

LP	Województwo, którego dotyczy postulowana zmiana/uwaga	Powiat/powiaty, którego dotyczy postulowana zmiana/uwaga	Opis postulowanej zmiany/uzupełnienia proponowanej sieci.	Ewentualnie inne uwagi (np dotyczące infrastruktury, sposobu prezentacji materiału itp.)	UWAGA UWZGLĘDNIONA/NIE UWZGLĘDNIONA	ODPOWIEŹ NA UWAGI
1	Wielkopolskie	Gostyński, Rawicki, Krotoszyński	Chciałbym zaproponować inny przebieg nowej linii kolejowej w Wielkopolsce Poznań - Śrem - Gostyń - Rawicz. Moja propozycja pozostawia odcinek Poznań - Śrem - Gostyń bez zmian. Natomiast rezygnuję z dalszego przebiegu do Rawicza. W zamian za to sugeruję budowę linii Gostyń - Pogorzela - Krotoszyn. Rawicz posiada bardzo dobre skomunikowanie z Poznaniem przez Leszno, dlatego równoległa linia nie będzie nic wnosić, a samą relację Gostyń - Rawicz można obsłużyć z dobrym skutkiem linią autobusową. Nowa linia Gostyń - Pogorzela - Krotoszyn dała by możliwość bardziej efektywnego połączenia Leszna z Ostrowem Wielkopolskim w transporcie dalekobieżnym. Obecnie pomiędzy tymi miastami pociągi mijają tylko jedno miasto powiatowe Krotoszyn, pozostałe to najwyżej parotysięczne miasteczka i wieś nieodpowiednie do zatrzymania pociągów dalekobieżnych. Przy wariancie Leszno - Gostyń - Krotoszyn - Ostrowo obsługujemy transportem dalekobieżnym kolejne miasto powiatowe Gostyń. Biorąc pod uwagę powyższe korzyści w transporcie dalekobieżnym uważam, że odcinek Gostyń - Krotoszyn powinien powstać w pierwszej kolejności, od razu jako linia dwutorowa zelektryfikowana. Do takiego standardu powinien zostać też przebudowany odcinek Leszno - Gostyń. W tej sytuacji można by zaniechać modernizacji i elektryfikacji odcinka Leszno - Krobica - Krotoszyn. Dopiero w dalszej kolejności można by wybudować odcinek Poznań - Śrem - Gostyń, z taką uwagą że odcinek Czempin - Śrem i tak powstanie stosunkowo szybko w ramach obecnego programu Kolej.	Brak uwag	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	W naszej ocenie budowa odcinka linii Gostyń - Pogorzela - Krotoszyn wydłużyłaby trasę na podstawowym ciągu podróży codziennych w kierunku Poznania oraz Wrocławia i służyłaby jedynie podróżom dalekobieżnym, które w każdym przypadku są możliwe do obsłużenia z przesiadką w miejscowości Krobica. Natomiast zaproponowane przez nas rozwiązanie umożliwiłoby bezpośredni dojazd pasażerem z tych miejscowości do Wrocławia oraz do Poznania, gdzie widzimy szanse na wykorzystanie tych połączeń do codziennych podróży.
2	Wielkopolskie	kaliski	Wyruzione bypass z Kalisza. Powrót do wariantu W9.	Zaprezentowanie wariantu korzystnego dla mieszkańców Kalisza a nie dla uprzywilejowanych osób z Warszawy i Poznania.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
3	Świętokrzyskie	Konecki	Jestem za budową odcinka Tumlin - Wąsosz Konecki. Będzie to realna alternatywa dla szybkiego połączenia regionalnego Końskie - Kielce oraz szybkiego połączenia międzywojewódzkiego Łódź - Kielce. Połączenie poprawi walory turystyczne regionu Koneckiego oraz da lepsze połączenie z przyszłym regionem uzdrowiskowym Czarnieckiej Góry. Połączenie da też lepsze możliwości dostania się do miasta wojewódzkiego do pracy i szkoły. Połączenie odciąży też w jakimś stopniu drogę krajową 74	Trasa powinna też być prowadzona w stronę Podkarpacia miasta Mielec i dalej Dębica	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
4	Wielkopolskie	Kaliski	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass. Inwestycja nie dla Kalisza tylko przez Kalisz, która powstaje kosztem mieszkańców.	-	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
5	Wielkopolskie	Kaliski	Zmiana prowadzenia bypassu. Wariant między Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim. Powrót do wariantu W9.	Szybka kolej ma wkróczyć w osiedle - 40 domów do wyburzenia. Bezpośrednia ingerencja w infrastrukturę Kalisza Podziały miasta na dwie części.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
6	Wielkopolskie	Kalisz	zmiany likwidacja kolejowej obwodnicy bypass	Ludzie stracą domy. To jest niedopuszczalne ponieważ dla Kalisza nic to nie zmienia a dla ludzi mieszkających już tak.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
7	Wielkopolskie	Kalisz	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	Zniszczenie infrastruktury kaliskiej, pozabawienie domów mieszkańców Kalisza, oraz zabranie terenów zielonych, wiejskich oraz likwidacja firm.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
8	Wielkopolskie	Kalisz	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	Zniszczenie infrastruktury kaliskiej, pozabawienie domów mieszkańców Kalisza, oraz zabranie terenów zielonych, wiejskich oraz likwidacja firm.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
9	Wielkopolskie	Kaliski	Obecnie władze zaplanowały poprowadzenie "bypassa" KDP przez Kalisz, który ominie dworzec w Kaliszu ale już nie sam Kalisz. Oczekujemy powrotu do sensownego wariantu W9 - który zakładał przejazd wszystkich pociągów CPK przez dworzec w Kaliszu.	Ewentualna propozycja poprowadzenia KDP z utworzeniem dworca pomiędzy Kaliszem a Ostrowem WLKP. W okolicach Szczybielna, Nowych Skalierzy. W dobie wydłużania małych miejscowości na rzecz wielkich Miast, mogłoby to być impulsem rozwojowym dla Kalisza i Ostrowa WLKP.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
10	Wielkopolskie	Kalisz	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza	Pozabawienie domów mieszkańców, zniszczenie infrastruktury miasta. Niszczenie zakładów pracy	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
11	Wielkopolskie	Kalisz	likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	Zmiana a najlepiej całkowita likwidacja założonego planu odnośnie bypass	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
12	Wielkopolskie	Kalisz	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	Pozabawienie domów mieszkańców, zniszczenie infrastruktury miasta	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
13	Wielkopolskie	Kalisz	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza -bypass	Pozabawienie domów mieszkańców, zniszczenie infrastruktury miasta, zniszczenie terenów zielonych i wiejskich oraz zakładów pracy.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
14	Małopolskie	Dąbrowa Tarnowska	Linia kolejowa między Tarnowem a Buskiem Zdrój powinna przebiegać przez Nowy Korczyn, a nie jak slyszałem, po starej trasie przez Szczucin. 1. Krótsza trasa 2. Szybszy przejazd 3. Większe ośrodki miejskie po drodze 4. Niecizacja i Brukbet będą za! 5. Oszczędamy a nie przepalamy!	Pokazując konkretne trasy bez szczegółów	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
15	Wielkopolskie	Kaliski	Likwidacja trasy	Pozabawienie domów mieszkańców, zniszczenie infrastruktury miasta, zniszczenie terenów zielonych i wiejskich oraz zakładów pracy.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
16	Wielkopolskie	Kalisz	likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
17	Wielkopolskie	Kalisz	Bypass Kalisz	Bypass kaliski jest szkodliwy dla całego miasta bowiem rozdziela je na poł. W takim miejscu nie powinno się budować takich rozwiązań. To ma być obwodnica kolejowa a w tym przypadku przebiega przez samo miasto	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
18	Podkarpackie	Sanocki	Częstsze połączenia z Sanokiem (1-2 godziny)	Brak	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
19	Wielkopolskie	miasto Kalisz	Likwidacja projektowanego Bypassu wiążącego się z wyburzeniami domów przy ul. Elektrycznej	brak	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawet te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz.
