionym obecnie do otrzymania dofinansowania w ramach Programu, ale również innym podmiotom w celu wykonywania zadań zarządcy infrastruktury.
13.	Rozdział III Str. 24	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez inne niż PKP PLK podmioty uprawnione do otrzymania dofinansowania w ramach Programu, (...) to infrastruktura następujących zarządców: (następuje wymienienie enumeratywne)	Przygotowanie drugiego komponentu, bądź aneksu do programu, w formie, która obejmowałaby kompleksowe wsparcie dla niewymienionych w dokumencie alternatywnych zarządców infrastruktury kolejowej	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura została decyzją Komisji Europejskiej w jakimkolwiek aspekcie uznana Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016 r. za mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura została uznana za niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Art.38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu może (a więc nie musi) dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalności zarzący, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.
14.	Rozdział VIII Str. 65-66	(...) podstawowym źródłem finansowania Programu będą środki budżetu państwa. Zakłada się także wsparcie jego realizacji ze środków Funduszu Kolejowego	Zagwarantowanie dodatkowych źródeł finansowania Programu poprzez poszerzenie możliwości zdobywania środków finansowych przez Fundusz Kolejowy m. in. o refundację ze środków unijnych, dotacje i pożyczki z budżetu państwa oraz inne źródła (NFOŚiGW, UE ETS)	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Zagwarantowanie dodatkowych źródeł finansowania Programu poprzez poszerzenie możliwości zdobywania środków finansowych przez Fundusz Kolejowy wymagałoby zmian legislacyjnych.
15.	Rozdział III Str. 20-21	Przedmiotem Programu jest utrzymanie, remontów i ochrony infrastruktury kolejowej, w tym na pokrycie zaległości utrzymaniowych	Uwzględnienie infrastruktury punktowej do objęcia programem	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Znacząca część infrastruktury punktowej objęta jest Programem. Natomiast część infrastruktury punktowej objęta jest innymi programami np.. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. i jego kontynuacja do 2030 r., Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016/2023. Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.
16.	Rozdział IV Str. 32	-stałe monitorowanie oczekiwań przewoźników kolejowych dotyczących poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej oraz odcinków linii kolejowych; - poprawa prędkości przejazdu pociągów, w tym eliminowanie szczególnie uciążliwych ograniczeń prędkości poniżej 20 km/h; - ograniczenie czasu postojów pociągów spowodowanych usterkami infrastruktury;	Zmiana treści priorytetów dla celu szczególnego: „Poprawa oferty kierowanej do przewoźników kolejowych”: – W punkcie 11 „stałe monitorowanie oczekiwań przewoźników kolejowych dotyczących jakości poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej oraz kosztów dostępu do linii kolejowych”. – W punkcie 12 „poprawa prędkości przejazdu pociągów, w tym eliminowanie szczególnie uciążliwych ograniczeń prędkości poniżej 40 km/h”. – W punkcie 14 „ograniczenie czasu postojów technicznych pociągów oraz opóźnień spowodowanych usterkami infrastruktury”.	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Oczekiwania przewoźników są na bieżąco monitorowane, między innymi w ramach działającej przy PKP PLK S.A. Radzie Przewoźników, natomiast ograniczenia prędkości eliminowane są w sposób optymalny z wykorzystaniem dostępnych środków.
17.	Rozdział IV Str. 33	Cel wskazany w Programie zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury kolejowej powinien mieć rozszerzony zakres priorytetów	Dodanie nowego priorytetu dla celu szczególnego: Zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury kolejowej: "zapewnienie odpowiedniej liczny czynnych posterunków ruchu, gwarantujących elastyczne planowanie i sprawną realizację rozkładu jazdy"	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Mając na uwadze prowadzenie ruchu oraz realizację rozkładu jazdy PKP PLK S.A. uwzględni odpowiednią ilość posterunków ruchu optymalizując możliwości ruchowo-eksploatacyjne. Dodatkowo w razie zapotrzebowania Przewoźników na realizację przejazdów dla poszczególnych posterunków otwartych niecałodobowo godzin ich pracy zostają modyfikowane zgodnie z zapotrzebowaniem w zależności od dostępności środków w ramach Programu.

18.	Rozdział IV Str. 33-34	Cel wskazany w Programie zapewnienie efektywności kosztowej zarządców infrastruktury powinien mieć rozszerzony zakres priorytetów	Dodanie nowego priorytetu dla celu szczególnego: Zapewnienie efektywności kosztowej zarządców infrastruktury - "redukcja stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, poprawiająca pozycję konkurencyjną kolei względem transportu drogowego"	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Scenariusz byłby możliwy tylko w przypadku zwiększenia wysokości dotowania działalności PKP PLK S.A. mając na uwadze obecne uwarunkowania legislacyjno-finansowe na obecnym etapie procedowania dokumentu nie jest możliwe wprowadzenie tego mechanizmu.
19.	Rozdział III Str. 20	<i>Przedmiot Programu</i> powinien zawierać dodatkowe elementy.	Uzupełnienie <i>Przedmiotu Programu</i> o nowy punkt dotyczący „ustalenia prognozy opłat za dostęp do infrastruktury ponoszonych przez przewoźników kolejowych”	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Poziom stawek jednostkowych jest pochodną wielu czynników: wielkości kosztów bezpośrednich, pracy eksploatacyjnej, możliwości stosowania mark-upów oraz uwarunkowań zewnętrznych wpływających np. na poziom inflacji, płac, itp.
20.	Rozdział IV Str. 28	Założenia <i>Programu</i> wymagają uzupełnienia	Uzupełnienie Założeń <i>Programu</i> o punkt dotyczący „redukcji poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej”	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Możliwość redukcji poziomu opłat wynika z przepisów obowiązujących w tym zakresie, tym samym jest to uzależnione od czynników zewnętrznych, w tym przepisów obowiązującego prawa.
21.	Rozdział IV Str. 32	(...) przyjęto komplementarne do celu głównego <i>Programu</i> , i służące jego osiągnięciu, następujące cele szczególowe: - poprawa oferty kierowanej do przewoźników kolejowych; - zapewnienie stabilnego finansowania zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów; - zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury kolejowej; - poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego.	Dodanie nowego celu szczególnego Programu - "redukcja opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej"	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Możliwość redukcji poziomu opłat wynika z przepisów obowiązujących w tym zakresie, tym samym jest to uzależnione od czynników zewnętrznych, w tym przepisów obowiązującego prawa.
22.	Rozdział VI Str. 42	W rezultacie działań zdefiniowanych w Programie należy oczekiwać zdecydowanej poprawy stanu infrastruktury kolejowej w zakresie jej charakterystyk wpływających na zarysowane wcześniej istotne z punktu widzenia użytkowników (przewoźników kolejowych) parametry, przede wszystkim czasu przejazdu i dopuszczalne naciski osiowe taboru oraz uwarunkowania eksploatacyjne m.in. w zakresie przepustowości.	Uzupełnienie rezultatów Programu o skutki obniżenia poziomu opłat za dostęp do infrastruktury – w tym: poprawę konkurencyjności cenowej usług pasażerskiego i towarowego transportu kolejowego, zwiększenie liczby połączeń w przewozach wojewódzkich i międzywojewódzkich i obniżeniu presji kosztowej na ceny biletów	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Możliwość redukcji poziomu opłat wynika z przepisów obowiązujących w tym zakresie, tym samym jest to uzależnione od czynników zewnętrznych, w tym przepisów obowiązującego prawa.
23.	Rozdział VI Str. 42	j.w.	Umieszczenie nowego <i>Rezultatu Programu</i> „zapewnienie stabilności finansowania zarządców infrastruktury kolejowej i redukcji poziomu opłat za dostęp do infrastruktury przy równoległej likwidacji najbardziej uciążliwych dla przewoźników zaległości utrzymaniowo-naprawczych, zapewnieniu trwałości inwestycji infrastrukturalnych i długofalowym wykorzystaniu ich efektów” – w wyniku powyższych modyfikacji założeń i celów	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Postulat oznaczałby wdrożenie systemowych mechanizmów niwelujących skutki obniżenia poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Jest to uzależnione od pozyskiwania środków ze źródeł zewnętrznych.
24.	Rozdział V Str. 37 Tabela 2	Tabela nr 2 zawiera kryteria kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych, które wymagają uzupełnienia	Uzupełnienie tabeli nr 2 o kolumnę wskazującą standard utrzymania linii przypisanych do poszczególnych kategorii, z uwzględnieniem parametrów prędkości, nacisku na oś, a optymalnie również przepustowości które charakteryzują poszczególne odcinki	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga częściowo uwzględniona.	"Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Uwaga częściowo uwzględniona - w następującym zakresie: dodano zapis w rozdziale 7. "Ograniczenia eksploatacyjne w zakresie prędkości i nacisku na oś wprowadzane doraźnie powinny być usuwane w ustalonym z góry terminie".
25.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 3 Ostrów Frankfurt/Kunowice – Poznań	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
26.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 14 Ostrów Wielkopolski – Zduńska Wola	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
27.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 14 Zasieki – Żagań – Głogów – Leszno – Krotoszyn – Ostrów Wielkopolski	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
28.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkom linii nr 41/39/51 Elk – Suwałki – Trakiszki/Mockava	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
29.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 40 Sokółka – Suwałki	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.

30.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii D	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 132 Zabrze – Pyskowice	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
31.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 148 Żory – Pszczyna	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
32.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 204 Malbork – Elbląg – Bogaczewo – Młynary	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
33.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 276 Wrocław – Kamieniec Ząbkowski – Międzyziesie/Lichkov	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
34.	Rozdział V Mapa 5 Str. 38	Odcinek w kategorii B	Przypisanie kategorii A odcinkowi linii nr 277 Jelcz Laskowice – Kartowice – Opole	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
35.	Rozdział V Mapa 8 Str. 47	Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii B.	Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 38 Głomno (–Багратионовск)	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
36.	Rozdział V Mapa 8 Str. 47		Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii B.Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 190 Bielsko Biała Gł. – Skoczów	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
37.	Rozdział V Mapa 8 Str. 47		Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 37 Wąłty – Zubki Białostockie	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
38.	Rozdział V Mapa 8 Str. 47		Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 229 Lębork - Kartuzy	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
39.	Rozdział V Mapa 8 Str. 47		Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 236 Wągrowiec – Rogoźno Wielkopolskie	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
40.	Rozdział V Mapa 8 Str. 47		Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 254 Tropy - Braniewo	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
41.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8		Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 283 Jelenia Góra – Lwówek Śląski	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
42.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8		Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 356 Pińsko Wlkp. – Szubin – Bydgoszcz	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
43.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8		Odcinek z planowaną V max 0 km/h mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie prognozowanej prędkości max dla odcinka linii 410 Kalisz Pomorski – Drawno	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
44.	Rozdział V Str. 49 Mapa 10		Odcinek z planowanym naciskiem na oś Q=0 mimo zakwalifikowania do kategorii B.Podniesienie parametru nacisku dla odcinka linii nr 190 Bielsko Biała Gł. – Skoczów	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
45.	Rozdział V Str. 49 Mapa 10		Odcinek z planowanym naciskiem na oś Q=0 mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie parametru nacisku dla odcinka linii 37 Wąłty – Zubki Białostockie	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
46.	Rozdział V Str. 49 Mapa 10		Odcinek z planowanym naciskiem na oś Q=0 mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie parametru nacisku dla odcinka linii 229 Lębork – Kartuzy	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
47.	Rozdział V Str. 49 Mapa 10		Odcinek z planowanym naciskiem na oś Q=0 mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie parametru nacisku dla odcinka linii 236 Wągrowiec – Rogoźno Wielkopolskie	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
48.	Rozdział V Str. 49 Mapa 10		Odcinek z planowanym naciskiem na oś Q=0 mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie parametru nacisku dla odcinka linii linii 254 Tropy –Braniewo	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
49.	Rozdział V Str. 49 Mapa 10		Odcinek z planowanym naciskiem na oś Q=0 mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie parametru nacisku dla odcinka linii linii 356 Grocholn – Kcynia – Szubin	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "D"
50.	Rozdział V Str. 49 Mapa 10		Odcinek z planowanym naciskiem na oś Q=0 mimo zakwalifikowania do kategorii C.Podniesienie parametru nacisku dla odcinka linii linii 410 Kalisz Pomorski – Drawno	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
51.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Odcinek zakwalifikowany do kategorii D mimo znaczenia dla ciągłości sieci i zachowania objazdów.Podniesienie kategorii odcinka linii 132 Pyskowice – Zabrze Biskupice	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
52.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Odcinek zakwalifikowany do kategorii D mimo znaczenia dla ciągłości sieci i zachowania objazdów.Podniesienie kategorii odcinków linii 177/294 Baborów – Raclawice Śl.	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
53.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Odcinek zakwalifikowany do kategorii D mimo znaczenia dla ciągłości sieci i zachowania objazdów.Podniesienie kategorii odcinka linii 208 Działdowo – Brodnica	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.

54.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Odcinek zakwalifikowany do kategorii D mimo znaczenia dla ciągłości sieci i zachowania objazdów.Podniesienie kategorii odcinka linii 225 Nidzica – Wielbark	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
55.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Odcinek zakwalifikowany do kategorii D mimo znaczenia dla ciągłości sieci i zachowania objazdów.Podniesienie kategorii odcinka linii 229 Pruszcz Gd. – Stara Pila	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
56.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 24 Piotrków Trybunalski – Zarzecze z kategorii C do B	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
57.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 31 Hajnówka – Siemianówka z kategorii C do B	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
58.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 97 Żywiec – Sucha Beskidzka z kategorii C do B	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
59.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 144 Tarnowskie Góry - Borowiany z kategorii C do B	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
60.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 356 Bydgoszcz – Gołańcz z kategorii C do B	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
61.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinków linii 308/340 Jelenia Góra – Kowary / Karpacz z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
62.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 34 Siedlce – Sokołów Podlaski z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
63.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 108 Zagórz – Krościenko z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
64.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 110 Gorlice – Gorlice Zagórzany z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
65.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 179 Tychy – Łędziny z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
66.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 223 Orzysz – Czerwonka z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
67.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 230 Wejherowo –Garczegorze z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
68.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 254 Elbląg - Braniewo z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.

69.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 256 Szymankowo – Nowy Dwór Gd. z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
70.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 275 Żagań – Bieniów - Guben z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
71.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 322 Oldrychowice – Stronie Śl. z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
72.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 360 Gostyń – Jarocin z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
73.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 368 Szamotuły – Międzychód z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
74.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 410 Choszczno – Drawno z kategorii D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
75.	Rozdział V Str. 38 Mapa 5		Niewłaściwa kategoria linii kolejowej.Przeniesienie odcinka linii 411 z kategorii Stargard – Pyrzyce D do C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja do odrzucenia. Parametry techniczne nie stanowią w sposób autonomiczny o kategorii odcinka. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
76.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8	Program zakłada parametry (0<V≤20, 40<V≤60, 20<V≤30)	Podniesienie parametru prędkości dla odcinka linii 132 Zabrze – Pyskowice	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
77.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8	Program zakłada parametry (V=0)	Podniesienie parametru prędkości dla odcinka linii 14 Głogów – Niegosławice – Żagań	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
78.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8	Program zakłada parametry (40<V≤60)	Podniesienie parametru prędkości dla odcinka linii 157 Pawłowice Śląskie – Strumień	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
79.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8	Program zakłada parametry (0<V≤20)	Podniesienie parametru prędkości dla odcinka linii 786 Trzcinec Zgorzelecki – Bogatynia	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
80.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8	Program zakłada parametry (40<V≤60), (60<V≤80)	Podniesienie parametru prędkości dla odcinka linii 282 Węglińcic – Ruszów – Jankowa Żagańska	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
81.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8	Program zakłada parametry (30<V≤40)	Podniesienie parametru prędkości dla odcinka linii 181 Oleśnica – Kępno	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
82.	Rozdział V Str. 42 Mapa 8	Program zakłada parametry (60<V≤80, 80<V≤100)	Podniesienie parametru prędkości dla odcinka linii 355 Grabowo Wielkie – Międzybórz	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga uwzględniona	Kategoria zostanie zmieniona na "A"
83.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych.Uwzględnienie uruchomienia nieczynnej stacji kolejowej Radziwiłłów Mazowiecki na linii 1	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.
84.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych.Uwzględnienie uruchomienia nieczynnych stacji kolejowej Parysów; Jedlanka na linii 12	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.
85.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych.Uwzględnienie uruchomienia nieczynnych stacji kolejowych Baboszewo; Zawidz na linii 27	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.
86.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych.Uwzględnienie uruchomienia nieczynnych stacji kolejowych Goworowo; Dalekie na linii 29	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.
87.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych.Uwzględnienie uruchomienia nieczynnych stacji kolejowych Proboszczewice Plockie; Kretki, na linii 33	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.
88.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych.Uwzględnienie uruchomienia nieczynnej stacji kolejowej Nowa Grobla na linii 101	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.

89.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych. Uwzględnienie uruchomienia nieczynnej stacji kolejowej Grodków Śląski na linii 288	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.
90.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych. Uwzględnienie uruchomienia nieczynnej stacji kolejowej Tuczno Krajeńskie na linii 403	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.
91.	Rozdział V Str. 34-41		Program powinien zakładać uruchomienie wybranych, nieczynnych stacji kolejowych. Uwzględnienie uruchomienia nieczynnej stacji kolejowej Lotyń na linii 405	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Założenia Programu powstały w oparciu o najlepszą wiedzę uwzględniającą rzeczywiste możliwości, realność dostępnych środków oraz konieczność planowania przez pryzmat warunków gospodarczych i makroekonomicznych. Program ma charakter utrzymaniowy i nie obejmuje zadań inwestycyjnych związanych z uruchamianiem infrastruktury punktowej.
92.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 10 Radzymin – Legionowo	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
93.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (177<Q≤196) (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 14 Zasieki – Żagań – Głogów – Stare Drzewce – Leszno – Ostrów Wielkopolski – Zduńska Wola	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
94.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 25 Tomaszów Mazowiecki – Mikołajów	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
95.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 27 Nasielsk – Toruń Wschodni	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
96.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 29 Tłuszcz – Ostrołęka	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
97.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (196<Q≤221), (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 33 Kutno – Płock – Brodnica	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
98.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 40 Białystok – Sokółka – Suwałki	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
99.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 96 Tarnów – Leluchów	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
100.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 101 Munina – Hrebennie	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
101.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 106 Czudec – Jasło	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
102.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (177<Q≤196) dla dwóch pierwszych odcinków; (0<Q≤177) dla trzeciego	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 108 Gorlice Zagórzany – Jasło; Zagórz – Uherce; Uherce – Krościenko	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
103.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program przewiduje parametry (Q=0)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 132 Zabrze – Pyskowice	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
104.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 139 Wilkowice Bystra – Łodygowice (5,5 km); Węgierska Górka – Zwardoń	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
105.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 181 Wieluń – Oleśnica	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
106.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 203 Chojnice – Piła	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
107.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 204 Malbork – Elbląg – Chruściel	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
108.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry - (wąskie gardło 21 km Tuchola-Chojnice 196<Q≤221), Działdowo – Brodnica (Q=0)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 208 Tuchola – Chojnice; Działdowo – Brodnica	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
109.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na oś dla odcinka linii 220 Bogaczewo – Gutkowo	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.