20	Wielkopolskie	Kalisz, kaliski, turecki, koniński, ostrowski, Wałbrzych, kamiennogórski, świdnicki, wałbrzyski	Budowa linii kolejowej Kalisz - Tuliszków połączonej z postulowaną linią Konin - Turek dla realizacji połączeń kolejowych Wrocław - Ostrowo - Kalisz - Konin i pociągów osobowych Międzybórz - Ostrowo - Kalisz - Turek	Jw.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy budowę linii kolejowej Kalisz - Turek - Kolo dla realizacji połączeń kolejowych Wrocław - Ostrowo - Kalisz - Turek - Kolo. Dojazd Kalisz - Konin możliwy będzie z przesiadką w Turku, a układ torowy stacji Turek umożliwi też trasowanie bezpośrednich relacji pociągów regionalnych Kalisz - Turek - Konin, o ile samorząd województwa uzna takie bezpośrednie połączenia za potrzebne.
21	Wielkopolskie	Kalisz, kaliski, turecki, koniński, ostrowski, Wałbrzych, kamiennogórski, świdnicki, wałbrzyski	Więcej pociągów prowadzonych przez Kalisz niżeli przez by-pass - ta propozycja jest tak samo uboga jak propozycja PO	Jw.	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA.	Nasza propozycja CPK+ zawiera radykalnie więcej połączeń przez Kalisz, z postojem w tym mieście, niż w wariancie proponowanym obecnie przez spółkę CPK. Nie planujemy budowy bypassu Kalisza.
22	Wielkopolskie	Kalisz, kaliski, turecki, koniński, ostrowski, Wałbrzych, kamiennogórski, świdnicki, wałbrzyski	Zmiana koncepcji dla połączeń Wrocław - Praga/Jelenia Góra. Proponowana linia kolejowa Żarów - Świdnica - Wałbrzych Szczawienko bez zmian, osobna linia Imbramowice - Strzegom - Bolków - Mariszów/Ciechanowice dla nastawienia tej linii na ciąg do Jeleniej Góry	Jw.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	W naszej ocenie połączenie Imbramowice - Strzegom - Bolków - Mariszów/Ciechanowice nie ma uzasadnienia, ponieważ najszybsza linia do Jeleniej Góry będzie biegła przez nowy odcinek Żarów - Świdnica - Kamienna Góra. Ponadto planowane jest w ramach propozycji CPK+ połączenie regionalne przez Bolków, które będzie miało charakter uzupełniający.

23	Wielkopolskie	Kalisz, kaliski, turecki, koniński, ostrowski, Wałbrzych, kamiennogórski, Świdnicki, wałbrzyski	Wzmocnienie Jeleniej Góry połączeniami np. Jelenia Góra - Lubań - Nowogrodzic - Zielona Góra, Jelenia Góra - Zgorzelec - Chociebuż	Jw.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIANA.	Uwzględnimy uwagę o wzmocnieniu Jeleniej Góry połączeniami np. Jelenia Góra - Lubań - Nowogrodzic - Zielona Góra, w zakresie połączeń dalekobieżnych JG-ZG. Natomiast połączenie Jelenia Góra - Lubań - Nowogrodzic nie jest niemożliwe z powodów infrastrukturalnych.
24	Podkarpackie	Kolbuszowski, Mielecki	Budowa łącznika: Kolbuszowa-Mielec-Polaniec	Elektryfikacja LK25	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIANA.	W ramach CPK+ planujemy budowę łącznika Mielec - Polaniec bez budowy odcinka Kolbuszowa - Mielec. Bezpośrednie połączenia Mielec - Rzeszów realizowane będą z pominięciem Dębicy nową łącznicą Ropczyce - Pułsków.
25	Podkarpackie	Kolbuszowski, Mielecki	1. Budowa łącznika: Kolbuszowa-Mielec-Polaniec 2. Powinny powstać połączenia Lublin-Kraków przez Mielec.	Elektryfikacja LK25	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Uwzględnimy w programie CPK+ połączenie IC Lublin - Kraków przez Mielec.
26	Mazowieckie	Piaseczyński, Grójce, Pruszkowski, Warszawski	Przypieszenie planowanej modernizacji linii kolejowej do Konstancina - Jeziorno do 2035, przystosowanie linii wąskotorowej Piaseczno - Grójec do linii regionalnej dla mieszkańców regionu z przedłużeniem do Nowego Miasta nad Pilicą do 2036, budowa linii kolejowej do Nadarzyna w ramach programu CPK, budowa linii średnicowej dla pociągów regionalnych od PKP Warszawa Okęcie przez Dworzec Centralny do PKP Warszawa Wileńska z perspektywą budowy do 2040.	Nie	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIANA.	Planujemy i uwzględnimy, zgodnie z uwagą, przedłużenie linii z Janek do Nadarzyna, z wyjątkiem postulatów budowy linii średnicowej Okęcie - Dworzec Centralny, ponieważ to zadanie, jest naszym zdaniem, nieuzasadnionym finansowo, dublowaniem się infrastruktury Metra i kolei.
27	Zachodniopomorskie	kamieński, gryficki	W koncepcji proponowane jest przedłużenie linii kolejowej 407 z Kamienia Pomorskiego przez Świerzno. Postulowalibyśmy zmianę trasy w jednym z wariantów. Albo pozostawienie Świerzna i odbicie na północ do Pobierowa oraz Rewalu (gdzie nastąpiłoby połączenie z infrastrukturą kolejową wąskotorową) lub poprowadzenie linii kolejowej śladem Kamień Pomorski-Dziwnówek-Lukęcin-Pobierowo-Rewal. Zgłaszam niniejszy postulat, ponieważ proponowana przebiega trasa nadmorska pojawia się w teoretycznych opracowaniach od przynajmniej kilkunastu lat. Byłaby to również możliwość uruchamiania pociągów intercity przynajmniej sezonowo jako alternatywna trasa do Kołobrzegu.	.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIANA.	Postulat zmiany trasy, przez pozostawienie Świerzna i odbicie na północ do Pobierowa oraz Rewalu lub poprowadzenie linii kolejowej śladem Kamień Pomorski-Dziwnówek-Lukęcin-Pobierowo-Rewal, jest naszym zdaniem zadaniem zbyt kosztownym, a utworzone dzięki tej propozycji relacje miałyby głównie charakter sezonowy, co nie ma sensu w sytuacji funkcjonowania wąskotorówki. Ideą projektu CPK+ była optymalizacja kosztowa i odbicie projektem połączenia gmin i powiatów. Zaproponowana przez nas w CPK+ trasa obsługuje właśnie gminy, a nie miejscowości turystyczne i blednie trasą zlikwidowanej linii, której odzwierciedlenie jest radykalnie tańsze niż budowa nowej linii.
28	Podkarpackie	Krośnieński, jasielski	Uważam, że brakuje regularnego połączenia dalekobieżnego alternatywą trasą dla Rzeszów - Kraków na południu. Obszary zachodniego Podkarpacia, Małopolski i Śląska to obszary wysoko zaludnione. Obecna propozycja zakłada krótkie połączenia regio między miastami jak Krosno, Jasło, Nowy Sącz, Nowy Targ itp, a w celu dłuższej trasy trzeba dojechać do Krakowa/Tarnowa/Rzeszowa i z tego miasta jechać do miejsca docelowego. Ta główna linia jest bardzo obciążona, pojawiają się regularnie opóźnienia przez konieczność przelazszanie IC. Alternatywne IC na południu nie tylko odciążą tą trasę, ale dla wielu osób będzie szybszym połączeniem. IC powinno być moim zdaniem zaczynać na zmianę w Rzeszowie lub Sanoku a kończyć w Cieszynie	.	UWAGA UWZGLĘDNIANA CZĘŚCIOWO.	Zgadamy się z uwagą i uwzględnimy ją częściowo jako trasę IC Ustrzyki - Krosno - Nowy Sącz - Kraków.
29	Wielkopolskie	Kalisz I	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżać przez stację Kalisz.
30	Śląskie	żywiecki, bielski,	Czechowice Dziedzice powinny mieć dostęp do pociągów dalekobieżnych, dlatego iż jest to miasto w którym przecinają się linie kolejowe biegnące w stronę Katowic, Oświęcimia, w stronę Czech. Postulowalibyśmy bym także o połączenia międzynarodowe pasażerskie jak i towarowe w kierunku Słowacji przez Zwardow, gdyż jest to jedno z 4 przebiegów kolejowych na Słowację. Postulowalibyśmy także, o przedłużenie linii dwutorowej do Żywca, aby upłynnić ruch kolejowy.	brak	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Uwzględnimy postulat przeluzenia relacji IC do Żyminy i Bielska-Białej.
31	Świętokrzyskie	Staszowski	Zgłaszamy konieczność budowy mostu kolejowego pomiędzy Połaniec (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) jako redukcją do przeciążonego połączeniem mostu w Tarnowie (Dunajec, LK91) i przestarzałego już mostu w Tarnobrzegu (Wisła, LK70) , które to jako jedyne prowadzą z Podkarpacia na zachód torem normalnym.	Zmiana podkrotowana jest wykluczeniem komunikacyjnym południa woj. świętokrzyskiego, które od 25 lat postępuje w tym regionie powodując w efekcie wydłużanie.	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Słuszna uwaga i tak właśnie planujemy.
32	Łódzkie	belchatowski	Budowa linii kolejowej bezpośrednio łączącej Belchatów i Łódź prowadząca przez Żelów. Proponowanie jazdy pociągami z Belchatowa do Łodzi przez Piotrków Tryb., Rzgów mia się z celem - podróż będzie trwała za długo, aby być alternatywą dla podróży samochodem. Doprowadzenie pociągów dalekobieżnych na linię 24 prowadzącą przez Belchatów.	.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIANA, DZIEKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Nie możemy się zgodzić z opinią, że podróż pociągami na trasie z Belchatowa do Łodzi przez Piotrków Tryb. i Rzgów będzie trwała za długo. Proponowana w CPK+ trasa Belchatów - Łódź Fabryczna, prowadzona nowym odcinkiem Łódź- Moszczenica oraz zmodernizowaną i zelektryfikowaną LK 24, zajmie około 40 minut minut, co jest wystarczające dla codziennych dojazdów. Nowa trasa z Belchatowa do Łodzi wymagałaby budowy około 40 km nowej linii (Belchatów - Pabianice) tylko dla pociągów regionalnych relacji Łódź - Belchatów (plus ewentualnie do Pajęczna), co oszczędziłoby jedynie 10-12 minut dla podróży z Belchatowa do Łodzi Fabrycznej, ale kosztem utraty na tej relacji passengerów z Piotrkowa, co powodowałoby pogorszenie rentowności danej linii komunikacyjnej.