110.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry: dla pierwszego odcinka (196<Q≤221), dla drugiego (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 281 Jarocin – Września; Gniezno – Nakło n. Notecią	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
111.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinków linii 282/370 Ruszów – Żary – Zielona Góra	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
112.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry: dla odcinka linii 290 (196<Q≤221), dla odcinka linii 344 (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 290/344 Sulików – Zawidów	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
113.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (Q=0)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 294 Baborów – Raclawice Śląskie	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
114.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (196<Q≤221)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 353/599 Olsztyn Główny – Skandawa – (Железнодорожный)	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
115.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (Q=0)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 356 Grocholin – Kcynia – Szubin	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
116.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (196<Q<221)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 358 Gubin/Guben – Czerwieńsk	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
117.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (Q=0)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 360 Jarocin – Gostyń	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
118.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 403 Piła Północ – Walcz	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
119.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 404 Kolobrzeg – Białogard – Szczecinek	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
120.	Rozdział VI Str. 49 Mapa 10	Program zakłada parametry (177<Q≤196)	Podniesienie parametru nacisku na os dla odcinka linii 405 Piła Główna – Szczecinek – Kawcze	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Celem Programu Utrzymaniowego nie jest podnoszenie parametrów, gdyż nie jest on programem o charakterze inwestycyjnym.
121.	Rozdział V Str. 41	Program utrzymaniowy przewiduje, że PKP PLK lub inny zarządca infrastruktury zapewni dla czynnych odcinków linii kolejowych tej kategorii, na koniec okresu programowania standardy, pozwalające na bezpieczne przejazdy z maksymalną prędkością wynoszącą co najmniej 30 km/h	Podniesienie do 50 km/h parametr minimalnej prędkości dla kategorii C	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych, formalnych, ekonomicznych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków.
122.	Rozdział IV Str. 32	Program przewiduje, że „poprawa prędkości przejazdu pociągów, w tym eliminowanie szczególnie uciążliwych ograniczeń prędkości poniżej 20 km/h”	Zmiana na „prędkości mniejsze, <u>badź równe</u> 20 km/h”	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Obecne kryteria są optymalne i wynikają z realnych uwarunkowań eksploatacyjnych i ekonomicznych.
123.	Rozdział V Str. 41	Program przewiduje, że „Z uwagi na niewysoką efektywność i konieczność zagwarantowania pełnej kontroli nad postępującym procesem utraty właściwości użytkowych determinowanych wielkością wykonywanej pracy eksploatacyjnej...”	Usunięcie zapisu przewidującego utratę właściwości użytkowych	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Obecne kategorie, w tym ich zakresy, powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez pryzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych, formalnych i ekonomicznych. Ponadto zasadność angażowania ograniczonych nakładów finansowych w daną infrastrukturę musi wynikać ze skali popytu na jej wykorzystanie.
124.	Rozdział V Str. 41	Program przewiduje, że „Na czynnych odcinkach linii kolejowych kategorii D zachowana będzie przejezdność, jednak dopuszczalne będzie stopniowe obniżanie standardu”	Usunięcie zapisu sankcjonującego „dopuszczalność stopniowej utraty standardu”	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Obecna sytuacja makroekonomiczna oraz geopolityczna może powodować ograniczenia w zakresie zapewnienia wystarczającego finansowania. W takiej sytuacji konieczna może być optymalizacja założeń utrzymaniowych w zakresie dostępnych środków, dlatego obecne zapisy Programu są właściwe.
125.	Rozdział VII Str. 53-54 Tabela 7	W tabeli nr 7 programu utrzymaniowego wskazano poziom wskaźnika realizacji celu głównego Programu dla PKP PLK w latach 2024–2028, wymaga on modyfikacji	Zwiększenie docelowej wartości wskaźnika z 90,5 do 100% alternatywnie - ustalenie wskaźnika jako udziału długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy określone w tab. 2 do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Osiągnięcie proponowanych wartości jest nierealne do osiągnięcia ze względu na uwarunkowania techniczne i ekonomiczne.
126.	Rozdział VII Str. 55-56 Tabela 8	Tabela nr 8 zawiera prędkości handlowe pomniejszone o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 – 2028 r., wymaga ona modyfikacji	Zwiększenie wartości docelowych wskaźnika prędkości handlowej	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Prędkość handlowa ze względu na swoje cechy i charakter nie jest optymalnym narzędziem służącym obrazowaniu efektywności uzależnionej wyłącznie od działań Zarządcy infrastruktury. Powyższe wynika z faktu, iż prędkość handlowa jest to prędkość wynikająca z konstrukcji rozkładu jazdy uwzględniająca założenia aplikanta przy składaniu wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej. Prędkość handlowa jest zatem zależna m.in. od parametrów taboru którym obsługiwany jest przejazd wnioskowany przez przewoźnika oraz pozostałych parametrów uwzględnionych we wniosku, np. prędkość, % masy hamulcowej, rodzaj hamulca, itp. – czyli czynników nie leżących po stronie Zarządcy. W efekcie założona prędkość dla danego przejazdu może być niższa niż dopuszczalna maksymalna prędkość drogową (szlakową) dla danego odcinka linii kolejowej.
127.	Rozdział VII Str. 52-64	Brak wskaźnika odnoszącego się do celu szczegółowego „poprawa planowania działalności zarządcy infrastruktury przez ukierunkowanie jej na jakość produktu”	Uzupełnienie wskaźników monitorowania Celu I o „udział wniosków o przyznanie trasy pociągu zrealizowanych bez korekt ze strony zarządcy infrastruktury”	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Ze względu na charakter proponowany wskaźnik nie obrazuje realizacji Programu oraz jest niemożliwy do przedstawienia. Wskaźniki obrazujące realizację Programu zawarte będą w umowie.



128.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel szczegółowy „poprawa planowania działalności w sposób umożliwiający, ułatwiający i stymulujący lokalizowanie terminali <i>last mile</i> ”	Brak wskaźnika odnoszącego się do celu szczegółowego „poprawa planowania działalności w sposób umożliwiający, ułatwiający i stymulujący lokalizowanie terminali <i>last mile</i> ”. Uzupełnienie wskaźników monitorowania Celu I o: - liczbę ogólnodostępnych terminali i placów z dostępem do torów ogólnoladunkowych - liczbę terminali prywatnych z dostępem do sieci kolejowej - liczbę czynnych bocznicy kolejowych	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona w zakresie wskaźników Programu. Zostanie rozważone umieszczenie takich wskaźników w Umowach na realizację Programu. Niemniej jednak liczba wskaźników powinna być optymalna.
129.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel I Poprawa oferty kierowanej do przewoźników powinien być uzupełniony	Uzupełnienie o wskaźniki - średni czas oczekiwania na przesiadkę (dla skomunikowań) - udział peronów spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program. Średni czas oczekiwania na przesiadkę (skomunikowania) ze względu na charakter uzależniony jest również od czynników leżących po stronie aplikantów. W zakresie wskaźnika "udział peronów spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych" podmiot zgłaszający uwagę nie zdefiniował pojęcia "spełniających standardy".
130.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel szczegółowy - „koncentracja działalności utrzymaniowej i remontów na odcinkach o szczególnym znaczeniu gospodarczym (...) zwłaszcza Górnego i Dolnego Śląska” mimo wymieniania tych regionów jako obszaru priorytetowego	Brak wskaźnika monitorującego koncentrację celu szczegółowego - „koncentracja działalności utrzymaniowej i remontów na odcinkach o szczególnym znaczeniu gospodarczym (...) zwłaszcza Górnego i Dolnego Śląska” mimo wymieniania tych regionów jako obszaru priorytetowego. Uzupełnienie (dla celu I i III) o wskaźniki udziału długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych dla woj. śląskiego i dolnośląskiego	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program.
131.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel szczegółowy „znaczne zwiększenie zaangażowania w optymalizację warunków eksploatacyjnych dla połączeń z portami morskimi (...)”	Brak wskaźnika monitorującego realizację celu szczegółowego „znaczne zwiększenie zaangażowania w optymalizację warunków eksploatacyjnych dla połączeń z portami morskimi (...)”. Uzupełnienie wskaźników monitorowania Celu I o udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych dla woj. pomorskiego i zachodniopomorskiego	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program.
132.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel I Poprawa oferty kierowanej do przewoźników	Cel I Poprawa oferty kierowanej do przewoźników powinien być uzupełniony. Uzupełnienie wskaźników monitorowania Celu I o: - średnią prędkość kursowania pociągów na liniach w kat. C - średnią prędkość kursowania pociągów na liniach w kat. D - udział infrastruktury z parametrem V = 0 oraz Q = 0	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program.
133.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel I Poprawa oferty kierowanej do przewoźników	Cel I Poprawa oferty kierowanej do przewoźników powinien być uzupełniony. Uzupełnienie o wskaźniki - liczba ograniczeń ≤ 20 km/h - długość torów z parametrem V ≤ 20 km/h	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program.
134.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel szczegółowy „poprawa stanu technicznego infrastruktury pasażerskiej, w szczególności peronów i ciągów komunikacyjnych”	Brak wskaźnika odnoszącego się do celu szczegółowego „poprawa stanu technicznego infrastruktury pasażerskiej, w szczególności peronów i ciągów komunikacyjnych”. Uzupełnienie o wskaźnik udziału obiektów spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (w odniesieniu do peronów i ciągów komunikacyjnych).	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program.
135.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel szczegółowy „umożliwienie zawarcia wieloletnich umów między zarządcami infrastruktury kolejowej i ministrem właściwym do spraw transportu, obejmujących finansowanie zarządzania infrastrukturą kolejową”	Brak wskaźnika odnoszącego się do celu szczegółowego „umożliwienie zawarcia wieloletnich umów między zarządcami infrastruktury kolejowej i ministrem właściwym do spraw transportu, obejmujących finansowanie zarządzania infrastrukturą kolejową”. Uzupełnienie wskaźników monitorowania Celu II o: - liczbę umów zawartych na podstawie Programu - wartość umów zawartych na podstawie Programu	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program.
136.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel III Zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury powinien być uzupełniony	Uzupełnienie wskaźników monitorowania Celu III o: - udział linii spełniających kryterium Q ≥ 221 - udział linii spełniających kryterium długości pociągu = 740m	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program.
137.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel III w postaci zapewnienia trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury oraz cel V w postaci zapewnienia efektywności kosztowej zarządców infrastruktury kolejowej powinien być uzupełniony	Zwiększenie docelowej wartości wskaźnika punktualności kwalifikowanej dla pociągów towarowych z 86,0 do 90,0	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Projekt PU zawiera wartości rzeczoności wskaźnika od 90,2 do 91 w latach 2024 - 2028 (str. 59, tabela 14).
138.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel szczegółowy „opiniowanie zamawianych projektów inwestycyjnych pod kątem przyszłych kosztów utrzymania i udostępniania”	Brak wskaźnika monitorującego realizację celu szczegółowego „opiniowanie zamawianych projektów inwestycyjnych pod kątem przyszłych kosztów utrzymania i udostępniania”. Uzupełnienie wskaźników realizacji Celu III o liczbę projektów inwestycyjnych pod kątem zaopiniowanych pod kątem przyszłych kosztów utrzymania i udostępniania	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program.
139.	Rozdział VII Str. 52-64	Cel V w postaci zapewnienia efektywności kosztowej zarządców infrastruktury kolejowej powinien być uzupełniony	Uzupełnienie o wskaźniki: - średnią stawkę dostępu dla pociągów pasażerskich - średnią stawkę dostępu dla pociągów towarowych	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaznikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie realizujące Program. Średnie stawki dostępu nie są wskaźnikiem obrazującym efektywność kosztową zarządcy i nie są od niej uzależnione. Wskaźnikiem efektywności kosztowej ujętym już w aktualnym projekcie programu są "Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na 1 pockm". Średnie stawki jednostkowe są pochodną kosztów bezpośrednich przyjętych do kalkulacji stawek jednostkowych, a więc jedynie części kosztów ponoszonych przez zarządców infrastruktury kolejowej, oraz nałożonych mark-upów.
140.	Rozdział X Str. 85		Program utrzymaniowy reguluje jedynie kwestię weryfikacji efektów oraz ewaluacji na podstawie dokumentów i raportów przedłożonych przez zarządców infrastruktury. Określenie sposobu pozyskania i weryfikacji danych o osiągniętych efektach Programu – ewaluacja jego efektów nie tylko na podstawie danych od wykonawców Programu.	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Zaproponowana w programie forma raportowania i ewaluacji nie wyklucza pozyskiwania danych zewnętrznych.
141.	Rozdział X Str. 84		Doprecyzowanie kwestii treści raportów przedkładanych przez zarządców infrastruktury oraz, a także aspektu ich kontroli. Sprecyzowanie treści raportów składanych przez zarządców infrastruktury, poddanie ich ocenie urzędu regulacyjnego oraz opinii publicznej, tak aby m.in. przewoźnicy kolejowi mogli je weryfikować i opiniować.	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Proponujemy obecnie stosowaną praktykę. Program wynika z wymagań Dyrektywy 34/2012 Komisji Europejskiej. Dodatkowo corocznie przesyłane jest do KRPM sprawozdanie z realizacji Programu. W ramach rozliczenia rocznego każdy zarządca rozliczany jest na podstawie umowy na realizację Programu poprzez system premii i kar. Należy również dodać, że z art. 38 a ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym wynika, że w terminie do dnia 31 marca każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania programu wieloletniego za rok poprzedni.
142.	Rozdział X Str. 85		System realizacji, nadzoru i sprawozdawczości wymaga uzupełnienia. Zastosowanie punktów odniesienia (bench-mark) utworzonych na podstawie dobrych praktyk z innych krajów o podobnej charakterystyce sieci kolejowej, a w wybranych przypadkach innych zarządców infrastruktury jako narzędzia, pozwalającego na wyznaczanie celów i monitorowanie rzeczywistych zmian efektywności.	uzasadnienie do użytku wewnętrznego Ministerstwa Infrastruktury	Uwaga nieuwzględniona	Systemy kolejowe w innych krajach oraz inni zarządcy infrastruktury kolejowej funkcjonują w ramach innych realiów organizacyjnych, formalnych i finansowych, zatem tego typu porównania są niezasadne.
143.	Powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi str. 16	Mapa 2.	Zmienić oznaczenie lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Zweryfikować przebiegi inwestycji: Linia Bielsko – Zwardoń budowana wynikająca z koncepcji CPK – brak nowego wyjścia przez Bramę Morawską i Jastrzębie-Zdrój	Centralny Port Komunikacyjny zlokalizowany jest w złym miejscu, na północ od Sochaczewa. Brak planów CPK do Zwardonia, Przebieg linii Katowice Granica z CZ – nie został zaznaczony	Uwaga nieuwzględniona	Mapa pochodzi z zatwierdzonego przez Radę Ministrów dokumentu.
144.	Infrastruktura kolejowa PKP PLK str. 22	Mapa 3.	Usunąć mapę wraz z poprzedzającym ją akapitem.	Liczba i lokalizacja ostrzeżeń stałych zmienia się dynamicznie, z miesiąca na miesiąc. Mapa ukazująca stan w jednej wybranej chwili czasu jest niemiernodajna.	Uwaga nieuwzględniona	Treść należy traktować w formie poglądowej ukazującej skalę zjawiska.