33	Lubelskie	Chelmski, Hrubieszowski, Tomaszowski	Na udostępnionej przez Państwa mapie kolejowej, zostały umieszczone linie kolejowe, które miałyby służyć celom wojskowym (i ewentualnym nielicznym przewozom pasażerskim). Ze swojej strony proponowalibyśmy połączyć dwa garnizony we wschodniej Polsce (Chelm i Hrubieszów) z Tomaszowem Lubelskim w celu stworzenia możliwości tzw. szybkiego manewru kolej wzdłuż wschodniej granicy Polski. W okresie przedwojennym istniały linie wąskotorowe, których staratorza można by wykorzystać do budowy nowej linii kolejowej (linia Tyszowce-Hrubieszów czy Hrubieszów-Werbkowice-Uchanie-Wojślawice). Aktualnie ruch pomiędzy południowo-wschodnią częścią województwa "wisi" na komunikacji prywatnej, natomiast zapalenie busów zarówno pomiędzy Tomaszowem a Hrubieszowem, jak i Hrubieszowem a Chelmem dawałoby podstawy do rentownego połączenia powiatowych miast wschodniej części województwa lubelskiego, zarówno z Lublinem jak i kierunkiem północnym (Włodawa i dalej do Białej Podlaskiej). Aspekt wojskowy z drugiej strony pozwala na szybkie połączenie pomiędzy dwoma garnizonami, które są stale rozbudowywane (przede wszystkim ze względu na trwającą wojnę ukraińsko-rosyjską), a także pozwoli na lepszą koordynację działań Nadbużańskiego Oddziału Straży Granicznej.	Jw. - teren po istniejących, wąskotorowych liniach kolejowych w większości przypadków nie został zabudowany (a jeśli już, nie wymagałoby to wyburzenia wielu budynków), co pozwoliłoby zaoszczędzić część środków. Próba likwidacji wykluczenia kolejowego jednego z najbardziej niebezpiecznych miejsc w Polsce mogłoby pozwolić na zatrzymanie szybkiego wydłużania się ww. terenu.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIANA.	Co do zasady nie planowaliśmy w programie CPK+ budowy nowych linii kolejowych tylko dla potrzeb skomunikowania między sobą sąsiednich stolic powiatów, o ile nie wpisywały się one w inne potrzeby państwa związane z transportem międzyregionalnym, transportem towarowym lub potrzebami obronnymi. W tym kontekście wzmiankowana linia mogłaby mieć sens, o ile wystąpiłaby tu potrzeby związane z obronnością Państwa, na przykład upek Ukrainy i włączenie tego państwa w rosyjską strefę wpływów. W obecnej chwili nie ma takiej sytuacji ani takiego zagrożenia, dlatego budowa tej nowej linii nie jest na tę chwilę uzasadniona. Natomiast uwzględnimy tę uwagę w rozwiązaniach ewentualnościowych projektu CPK+ jako potencjalny korzytar chroniony przed zabudową.
34	Kujawsko-pomorskie	Bydgoszcz	Nie mam większych zastrzeżeń	1. Godzinny takt z CPK do Bydgoszczy 2. 1:30 do 2:00 czas przejazdu CPK-Bydgoszcz	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Tak planujemy.
35	Wielkopolskie	Kalisz	Nie dla bypasa w Kaliszu	Proszę o realizację przebiegu linii w Kaliszu wg wcześniejszej zatwierdzonego planu bez bypasa i bez niszczenia domów na ul. Elektrycznej	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżać przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypasa.
36	Wielkopolskie	Kalisz	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżać przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypasa.
37	Wielkopolskie	Kalisz	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżać przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypasa.
38	Dolnośląskie	kamiennogórski	Stacja bezpośrednio z dworca Kamienna Góra, według jednego z przedstawionych w konsultacjach wariantów, a nie z Przedwojowa.	Brak bezpośredniego połączenia z miast powiatowego wydłuża czas przejazdu i miedzyczas w oczekiwaniu na przejazd - oczekiwanie na drezynę do Marciszowa/Przedwojowa, oczekiwanie na pociąg w Marciszowie/Przedwojowie - czas do poziomów nieskalceptualnych z punktu widzenia włączenia Kamiennej Góry do aglomeracji Wrocławskiej, który w pierwotnym wariacie miał szansę osiągnąć 45min. Kontakt najlepiej bezpośrednio do burmistrz Kamiennej Góry Janusz Chodasewicz	UWAGA UWZGLĘDNIANA.	Planujemy stację bezpośrednio na dworcu Kamienna Góra.
39	Lubuskie	Słubicki	Pociągi dalekobieżne BWE tylko przez Rzepin, a nie przez Kostrzyn. Wy chyba nigdy w Słubicach nie byliście, linia powinna zostać wyprostowana, a nie proponujecie postoje tam	Xd	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIANA, DZIEKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Według nas linia KDP przez Kostrzyn to jedyne sensowne dla tego obszaru rozwiązanie, obsługujące zarówno relacje wewnątrz krajowe do Szczecina, jak i międzynarodowe do Berlina.

40	Kujawsko-pomorskie	Golubsko-Dobrzyński, Rypński, Lipnowski, Sierpecki	Przewidziano utworzenie połączenia dalekobieżnego z Wąbrzeźna przez miasto Lipno, a następnie Sierpc. Równocześnie przewidziano utworzenie połączenia regionalnego z Wąbrzeźna przez miasto Golub-Dobrzyń, a następnie Rypin. Warto zauważyć, że Lipno i Sierpc łączy droga krajowa nr 10, tymczasem Golub-Dobrzyń i Rypin, pomimo, że są to miasta powiatowe nie mają dostępu do takiej infrastruktury drogowej. Biorąc pod uwagę, że drogi krajowe w obecnym wysokim stanie bardzo usprawniają komunikację, rozsądnym byłoby - z punktu widzenia zapewnienia równego rozwoju miast włączenie Golubia-Dobrzyń i Rypina w sieć bezpośrednich połączeń dalekobieżnych. Nastąpiłoby to oczywiście kosztem Lipna i Sierpca, jednak te miejscowości pomimo tego komunikacyjnie były by w bardzo komfortowym połączeniu zyskując dostęp do połączeń regionalnych przy już funkcjonującej drodze krajowej. Patrząc wyłącznie na mapę, połączenia Golub-Dobrzyń - Rypin i Lipno-Sierpc - są równiegiele, więc czysto teoretycznie zmiana taka nie wiązałaby się ze znacznym wydłużeniem trasy połączeń dalekobieżnych, a poprawiła by komunikację dwóch - obecnie wykluczonych drogowo miast powiatowych.	Brak	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO W ZAKRESIE DODANIA POSTOJÓW POCIĄGÓW IC W GOLUBIU-DOBRYŃW I ZAPRASZAMY DO PROPOZYCJI I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Niestety, naszym zdaniem, nie jest możliwe i sensowne w każdym mieście powiatowym prowadzenie przystanków połączeń dalekobieżnych. W opisanym modelu Golub-Dobrzyń, Sierpc i Lipno mają przewidziane połączenia z systemem dalekobieżnym. Natomiast Rypin ma takie połączenie z przesiadką nie dalej niż w sąsiednim powiecie, skomunikowanym bezpośrednim połączeniem regionalnym w Sierpcu oraz dalsze, ale też skomunikowane bezpośrednim połączeniem regionalnym w Toruniu oraz w Działdowie.
41	Wielkopolskie	kaliski	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass. Powrót do wariantu W9	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżać przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypassa.
42	Łódzkie	opoczyński	Budowa dwupiętrowego przystanku (patrz: Kępno) na przecięciu LK4 z LK25 (Opoczno Zachodnie)	Proszę o wprowadzenie tego postulat do skalowalnego pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIEKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Niestety nie planujemy budowy dodatkowego przystanku w odległości 1000 metrów od przystanku istniejącego.
43	Mazowieckie	żyrardowski	Budowa łącznicy LK4 z LK12 w stronę Skiermiewic (w kierunku zachodnim). Łącznica pozwoli zdecydowanie przyspieszyć pociągi Kraków - Bydgoszcz.	Proszę o wprowadzenie tego postulat do skalowalnego pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIEKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Uważamy, że czas przejazdu pociągów Kraków - Bydgoszcz poprawi radykalnie skierowanie ich najkrótszą czasową trasą KDF przez CPK oraz nową trasą przez przez Częstochowę i Łódź.
44	Podkarpackie	tarnobrzski	LK25: elektryfikacja odcinka Dębica - Chmielów	Proszę o wprowadzenie tego postulat do skalowalnego pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
45	Wielkopolskie	Kalisz , powiat Kaliski	Kategoryczny sprzeciw dla budowy BAYPASA który zniszczy życie wielu rodzinom przez wyburzenia i niskie kwoty wywłaszczeń i powrót do wariantu 9 który był skonsultowany z mieszkańcami	Budowa BAYPASA niszczy dużo terenów inwestycyjnych pod firmy i budownictwo jednorodzinne, co wpłynie na ucieczkę inwestorów i mieszkańców z Kalisza . Mnie też wstrzymano warunki zabudowy t. z. WZ.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżać przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypassa.
46	Małopolskie	krakowski	Powrót do programu przystankowego (m.in. w Krakowie brakuje min. 15 przystanków): Budowa WSZYSTKICH brakujących przystanków na małej i dużej obwodnicy kolejowej Krakowa, LK8 oraz LK91: LK8: Raciborowice/Zesławice, Prądnik Biały LK95 (duża obwodnica kolejowa Krakowa): KOCMYRZOWSKA!!! (w pierwszej kolejności), Azory, Mollitromska, Siewana, Jagiełły, Nowa Huta Północ (Węgrzynowice), Wyciąże, Grabie (nad ul. Krakowską), przesuwanie Kraków Lubocza w pobliżu byłej pętli tramwajowej "Walcownia" LK100 (mała obwodnica Krakowa): Klimeckiego, al. Pokoju, Mogilska, Pilotów, Prądnicka, al. 29-go Listopada, Powstańców Wielkopolskich LK91: Zakrzów (Zeby pociągi SKA krążyły po linii dookólnej bez wjazdu do Podłęża)	Proszę o wprowadzenie tego postulat do skalowalnego pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIEKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Uwaga nie może być przez nas uwzględniona pomimo jej zasadności, ponieważ program CPK+ dotyczy skomunikowania regionalnego i dalekobieżnego. W koncepcji CPK+ nie schodziłmy z poziomem szczegółowości na poziom lokalny, więc uwaga dotycząca lokalnych przystanków, poza przystankami w stolicach gmin i włączach, nie jest przedmiotem tego opracowania.
47	Podkarpackie	Mielecki	Przyspieszyć/ulatwić dojazd z Mielca na lotnisko w Rzeszowie	Generalnie sposób i prezentacja nie mówią mi jak między dwoma największymi miastami Podkarpacia (Mielec -lotnisko jesionka Rzeszów) dojadę do jedyne lotniska Podkarpacia. Znaczą jak dojadę, wiem już teraz 50 km w od 2,5 godz do 4-5 godz. a jak na czas dojazdu i łatwość wpłynie państwa propozycja ?	UWAGA UWZGLĘDNIONA	W Projekcie CPK + planujemy szybszy dojazd z Mielca do Rzeszowa i będzie on szybszy o co najmniej 35 minut. Podobnie planujemy więcej połączeń i szybszy dojazd z Rzeszowa na lotnisko Rzeszów-Jasionka.
48	Śląskie	tarnogórski	Lepsze/szybsze skomunikowanie Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice: - Ponętów - Łęczysca - Grotniki - Łódź Zabieniec - Łódź Pabianicka - Moszczenica (Łódź <-> Piotrków Trybunalski) - okolice jeziora Samul - Koziegłowy - MPL Katowice (Pyrzowice) - Dąbrowa Górnicza Pogoria (szybsze połączenie z Katowicami)/Dąbrowa Górnicza Huta Katowice (szybsze połączenie z Krakowem) P.S. W przyszłości takie połączenie spokojnie mogłoby liczyć na dużą frekwencję łącząc np. takie miasta jak Przemysł/Rzeszów/Dębica/Tarnów/Kraków/Katowice/MPL Pyrzowice/Częstochowa/Radomsko/Piotrków Trybunalski/Łódź/Noworocław/Bydgoszcz/Tczew/Trójmiasto	Proszę o wprowadzenie tego postulat na mapę umieszczoną w skalowalnym pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W projekcie CPK + port lotniczy Katowice-Pyrzowice uzyskuje radykalnie lepsze skomunikowanie zarówno w transporcie regionalnym, jak i w krajowym transporcie dalekobieżnym.