145.	Infrastruktura kolejowa PKP PLK str. 23	Punkty w akapicie: „Uwagi przewoźników(...)”. W szczególności wskazywane są:...”	Dodać punkt: uwagi do procesu prowadzenia prac inwestycyjno-utrzymawczych na liniach powodujących brak stabilności osiąganych czasów i rozkładu jazdy w tym na modernizowanych liniach	Wnioskodawca wielokrotnie wskazywał w procesie konstrukcji RRJ jak i ZRJ na konieczność koordynacji planowanych prac tak aby utrzymać planowane czasy jazdy w horyzoncie długoletnim. Obecne działania skutkują zwiększaniem zapotrzebowania m.in. na tabor do obsługi połączeń jak i zmiennością oferty przewoźników.	Uwaga nie uwzględniona	Kwestie te są przedmiotem bieżących uzgodnień między zarządcą a przewoźnikiem.
146.	Cele Programu str. 31	Uzyskanie atrakcyjnych czasów przejazdu pociągów jest fundamentalnym czynnikiem wyboru transportu kolejowego przez podróżnych (...) i odbiorców towarów.	Uzyskanie atrakcyjnych, powtarzalnych czasów przejazdu pociągów jest fundamentalnym czynnikiem wyboru transportu kolejowego przez podróżnych (...) i odbiorców towarów	Powtarzalność i przewidywalność czasów jazdy pozwala zapewnić odpowiednią pewność i standard dla klientów usług transportu kolejowego	Uwaga nieuwzględniona	Czasy przejazdu na danej trasie różnią się w zależności od różnych czynników np. kategorii pociągów, zdolności przepustowej infrastruktury.
147.	Rezultaty realizacji Programu str. 41, 42	Tabela 5. Mapa 6.	Zmienić treść tabeli.	W kolumnie „Nazwa odcinka” dla niektórych linii wpisana jest część linii, dla innych – całość. Linia nr 308 wpisana jest dwukrotnie. Linia nr 345 nie łączy Kamiennej Góry z Piszowicami (to także linia nr 308), a Opole Wschodnie z Opolem Port. Dla linii nr 340 nie podano odcinka (jedynie jedna stacja). Niezgodność tabeli 5. z mapą 6. – część linii z tabeli 5. zaznaczona jest jako już przekazane, a część jako planowane do przekazania.	Uwaga nieuwzględniona	Prezentowane informacje zawierają zarówno stan faktyczny, jak i założenia, zatem powinny być traktowane w sposób poglądowy.
148.	Rezultaty realizacji Programu str. 47, 49, 50, 51	Mapy 8., 10., 11.,12.	Zaznaczyć na mapie linie wybudowane przez CPK sp. z o.o.	Wg harmonogramów i map CPK sp. z o.o. prezentowanych na oficjalnej stronie spółki w 2028 roku mają być gotowe dwa odcinki szprychy nr 9: Warszawa-Lódź i Sieradz-Wrocław, a linie wybudowane przez CPK mają być zarządzane przez PKP PLK.	Uwaga nieuwzględniona	Przedmiotowe odcinki szprychy nr 9 zostały umieszczone zostały na mapie 13. Inwestycje CPK znajdują się na etapie przygotowawczym (prac studialnych). Na chwilę obecną PKP PLK S.A. nie posiada oficjalnego potwierdzenia i zobowiązania CPK Sp. z o.o. dot. odcinków, które zostaną oddane do eksploatacji w okresie obowiązywania nowego PU.
149.	Wskaźniki monitorowania Programu Str. 55	Wskaźnik średnia prędkość kursowania	Wskaźnik ten charakteryzuje realizację następujących celów: Usunąć pierwszy punkt realizacji celów.  Dodatkowo Zostawić jedynie: „przyjęty wskaźnik: określany jest dla wszystkich pociągów, ujętych w rozkładzie jazdy pociągów (tu dodać do jakiego RJ się odnosi), z podziałem na pociągi...”	Wskaźnik nie charakteryzuje zapewnienia trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury kolejowej. Wskaźnik nie mierzy dokładnie działań w skali sieciowej, a tym bardziej nie określa skutków działań o charakterze utrzymawczym i inwestycyjnym. Odnosząc się do sieci lub RJ średnia prędkość nie wskaże różnicy w prowadzeniu ruchu na głównych liniach sieci krajowej, a poprawą na odcinkach o niskim natężeniu bądź o niskich prędkościach, np. podniesienie prędkości z 20 do 60 km/h nie jest tym samym co spadek ze 160 do 120 km/h w ruchu i w płynie na sieć możliwych połączeń. Dodatkowo wskaźnik nie uwzględnia ruchu jednotorowego. Nie wskazano również do jakiego okresu RJ odnosi się liczony wskaźnik czy jest to Roczny Rozkład Jazdy czy Zamknięciowy Rozkład Jazdy w którym parametry sieci odbiegają od wcześniej przyjętych na etapie planu rocznego.	Uwaga częściowo uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia pierwszego punktu realizacji celów na str. 55. Uwaga uwzględniona w zakresie uzupełnienia ostatniego punktu realizacji celów o informację, do jakiego rozkładu jazdy odnosi się wskaźnik średniej prędkości kursowania.
150.	Wskaźniki monitorowania Programu str. 61, 62	Wykresy 6. i 7.	Zmienić wykresy całkowicie.	Prezentowane linie nie są ekstrapolacją, bo nie przewidują wartości w żadnych innych latach niż te, na które są dane. Jeżeli założyć, że jest to regresja, dla czego dokonano jej innymi metodami na wykresach 6 i 7. Zastosowanie dwóch osi powoduje nieczytelność wykresu. Na wykresie 7 „ekstrapolacja” (regresja) nie zgadza się z danymi – gdy wartość z danych spada w ujęciu r/r, linia trendu ma nachylenie rosnące i na odwrot. Brak prawej osi na wykresie 7.	Uwaga uwzględniona	W celu poprawy czytelności Programu oraz usunięcia wątpliwości i rozbieżności wykres 6 został usunięty. Poprawiono czytelność wykresu 7.
151.	Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029 – 2035 str. 82	Mapa 13.	Zaznaczyć na mapie linie wybudowane przez CPK sp. z o.o.	Wszystkie linie na mapie zaznaczone są wg planowanego stanu na 2030 rok, oprócz linii wybudowanych przez CPK sp. z o.o. Ponadto, stan na 2028 r. sam jest niezgodny z założeniami CPK, wg których w roku tym nie będzie jeszcze gotowy odcinek Lódź – Sieradz.	Uwaga uwzględniona	
152.	I. Wprowadzenie, str. 5	Prezentowany „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku” (dalej: Program) stanowi kontynuację aktualnie obowiązującego 5-letniego programu pn. „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku (...)”	Prezentowany „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” (dalej: Program) (...)	Powtórzenie nazwy Programu. We wskazanym miejscu należy zmienić rok – z 2023 na 2028.	Uwaga uwzględniona	
153.	V. Kategoryzacja odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania, str. 42	Część odcinków linii kolejowych (linii kolejowych), zarządzanych obecnie przez PKP PLK została i jest planowana do przekazania samorządowi województwa dolnośląskiego w celu realizacji zadań zarządcy infrastruktury na tych odcinkach linii kolejowych (liniach kolejowych).	Część odcinków linii kolejowych (linii kolejowych), zarządzanych obecnie przez PKP PLK jest planowana do przekazania samorządowi województwa dolnośląskiego w celu realizacji zadań zarządcy infrastruktury na tych odcinkach linii kolejowych (liniach kolejowych).	Błędne sformułowanie.	Uwaga uwzględniona	
154.	VII. Wskaźniki monitorowania Programu, str. 60	Oczekuje się, że wskaźnik kosztów działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszonych na 1 km linii kolejowej, zarządzanej przez PKP PLK dla odcinków linii kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK określonych w ramach kategoryzacji utrzymawczych do 2028 r. kształtować się będzie jak w tabeli 14. Możliwa jest korekta wartości ww. wskaźnika, w trakcie trwania Programu, wynikająca ze zmiany - zarządcy poszczególnych odcinków linii kolejowych. Przedłożone wartości nie uwzględniają ponadto ostatecznych założeń nowego KPK oraz KPO z uwagi na brak zatwierdzenia KPK na dzień sporządzania planów i wypłaty środków z KPO.	Oczekuje się, że wskaźnik kosztów działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszonych na 1 km linii kolejowej, zarządzanej przez PKP PLK dla odcinków linii kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK określonych w ramach kategoryzacji utrzymawczych do 2028 r. kształtować się będzie jak w tabeli 15.	1)Zie odniesienie do numeru tabeli. 2)Usunięcie fragmentu „Możliwa jest korekta wartości ww. wskaźnika, w trakcie trwania Programu, wynikająca ze zmiany – zarządcy poszczególnych odcinków linii kolejowych. Przedłożone wartości nie uwzględniają ponadto ostatecznych założeń nowego KPK oraz KPO z uwagi na brak zatwierdzenia KPK na dzień sporządzania planów i wypłaty środków z KPO.” ze względu na użycie bardzo podobnego sformułowania na kolejnej stronie dokumentu.	Uwaga uwzględniona	
155.	VII. Wskaźniki monitorowania Programu, str. 60	Oczekuje się, że wskaźniki kosztowe działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, do 2028 r. kształtować się będą jak w tabeli 15.	Usunięcie zapisu	W zasadzie powtórzenie tego samego zapisu na tej stronie (dwa akapity powyżej).	Uwaga nieuwzględniona	Powtórzenie zapisu jest zasadne ponieważ zapis ten odnosi się do wszystkich wskaźników zawartych w tabeli 15 a zapis umieszczony dwa akapity wyżej odnosi się tylko do jednego ze wskaźników zawartych w tej tabeli. Numer tabeli został skorygowany.

156.	VII. Wskaźniki monitorowania Programu, Tabela 15. Poziom wskaźników kosztowych w latach 2024-2028 – plan, str. 60		<p>Zmiana prognozy wskaźnika „Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK”.</p> <table border="1" data-bbox="644 134 1463 329"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Wskaźnik</th> <th rowspan="2">Jedn. miary</th> <th colspan="5">Wielkość wskaźnika w latach</th> </tr> <tr> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK</td> <td>lps. 201 km linii kolejowej</td> <td>5587,7</td> <td>5818,1</td> <td>5853,3</td> <td>5897,7</td> <td>5754,7</td> </tr> </tbody> </table>	Wskaźnik	Jedn. miary	Wielkość wskaźnika w latach					2024	2025	2026	2027	2028	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK	lps. 201 km linii kolejowej	5587,7	5818,1	5853,3	5897,7	5754,7	Wnosi się o zmianę prognozy wskaźnika w celu zachowania zgodności z danymi podanymi w Programie odnośnie długości zarządzanych linii przez PKP PLK , tj. 20 603,879 km.	Uwaga uwzględniona	
Wskaźnik	Jedn. miary	Wielkość wskaźnika w latach																							
		2024	2025	2026	2027	2028																			
Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK	lps. 201 km linii kolejowej	5587,7	5818,1	5853,3	5897,7	5754,7																			
157.	VIII. Plan finansowy Programu, Prognoza przychodów PKP PLK, str. 66	Przedstawiona prognoza finansowa uwzględnia wyniki Spółki za 2022 r. oraz inne możliwe do ustalenia założenia finansowe na 2023 r. (z uwagi na trwający proces sporządzania Planu działalności PKP PLK na 2023 r. nie jest możliwe ujęcie ostatecznego Planu 2023 r.).	<p>Przedstawiona prognoza finansowa uwzględnia wstępne wyniki Spółki za 2022 r. oraz inne możliwe do ustalenia założenia finansowe na 2023 r. (z uwagi na trwający proces sporządzania i zatwierdzania Planu działalności PKP PLK na 2023 r. nie było możliwe ujęcie ostatecznego Planu 2023 r.).</p> <p><b>aktualizacja wnioskowanej zmiany z dn.27 czerwca 2023 r.:</b></p> <p>Przedstawiona prognoza finansowa uwzględnia ostateczne wyniki Spółki za 2022 r. oraz inne możliwe do ustalenia założenia finansowe na 2023 r.</p>	Wnioskuje się o doprecyzowanie zapisu.	Uwaga uwzględniona																				
158.	VIII. Plan finansowy Programu, Prognoza kosztów PKP PLK, str. 67	Wartości bazowe – wyjściowe dla prognozy – uwzględniają wyniki Spółki za 2022 r.	<p>Wartości bazowe – wyjściowe dla prognozy – uwzględniają wstępne wyniki Spółki za 2022 r.</p> <p><b>aktualizacja wnioskowanej zmiany z dn.27 czerwca 2023 r.:</b></p> <p>"Wartości bazowe – wyjściowe dla prognozy – uwzględniają wyniki Spółki za 2022 r."</p>	Wnioskuje się o doprecyzowanie zapisu.	Uwaga uwzględniona																				
159.	VIII. Plan finansowy Programu, Prognoza kosztów PKP PLK, str. 70	Prognoza PKP PLK na lata 2024-2028 uwzględnia w szczególności: - wskaźniki makroekonomiczne, wynikające z Wytycznych, dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, aktualizacja – październik 2022 r., publikowanych przez Ministerstwo Finansów (dalej także: Wytyczne Ministra Finansów); - wstępne wyniki Spółki za 2022 r. (po zamknięciu 12 okresu rozrachunkowego 2022 r.); - inne możliwe do ustalenia założenia finansowe na 2023 r. (z uwagi na trwający proces sporządzania Planu działalności PKP PLK na 2023 r. nie jest możliwe ujęcie ostatecznego Planu 2023 r.).	<p>Prognoza PKP PLK na lata 2024-2028 uwzględnia w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wskaźniki makroekonomiczne, wynikające z Wytycznych, dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, aktualizacja – październik 2022 r., publikowanych przez Ministerstwo Finansów (dalej także: Wytyczne Ministra Finansów);</li> <li>- wstępne wyniki Spółki za 2022 r. (po zamknięciu 12 okresu rozrachunkowego 2022 r.);</li> <li>- inne możliwe do ustalenia założenia finansowe na 2023 r. (z uwagi na trwający proces sporządzania i zatwierdzania Planu działalności PKP PLK na 2023 r. nie było możliwe ujęcie ostatecznego Planu 2023 r.).</li> </ul> <p><b>aktualizacja wnioskowanej zmiany z dn.27 czerwca 2023 r.:</b></p> <p>Prognoza PKP PLK na lata 2024-2028 uwzględnia w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wskaźniki makroekonomiczne, wynikające z Wytycznych, dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, aktualizacja – czerwiec 2023 r., publikowanych przez Ministerstwo Finansów (dalej także: Wytyczne Ministra Finansów);</li> <li>- ostateczne wyniki Spółki za 2022 r. (po zakończeniu badania biegłego rewidenta);</li> <li>- inne założenia finansowe na 2023 r. wynikające z Planu Spółki na 2023 r.</li> </ul>	Wnioskuje się o doprecyzowanie zapisu.	Uwaga uwzględniona																				
160.	VIII. Plan finansowy Programu, Prognoza kosztów PKP PLK, str. 70	W celach prezentacyjnych w tabeli 23 wskazano tylko amortyzację od środków własnych Spółki oraz dotacji inwestycyjnej, która zwiększyła kapitał zakładowy PKP PLK	W celach prezentacyjnych w tabeli 24 wskazano tylko amortyzację od środków własnych Spółki oraz dotacji inwestycyjnej, która zwiększyła kapitał zakładowy PKP PLK.	Błędny numer tabeli	Uwaga uwzględniona																				
161.	X. System realizacji, nadzoru i sprawozdawczości, str. 85	Środki na ewaluację, ujęte w kosztach zarządcy infrastruktury, będą wykorzystywane na wykonanie prac analitycznych, badań i ocen potrzeb finansowych zarządców, możliwości realizacyjnych, prawidłowości wydatkowania itd.	W prognozie finansowej Spółki nie wyszczególniono kosztów ewaluacji Programu. Spółka ewentualne koszty ewaluacji będzie ponosić w ramach pozostałych usług obcych.		Uwaga uwzględniona	Przedmiotowy fragment otrzymuje brzmienie: W razie potrzeby wykonania prac analitycznych, badań i ocen potrzeb finansowych zarządców, możliwości realizacyjnych, prawidłowości wydatkowania itd. środki na ewaluację będą mogły zostać ujęte w kosztach zarządcy infrastruktury.																			
162.	Uwaga ogólna		Wnioskuje się o uwzględnienie mechanizmu aktualizacji w nowym Programie wieloletnim, w szczególności pozwalającego na dostosowywanie poziomu kosztów o założenia makroekonomiczne, wynikające z Wytycznych Ministra Finansów. Ważne jest, aby Program uwzględniał aktualne uwarunkowania, które nie mogły być przewidziane zarówno przez Wnioskodawcę jak i Ministerstwo na etapie tworzenia Modelu planistycznego, stanowiącego podstawę określenia kwot finansowania Zarządcy w poszczególnych latach." (str. 178 Raportu). Mając na uwadze rekomendacje Wykonawcy oraz doświadczenia w zakresie realizacji obowiązującego Programu wieloletniego, wnioskuje się o uwzględnienie opisanego mechanizmu aktualizacji w nowym Programie wieloletnim.		Uwaga nieuwzględniona	Nie jest możliwe stworzenie mechanizmu, który wprowadzi możliwość aktualizacji założeń wskaźnikowych i finansowych nowego Programu bez zmiany Programu procedowanej w normalnym trybie legislacyjnym. Należy podkreślić, że możliwość aktualizacji PU jest uwarunkowana dostępnością środków finansowych w ramach Programu.																			
163.	I. Wprowadzenie, str. 6	Po wyraźnym spadku w 2014 r. stawki dostępu dla pociągów towarowych i pasażerskich pozostają praktycznie niezmiennie i oscylują wokół 6,1 zł/pockm dla pociągów towarowych i 13,5 zł/pockm dla pociągów pasażerskich.	Po wyraźnym spadku w 2014 r. średnie cennikowe stawki dostępu dla pociągów towarowych i pasażerskich wynosiły ok. 6 zł/pockm dla pociągów pasażerskich i 13 zł/pockm dla pociągów towarowych.	Pomyłono wartości dla pociągów pasażerskich i towarowych. Są to średnie stawki jednostkowe według cennika, a nie „z wykonania”. W rozkładach jazdy pociągów 2018/2019 – 2021/2022 obowiązywał ten sam cennik. W nazwie wykresu 1 wyrażenie „poc-km” proponujemy zmienić na „pockm” i stosować je w całym dokumencie.	Uwaga uwzględniona	Treść Programu z dodatkową korektą: "Po wyraźnym spadku w 2014 r. średnie cennikowe stawki dostępu dla pociągów towarowych i pasażerskich wynosiło około 6 zł/pockm dla pociągów pasażerskich i około 13 zł/pockm dla pociągów towarowych".																			
164.	IV. Założenia oraz cele Programu, str. 31	Mając na uwadze, iż dyrektywa 2012/34/UE ogranicza bazę kosztową, która może być wliczana do kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz nakłada na państwa członkowskie obowiązek zbilansowania rachunku zysków i strat zarządców infrastruktury, osiągnięcie efektywności kosztowej jest kluczowe dla zapewnienia efektywności wydatkowania środków publicznych.	Mając na uwadze, iż dyrektywa 2012/34/UE ogranicza bazę kosztową, która może być wliczana do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz nakłada na państwa członkowskie obowiązek zbilansowania rachunku zysków i strat zarządców infrastruktury, osiągnięcie efektywności kosztowej jest kluczowe dla zapewnienia efektywności wydatkowania środków publicznych.	Kalkulacja dotyczy stawek jednostkowych, a nie opłat, które są obliczane z uwzględnieniem innych elementów systemu opłat np. ulg.	Uwaga uwzględniona																				
165.	VII. Wskaźniki monitorowania Programu, str. 61 Tabela 16		W dokumencie po raz pierwszy zaprezentowano pracę eksploatacyjną służącą do wyliczenia wskaźnika kosztów działalności związanej z infrastrukturą kolejową ponoszonych na 1 pockm. Dane dla lat 2020-2022 obejmują również pracę pociągów utrzymaniowo-naprawczych (UN). Natomiast praca dla 2019 r. oraz prognozy na lata 2023-2024 nie uwzględniają pracy pociągów UN, co wpływa na wyższe wartości wskaźników. Ponadto wskaźnik dla 2023 r. wyliczono na podstawie b. niskiej prognozy pracy, znacznie odbiegającej od planu działalności Wnioskodawcy na 2023. Dlatego w toku dalszych prac nad dokumentem należałoby urealnaczyć wartości wskaźników za 2023 r. stosownie do wielkości kosztów i pracy eksploatacyjnej ujętych w planie działalności na 2023 r. oraz podjąć decyzję, czy w tym i kolejnych latach uwzględniać pracę pociągów UN. (Nie wiemy dlaczego zdecydowano się na zmianę mianownika tego wskaźnika. W wersji dokumentu uzgadnianej w styczniu br. w mianowniku był 1 km zarządzanych linii a obecnie jest 1 pockm).		Uwaga nie uwzględniona	Część treści uwagi ma charakter jedynie opinii bez postulatów zmiany.																			