49	Małopolskie	proszowicki	Budowa nowej linii kolejowej: Nowa Huta Północ - Proszowice - Kazimierza Wilk. - Wiślica - Stopnica - Staszów (połączenie z planowaną linią Żabno - Busko-Zdrój)	Proszę o wprowadzenie tego postulat na mapę umieszczoną w skalowalnym pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Linia Nowa Huta Północ - Proszowice - Kazimierza Wilk. - Wiślica - Stopnica - Staszów (połączenie z planowaną linią Żabno - Busko-Zdrój) częściowo jest zaplanowana w projekcie CPK+ jako Nowa Huta - Proszowice - Kazimierza Wilk. - Wiślica - Busko Zdrój. Natomiast według nas dalszy odcinek do Staszowa nie ma uzasadnienia, gdyż może zostać obsłużony istniejącymi liniami LK 70 i 73.
50	Śląskie	bieruńsko-lędziński	Odbudowa linii Tychy Lodowisko - Nowy Bieruń (LK179/885)	Proszę o wprowadzenie tego postulat na mapę umieszczoną w skalowalnym pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
51	Podkarpackie	mielecki	Budowa linii kolejowej Połaniec - Mielec - Kolbuszowa lub na LK65 w budowanie torów dla pociągów 1435 mm od Huty Deręgowskiej do Strzegomek	Proszę o wprowadzenie tego postulat na mapę umieszczoną w skalowalnym pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Postulat budowy linii kolejowej Połaniec - Mielec - Kolbuszowa lub w budowanie na LK 65 torów dla pociągów 1435 mm od Huty Deręgowskiej do Strzegomek, częściowo jest przez projekt CPK+ uwzględniony na odcinku Połaniec - Mielec. Natomiast odcinek Mielec - Kolbuszowa w naszej opinii nie ma uzasadnienia.

52	Warmińsko-mazurski	elbląski, nowodworski, gdański...	Bezpośrednie połączenie Gdańsk–Elbląg przez Nowy Dwór Gdański obecnie nie istnieje. Elbląg nie ma dziś żadnego bezpośredniego połączenia z Gdańskiem, mimo że jest to linia o strategicznym znaczeniu (tzw. obwód królewiecki). Podróż z Elbląga w praktycznie każdym kierunku wymaga przesiadek i oczekiwania na stacjach. Miało nie ma również bezpośredniego połączenia IC z Warszawą, a połączenie z Olsztynem jest bardzo słabe. Wynika to m.in. z faktu, że w 1945 r. ZSR rozbrała linię kolejową Elbląg–Dzierzgoń–Miłomłyn–Olsztyn. Choć pojawiały się plany jej odbudowy, nigdy ich nie zrealizowano. Obecnie obszar, przez który przebiegała ta linia, jest komunikacyjnie wykluczony. Nasypy kolejowe w wielu miejscach wciąż istnieją, choć część infrastruktury była jeszcze rozbierana w latach 90. Odbudowa linii po historycznym śladzie Elbląg–Dzierzgoń–Miłomłyn–Olsztyn lub poprowadzenie jej w kierunku ławy mogłoby znacząco skrócić czas podróży do Warszawy, odciążyc linię przez Tczew oraz przywrócić komunikacyjnie do życia cały obszar położony na południe od Elbląga oraz lepiej skomunikować Warmię i Mazury z zachodnią częścią kraju. Toczą się jedynie rozmowy samorządowców i inicjatyw społecznych o budowie nowego połączenia Gdańsk–Nowy Dwór Gdański–Elbląg, warto jednak równolegle myśleć o odbudowie dawnego połączenia kolejowego w tym regionie przez Dzierzgoń: https://elblag.naszemiasto.pl/rozmowy-o-budowie-nowej-linii-kolejowej-gdansk-elblag-spotkanie-na-szczycie/ar/c1p2-28799633 https://www.youtube.com/watch?v=OstBKlOjD0c&t=335s	nie	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniono uwagę w zakresie budowy linii Elbląg - Gdańsk i poprawy skomunikowania z Olsztynem. Postulat odbudowy linii Elbląg - Olsztyn nie ma według nas uzasadnienia.
53	Małopolskie	krakowski	Budowa łącznicy Kraków Podgórze (LK94) - LK100 (mała obwodnica kolejowa Krakowa)	Proszę o wprowadzenie tego postulatu na mapę umieszczoną w skalownym pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Budowa łącznicy Kraków Podgórze (LK94) - LK100 (mała obwodnica kolejowa Krakowa) nie jest, w naszej opinii, fizycznie możliwa z powodów przestrzennych.
54	Lubuskie	puławski	Budowa linii: Puławy Miasto - Opatkowice (lubelskie)/Świerże Górne - Warka	Proszę o wprowadzenie tego postulatu na mapę umieszczoną w skalownym pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Budowa odcinka Koźnice - Warka jest przez nas zaplanowana. Natomiast budowa linii Puławy Miasto - Świerże Górne wraz z nowym mostem nie ma według nas uzasadnienia, ponieważ wiązałoby się to z olbrzymimi kosztami, a linia ta nie stanowi poważnego skrócenia żadnej istotnej relacji i nie prowadzi do obsługi żadnych istotnych obszarów.
55	Lubuskie	żarski, żagański	Propozycja jest ustalenie ciągu trasy dalekobieżnej obsługiwanej na linii kolejowej 14, dobrym byłoby połączenie dalekobieżne Cottbus - Warszawa(przez Głogów i Poznań) oraz Cottbus - Łódź(przez Głogów) co pozwoliłoby na lepsze połączenia dla jednych z większych miejscowości z województwa Lubuskiego. Jest to też wtedy połączenie międzynarodowe, co za tym idzie, można wtedy wydłużyć relacje do Drezna, gdyż od Cottbusa jest już sieć trakcyjna.	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Bardzo ciekawa uwaga, którą uwzględnimy np. w układzie przedłużenia trasy ZG - Żagań lub Żary - Cottbus.
56	Podkarpackie	Tarnobrzeg/Sandomierski	Uwagi mam dwie, do kolei dalekobieżnej i regionalnej. Do dalekobieżnej: przystanek kolei powinien znajdować się w Tarnobrzegu, w kontekście planowanej kolei czwórmiasta z perspektywą skomunikowania regionu z 5 kierunków (ze stacji Tarnobrzeg odchodzą trasy w kierunku Sandomierza, Nowej Dęby, Stalowej Woli, Mielca, Polańca/Staszowa). Umieszczenie przystanku kolei dalekobieżnej w Kolbuszowej jest niezrozumiałe z trzech powodów: po pierwsze miasto to skomunikowane jest z Rzeszowem w ramach podkarpackiej kolei aglomeracyjnej. Po drugie rozmiar - podczas gdy Kolbuszowa liczy 8 tys. mieszkańców, Tarnobrzeg liczy ich 40 tys. więc 5 razy więcej. Trzecim argumentem jest brak potencjału Kolbuszowej do skomunikowania regionu, jedynie Nowa Dęba byłaby faktycznie osiągalna, co wydaje się być marnotrawstwem infrastruktury w Tarnobrzegu, która, jak wspominałem, oferuje komunikację z 5 kierunkami. Ponadto, ustanowienie przystanku kolei dalekobieżnej w Sandomierzu (ze względu na przebieg linii kolejowej nr 25 z kierunku Mielca) odbiera mieszkańcom całego regionu połączenia InterCity w relacjach Wrocław/Kraków-Lublin/Hrubieszów - kierunków niedawno przywróconych, a jednak uczęszczanych przez studentów i pracowników dojeżdżających do tych najważniejszych miast południowej Polski. Tarnobrzeg jest naturalnym miejscem przecięcia się tych relacji, z relacją Rzeszowa z północą. W drugiej części uwagi mam do połączeń regionalnych: jak wcześniej wspominałem, sieć regionalna pomija Tarnobrzeg w kontekście hubu kolei czwórmiasta, który łączy ze sobą 5 kierunków. "Wpięcie" linii kolejowej z kierunku Stalowej Woli do Sandomierza wyklucza (a co najmniej znacznie utrudnia, wymagając zmiany kierunku jazdy składów) podróż w kierunku Mielca, Rzeszowa i Staszowa/Polańca. Przy i tak planowanym połączeniu KDP ze Stalowej Woli do Sandomierza, niewykorzystanie LK74 wydaje się być marnotrawstwem i redundancją zasobów.	Uwagę mam do przebiegu KDP w północnej części Podkarpacia. W obecnym planie Stalowa Wola jest przewartościowana kosztem północno-zachodniej części województwa, będącej wykluczoną z sieci KDP (proszę zwrócić uwagę na plan w trójkącie Mielec-Tarnobrzeg-Nowa Dęba). Stalowa Wola mając połączenie KDP zarówno z Lublinem, jak i z Rzeszowem, nie wymaga budowania kolejnego, wręcz bezpośredniego połączenia przez Sandomierz i Ostrowiec Św. Zamiast tego, lepszym rozwiązaniem byłoby dodanie drugiego toru i podniesienie parametrów niedawno remontowanej LK71 i LK25 na odcinku Ocice-Ostrowiec Św. Tego rodzaju rozwiązanie pozwoliłoby na dołączenie w przyszłości do sieci KDP w kierunku północnym Mielca, Dębicy i Jasła, przez modernizację pozostałej części LK25.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy uwagę w zakresie doprojektowania dodatkowego przystanku w Tarnobrzegu oraz obsługi dalekobieżnej.
57	Świętokrzyskie	Końskie	Elektryfikacja odcinka Tomaszów / Skarżysko Kamienna	Bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
58	Wielkopolskie	Kalisz	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	Likwidacja kolejowej obwodnicy Kalisza bypass	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawiąże, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypassa.
59	Mazowieckie	ostrołęcki/szczyrzeński	Na obszarze północnej części powiatu ostrołęckiego istniała kiedyś i prężnie działała linia kolei wąskotorowej która niestety została zlikwidowana , a teraz jesteśmy terenem wykluczonym komunikacyjnie z daleką odległością od linii kolejowej, nowa linia kolejowa normalnotorowa byłaby dla nas możliwością rozwoju w aspekcie komunikacyjnym, społecznym i inwestycyjnym, a także doprowadziłaby do lepszego skomunikowania z województwem warmińsko mazurskim i dalej z całym krajem, w dalszej perspektywie czasu można by ją dalej rozbudowywać. Atutem do powstania tej linii jest spora liczba mieszkańców, np. Ostrołęka 46 tysięcy mieszkańców, gmina Kadziła ma ponad 11 tysięcy, a także teren przez, który mogłaby przebiegać jest praktycznie płaski, pozbawiony większych rzek co znacznie obniżałoby koszty budowy. Ta linia mogłaby być dobra dla nowych połączeń pasażerskich i transportowych. Linia ta mogłaby przebiegać od Ostrołki przez teren gmin Lelis, Kadziła, Myszyniec, Rozogi, Świętajno, Szczyrtno. Ta linia mogłaby być też stosowana w celach wojskowych. Podróżowałyby nią dużo osób. Stanowiłaby bardzo dobrą alternatywę dla transportu autobusowego i samochodowego. Dlatego uprzejmie proszę o dodanie tej linii do mapy planowanych połączeń kolejowych w ramach CPK.	Proponowana przez Państwa rozbudowa sieci kolejowej jest bardzo trafna choć wymaga trochę uzupełnień takich jak proponowana przeze mnie nowa linia kolejowa, doprowadziłaby to do bardzo dobrego skomunikowania całego kraju w taryszy, bardziej ekologiczny system transportu, fajnie byłoby zaplanować w pobliżu większych ośrodków jakieś parkingi typu PARK and RIDE, dostosowywać liczbę kursów w odniesieniu do zapotrzebowania mieszkańców, budowa w pobliżu nowych ścieżek kolejowych, dostosowywanie peronów dla osób niepełnosprawnych, postawienie samoobsługowych biletomatów. Materiały zaprezentowane przez Państwa w sposób czytelny, tylko mapy mogłyby być trochę wyraźniejsze. Bardzo serdecznie dziękuję, że zostały zrobione takie konsultacje, gdzie każdy może wnieść w nich udział i cieszyć się, że wzięłem w nich udział i przedstawiłem swoją koncepcję nowej linii kolejowej, która odmieniłaby oblicze naszego regionu.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Budowa całkiem nowej linii, od Ostrołki przez teren gmin Lelis, Kadziła, Myszyniec, Rozogi, Świętajno, Szczyrtno dla połączeń o charakterze wewnątrzpowiatowym, nie jest naszym zdaniem uzasadniona. Odbudowa linii w starym śladzie linii wąskotorowej jest natomiast niemożliwa, gdyż na większości odcinków trasa ta jest zajęta poprzez rozbudowę drogi.