166.	VIII. Plan finansowy Programu, str. 65, przypis 47	Głównie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Norma zawarta w tym przepisie nakłada na Komisję Europejską obowiązek wydania do dnia 16 czerwca 2015 r. aktu wykonawczego do tej dyrektywy, ustalającego zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów.	Głównie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE.	Rozporządzenie zostało wydane w roku 2015, więc niezasadne jest pisanie że do 16 czerwca 2015 r. taki akt ma zostać wydany.	Uwaga uwzględniona	Zapis na temat obowiązku wydania do dnia 16 czerwca 2015 r. aktu wykonawczego do dyrektywy 2012/34/UE ma w tym przypadku charakter informacyjny.
167.	VIII. Plan finansowy Programu, str. 70	Koszty zarządcy PKP PLK związanej z (...)	Koszty zarządcy PKP PLK związane z (...)	W wyrazie „związanej” usunąć „j”.	Uwaga uwzględniona	
168.	Uwaga ogólna	-	Wymagane poprawki redakcyjne i interpunkcyjne	-	Uwaga uwzględniona	Poprawki redakcyjne i interpunkcyjne zostaną naniesione w miejscach, gdzie jest to zasadne.
169.	Rozdział III. Przedmiot Programu oraz opis infrastruktury kolejowej, s. 24	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez inne niż PKP PLK podmioty uprawnione do otrzymania dofinansowania w ramach Programu (...): SKM w Trójmieście; DSDiK; Euroterminal Sławków; CARGOTOR Sp. z o.o.	Zasadne jest stworzenie możliwości dołączenia do Programu Zarządców infrastruktury „niestrategicznych” udostępniających infrastrukturę przewoźnikom kolejowym, jak również objęcie programem udostępnianej infrastruktury szerokotorowej.	Stworzenie możliwości objęcia dofinansowaniem innych Zarządców oraz udostępnianej infrastruktury szerokotorowej poprawia konkurencyjność pozostałych elementów sieci kolejowej w Polsce. Jednym z głównych zadań Zarządców jest utrzymanie i udostępnienie linii i układów torowych szerokotorowych na terminalach (w tym intermodalne). Zarządcy „niestrategiczni” powinni mieć możliwość zdecydowania, czy otrzymują dofinansowanie i udostępniają infrastrukturę na podstawie rozdziału 6 ustawy o transporcie kolejowym, czy też nie otrzymują dofinansowania i nie podlegają tym regulacjom.	Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura została decyzją Komisji Europejskiej w jakimkolwiek aspekcie uznana Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016 r. za mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura została uznana za niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Art. 38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu może (a więc nie musi) dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.
170.	Rozdział IV. Założenia Programu, s. 30	Propozycje PKP PLK będą zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu na zasadach przewidzianych w ramach umowy wdrażającej Program. Dla zapewnienia adekwatności zadań do potrzeb przewoźników kolejowych i uzyskania oczekiwanych przez nich efektów eksploatacyjnych, które zostaną wykorzystane w praktyce, przeprowadzane będą konsultacje propozycji zadań z przewoźnikami.	Procedura tworzenia listy likwidacji zaległości utrzymaniowych powinna być odwrócona. Punktem wyjścia powinny być wnioski przewoźników, na podstawie których PKP PLK opracowuje propozycję listy i przekazuje do zatwierdzenia. Priorytetem powinno być usuwanie wąskich gardeł.	Postulaty przewoźników powinny być podstawą do przygotowania listy likwidacji zaległości. To przewoźnicy tworzą ofertę przewozową i mogą określić wymagania dot. infrastruktury kolejowej.	Uwaga częściowo uwzględniona	W rozdziale 4 ujęto zapis "Postulaty przewoźników brane są pod uwagę, jednak nie mogą być jedynym kryterium, gdyż nie będzie możliwości zapewnienia finansowania wszystkich wniosków. W zakresie zgłaszanych postulatów przewoźników brany będzie pod uwagę priorytet odcinków z wysoką liczbą wniosków o przepustowość, wysokim wolumenem ruchu, czy też wysokim potencjałem pasażerskim". Występują również sytuacje, w których niepodjęcie działań naprawczych może spowodować bardzo duże utrudnienia eksploatacyjne, a co za tym idzie powstanie kolejnych wąskich gardeł. Jednym z założeń Programu jest usuwanie wąskich gardeł.
171.	Rozdział IV. Cele Programu, s. 32 i w związku z tym: Rozdział VI. Rezultaty realizacji Programu, s. 42 i nast. oraz Rozdział VII. Wskaźniki Monitorowania Programu	Wymienione w Programie cele szczegółowe i odpowiadające im priorytety.	Program powinien wskazywać metody pomiaru realizacji celów. Dla każdego wymienionego celu (str. 30-34 Programu) powinny być określone mierzalne wskaźniki realizacji. Wskazanie tylko w sposób ogólny oczekiwań i kierunków zmian utrudni weryfikację realizacji programu. Przykłady mierników: 1.liczba i/lub odsetek pozytywnie rozpatrzonych przez zarządcę wniosków w zakresie przyłączenia bocznicy / terminali; czy też liczba połączonych bocznicy z siecią zarządcy w trakcie roku kalendarzowego 2.liczba ogólnie dostępnych terminali i punktów przeładunkowych 3. udział procentowy peronów spełniających standardy do ogółu wszystkich peronów. 4. % czasu w jakim dana linia (na całym logicznym odcinku, np. pomiędzy węzłami) jest dostępna w całym zakresie (bez ograniczeń prędkości, nacisków, itp.).	W Programie brakuje mierników realizacji celów. Powinny być one wprowadzone w Programie lub w umowach utrzymaniowych z poszczególnymi Zarządcami i uwzględnić w szczególności parametry operacyjne sieci istotnie wpływające na jakość usług Zarządcy i konkurencyjność transportu kolejowego.	Uwaga częściowo uwzględniona	Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami wszystkich elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaźnikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki (oprócz wskaźników zawartych w Programie) mogą być określone są w umowach wieloletnich stanowiącej narzędzie realizujące Program i będą dostosowane do specyfiki danego zarządcy.
172.	Rozdział IV. Cele Programu, s. 30 oraz Rozdział VII - Wskaźniki Monitorowania Programu, Rozdział X. System realizacji, nadzoru i sprawozdawczości	Brak informacji o wielkości prognozowanej pracy eksploatacyjnej w okresie realizacji Programu.	Program wymaga uzupełnienia o informację określającą wielkość prognozowanej pracy eksploatacyjnej. Rekomenduje się uzupełnić Program o cel jakim jest zwiększanie (podanie prognozy) przez zarządców zrealizowanej pracy eksploatacyjnej oraz ujęcie kluczowego wskaźnika – wykonana praca eksploatacyjna w relacji do prognozowanej [w pocmk na dany rok].	Na stronie 29 Programu zamieszczone zostało założenie: <i>poprawa konkurencyjności transportu kolejowego – zapewnienie środków publicznych na utrzymanie infrastruktury kolejowej w perspektywie wieloletniej pozwoli na utrzymanie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, zgodnie z oczekiwaniami rynkowymi przewoźników kolejowych i innych użytkowników tej infrastruktury, oraz będzie mieć przełożenie na wzrost przewozów kolejowych i wzrost wykonywanej pracy eksploatacyjnej.</i> <i>Wobec tego cele Programu powinny być uzupełnione o zwiększenie pracy eksploatacyjnej. Ponadto cel powinien być opomiarowany jednym syntetycznym wskaźnikiem, którego brak w Programie. Ostatecznym celem Programu powinno być zwiększenie udziału kolei w transporcie. Kluczowym efektem programu powinna być rosnąca praca eksploatacyjna. Na str. 83 Programu są opisane elementy umowy z Zarządcami, w tym m.in. zachęty do zmniejszania kosztów. Również w tym miejscu powinny być uwzględnione wymogi do zwiększania pracy eksploatacyjnej.</i>	Uwaga nieuwzględniona	Prognoza pracy eksploatacyjnej, gdyby ewentualnie miała być podana w Programie, powinna mieć charakter wyłącznie informacji. Wielkość pracy eksploatacyjnej częściowo zależy od czynników niezależnych od zarządcy, takich jak: ilości zamówień na przewozy pasażerskie służby publicznej, decyzji UTK o przyznaniu otwartego dostępu oraz od ogólnej sytuacji gospodarczej i geopolitycznej determinującej popyt na przewozy towarowe. Wielkość pracy eksploatacyjnej jest wypadkową wielu czynników. Część z tych czynników jest niezależnych od PKP SA a stan infrastruktury kolejowej nie jest jednym elementem wpływającym na zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej. Zarządca - w tym przypadku poprzez poprawę stanu infrastruktury, stwarza zachętę do wzrostu przewozów, ale nie ma decydującego wpływu na ich finalną wielkość. Niemniej jednak w umowach wieloletnich określone zostaną mechanizmy stymulowania wzrostu pracy eksploatacyjnej.
173.	Rozdział V. Kategoryzacja linii, tabela 2, s. 36	Tabela 2. Kryteria kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych.	Program powinien zawierać informacje operacyjne określające minimalne parametry/standardy dla każdej z wymienionych kategorii linii kolejowych (obecnie brak takich zapisów) do utrzymania. Proponowane kryteria: Minimalna prędkość techniczna: Kategoria A – 80 km/h Kategoria B – 60 km/h Kategoria C – 40 km/h Ograniczenie prędkości dla linii kategorii A: Wyłącznie wynikające z geometrii linii ograniczeń: Kategoria A – max 30 dni kalendarzowych Kategoria B – max 90 dni kalendarzowych	Tabela określająca kategorię linii kolejowych powinna zostać rozszerzona o opis minimalnych parametrów infrastruktury dla poszczególnych przedziałów. Docelowe parametry dla poszczególnych Zarządców może uszczegóławiać również umowa utrzymaniowa. Istotne jest określenie standardów utrzymania infrastruktury. Jednym z elementów określenia kategorii linii powinna być minimalna prędkość techniczna, maksymalny nacisk na oś i liczba ograniczeń stałych tych parametrów. Np. na liniach kategorii A dopuszczalne powinny być jedynie ograniczenia prędkości wynikające z geometrii linii. Nie powinno dopuszczać się ograniczeń prędkości z powodu braku widoczności na przejazdach. Ograniczenia eksploatacyjne (prędkości, nacisk na oś) wprowadzane doraźnie, powinny być usuwane w ustalonym z góry terminie. Wskazany zestaw parametrów mógłby stanowić zarazem podstawę zaproponowanego w Programie wskaźnika stopnia „spełnienia standardów”.	Uwaga częściowo uwzględniona	Przyporządkowanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez przyzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Uwaga częściowo uwzględniona - w następującym zakresie: "Ograniczenia eksploatacyjne w zakresie prędkości i nacisku na oś wprowadzane doraźnie powinny być usuwane w ustalonym z góry terminie".
174.	Rozdział VII. Wskaźniki monitorowania Programu, s. 54	Np. Tabela 7. Poziom wskaźnika realizacji celu głównego Programu dla PKP PLK w latach 2024–2028 oraz w okresie realizacji Programu. Tabela 8. Prędkość handlowa pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych(42), zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 – 2028r.	Zarządca powinien definiować i obliczać wskaźniki odrębnie dla linii kategorii A, B oraz dla całej sieci. Wybrane parametry należy monitorować po parametrach linii: •udział linii V=0, q=0 względem całej sieci, •liczba ograniczeń prędkości do lub poniżej 20 km/h, •odcinki o nacisku na oś poniżej 196 kN.	Członkowie Zespołu sugerują ustanowienie wskaźników, które pozwalają na kompleksowe spojrzenie na zarządzanie i utrzymanie infrastruktury. Takie wyodrębnienie jest istotne, dlatego że przyrost prędkości handlowej na liniach kategorii A wskutek działań inwestycyjnych może kompensować istotne spadki prędkości na liniach kategorii B.	Uwaga nieuwzględniona	Prędkość handlowa jest zależna od wielu czynników z których część jest niezależna od zarządcy. Prędkość handlowa jest to prędkość wynikająca z konstrukcji rozkładu jazdy uwzględniająca zarówno stan infrastruktury kolejowej, zdolność przepustową infrastruktury kolejowej, jak i założenia aplikanta przy składaniu wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej. W efekcie założona prędkość handlowa dla danego przejazdu jest niższa niż dopuszczalna maksymalna prędkość drogowa (szlakowa) dla danego odcinka linii kolejowej.
175.	Rozdział VI. Rezultaty realizacji Programu, s. 50-51	Mapa 11. Plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych przez PKP PLK Mapa 12. Plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK	Program prezentuje obecne parametry linii oraz planowane na mapach. Powinien zawierać również tabele opisujące obecny stan i stan docelowy na 2028 r.	Program finansowany jest ze środków publicznych, dlatego też, jego transparentność i precyzja co do zakładanych rezultatów powinny być precyzyjnie opisane z wykorzystaniem danych liczbowych, a nie tylko graficznych.	Uwaga nieuwzględniona	Program to dokument systemowy o specyfice strategicznej zatem musi reprezentować określony poziom ogólności. Poziom bardziej szczegółowy ujęty jest w umowie utrzymaniowej stanowiącej narzędzie realizacji Programu.

176.	Rozdział VII. Wskaźniki monitorowania Programu, s. 60	Wykres 5. Poziom wskaźników punktualności kwalifikowanej PKP PLK do roku 2019-2028.	Wskaźniki dotyczące monitorowania punktualności pociągów towarowych powinny wpływać na polepszenie oferty kierowanej do przewoźników kolejowych	W dokumencie powinno być wyjaśnione pojęcie „punktualności kwalifikowanej” oraz doprecyzowane jaki % uruchamianych pociągów obejmują prezentowane wskaźniki. Wskaźniki dla PKP PLK w zakresie punktualności kwalifikowanej dla kursujących pociągów powinny zostać tak opracowane, aby obejmowały zwiększenie jakości realizowanych przewozów. Należy wskazać, że wysokie współczynniki zarządcy PKP PLK dotyczące punktualności kwalifikowanej pociągów (wykres 5) dotyczą małego procenta pociągów przewoźników towarowych np. część przydzielonych w rocznym rozkładzie jazdy. Ostatnie badania pokazują, że punktualność i dojazd pociągu na czas, to ważne elementy dla rozwoju transportu towarowego, dlatego celem dla zarządcy powinno być określenie jak największej liczby / % udziału pociągów uruchamianych zgodnie z rjp. Obecnie większość pociągów towarowych realizuje przejazd poza godzinami określonymi w rozkładzie. W zakresie przewozów pasażerskich również mamy pogorszenie współczynników punktualności, a co istotne ok. 40 % opóźnionych pociągów nie ma przypisanych winnego opóźnienia (tab. 15 <a href="https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedutran/19908,Punktualnosc-pociagow-pasazerskich-w-2022-r.html">https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedutran/19908,Punktualnosc-pociagow-pasazerskich-w-2022-r.html</a> ).	Uwaga uwzględniona	Definicja punktualności kwalifikowanej możliwa jest do umieszczenia w stosownych umowach na realizację PU. W rozdziale 7 ujęto zapis "Punktualność pociągów kwalifikowanych należy rozumieć jako wskaźnik określający procentowy udział pociągów które kursowały punktualnie i bez opóźnień z przyczyn leżących po stronie zarządcy w stosunku do wszystkich pociągów w danym okresie umowy".
177.	Rozdział VII. Wskaźniki monitorowania Programu, s. 55-56 (tabela 8)	Pociągi ekspresowe Pociągi pospieszne Pociągi regionalne	W programie należy precyzyjnie zdefiniować kategorie pociągów pasażerskich. Dotyczy to pociągów ekspresowych, pospiesznych oraz regionalnych. Proponuje się przypisanie poszczególnych rodzajów pociągów w klasyfikacji PKP PLK do zdefiniowanych grup zgodnie z Regulaminem Sieci.	Proponuje się, aby kategorie pociągów określać symbolami stosowanymi przez Zarządcę (PKP PLK).	Uwaga uwzględniona	Rodzaj pociągu definiuje jego przynależność do danego wskaźnika. Rodzaj pociągu powinien być określany na podstawie prawidłowo sporządzonego wniosku aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej. Szczegółowe definicje kategorii pociągów pasażerskich zostaną określone w umowie utrzymaniowej.
178.	Rozdział VII. Wskaźniki monitorowania Programu, s. 55-56 (tabela 8)	Pociągi towarowe. Brak wyodrębnienia pociągów intermodalnych i priorytetowych w Programie.	W programie należy precyzyjnie zdefiniować kategorie pociągów towarowych. W ramach pociągów towarowych należy wyodrębnić również pociągi intermodalne i pociągi priorytetowe (szybkie pociągi towarowe spełniające warunki do kursowania z prędkościami pociągów pasażerskich).	Średnia wartość dla wszystkich pociągów towarowych nie pokazuje prawidłowo oczekiwanych efektów realizacji Programu, szczególnie w tych rodzajach przewozów, które są poddane najsilniejszej presji konkurencyjnej ze strony transportu drogowego. Do wskazanych kategorii pociągów intermodalnych i priorytetowych należy przypisać znacznie wyższą oczekiwaną prędkość handlową.	Uwaga częściowo uwzględniona	Możliwe jest umieszczenie tego zapisu w umowie.
179.	Rozdział VIII. Plan finansowy Programu, s. 73	<i>Prognoza kosztów musi zostać zrewidowana po zatwierdzeniu założeń KPK 2030.</i>	Wprowadzenie zapisu o konieczności rewizji założeń kosztowych programu ze względu na potencjalne skutki wyroków sądowych i wyroków TSUE. Dokument nie uwzględnia potencjalnych zmian w modelu kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury przez zarządców – wymagane jest przynajmniej opatrzenie dokumentu klauzulą, że ew. zmiany metodologii po stronie zarządców wymagać będą zmiany Programu.	Przedstawiony projekt „Programu” zakłada kontynuację sposobu ustalania opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej po koszcie bezpośrednim będącym skutkiem przejazdu pociągu. Zakres definiowania i szacowania kosztów bezpośrednich jest przedmiotem kilku istotnych postępowań sądowych, których wyroki sądów krajowych czy TSUE mogą rodzić potrzebę zmian uregulowań krajowych w zakresie naliczania opłat z tego tytułu. Zmiana wielkości stawek dostępu w sposób bezpośredni wpłynie na wielkość przychodów zarządców a co za tym idzie, na ich sytuację finansową. „Program” powinien przewidywać możliwość jego rewizji/aktualizacji wskutek nie tylko ostatecznej wielkości programów inwestycyjnych KPK 2030 czy KPO ale również z powodu zmian prawnych w zakresie modelu naliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej (potencjalnej niższej możliwości finansowania kosztów opłatami za dostęp do infrastruktury kolejowej).	Uwaga uwzględniona	Biorąc pod uwagę ewentualnych skutków wyroków sądowych (co może spowodować ewentualną konieczność rewizji założeń kosztowych). Rozdziale VIII dodano zapis; " ... ewentualnych skutków wyroków sądowych (co może spowodować ewentualną konieczność rewizji założeń kosztowych) ... " podpunkt prognoza kosztów PKP PLK S.A.
180.	Rozdział X. System realizacji, nadzoru i sprawozdawczości s. 83	<i>Przed zawarciem ww. umowy zarządca infrastruktury i minister właściwy do spraw transportu zapewnią możliwość wyrażenia opinii co do jej treści przez wnioskodawców i – na ich żądanie – potencjalnych wnioskodawców zainteresowanych dostępem do infrastruktury kolejowej danego zarządcy.</i>	Wprowadzenie zapisu o obowiązku konsultacji umowy utrzymaniowej z PKP PLK z interesariuszami zewnętrznymi.	Umowa z PKP PLK powinna podlegać konsultacjom z interesariuszami ze względu na swoje znaczenie dla rynku kolejowego oraz fakt jej realizowania w ramach środków publicznych.	Uwaga uwzględniona	W rozdziale X dodano zapis: "Przed zawarciem ww. umowy zarządca infrastruktury i minister właściwy do spraw transportu zapewnią możliwość wyrażenia opinii co do jej treści przez wnioskodawców i – na ich żądanie – potencjalnych wnioskodawców zainteresowanych dostępem do infrastruktury kolejowej danego zarządcy."
181.	Rozdział X. System realizacji, nadzoru i sprawozdawczości s. 84	Brak zapisów w Programie w zakresie opiniowania zewnętrznego i upublicznienia raportu rocznego.	Wprowadzenie zapisu o obowiązku upublicznienia raportu rocznego z realizacji umowy utrzymaniowej PKP PLK dla interesariuszy zewnętrznych.	Raporty roczne z realizacji programu powinny być opiniowane przez interesariuszy rynku, a sam raport jak i opinie o nim powinny podlegać publikacji (raport wraz z opiniami).	Uwaga nieuwzględniona	Proponujemy obecnie stosowaną praktykę. Program wynika z wymagań Dyrektywy 34/2012 Komisji Europejskiej. Dodatkowo corocznie przesyłane jest do KRPM sprawozdanie z realizacji Programu. W ramach rozliczenia rocznego każdy zarządca rozliczany jest na podstawie umowy na realizację Programu poprzez system premii i kar. Należy również dodać, że z art. 38 a ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym wynika, że w terminie do dnia 31 marca każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania programu wieloletniego za rok poprzedni.
182.	Cały dokument	nd.	Przedłożony projekt Programu w marginalnym stopniu odwołuje się do kolejowych Inwestycji Towarzyszących przewidzianych do realizacji przez CPK sp. z o.o. – mimo, że pierwsze odcinki KDP w Polsce przewidziane są do oddania do eksploatacji w jego perspektywie (do 2028 r.), a także mimo wymogów tzw. „warunkowości podstawowej UE w transporcie”. Pominięto linii dużych prędkości realizowanych przez CPK Sp. z o.o. w zakresie kosztów utrzymania i wskaźników rezultatów realizacji Programu do 2028 r. skutkuje jego niespójnością ze „Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” oraz przyjętą uchwałą nr 92/2022 Rady Ministrów z dnia 4 maja 2022 r. dokumentem: „Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”.	Linie KDP będą stanowiły nowy rodzaj infrastruktury na sieci kolejowej, a ich utrzymanie będzie istotnym wyzwaniem dla zarządcy (docelowo: PLK S.A.). Konieczność uwzględnienia inwestycji kolejowych przygotowywanych przez CPK w „Rządowym Programie wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów” wynika wprost z przyjętych przez Radę Ministrów dokumentów, w tym „Planu zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” oraz „Programu inwestycyjnego Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023”.	Uwaga nieuwzględniona	Aktualnie nie jest możliwa identyfikacja wielkości i kształtu infrastruktury mającej powstać w ramach projektu CPK.
183.	Rozdz. I. Wprowadzenie Str. 8	Wraz z Programem funkcjonują pozostałe programy finansujące rozwój kolei w tym m.in.: - Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. i jego kontynuacja do 2030 r.; - Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku;	Niezbędne jest uzupełnienie wykazu na str. 8 w następujący sposób: „Wraz z Programem funkcjonują pozostałe programy finansujące rozwój kolei w tym m.in.: - Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. i jego kontynuacja do 2030 r.; - Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023 i jego kontynuacja do 2030 r.; - Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku;”	Wśród wymienionych programów finansujących rozwój kolei należy bezwzględnie wykażać program wieloletni, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1354 z późn. zm.) – tj. obecnie obowiązujący „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023” (przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą nr 156 z dnia 28 października 2020 r.) i jego kontynuacja do 2030 r. (dalej: „Program CPK”). Wspomniany program obejmuje bowiem przygotowanie i budowę prawie 2000 km linii kolejowych dużych prędkości.	Uwaga uwzględniona	

184.	<p>Rozdz. II. Uwarunkowania prawne oraz powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi</p> <p>Powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi.</p> <p>Str. 12-19</p>	<p>Podrozdział Powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi</p>	<p>Niezbędne jest powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi dotyczącymi kolejowych Inwestycji Towarzyszących związanych z CPK, tj.: „Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, przyjęta uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r., która zakłada budowę i eksploatację rentownego, innowacyjnego węzła transportowego, który m.in. doprowadzi do powstania krajowego systemu pasażerskiego transportu kolejowego stanowiącego atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego. Koncepcja wskazuje, że należy dążyć do utrzymania standardu braku jakichkolwiek ograniczeń stałych na ciągach kolejowych.</p> <p>•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); rozporządzenie, wydane na podstawie art. 118 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, wskazuje inwestycje dotyczące przebudowy, rozbudowy albo budowy linii kolejowych, które mają zapewnić skomunikowanie CPK i Warszawy ze wszystkimi regionami Polski. •ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, dalej: „ustawa o CPK”, której art. 17 ust 1a stanowi, że po zrealizowaniu Inwestycji Towarzyszącej polegającej na budowie linii kolejowej wybudowana linia kolejowa jest przekazywana wraz z powiązaną infrastrukturą kolejową PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. – w przypadku linii kolejowych o znaczeniu państwowym. •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.(dalej: „Plan zamierzeń”). Zasadniczym celem dokumentu jest podjęcie przez Radę Ministrów rozstrzygnięcia w zakresie priorytetów inwestycyjnych wśród projektów składających się na Program CPK, zarówno CPK sp. z o.o., jak i PLK S.A. Wskazuje on, że prognozę kosztów utrzymania i remontów linii kolejowych planowanych do budowy w ramach Inwestycji Towarzyszących CPK ujęto w „Rządowym Programie wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów”. •Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny”, którego etap I na lata 2020–2023 został przyjęty uchwałą nr 156 Rady Ministrów z dnia 28 października 2020 r. Zgodnie z dokumentem, odcinki sieci kolejowej objęte programem CPK mają strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego, a koszty ich utrzymania będą ponoszone przez zarządcę oraz ministra właściwego do spraw transportu.</p>	<p>Konieczne jest kompleksowe ujęcie strategicznych podstaw budowy oraz utrzymania (a zatem również bilansowania zarządcy) w odniesieniu do infrastruktury kolejowej wybudowanej w ramach Programu CPK. Wskazują na to wymienione dokumenty przyjęte przez Radę Ministrów oraz ustawa o CPK.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p>	<p>W nowej wersji projektu uchwały zostaną uwzględnione nazwy własne dokumentów strategicznych bez odniesień do konkretnych uchwał oraz rozporządzeń</p>										
185.	<p>Rozdz. III. Przedmiot Programu oraz opis infrastruktury kolejowej</p> <p>Infrastruktura kolejowa PKP PLK</p> <p>Str. 23</p>	<p>Brak wystarczającego dofinansowania tej działalności skutkować będzie m.in.: - niezapewnieniem wymaganych standardów dla linii kolejowych zmodernizowanych przy współfinansowaniu ze środków UE i ryzykiem zwrotu części wydatkowanych wcześniej na inwestycje środków unijnych (trwałość inwestycji);</p>	<p>Niezbędne jest uzupełnienie i skorygowanie w następujący sposób: „Brak wystarczającego dofinansowania tej działalności skutkować będzie m.in.: - niezapewnieniem wymaganych standardów dla linii kolejowych zmodernizowanych i wybudowanych przy wykorzystaniu środków publicznych, a zatem zaprzeczeniem poniesionych nakładów, a w przypadku współfinansowania ze środków UE – i dodatkowo ryzykiem zwrotu części wydatkowanych wcześniej na inwestycje środków unijnych (trwałość inwestycji).</p>	<p>W ramach zapewniania standardów należy uwzględnić nie tylko linie modernizowane, ale również budowane (m.in. przez CPK), a ponadto skutki braku wystarczającego dofinansowania odnoszą się nie tylko do inwestycji realizowanych z funduszy UE, ale również ze środków krajowych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Opis infrastruktury odnosi się do stanu istniejącego w chwili opracowywania projektu Programu Utrzymaniowego.</p>										
186.	<p>Rozdz. III. Przedmiot Programu oraz opis infrastruktury kolejowej</p> <p>Informacja na temat długości linii kolejowych</p> <p>Str. 27</p>	<p>•PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – ok. 20 603,879 km linii kolejowych zarządzanych, w tym 20 603,879 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach Programu,</p>	<p>Niezbędna jest następująca modyfikacja w wykazie długości linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach Programu: • PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – łącznie ok. 20 770 km, z czego ok. 20 603,879 km linii kolejowych jest już zarządzanych w roku bazowym (, w tym 20 603,879 km linii kolejowych wszystkie objętych są dofinansowaniem w ramach Programu) oraz ok. 170 km linii realizowanych przez CPK sp. z o.o. (bez odcinków o charakterze łącznic) przewidywanych do przekazania w zarząd PLK S.A. przed rokiem 2028.</p>	<p>Linie kolejowe realizowane przez CPK sp. z o.o., dla których zakończenie robót przewidywane jest w perspektywie 2028 r., należy ująć w ramach linii/odcinków objętych Programem, jako że budowa pierwszych odcinków linii dużych prędkości w Polsce jest istotną zmienną na rynku kolejowym, transformującą i rozwijającą sieć kolejową w kraju. Bez tego Program jest niekompletny. Ponadto ten element jest niezbędny z punktu widzenia wypełnienia wymogów tzw. „warunkowości podstawowej UE w transporcie” – w tym kompleksowego podejścia w odniesieniu do kwestii związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego wskazane będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie</p>										
187.	<p>Rozdz. III. Przedmiot Programu oraz opis infrastruktury kolejowej</p> <p>Informacja na temat długości linii kolejowych</p> <p>Str. 27</p>	<p>Punkt Informacja na temat długości linii kolejowych – wykaz długości linii poszczególnych zarządców</p>	<p>Dodanie pod wykazem nowego akapitu oraz tabeli: „Zgodnie bowiem z art. 17 ust. 1a ustawy o CPK, linie kolejowe wybudowane przez CPK sp. z o.o. w ramach Inwestycji Towarzyszących, będą przekazywane wraz z powiązaną infrastrukturą kolejową: 1)PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. – w przypadku linii kolejowych o znaczeniu państwowym; 2)właściwemu zarządcy infrastruktury kolejowej, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu – w przypadku pozostałych linii kolejowych. Do końca roku 2027 CPK sp. z o.o. przewiduje zakończenie robót budowlanych i osiągnięcie gotowości do przekazania do eksploatacji linii kolejowych objętych poniższymi projektami. Wybudowana infrastruktura będzie zarządzana przez PLK S.A. zgodnie z przepisami ustawy o CPK. Tabela .... Projekty realizowane przez CPK sp. z o.o., dla których zakończenie robót budowlanych przewidywane jest do końca 2027 r.”</p> <table border="1" data-bbox="647 1224 937 1486"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Przewidywany rok zakończenia robót budowlanych</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Budowa Tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Budowa Linii Kolejowej nr 85 na odcinku Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarnia bez odcinka w obrębie Węzła Kolejowego CPK</td> <td>2027</td> </tr> <tr> <td>Budowa węzła kolejowego CPK</td> <td>2027</td> </tr> <tr> <td>Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża</td> <td>2027</td> </tr> </tbody> </table>	Projekt	Przewidywany rok zakończenia robót budowlanych	Budowa Tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14	2026	Budowa Linii Kolejowej nr 85 na odcinku Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarnia bez odcinka w obrębie Węzła Kolejowego CPK	2027	Budowa węzła kolejowego CPK	2027	Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża	2027	<p>Linie kolejowe realizowane przez CPK sp. z o.o., dla których zakończenie robót przewidywane jest w perspektywie 2028 r., należy ująć w ramach linii/odcinków objętych Programem, jako że budowa pierwszych odcinków linii dużych prędkości w Polsce jest istotną zmienną na rynku kolejowym, transformującą i rozwijającą sieć kolejową w kraju. Bez tego Program jest niekompletny. Ponadto ten element jest niezbędny z punktu widzenia wypełnienia wymogów tzw. „warunkowości podstawowej UE w transporcie” – w tym kompleksowego podejścia w odniesieniu do kwestii związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego wskazane będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie</p>
Projekt	Przewidywany rok zakończenia robót budowlanych															
Budowa Tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14	2026															
Budowa Linii Kolejowej nr 85 na odcinku Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarnia bez odcinka w obrębie Węzła Kolejowego CPK	2027															
Budowa węzła kolejowego CPK	2027															
Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża	2027															
188.	<p>Rozdz. IV. Założenia oraz cele Programu</p> <p>Założenia</p> <p>Str. 28</p>	<p>„Działania mające na celu poprawę jakości oferty kierowanej do organizatorów przewozów i przewoźników, od roku 2011 prowadzone są przez realizację inwestycji zgodnie z kompleksowymi programami inwestycyjnymi: Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020 (dalej: WPIK'2015), a następnie Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku i jego kontynuacją (dalej: KPK'2023 i jego kontynuacja), obejmującym wszystkie inwestycje PKP PLK realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Zadania obejmujące finansowanie inwestycji realizowanych przez PKP PLK w ramach KPK'2023 i jego kontynuacji, jak również finansowanie – w zakresie i na zasadach określonych w Programie – zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów, wykonywane są komplementarnie. Komplementarne podejście do finansowania działalności inwestycyjnej PKP PLK oraz innej działalności związanej z zadaniami zarządców infrastruktury”</p>	<p>Fragment należy zmodyfikować w następujący sposób: „Działania mające na celu poprawę jakości oferty kierowanej do organizatorów przewozów i przewoźników, od roku 2011 prowadzone są przez realizację inwestycji zgodnie z kompleksowymi programami inwestycyjnymi: □Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020 (dalej: WPIK'2015), a następnie Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku i jego kontynuacją (dalej: KPK'2023 i jego kontynuacja), obejmującym wszystkie inwestycje PKP PLK realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu; □Programem inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny, obejmującym m.in. budowę linii kolejowych w ramach Inwestycji Towarzyszących. Zadania obejmujące finansowanie realizowanych inwestycji realizowanych przez PKP PLK w ramach KPK'2023 i jego kontynuacji, jak również finansowanie – w zakresie i na zasadach określonych w Programie – zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów, wykonywane są komplementarnie. Komplementarne podejście do finansowania działalności inwestycyjnej PKP PLK oraz innej działalności związanej z zadaniami zarządców infrastruktury zapewni: - stabilność finansowania;”</p>	<p>Niezbędne jest – zgodnie ze stanem faktycznym – ujęcie Programu inwestycyjnego Centralny Port Komunikacyjny oraz rozszerzenie katalogu inwestycji komplementarnych (nieograniczanie ich wyłącznie do inwestycji PLK S.A.).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego wskazane będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie</p>										

189.	Rozdz. IV. Założenia oraz cele Programu  Założenia  Str. 29	Założenia Programu	Do założeń Programu należy dodać: <input type="checkbox"/> utrzymanie parametrów modernizowanych i budowanych linii kolejowych, w tym linii dużych prędkości wybudowanych w ramach Inwestycji Towarzyszących CPK, stanowiących nowy standard techniczny oraz sprzyjających realizacji celu wzmocnienia roli transportu kolejowego i podniesienia jego konkurencyjności.	Niezbędne jest – zgodnie ze stanem faktycznym – ujęcie Inwestycji Towarzyszących CPK.	Uwaga nieuwzględniona	Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego wskazane będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie										
190.	Rozdz. IV. Założenia oraz cele Programu  Cele  Str. 32 – 34	Priorytety Programu	Do priorytetów Programu należy dodać: „Cel: skuteczne wprowadzenie Kolei Dużych Prędkości do systemu kolejowego w Polsce: <input type="checkbox"/> przyjęcie w zarząd pierwszych linii KDP po ich wybudowaniu przez CPK sp. z o.o.; <input type="checkbox"/> rozpoczęcie eksploatacji linii KDP – regularny ruch kolejowy; <input type="checkbox"/> zapewnienie utrzymania możliwości przejazdu pociągów z prędkością 250 km/h na nowych liniach wybudowanych przez CPK sp. z o.o. oraz na Centralnej Magistrali Kolejowej; utrzymanie infrastruktury punktów stycznych pomiędzy istniejącą infrastrukturą a nową (w tym KDP).”	Wśród celów Programu nie można pominąć cywilizacyjnej zmiany, jaką jest wdrożenie KDP do krajowego systemu transportu – zwłaszcza zważywszy, że zakończenie robót i oddanie do eksploatacji pierwszych odcinków tego rodzaju przewidywane jest w perspektywie 2028 r.	Uwaga nieuwzględniona	Program utrmaniowy nie jest narzędziem służącym uruchomieniu linii CPK. Przejęcie przez PLK S.A. linii kolejowych wybudowanych w ramach projektu CPK wynika wprost z obowiązujących przepisów prawa (ustawa o CPK). Zgodnie z mechanizmem w ramach programu, dofinansowanie utrzymanie obejmuje linie kolejowe znajdujące się w zakresie władztwa PLK S.A. W konsekwencji postulowana zmiana nie jest konieczna. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie										
191.	Rozdz. V. Kategoryzacja odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania  Str. 34 – 41	Całość procesu kategoryzacji	Linie kolejowe, które zostaną wybudowane przez CPK sp. z o.o. i przekazane w zarząd PLK S.A., także muszą zostać objęte kategoryzacją ze względu na oczekiwany standard utrzymania. Nowe odcinki KDP: Warszawa – Łódź – PODG Retkinia (linia nr 85) wraz z tunelem oraz Ostrołęka – Łomża (fragment linii 29) należy zaliczyć do kategorii utrzymaniowej A. Ponadto Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny powinien zostać dodany do wykazu w opisie kryteriów tej kategorii na str. 37. W konsekwencji, na mapie 5 należy także zaprezentować wspomniane odcinki.	W zaprezentowanej kategoryzacji wzięto pod uwagę odcinki, których budowa/rozbudowa/modernizacja jest programowana zgodnie z założeniami KPK'2023 i jego kontynuacji, natomiast nie uwzględniono programu wieloletniego CPK ani postanowień Planu zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego Tymczasem dokumenty te przewidują budowę kluczowych dla sieci transportowej kraju linii kolejowych, które zostaną przekazane w zarząd PLK S.A. w horyzoncie czasowym obowiązywania Programu. Należy przy tym zauważyć, że nowe odcinki: Warszawa – Łódź – PODG Retkinia (linia nr 85) wraz z tunelem oraz Ostrołęka – Łomża (fragment linii 29) należą do linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Ponadto linia nr 85 znajduje się w sieci bazowej TEN-T (na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013), dla linii tej został wybrany wariant inwestorski. Odcinek Ostrołęka – Łomża został natomiast ujęty w projekcie nowego rozporządzenia TEN-T w sieci kompleksowej. Zgodnie z założeniami Programu inwestycyjnego Centralny Port Komunikacyjny inwestycje na przedmiotowych odcinkach będą finansowane z udziałem środków publicznych.	Uwaga nieuwzględniona	Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie										
192.	Rozdz. V. Kategoryzacja odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania  Str. 35	W ramach przygotowywania Programu analizą objęto wszystkie odcinki linii kolejowych w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK (1599 odcinków o łącznej długości 20 603,879 km33)). Wzięto przy tym pod uwagę odcinki, których budowa/rozbudowa/modernizacja jest programowana zgodnie z założeniami KPK'2023 i jego kontynuacji. 32) Opracowany zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.).	Tekst (wraz z przypisami) należy zmodyfikować w następujący sposób: „W ramach przygotowywania Programu analizą objęto wszystkie odcinki linii kolejowych w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK (1599 odcinków o łącznej długości ok. 20 770 km33)). Wzięto przy tym pod uwagę odcinki, których budowa/rozbudowa/modernizacja jest programowana zgodnie z założeniami KPK'2023 i jego kontynuacji oraz Programu inwestycyjnego Centralny Port Komunikacyjny. Etap II 2024–203034). 33) Według stanu na dzień 31.12.2022 r., przyjętego w 2023 r. jako stan bazowy – na potrzeby opracowania kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania, jak również do odniesień dotyczących charakterystyk techniczno-eksploatacyjnych poszczególnych odcinków linii kolejowych (z wyłączeniem linii kolejowych niezarządzanych przez PKP PLK). Wartość obejmuje szacunkową długość zawartych w Programie linii realizowanych przez CPK bez odcinków o charakterze łącznic. Dokładna liczba kilometrów wybudowanych linii będzie możliwa do określenia po zakończeniu etapu ich projektowania. 34) Podstawą były projekty kontynuacji KPK po 2023 r. oraz Programu inwestycyjnego Centralny Port Komunikacyjny. Etap II 2024–2030 ponieważ na etapie opracowywania Programu dokumenty te nie zostały jeszcze uchwalone.	Długość ok. 20 770 wynika z dodania do podanych w Programie 20 603,879 km szacunkowej długości kwalifikujących się do objęcia Programem linii realizowanych przez CPK bez odcinków o charakterze łącznic (ok. 170 km). Podawanie szacunkowej długości linii przygotowywanych do budowy z dokładnością do metrów nie wydaje się zasadne.	Uwaga nieuwzględniona	Do celów rozliczeniowych w ramach Programu mając na uwadze że są to środki publiczne konieczne jest podawanie długości linii z dokładnością do metrów. Odnosnie uwzględnienia nowowybudowanych 170km przewidzianych do wybudowania w ramach perspektywy CPK w przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie										
193.	Rozdz. VI. Rezultaty realizacji Programu  Str. 43	Wykres nr 3, Stan przewidywany w następstwie realizacji Programu na 31.12.2028 r., kategoria „Vmax ≥ 160”, wartość 12%	Niezbędne jest uwzględnienie na wykresie Stan przewidywany w następstwie realizacji Programu w kategorii „Vmax ≥ 160” szacunkowej długości kwalifikujących się do objęcia Programem linii planowanych do wybudowania przez CPK sp. z o.o. (170 km), dla których zakładane jest przekazanie w zarząd PLK S.A. Na tę długość składają się linie główne (bez odcinków o charakterze łącznic): Warszawa Zachodnia – Łódź – podg Retkinia, w obrębie Węzła CPK oraz Ostrołęka – Łomża. Ze względu na brak danych o składowych obecnie podanej wartości „12%” nie jest możliwe wskazanie w uwadze oczekiwanej wartości.	Niezbędne jest – zgodnie ze stanem faktycznym – ujęcie Inwestycji Towarzyszących CPK przewidywanych do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r.	Uwaga nieuwzględniona	Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie										
194.	Rozdz. VI. Rezultaty realizacji Programu  Str. 44, Tabela 6	Tabela 6. Maksymalne prędkości i dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r.  Wskazane długości odcinków w kat. A.	Na str. 44, w tabeli 6. Maksymalne prędkości i dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r. należy: 1)zmodyfikować tytuł w następujący sposób: „Maksymalne prędkości i dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r.” 2)uwzględnić w wartościach szacunkowej długości kwalifikujących się do objęcia Programem linii realizowanych przez CPK bez odcinków o charakterze łącznic (ok. 170 km): •Odcinki linii kolejowych zapewniające przejazdy pociągów z prędkością V ≥ 20 km/h, w tym z prędkością [km/h]: „Kategoria A”: 12 245, „Łączna długość”: 18 937, •V ≥ 160: „Kategoria A”: 3 899, „Łączna długość”: 4 646.	Niezbędne jest – zgodnie ze stanem faktycznym – ujęcie Inwestycji Towarzyszących CPK przewidywanych do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r.	Uwaga nieuwzględniona	Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie										
195.	Rozdz. VII. Wskaźniki monitorowania Programu  Str. 52 - 64	Wskaźniki monitorowania PLK S.A.	Parametry linii kolejowych wybudowanych przez CPK sp. z o.o. i przekazanych w zarząd PLK S.A. powinny zostać uwzględnione we wskaźnikach zaprezentowanych na wykresach i w tabelach w tej części Programu.	Niezbędne jest – zgodnie ze stanem faktycznym – ujęcie Inwestycji Towarzyszących CPK przewidywanych do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r.	Uwaga nieuwzględniona	W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie										
196.	Rozdz. VIII. Plan finansowy Programu  Prognoza kosztów PKP PLK Str. 69 – 73 Zapotrzebowanie na środki publiczne PKP PLK (2024 – 2028) Str. 75 – 78	Prognozy kosztów i zapotrzebowania na środki PLK S.A.	Niezbędne jest ujęcie w kosztach Programu (w latach 2026, 2027 i 2028) kosztów utrzymania odcinków realizowanych przez CPK sp. z o.o. zgodnie z prognozą ujętą obecnie w rozdziale IX: <table border="1" data-bbox="641 1812 905 1871"> <tr> <td>Rok</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> <td>Razem</td> </tr> <tr> <td>Dane przekazane przez CPK sp. z o.o. (mln zł)</td> <td>16,02</td> <td>34,70</td> <td>654,09</td> <td>704,81</td> </tr> </table>	Rok	2026	2027	2028	Razem	Dane przekazane przez CPK sp. z o.o. (mln zł)	16,02	34,70	654,09	704,81	Prognozy kosztów i zapotrzebowania na środki PLK S.A. muszą uwzględniać linie kolejowe wybudowane przez CPK sp. z o.o. W przeciwnym razie Program będzie niekompletny, co może skutkować brakiem środków na utrzymanie niezwykle ważnej części infrastruktury kolejowej, jaką będą stanowić linie KDP.	Uwaga nieuwzględniona	Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie
Rok	2026	2027	2028	Razem												
Dane przekazane przez CPK sp. z o.o. (mln zł)	16,02	34,70	654,09	704,81												

197.	Rozdz. VIII. Plan finansowy Programu Prognoza kosztów PKP PLK Str. 69	Koszty utrzymania zmodernizowanej infrastruktury są wyższe od kosztów utrzymania linii, które nie były objęte modernizacją. [...] W tym kontekście zmodernizowane linie kolejowe, oprócz podwyższonych parametrów eksploatacyjnych zapewniających ruch nowoczesnych pojazdów, cechują się koniecznością wyposażenia w wyspecjalizowane systemy	Tekst na str. 69 (Prognoza kosztów PKP PLK) należy uzupełnić ze względu na nowe linie, które wejdą w skład zarządzanej infrastruktury podczas obowiązywania Programu w następujący sposób: „Koszty utrzymania nowej i zmodernizowanej infrastruktury są wyższe od kosztów utrzymania linii, które nie były objęte modernizacją. [...]” W tym kontekście nowe i zmodernizowane linie kolejowe, oprócz podwyższonych parametrów eksploatacyjnych zapewniających ruch nowoczesnych pojazdów, cechują się koniecznością wyposażenia w wyspecjalizowane systemy [...]”	Niezbędne jest – zgodnie ze stanem faktycznym – ujęcie Inwestycji Towarzyszących CPK przewidywanych do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r.	Uwaga nieuwzględniona	Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie
198.	Rozdz. VIII. Plan finansowy Programu Prognoza kosztów PKP PLK Str. 73	Prognoza kosztów obejmuje wstępnie nowe kredyty, związane z realizacją KPK'2030 – z uwagi na brak zatwierdzenia struktury finansowania KPK'2030 nie są znane dokładne potrzeby zaciągnięcia przez Spółkę kolejnych kredytów oraz koszty z tego wynikające. Prognoza kosztów musi zostać zrewidowana po zatwierdzeniu założeń KPK'2030.	Niezbędne jest wprowadzenie następującej modyfikacji: „Prognoza kosztów obejmuje wstępnie nowe kredyty, związane z realizacją KPK'2030 – z uwagi na brak zatwierdzenia struktury finansowania KPK'2030 nie są znane dokładne potrzeby zaciągnięcia przez Spółkę kolejnych kredytów oraz koszty z tego wynikające. Nie jest także znana finalna prognoza długości linii należących do poszczególnych kategorii (w szczególności kategorii A – „wybudowanych / po modernizacji”). Prognoza kosztów musi zatem zostać zrewidowana po przyjęciu zatwierdzeniu założeń KPK'2030 oraz Programu inwestycyjnego Centralny Port Komunikacyjny. Etap II 2024–2030.	Kwestia długości linii, na których wymagane będzie utrzymanie wysokich standardów powinna obejmować – zgodnie ze stanem faktycznym – Inwestycje Towarzyszące CPK, a ponadto warto zauważyć, że może mieć niemiejszy wpływ na szacunki kosztów niż kredyty.	Uwaga częściowo uwzględniona	Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrmaniowego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie. Ponadto zmodyfikowano zapis w PU poprzez usunięcie akapitu "Prognoza Kosztów (...)" ze strony 73 oraz aktualizację zapisu otrzymującego brzmienie: "Koszty finansowe obejmują kredyty, odsetki i prowizje dotyczące zadłużenia PKP PLK, jako że Spółka ponosi bądź będzie ponosiła koszty finansowe z tytułu angażowania kredytów EBI, w celu zapewnienia możliwości prowadzenia działań rozwojowych "
199.	Rozdz. VI. Rezultaty realizacji Programu Wykaz map w tekście na str. 44	– Mapa 8 – plan maksymalnych prędkości na koniec 2028 r. na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej aktualnie zarządzanej przez PKP PLK. – Mapa 10 – plan dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na koniec 2028 r. na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej aktualnie zarządzanej przez PKP PLK.	Niezbędne jest konsekwentne używanie tytułu map: Mapa 8. Maksymalne prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r. Mapa 10. Dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r.	Mapy 8 i 10 w wykazie opisane są niespójnie z poniższymi ich tytułami na str. 47 i 49: – Mapa 8 – plan maksymalnych prędkości na koniec 2028 r. na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK. – Mapa 10 – plan dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na koniec 2028 r. na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK. Zgodnie ze stanem faktycznym należy na mapach ująć Inwestycje Towarzyszące CPK przewidywane do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r. Sformułowanie „aktualnie zarządzanej” w kolejnych latach obowiązywania Programu będzie odczytywane inaczej niż obecnie.	Uwaga uwzględniona	
200.	Rozdz. VI. Rezultaty realizacji Programu Mapy 8 i 10 Str. 47 i 49	Mapy 8 i 10: 8. Maksymalne prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r. 10. Dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r.	Niezbędne jest ujęcie na tych mapach odcinków, dla których zakończenie robót przewidywane jest do końca 2028 r., tj. Ostrołęka – Łomża, Warszawa – PODG Retkinia (wraz z Węzłem CPK) oraz Sieradz – Czernica Wrocławska w kategoriach odpowiednio V≥160 i Q≥221.	Zgodnie ze stanem faktycznym należy na mapach ująć Inwestycje Towarzyszące CPK przewidywane do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r. Podkreślenia wymaga, że mapa jest niespójna z mapą 13. Linie kolejowe objęte programami utrzymania i remontów infrastruktury – prognoza na rok 2030, gdzie linie wybudowane przez CPK opisano w legendzie „(do 2028 r.)” oraz w przypisie 55) do tej mapy wskazano, że są objęte Programem.	Uwaga nieuwzględniona	Brak zasadności uwzględniania inwestycji CPK - mapy odnoszą się tylko do szacunkowych prognoz dla sieci PLK S.A. , natomiast mapa 13 stanowi koncepcję horyzontalną.
201.	Rozdz. VI. Rezultaty realizacji Programu Wykaz map w tekście str. 45	– Mapa 11 – plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach aktualnie zarządzanych przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.). – Mapa 12 – plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach aktualnie zarządzanych przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)	Niezbędna jest modyfikacja tytułów map: Mapa 11. Plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach aktualnie zarządzanych przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.) Mapa 12. Plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach aktualnie zarządzanych przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)	Zgodnie ze stanem faktycznym należy na mapach ująć Inwestycje Towarzyszące CPK przewidywane do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r. Sformułowanie „aktualnie zarządzanej” w kolejnych latach obowiązywania Programu będzie odczytywane inaczej niż obecnie.	Uwaga nieuwzględniona	Mapy przedstawiają linie kolejowe, zarządzane przez PKP PLK. Na obecnym etapie nie można przewidzieć, które z wybudowanych przez CPK linii kolejowych, zostaną przekazane do zarządzania przez PKP PLK w okresie obowiązywania programu.
202.	Rozdz. VI. Rezultaty realizacji Programu Mapy 11 i 12 Str. 50 i 51	Mapy 11 i 12 11. Plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.) 12. Plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)	Niezbędna jest modyfikacja tytułów zarówno nad mapami: Mapa 11. Plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.) Mapa 12. Plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)	Zgodnie ze stanem faktycznym należy na mapach ująć Inwestycje Towarzyszące CPK przewidywane do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r.	Uwaga nieuwzględniona	Mapy przedstawiają linie kolejowe, zarządzane przez PKP PLK. Na obecnym etapie nie można przewidzieć, które z wybudowanych przez CPK linii kolejowych, zostaną przekazane do zarządzania przez PKP PLK w okresie obowiązywania programu.
203.	Rozdz. VI. Rezultaty realizacji Programu Mapy 11 i 12 Str. 50 i 51	Mapa 11. Plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.) Mapa 12. Plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)  (po modyfikacji tytułów zgodnie z uwagą powyżej)	Mapy wymagają uzupełnienia o linie przygotowywane do budowy przez CPK sp. z o.o., dla których zakończenie robót przewidywane jest do końca 2028 r., tj. Ostrołęka – Łomża, Warszawa – PODG Retkinia (wraz z Węzłem CPK) oraz Sieradz – Czernica Wrocławska w kategoriach odpowiednio V≥160 i Q≥221	Zgodnie ze stanem faktycznym należy na mapach ująć Inwestycje Towarzyszące CPK przewidywane do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że mapy zawierają przewidziane do budowy odcinki, dla których obecnie rozpoczęły się dopiero prace przedprojektowe (Bełchatów – Ik 131) lub trwa opracowanie dokumentacji budowlanej (Elk – Trakiszki).	Uwaga nieuwzględniona	Mapy przedstawiają linie kolejowe, zarządzane przez PKP PLK. Na obecnym etapie nie można przewidzieć, które z wybudowanych przez CPK linii kolejowych, zostaną przekazane do zarządzania przez PKP PLK w okresie obowiązywania programu.



204.	Rozdz. IX. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029 – 2035  Str. 81	W latach 2024–2028 CPK przewiduje zakończenie robót budowlanych i przekazanie do eksploatacji linii kolejowych objętych projektami wskazanymi w tabeli 32 54)  54) Wybudowana infrastruktura będzie zarządzana docelowo przez PKP PLK.	Należy wprowadzić poniższe modyfikacje: „W latach 2028 – 2030 CPK przewiduje zakończenie robót budowlanych i osiągnięcie gotowości do przekazania do eksploatacji linii kolejowych objętych projektami wskazanymi w tabeli 32).”  54) Wybudowana infrastruktura będzie zarządzana docelowo przez PKP PLK.	Zgodnie ze stanem faktycznym Inwestycje Towarzyszące CPK przewidywane do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r. powinny zostać ujęte w Programie na lata 2024 – 2028, a nie jedynie w prognozie na lata 2029 – 2035.	Uwaga uwzględniona												
205.	Rozdz. IX. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029 – 2035  Str. 81	Tabela 32 Projekty CPK planowane do ukończenia w latach 2024-2028.	Tabela 32 Projekty realizowane przez CPK sp. z o.o., dla których zakończenie robót budowlanych przewidywane jest w latach 2028 – 2030  <table border="1" data-bbox="641 386 1026 609"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Rok zakończenia robót budowlanych</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Sieradz Północny – Kępno</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td>Budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Kępno – Czernica Wroclawska</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td>Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Łódź – Sieradz Północny</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Sieradz – Pleszew</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Pleszew – Poznań</td> <td>2030</td> </tr> </tbody> </table>	Projekt	Rok zakończenia robót budowlanych	Budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Sieradz Północny – Kępno	2028	Budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Kępno – Czernica Wroclawska	2028	Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Łódź – Sieradz Północny	2030	Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Sieradz – Pleszew	2030	Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Pleszew – Poznań	2030	Zgodnie ze stanem faktycznym Inwestycje Towarzyszące CPK przewidywane do realizacji przez CPK sp. z o.o. w horyzoncie 2028 r. powinny zostać ujęte w Programie na lata 2024 – 2028, a nie jedynie w prognozie na lata 2029 – 2035. Analogicznie do stanu przedstawionego na mapie 13 (rok 2030) w prognozie należy natomiast uwzględnić linie przewidywane do realizacji w horyzoncie 2030.	Uwaga częściowo uzgodniona.  Stosowne zmiany zostały ujęte w rozdziale IX.
Projekt	Rok zakończenia robót budowlanych																
Budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Sieradz Północny – Kępno	2028																
Budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Kępno – Czernica Wroclawska	2028																
Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Łódź – Sieradz Północny	2030																
Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Sieradz – Pleszew	2030																
Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Pleszew – Poznań	2030																
206.	Rozdz. IX. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029 – 2035  Str. 81	„Ze względu na brak rozpoczętych [brak „na”] etapie opracowywania Programu inwestycji CPK, w tym kolejowych, PKP PLK nie uwzględniała w planowaniu kosztów utrzymania infrastruktury w latach 2024-2028 poniższych pozycji. - 16,02 mln zł w 2026 r. - 34,70 mln zł w 2027 r. - 654,09 mln zł w 2028 r.”	Fragment należy usunąć.	1. Eragment jest niespójny z tytułem rozdziału, ponieważ dotyczy okresu obowiązywania Programu, tj. 2026 – 2028. 2. Program z pewnością uwzględni kwoty utrzymania linii przewidzianych do modernizacji, które dopiero są na różnych etapach działań przygotowawczych, część znajduje na etapie studiów wykonalności lub prac projektowych. Analogicznie jest w przypadku odcinków nowych: Elk – Trakiszki (dla którego obecnie opracowywana jest dokumentacja projektowa) oraz odcinka łączący Belchatów z lk 131, dla którego nawet żaden przetarg na opracowanie dokumentacji przedprojektowej nie został ogłoszony. Odcinki te zostały ujęte na mapach na rok 2029.	Uwaga uwzględniona												
207.	Rozdz. IX. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029 – 2035  Str. 81	„Ze względu na brak rozpoczętych [brak „na”] etapie opracowywania Programu inwestycji CPK, w tym kolejowych, PKP PLK nie uwzględniała w planowaniu kosztów utrzymania infrastruktury w latach 2024-2028 poniższych pozycji. - 16,02 mln zł w 2026 r. - 34,70 mln zł w 2027 r. - 654,09 mln zł w 2028 r.”	Niezbędne jest ujęcie w kosztach Programu (a nie w prognozie) przywołanych kosztów utrzymania w latach 2026 – 2028 odcinków realizowanych przez CPK sp. z o.o. zgodnie z uwagą 15 powyżej.	1. Eragment jest niespójny z tytułem rozdziału, ponieważ dotyczy okresu obowiązywania Programu, tj. 2026 – 2028. 2. Zaawansowana dokumentacja przedprojektowa (dla odcinka Ostrołęka – Łomża) oraz rozpoczęte opracowanie dokumentacji projektowej (dla pozostałych odcinków niezbędnych do objęcia Programem) także stanowią „etapy realizacji inwestycji”.	Uwaga częściowo uwzględniona  Inwestycje zrealizowane w ramach CPK i oddane do użytkowania w trakcie trwania nowego Programu Utrzymaniowego nie będą najprawdopodobniej podlegały finansowaniu ze środków publicznych z uwagi na okres gwarancji i utrzymywanie w ramach kontraktów inwestycyjnych. W przypadku oddania do użytku linii kolejowych z projektu CPK w trakcie trwania Programu utrzymiowanego możliwe będzie podjęcie działań w zakresie jego aktualizacji w celu ujęcia w programie. Zaktualizowano tabelę w rozdziale IX.												
208.	Rozdz. IX. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029 – 2035  Mapa 13. Linie kolejowe objęte programami utrzymania i remontów infrastruktury – prognoza na rok 2030  Str. 81-82	Mapa 13. Linie kolejowe objęte programami utrzymania i remontów infrastruktury – prognoza na rok 2030	Należy dodać brakujący fragment linii KDP „Y” Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań, czyli linię kolejową nr 85 na odcinku Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań. W maju br. przedstawiono wybrany wariant inwestorski dla tego odcinka, który należy nanieść na mapę 13 zgodnie z poniższym odnośnikiem: <a href="https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/juz-trzy-odcinki-igreka-z-wariantami-inwestorskimi-spolka-cpk-oglosila-przebieg-dla-linii-sieradz-poznan">https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/juz-trzy-odcinki-igreka-z-wariantami-inwestorskimi-spolka-cpk-oglosila-przebieg-dla-linii-sieradz-poznan</a>  Należy także skorygować przebieg odcinka linii kolejowej nr 86 Sieradz – Wrocław w okolicach Wieruszowa, zgodnie z poniższym odnośnikiem prezentującym wybrany wariant inwestorski: <a href="https://www.cpk.pl/pl/wariant-inwestorski">https://www.cpk.pl/pl/wariant-inwestorski</a>  Jednocześnie w legendzie do mapy 13 należy poprawić: linie kolejowe wybudowane przez CPK sp. z o.o. (do roku 2028)	Skoro mapa prezentuje prognozę na rok 2030, to infrastruktura planowana do wybudowania przez CPK sp. z o.o. też powinna obejmować ten horyzont czasowy, a nie rok 2028, co powoduje niespójność mapy.	Uwaga uwzględniona												
209.	Str. 50, str. 51, Str. 81 i 82	Mapa 11. Plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych [...] Mapa 12. Plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych Mapa 13 i przypis 55) Odnośnie do planowanych linii kolejowych, zaznaczone są linia kolejowa: Podłęże – Piekielekko [...]. Planowana budowa tych linii kolejowych przez PKP PLK jest zgodna z obecnie procedowanym Krajowym Programem Kolejowym do roku 2030.	Niezbędne jest usunięcie z map 11, 12 i 13 oraz przypisu 55) odcinka „Podłęże – Szczyrzyc – Piekielekko” (nazwa odcinka w projekcie to Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna).	Linia znajduje się w sieci kompleksowej TEN-T, 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).	Uwaga nieuwzględniona  Obecne plany horyzontalne PLK wskazują na zasadność pozostawienia informacji dot. przedmiotowego projektu.												
210.	Cały dokument	Cały dokument „aktualnie”, „aktualna”, „aktualnych”, „aktualnym”, „aktualnego”	W całym dokumencie należy zastąpić wyrazy „aktualnie”, „aktualna”, „aktualnych”, „aktualnym”, „aktualnego” sformułowaniem konkretnie określającym termin występowania danego zjawiska (np. „w roku bazowym”). Wyrazy „aktualnie”, ... będą interpretowane inaczej obecnie (podczas procesu legislacyjnego), a inaczej w kolejnych latach obowiązywania Programu, co nie jest zgodne z kontekstem ich występowania. np. • ceny w aktualnie rozstrzygniętych postępowaniach wzrosły (dotyczy obecnie obowiązującego), • koszty całkowite na 1 pockm pracy eksploatacyjnej, wykonanej na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych vs. koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej, • trend malejący kosztów działalności na 1 pockm po oddzieleniu czynników makroekonomicznych, niezależnych od spółki w aktualnym poziomie dofinansowania w Programie utrzymiowanym (dotyczy obecnie obowiązującego).	Zapewnienie jednoznacznej interpretacji tekstu niezależnie od tego, kiedy będzie czytany.	Uwaga uwzględniona												

211.	Rozdz. I. Wprowadzenie Str. 5	Prezentowany „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku” (dalej: Program) stanowi kontynuację aktualnie obowiązującego 5-letniego programu pn. „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”	Powinno być: Prezentowany „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” (dalej: Program) stanowi kontynuację aktualnie obowiązującego 5-letniego programu pn. „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”.	Korekta omyłki pisarskiej.	Uwaga uwzględniona	
212.	Rozdz. I. Wprowadzenie Str. 6	W czasie opracowywania Programu trwają prace legislacyjne mające na celu zmianę ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 20232 r. poz. 602),	W czasie opracowywania Programu trwają prace legislacyjne mające na celu zmianę ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602),	Korekta omyłki pisarskiej.	Uwaga uwzględniona	
213.	Rozdz. V. Kategoryzacja odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania Str. 53	Przypis 33) „Według stanu na dzień 31.12.2022 r., przyjętego w 2023 r. jako stan bazowy – na potrzeby opracowania kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania, jak również do odniesień dotyczących charakterystyk techniczno-eksploatacyjnych poszczególnych odcinków linii kolejowych (z wyłączeniem linii kolejowych niezarządzanych przez PKP PLK)”.	W kontekście treści akapitu, do którego się odwołuje wymaga doprecyzowania w zakresie opisu linii już obecnie zarządzanych przez PLK S.A. Nie jest jasne, czy obejmuje ujęte w Programie odcinki przewidywane do budowy (zgodnie z opisem w dalszej części akapitu Wzięto przy tym pod uwagę odcinki, których budowa/rozbudowa/modernizacja jest programowana zgodnie z założeniami KPK(2023), czy tylko istniejącą fizycznie sieć kolejową zarządzaną przez PLK S.A. na dzień 31.12.2022 r.	Zapewnienie jednoznacznej interpretacji tekstu.	Uwaga nieuwzględniona	Stan bazowy zwyczajowo oznacza stan na dany moment kalendarza, zatem nie obejmuje zadań fazy planistycznej. Stanowisko MI podtrzymane
214.	Mapy od 7 do 12	Legendy map.	W legendach tych sześciu map należy uzupełnić jednostki (zgodnie z treścią mapy km/h lub kN).	Zapewnienie jednoznacznej interpretacji dokumentu.	Uwaga uwzględniona	
215.	Rozdz. IX. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029 – 2035 Str. 81	Przypis 55 do mapy 13 Mapa PKP PLK, obejmująca linie kolejowe pozostałych zarządców infrastruktury, objętych aktualnie obowiązującym Programem	Przypis powinien zostać zmodyfikowany: „Mapa PKP PLK, obejmująca linie kolejowe pozostałych zarządców infrastruktury, objętych aktualnie obowiązującym Programem [...]”	Po przyjęciu „Rządowego programu... do roku 2028” sformułowanie „aktualnie obowiązujący” będzie znaczyło co innego niż obecnie. Ponieważ w dokumencie określenie Program zostało zdefiniowane na str. 5, to – po wprowadzeniu korekty postulowanej w uwadze 30 powyżej – wystarczające jest sformułowanie przypisu w następujący sposób	Uwaga uwzględniona	
216.	Rozdział II. Uwarunkowania prawne oraz powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi (s.10-15)	Cały rozdział II, a w szczególności zapis: „W związku z powyższym wsparciem określonym w Programie, oprócz PKP PLK, mogą zostać objęci - o ile zgłoszą taki wniosek - zarządcy infrastruktury wskazani w wymienionej wyżej decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej, o czym szczegółowo jest mowa w dalszej części Programu.”  Przy czym w dalszej części projektu Programu krąg beneficjentów został ograniczony.	„W związku z powyższym wsparciem określonym w niniejszym Programie, oprócz PKP PLK S.A., mogą zostać objęci - o ile zgłoszą taki wniosek - również pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej realizujący wynikający z przepisów rozdziału 6 ustawy o transporcie kolejowym obowiązek udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową”.	Wnosząca uwagę wskazuje, że <u>ograniczenie beneficjentów Programu</u> , obok PKP PLK S.A. do wybranych podmiotów będących zarządcami infrastruktury kolejowej, tj. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Dookońska Służba Drog i Kolei we Wrocławiu, CARGOTOR Sp. z o.o., „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o., <u>jest nieuzasadnione z punktu widzenia celów samego Programu</u> , jak również mając na względzie treść przepisów określających zasady dofinansowania działalności zarządców z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego. Jak wskazano w projekcie Programu, źródłem wyłączeń podmiotowych jest art. 4 ust. 4 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. U. UE L. z 2012 r. Nr 343, str. 32 z późn. zmianami, dalej jako „Dyrektywa 34”), wskazując, iż zgodnie z tym przepisem państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 8 ust. 3 Dyrektywy 34 lokalne i regionalne infrastruktury kolejowe, które nie mają strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, a także – z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7c i rozdziału IV Dyrektywy 34 - lokalne infrastruktury kolejowe, które nie mają strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Infrastruktura PKM w decyzji wykonawczej Komisji z dnia 6 lipca 2016 r. została zakwalifikowana jako infrastruktura kolejowa, którą można uznać za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, jednak <u>nie powinno mieć to żadnego znaczenia z punktu widzenia możliwości zakwalifikowania PKM jako potencjalnego beneficjenta Programu</u> , infrastruktura PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście także została zakwalifikowana jako infrastruktura kolejowa, którą można uznać za niemającą strategicznego znaczenia, a jednak jest beneficjentem Programu. Wskazać należy, iż wyłączenie nie dotyczy określonego w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 34 zobowiązania państw członkowskich do zapewnienia aby w zwykłych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, który nie przekraczającym pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody z opłat za dostęp do infrastruktury, nadytki z innych rodzajów działalności handlowej, bezwrotne przychody ze źródeł prywatnych oraz finansowanie przez państwa z jednej strony, w tym w razie potrzeby płatności zaliczkowe ze strony państwa oraz wydatki na infrastrukturę z drugiej strony. Na uwagę zasługują również charakterystyka linii kolejowych PKM, które stanowią istotny łącznik pomiędzy zarządzanymi przez PKP PLK S.A. liniami kolejowymi nr 201 i 202. <u>W ujęciu funkcjonalnym infrastruktura PKM odpowiada opisanej na stronie 24 projektu Programu, infrastrukturze PKP Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o., co ma istotne znaczenie z punktu widzenia równości podmiotów</u> , do których adresowane są przepisy Ustawy o transporcie kolejowym. Zauważyć należy, iż zasada równości, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem i poglądami doktryny, polega na tym, że wszystkie podmioty <u>stanowią charakteryzujące się daną cechą istotną w równym stopniu, powinny być traktowane równo</u> , tj. bez różnicowań zarówno faworyzujących jak i dyskryminujących. W tym stanie sprawy wyłączenie PKM z kręgu potencjalnych beneficjentów Programu może zostać zinterpretowane jako wyraz dyskryminacyjnego traktowania jednego z zarządców, nie mającego zarówno formalnego jak i ostatecznego uzasadnienia. Dodatkowo zauważyć należy, że w części I na stronie 5 projektu Programu zapisano, iż: „Efektem zarówno realizowanego dotychczas Programu utrzymaniowego w latach 2019-2023 jak i zakończonymi efektami nowego Programu są m.in.: - <u>zapewnienie stabilności finansowania zarządców infrastruktury kolejowej</u> ... Osiegiem tych efektów możliwe jest dzięki określonym regulacjom, zawartym w dotychczasowym Programie utrzymanym, zwiększa po jego aktualizacji uchwała nr 1/2021 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 2021 r., które przewidują m.in. <u>rozszerzenie katalogu podmiotów</u> , które mogą być beneficjentami Programu”. Mając na względzie powyższe, wnosimy o rozszerzenie katalogu podmiotów i uwzględnienie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. jako potencjalnego beneficjenta Programu.	Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura została decyzją Komisji Europejskiej w jakimkolwiek aspekcie uznana Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016 r. za mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura została uznana za niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Art.38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu może (a więc nie musi) dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarzący, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.
217.	Cały dokument	Cały dokument	Zważywszy na generalny charakter uwagi, zgłoszonej w pkt 1 powyżej, wnosząca uwagi wskazuje, że cały dokument winien zostać zaktualizowany w częściach, w których odnosi się bezpośrednio do infrastruktury i zarządców infrastruktury , poprzez uwzględnienie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., jako zarządcy infrastruktury objętej Programem.	j.w.	Uwaga nieuwzględniona	Zarządcy, których infrastruktura została decyzją Komisji Europejskiej w jakimkolwiek aspekcie uznana Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2016 r. za mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego mają obowiązek udostępniania po kosztach bezpośrednich pakietu minimalnego (wchodzą w to też perony). Zarządcy, których infrastruktura została uznana za niemającą strategicznego znaczenia nie mają ww. obowiązku. Obowiązek zapewnienia bilansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 Dyrektywy 2012/34/UE, a de facto także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat. Art.38a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister właściwy do spraw transportu może (a więc nie musi) dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarzący, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.

218.	Rozdział VIII. Plan finansowy Programu, s. 68 i 75	Wzrost zapotrzebowania na środki publiczne względem obowiązującego Programu utrzymaniowego wynika przede wszystkim z utrzymania stałego poziomu przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej (z uwagi na brak zgody na pobieranie opłat z tytułu udostępniania w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej peronów wraz z dojazdami oraz uniemożliwienie stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, tzw. mark-up) przy jednoczesnym wzroście kosztów działalności.	Proponuje się doprecyzować zapis, gdyż przepisy prawa nie zabraniają pobierania opłat z tytułu udostępniania w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej peronów wraz z dojazdami oraz nie zabraniają stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, tzw. mark-up. decyzje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o braku zgody na pobieranie markupów dotyczyły konkretnych rozkładów jazdy.	W ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej możliwe jest uwzględnienie kosztów związanych z peronami i drogami dojazdu do peronów. Są to jednak tylko koszty bezpośrednie związane ze zrealizowanym przejazdem pociągów, co w rezultacie umożliwia zakwalifikowanie tylko części ponoszonych kosztów i wymaga odpowiednich wyliczeń i uzasadnienia. W przypadku kosztów związanych z peronami i drogami dojazdu do peronów – faktyczny brak zgody na rozwiązanie w projekcie cennika zaproponowane przez zarządcę infrastruktury (w warunkach gdy na linii zarządcy odbywa się ruch kolejowy pasażerski i towarowy i trudno jest wydzielić koszty dedykowane przewozom pasażerskim i koszty dedykowane przewozom towarowym) jest efektem aktualnej treści przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.). Podobnie jest z zakresie mark-upów. Rozstrzygnięcie wobec zarządcy na dany rozkład jazdy pociągów nie oznacza, że brak zgody na wprowadzenie mark-upów wystąpi automatycznie w latach następujących. Negatywna decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na stosowanie mark-upów dotyczyła stawek na rozkład jazdy pociągów 2022/2023. Za wyjątkiem sytuacji opisanej w art. 33 ust. 22 ustawy z dnia 29 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 602), Prezes UTK corocznie w trybie ex-ante zabierze lub odmawia zatwierdzenia projektu cennika zarządcy infrastruktury kolejowej. Należy również wskazać, że zakres definiowania i szacowania kosztów bezpośrednich jest przedmiotem kilku istotnych postępowań sądowych, w których spodziewane wyroki sądów krajowych czy TSUE mogą rodzić potrzebę zmian uregulowań krajowych w zakresie naliczania opłat z tego tytułu. Może to spowodować istotne zmiany w definiowaniu kosztów bezpośrednich. W takiej sytuacji zmianie mogą ulec również polskie przepisy dotyczące stosowania mark-upów, które są bardziej restrykcyjne niż określone na poziomie europejskim w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32, z późn. zm.).	Uwaga częściowo uwzględniona	Uwaga uwzględniona w zakresie przytoczonego przez UTK fragmentu, który przyjmuje brzmienie: "Wzrost zapotrzebowania na środki publiczne względem obowiązującego Programu utrzymaniowego wynika przede wszystkim z utrzymania stałego poziomu przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej przy jednoczesnym wzroście kosztów działalności." Obecny zapis dotyczący wzrostu zapotrzebowania na środki publiczne opisuje dokładnie obecną sytuację tzn. realny brak możliwości stosowania opłat za korzystanie z peronów z uwagi na brak przepisów w tym zakresie oraz stosowania mark-upów z uwagi na restrykcyjne, na tle innych państw, przepisy w tym zakresie. Według Prezesa UTK, przedstawienie przez PLK SA "odpowiednich wyliczeń i uzasadnienia" w zakresie uwzględnienia kosztów bezpośrednich peronów (niezatwierdzona pierwsza wersja projektu cennika 2022/2023) nie może być podstawą do zatwierdzenia cennika gdyż nie zostały wprowadzone zmiany w krajowym prawie wynikające z wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie C-210/18 w zakresie dotyczącym stosowania opłat za korzystanie z peronów. W uzasadnieniu zgłoszonej uwagi, Prezes UTK stwierdza, że wyroki sądów krajowych czy TSUE mogą rodzić potrzebę zmian uregulowań krajowych w zakresie naliczania opłat z tego tytułu i może to spowodować istotne zmiany w definiowaniu kosztów bezpośrednich. W zatwierdzonym cenniku na rjp 2022/2023 koszty peronów i dróg dojazdu do peronów nie zostały zakwalifikowane do bazy kosztów bezpośrednich stanowiących postawę do kalkulacji stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej w wyniku Decyzji odmownej Prezesa UTK dla pierwszego projektu cennika PLK na rjp 2022/2023, której powodem nie była zasadność uznawania tych kosztów za bezpośrednie a sposób kalkulacji stawek za dostęp do peronów.
219.	Str 20, Przedmiot Programu	(brak zapisu)	[jako dodatkowe elementy „przedmiotu programu”]: (...) -określenie maksymalnego poziomu przychodów z udostępniania linii kolejowych w poszczególnych latach trwania PU -określenie planowanego poziomu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej współfinansowanej przez państwo w poszczególnych latach do końca perspektywy Programu (tj. do 2032 roku) -określenie standardu prac utrzymaniowych prowadzonych z wykorzystaniem środków państwa  -określenie poziomu utrzymania poszczególnych linii w funkcji czasu.	PU ma kluczowy wpływ na poziom stawek dostępu, stanowiących 17-35% kosztów poszczególnych przewoźników. Oczekiwane jest zaprognozowanie wysokości stawek (analogicznie do planów finansowych państwa, które ma potrzebę zabezpieczenia własnej perspektywy finansowej poprzez program wieloletni – tak samo prognozę w tym zakresie chcą znać przewoźnicy).  W zakresie standardu prac utrzymaniowych: konieczne jest zdefiniowanie pod kątem minimalizacji zakłóceń na liniach. Kluczowym zasobem w gestii PKP PLK jest przepustowość linii, którymi dysponuje. Określenie standardu prac utrzymaniowych (chodziłoby tu przede wszystkim o obowiązek kumulowania prac tak aby było jak najmniej zamknięć) przyczyni się do poprawy warunków operowania i też potencjalnie większej ilości uruchamianych pociągów.  Odnośnie poziomu utrzymania w funkcji czasu: projekt PU określa tylko docelowy (na 31.12.2028) poziom utrzymania, podczas gdy jako branża chcielibyśmy znać ten podział bardziej detalicznie, tj. w rozbiću na poszczególne linie i czas realizacji prac utrzymaniowych.	Uwaga nieuwzględniona	Odrzucamy określenie maksymalnego poziomu przychodów z udostępniania linii kolejowych jako dodatkowy element przedmiotu programu. W przypadkach przekroczenia planu przychodów w danym roku PLK SA przeznacza nadwyżkę na sfinansowanie dodatkowych nieplanowanych zadań utrzymaniowych, a nie na obniżenie stawek dostępu. I takie podejście proponujemy kontynuować w Programie 2024-2028. Według danych UTK, udział kosztów dostępu w kosztach przewoźników stanowi średnio od 11,9% (przewoźnicy rzeczy) do 16% (przewoźnicy osób). Wobec tego stawki dostępu nie są decydującym czynnikiem konkurencyjności transportu kolejowego. Potwierdza to przykłady obniżki stawek dostępu w Niemczech - gdzie mimo drastycznego obniżenia stawek, nie odnotowano wzrostu udziału kolei w przewozach. Przedstawiona w Programie prognoza byłaby zapewne konfrontowana z projektami cenników uwzględniającymi aktualne przepisy i parametry wpływające na wielkość kosztów bezpośrednich. Niezgodność poziomu stawek według projektu cennika i Programu byłaby zapewne przyczyną podważania projektu cennika z powodu jego niezgodności z Programem. Możliwość realizacji prac utrzymaniowych uzależniona jest od postępu prac inwestycyjnych. Z uwagi na ograniczone środki finansowe nie zawsze możliwe jest kumulowanie prac. Ze względu na specyfikę prac utrzymaniowych, t.j.: ich bardzo dużą liczbę; bardzo różny, niejednorodnie niewielki zakres rzeczowy; możliwa realizacja ad-hoc ich monitorowanie w sposób analogiczny do prac inwestycyjnych jest niemożliwe.
220.	Celem, str 30	Definicja celu głównego – potrzebne jest rozszerzenie	...i jest ukierunkowany na realizację działań w zakresie utrzymania i remontów istniejącej, modernizowanej i nowobudowanej sieci kolejowej, a także na minimalizację kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej ponoszonych przez przewoźników".  Również kolejne fragmenty przedmiotowego rozdziału wymagają odpowiedniego dostosowania/uzupełnienia (np. cele szczegółowe).	Rozszerzona definicja jest konieczna – udział kolei nie wzrośnie tylko od lepszego utrzymania, niezbędne jest równoczesne poprawianie atrakcyjności warunków ekonomicznych.	Uwaga nieuwzględniona	Według danych UTK, udział kosztów dostępu w kosztach przewoźników stanowi średnio od 11,9% (przewoźnicy rzeczy) do 16% (przewoźnicy osób). Wobec tego stawki dostępu nie są decydującym czynnikiem konkurencyjności transportu kolejowego. Potwierdza to przykład obniżki kosztów dostępu w Niemczech - gdzie mimo drastycznego obniżenia stawek, nie odnotowano wzrostu udziału kolei w przewozach.
221.	Brak w projekcie	Dodatkowy rozdział poświęcony powiązaniu poziomu utrzymania z poziomami finansowania (ze strony państwa oraz przewoźników).		dostaliśmy do skonsultowania materiał, z którego wynikają oszacowane koszty, ale nie wiemy – jako placący – na co dokładnie te środki mają być wydatkowane? PKP PLK jak rozumiem posiada taką wiedzę – w końcu zagregowane liczby (np. km linii z daną prędkością) muszą pochodzić właśnie ze zgrupowania danych niższego rzędu – tj. planu prac na poszczególnych liniach. Dla nas jako współ-placących za utrzymanie dyskusja o parametrach jest zdecydowanie zbyt wysokopoziomowa, nie umożliwia żadnego wglądu w realnie otrzymywaną przez przewoźników jakość na poszczególnych liniach – podczas gdy opłaty ponosimy przecież za przejazd konkretnymi liniami, a nie na zasadzie „winiety”. Powinniśmy więc poznać dokładny plan utrzymania – jaki konkretnie standard jest zadeklarowany na konkretnej linii w którym roku trwania kontraktu utrzymaniowego. Nie tylko docelową wartość max prędkości i nacisków na 31.12.2028 – ale również liczba zamknięć, ograniczenia przepustowości, itp. Oczywistym elementem Programu (i następnie kontraktu) powinno być również jasne zdefiniowanie odpowiedzialności – co się dzieje z opłatami, jeśli standard nie jest zachowany? Obecnie linia ma „kategorie” i za nią płacimy, ale kategoria nie opisuje w pełni jakości (liczby zamknięć, problemów z przepustowością, itp.) a więc bywa tak, że musimy płacić opłatę wg cennika, a otrzymujemy niższą jakość niż de facto została wyświadczona w usłudze dostępu (np. pociąg pojechał z maksymalną prędkością, ale 6 godzin później niż było wnioskowane).	Uwaga nieuwzględniona	Problematykę "zdefiniowania odpowiedzialności – co się dzieje z opłatami, jeśli standard nie jest zachowany" regulują w zakresie opłat przepisy, a nie Program. Przypisanie danego odcinka do danej kategorii utrzymaniowej uzależnione jest od wielu czynników. Obecne definicje oraz kategorie powstały w oparciu o wnikliwe analizy uwarunkowań ocenianych zarówno przez przyzmat całej sieci, jak i danych lokalizacji oraz innych czynników eksploatacyjnych, ruchowych i formalnych. Prezentowany stan jest kontynuacją obowiązującego PU i wymagał niewielkich aktualizacji, które zostały wdrożone w toku prowadzonych prac. Zmiana kategorii odcinka na wyższą oznaczałaby konieczność przeznaczenia większych środków finansowych na jego utrzymanie, przy jednocześnie bardzo ograniczonej puli tych środków. Co więcej dokument o charakterze programowym musi cechować się określonym poziomem ogólności.
222.	Brak w projekcie	Dodatkowy rozdział o wysokości stawek		Wyrażamy prośbę o zobowiązanie PKP PLK do przedstawienia prognoz poziomu utrzymania dla kilku (co najmniej 3 jak poniżej, + ewentualnie dodatkowe) scenariuszy przychodowych: 1.Dotacja jak zaplanowana + przychody ze stawek jak zaplanowane (np. 10 mld PLN + 2 mld PLN) 2.Dotacja jak zaplanowana + przychody ze stawek na poziomie 50% pierwotnie zaplanowanych (np. 10 mld PLN + 1 mld PLN) 3.Dotacja jak zaplanowana + brak przychodów ze stawek (np. 10 mld PLN + 0 PLN; hipotetyczna sytuacja, w której stawki dla wszystkich pociągów wynoszą 0 PLN). Zwracamy uwagę, że sytuacja wygląda tak, że dotacja od państwa systematycznie wzrasta (co nas cieszy). Powinno to – w naszej opinii – być powiązane z systematycznym spadkiem opłat od przewoźników, tymczasem przyjęto założenie, że dotacja wzrasta, ale opłaty mogą pozostać takie jakie są – pomimo, że ich udział w całości przychodów PKP PLK-i spada (bo rośnie dotacja), a zatem i względne znaczenie przychodów ze stawek dla zarządcy jest coraz mniejsze (2 mld z 12 mld mocno różni się od 2 mld z 4 mld – a tak było jeszcze ok 10 lat temu...). Ma to duże znaczenie w kontekście dyskusji o celach klimatycznych, o konieczności ponoszenia działań w kierunku przenoszenia towarów z dróg na kolej (wyrażonych w wielu dokumentach UE, m.in. Biała Księga 2011, Strategia Zrównoważonej Mobilności 2020. Trudno o lepszą okazję do dyskusji nad obniżką stawek niż Program Utrzymaniowy.	Uwaga nieuwzględniona	Według danych UTK, udział kosztów dostępu w kosztach przewoźników stanowi średnio od 11,9% (przewoźnicy rzeczy) do 16% (przewoźnicy osób). Wobec tego stawki dostępu nie są decydującym czynnikiem konkurencyjności transportu kolejowego. Potwierdza to przykład obniżki kosztów dostępu w Niemczech - gdzie mimo drastycznego obniżenia stawek, nie odnotowano wzrostu udziału kolei w przewozach. W Programie utrzymaniowym nie uwzględnia się wariantów dla żadnej pozycji przychodów (w tym dotacji czy przychodów z udostępniania) i kosztów. Należy przy tym zaznaczyć, że każde obniżenie wysokości stawek dostępu do infrastruktury rodzić będzie konieczność dodatkowego finansowania działalności PLK S.A. ze strony Skarbu Państwa i te możliwości finansowania ze strony Skarbu Państwa determinują perspektywę obniżenia stawek dostępu do infrastruktury.

223.	Brak w projekcie	BRAK WIZJI STAWEK NA PRZESTRZENI LAT	<p>Osobną kwestią, i to również chciałbym abyśmy uwzględnili w zestawieniu uwag, jest brak zaprezentowania planu PKP PLK w zakresie kosztów dostępu na przestrzeni lat. Wydaje się, że posiadając stabilne finansowanie rządowe oraz plan remontów i prac utrzymaniowych, powinien być w stanie oszacować stawki (przynajmniej stawkę średniosieciową) na przestrzeni lat. Oczywiście w obecnych uwarunkowaniach stawka jest powiązana też m.in. z pracą eksploatacyjną, ale w tym zakresie wydaje się, że zarządca infrastruktury (spółka prawa handlowego) powinna posiadać wiarygodne prognozy w obszarze swojej podstawowej działalności, które mogłyby zostać wykorzystane. Z naszej, przewoźników, perspektywy, powinniśmy dążyć do celu jakim jest obniżanie stawek, gdyż wiemy od naszych klientów, że zależy im na niższych kosztach. Tymczasem mamy obecnie sytuację, w której dotacja rządowa rośnie bardzo wyraźnie (ok. 10 lat temu było to ok 2 mld PLN rocznie, obecnie dochodzimy do poziomu 10 mld), natomiast w żadnym momencie wzrosty dotacji nie przekładały się na obniżki stawek. Co gorsze, nie można wykluczyć, że pomimo wzrostu dotacji zarządca zechce stawki podnosić. Uważamy, że Program powinien zawierać cel jakim jest obniżanie stawek, a PKP PLK powinna przedstawić prognozę w tym zakresie.</p>		Uwaga nieuwzględniona	<p>Wielkość dofinansowania ma być określana corocznie w ustawie budżetowej. Wysokość stawek dostępu jest wypadkową wielkości kosztów bezpośrednich i pracy eksploatacyjnej na których wielkość wpływają czynniki zewnętrzne niezależne od PLK SA takie jak inflacja, poziom plac, sytuacja gospodarcza. Stabilne finansowanie rządowe nie jest równoznaczne ze stabilnymi warunkami do ustalania stawek jednostkowych w szczególności kosztów bezpośrednich. W ostatnich latach miały miejsce nieprzewidziane wcześniej zmiany wpływające na wyniki kalkulacji stawek spowodowane sytuacją geopolityczną, wyrokami Trybunału Sprawiedliwości UE, wyrokami sądów krajowych.</p>
224.	Brak w projekcie	BRAK UWZGLĘDNIENIA W PROGRAMIE STANDARDU PROWADZENIA PRAC UTRZYMANIOWYCH (NAKIEROWANEGO NA MINIMALIZACJĘ ZAKŁÓCEŃ – JAK NAJMNIEJSZY CZAS ZAMKNIĘĆ I INNYCH OGRANICZEŃ PRZEPUSTOWOŚCI)	<p>Chcemy zwrócić uwagę na aspekt standardów prowadzenia prac utrzymaniowych, a w zasadzie – ich braku. Obecnie często jest tak, że najpierw wymienia się podkłady, kiedy indziej srk, potem szyny itd., i tak odcinek po odcinku, co ostatecznie prowadzi do długotrwałych utrudnień operacyjnych i długotrwałych ograniczeń przepustowości. Obecnie zarządca w żaden sposób nie jest rozliczany z uszczuplania zasobu przepustowości. Brak opracowania przez PKP PLK i uwzględnienia w PU standardów prowadzenia prac utrzymaniowych powinien zostać uzupełniony. Alternatywnie, jednym z parametrów mierzenia poziomu realizacji planu powinien być % czasu w jakim dana linia (na całym logicznym odcinku, np. pomiędzy węzłami) jest dostępna w całym zakresie (bez ograniczeń prędkości, nacisków, itp.). Definiowane przez PU standardy utrzymania (prędkość i naciski osiągnięte na dzień 31.21.2028) nie mówią nic o gospodarowaniu przez zarządcę swoim kluczowym zasobem – tj, przepustowością powierzonej w zarząd infrastruktury kolejowej. Dyskusja na ten temat właśnie odbywa się w Niemczech więc warto abyśmy również nie zostawali w tyle w tym zakresie, szczególnie że mamy doskonałą okazję jaką jest nowy PU.</p>		Uwaga nieuwzględniona	<p>Nie jest możliwe zlikwidowanie wszystkich zaległości utrzymaniowych i w krótkim czasie. Porównywanie sytuacji naszego kraju do Niemiec, gdzie prowadzone są planowe remonty bez konieczności likwidacji zaległości utrzymaniowych w tej kwestii jest bezzasadne również ze względu na inne realia ekonomiczne, w jakich funkcjonują Niemcy</p>
225.	Str. 52 i dalej	Wskaźniki – wymagane uzupełnienie rozdziału	<p>Filozofia sprawdzania wskaźników musi być zmieniona w ten sposób, aby badać poziom ich spełnienia: A) na bieżąco B) w sposób ciągły Tj, nie odnosząc się tylko do zero-jedynkowego rozliczenia na koniec 2028 roku, ale w cyklu co najmniej rocznym (konieczny jest ogólnodostępny – przynajmniej dla wszystkich placących za dostęp – roczny raport z realizacji planu utrzymaniowego), i równocześnie sprawdzający spełnienie wskaźników nie na koniec okresu (np. na 31.12.2024) ale procentowo w ujęciu rocznym (przez jaki czas danego roku wskaźniki poziomu utrzymania były spełnione dla konkretnej linii). Oczywiście w tym celu należy włączyć do PU dokładny plan utrzymania (co, na której linii, kiedy jest zaplanowane – tak aby wiedzieć że kategoria np. B na linii x do 5.2025 jest odpowiednia, ale np. od 6.2025 powinna tam być kategoria A i jeśli jej nie ma tzn. że utrzymanie jest niezrealizowane w zaplanowany i zatwierdzony sposób). WSKAŹNIKI Niezależnie od powyższego, proponujemy przededefiniowanie i uzupełnienie zaproponowanych wskaźników. ZNPK opowiada się za ustanowieniem wskaźników, które pozwalają na bardziej całościowe spojrzenie na zarządzanie i utrzymanie infrastrukturą. Wskaźnikami takimi mogłyby być m.in.: 1.Udział kolei w transporcie ładunków 2.Poziom stawki dostępu (jako rynek twierdzimy, że poziom stawek ma wpływ na udział kolei w transporcie, a zatem chcielibyśmy przyjąć jako jednego ze wskaźników parametru, który będzie motywował zarządcę do dokonywania obniżek – poziom kosztów np. na 1 km wydaje się nam gorszym wskaźnikiem bo niekoniecznie spowoduje on dokonywanie obniżek przez zarządcę). 3.Przepustowość linii (do dyskusji jak ją definiować) 4.Faktyczna liczba pociągów uruchomionych na danej linii (wiąże jakość utrzymania, ale też całościową politykę zarządcy i szerzej państwa – w ten sposób nie musielibyśmy obliczać wskaźników np. kosztów utrzymania na 1km - gdyż ostatecznym celem nie jest przecież niski koszt utrzymania ani nawet niższa stawka dostępu, tylko ich efekt: zwiększenie liczby pociągów oraz zwiększenie udziału kolei w modal splitcie) 5.Liczba ograniczeń prędkości, ograniczeń nacisków, obniżonej długości składu, a także liczba/łączny czas zamknięć itp. Generalnie z punktu widzenia przewoźników celem Programu powinno być zmotywowanie zarządcy do dostarczania przewoźnikom, a za ich pośrednictwem – rynkowi (pasażerom oraz nadawcom i odbiorcom ładunków) - usługi o jak najlepszej jakości, a nie skupianie się na wyrzykowych parametrach technicznych takich jak np. prędkość. Jakie znaczenie ma bowiem prędkość (nawet handlowa) jeśli nie da się uruchomić pociągu wtedy, kiedy jest to potrzebne? Albo co z tego, że prędkość handlowa wynosi np. 70km/h (od momentu uruchomienia pociągu), jeśli pociąg odjedzie np. 4h później niż zaistniała potrzeba? Naszym zdaniem ostatecznym celem PU powinno być przyczynianie się do zwiększania udziału kolei, a zatem to właśnie udział kolei powinien być wiodącym wskaźnikiem – nawet jeśli (co oczywiście) jest wiele innych czynników, które wpływają na udział kolei. Uwzględnianie tego wskaźnika spowoduje jednak, że „wszyscy zaczniemy grać do jednej bramki” a nie będziemy się skupiali na wskaźnikach, których nawet pełna realizacja może nie mieć praktycznego znaczenia. RAPORTOWANIE WSKAŹNIKÓW ZNPK opowiada się za corocznym raportem z wykonania prac utrzymaniowych. Postępy w realizacji PU powinny być opiniowane przez Komitet, w skład którego wchodzić użytkownicy torów (przewoźnicy, aplikanci) lub organizacje ich zrzeszające. Powinna też odbywać się coroczna konferencja podsumowująca wykonanie PU i doprecyzowująca plany na kolejny okres.</p>		Uwaga nieuwzględniona	<p>Wpływ na udział kolei w transporcie ładunków oraz poziom stawek dostępu mają również czynniki niezależne od PLK SA. Liczba wskaźników powinna być optymalna. Próba objęcia wskaźnikami dodatkowych elementów PU jest niezasadna bowiem "przewskaźnikowanie" Programu wpłynie negatywnie na jego faktyczne zastosowanie. Co więcej dodatkowe wskaźniki zawarte są w umowie wieloletniej stanowiącej narzędzie w zakresie realizacji Program.</p>