60	Mazowieckie	sochaczewski	<p>Brak docelowej obsługi dalekobieżnej kolei stacji PKP Sochaczew. Pociągi według planów mają omijać Sochaczew odbijając już w Łowiczu w kierunku CPK. Istnieje aktualnie wiele połączeń tego typu na linii Kutno-Łowicz-Sochaczew-Warszawa, które mają już nie przebiegać przez Sochaczew. Jediną opcją dostania się do Warszawy będzie przesiadka (koszt dwóch biletów + oczekiwanie na przesiadkę) na w CPK lub jazda pociągami podmiejskimi (25 minut dłużej w jedną stronę z 30 minut prawie dwa razy dłużej). Należałoby ograniczyć, a nie całkowicie zlikwidować takie kursy przez Sochaczew.</p> <p>Dlaczego stacja Plecewice jest na tych planach, gdzie na wszystkich planach co do budowy linii kolejowej do Płocka z CPK takiej stacji nie ma? To oczywiście na plus, że ją dodano, ale czy ona faktycznie powstanie? - Wątpliwe, bo nie pojawia się na bardziej specjalistycznych planach.</p> <p>Świetnym pomysłem jest reaktywowanie sochaczewskiej linii wąskotorowej i przedłużenie jej do Leoncina, ale czy te plany są realne? W perspektywie 100 lat może, ale nikogo takie plany nie interesują, ponieważ za 5 lat ktoś wycofa się z tego pomysłu.</p>	<p>Nie została uwzględniona ta stacja, więc dopytuję jak będzie wyglądała obsługa PO Nowa Sucha, gdzie jest to siedziba gminy i ważny przystanek kolejowy (proszę mi nie odpisywać, że sama miejscowość ma mało mieszkańców, bo porównując z Makowem, Lipicami Reymontowskimi i Zdunami to są to wście o znacznie większej powierzchni, więc ich odpowiednikiem jest doliczenie do ludności Nowej Suchej mieszkańców Starej Suchej, Zakrzewia, Szeli, Kozłowa Szlacheckiego, Nowego i Starego Żylińca oraz Mizerki, co daje ludność około 1620 osób. Do PKP wszystkie te miejscowości mają poniżej 2 km). Dlaczego uwzględniono w planach takie przystanki jak: Zduny, Maków, Lipce Reymontowskie i Bedlno, a pominięto Nową Suchą, Bednary, i Kozłów Biskupi, gdzie obsługują one kursy pociągów przyspieszonych podmiejskich. Skoro ich nie naniesiono, a naniesiono tak mało istotne miejscowości, to planujecie, żeby tamte przystanki były obsługiwane przez pociągi regionalne, a np. Nowa Sucha nie? Wnoszę o wprowadzenie zmian dotyczących ujęcia stacji Nowa Sucha w planach schematu połączeń regionalnych.</p>	UWAGA UWZGLĘDNIONA	<p>Według projektu CPK+, Sochaczew będzie miał obsługę dalekobieżną z CPK z czasem dojazdu 7-8 minut pociągiem regionalnym (do CPK), co sprawi, że będzie on, pod względem skomunikowania dalekobieżnego, jednym z najlepiej skomunikowanych miast w Polsce, przewyższając dostępną większość miast wojewódzkich oraz niektóre dzielnice Warszawy. Co do uwagi dotyczącej stacji Plecewice, to jest ona w planach, podobnie jak przedłużenie kolei wąskotorowej do Leoncina. Uważamy że rozwiązania są różnorodne i potrzebne.</p>
61	Wielkopolskie	poznański	<p>Przedłużenie kolei na terenie m. Poznania do portu lotniczego, a następnie do Tarnowa Podgórnego. Alternatywnie odnoga od Rokietnicy lub Dopiewo do Tarnowa Podgórnego. Uzasadnienie: dynamiczny wzrost ludności gminy, duża liczba przedsiębiorstw na terenie gminy. Komunikacja autobusowa istnieje, ale dojazd z niektórych wsi w gminie, wsi powyżej 1000 mieszkańców, do pierwszego przystanku w Poznaniu zajmuje godzinę (plus przesiadka na linię docelową). Dla tysięcy uczniów szkół średnich to bardzo długie godziny w codziennych dojazdach. Gmina zamożna, z dobrą infrastrukturą ogółem, ale upośledzona komunikacyjnie.</p>	<p>Mapka w wysokiej rozdzielczości z proponowaną siecią kolejową nie jest łatwa do znalezienia, powinna być lepiej/częściej linkowana</p>	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	<p>Postanowiliśmy uwzględnić propozycję przedłużenia kolei na terenie miasta Poznania przez obszar obecnego portu lotniczego Ławica. W naszej opinii port lotniczy powinien zostać przeniesiony na lotnisko wojewódzkie Krzesiny, a teren po dawnym porcie lotniczym zabudowany nowoczesną dzielnicą mieszkaniowo-usługową. Linia ta następnie będzie prowadziła dalej do Tarnowa Podgórnego.</p>
62	Kujawsko-pomorskie	Zniński	<p>Przywrócenie połączenia (odbudowa linii) Bydgoszcz - Znin przez Szubin.</p>	<p>Nasyp kolejowy obecnie wykorzystywany jako ścieżka rowerowa</p>	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	<p>Tak planujemy.</p>
63	Mazowieckie	Płocki/Płoński	<p>Wariant inwestorski linii CMK-Północ poza wskazanym miastem Wyszogród przewiduje także obsługę pasażerską miasta Bodzanów. Obsługa obydwu tych ośrodków jest kluczowa, gdyż same te miejscowości nie są liczne, jednak są świetnym integratorem dla wielu mniejszych miejscowości, także innych gmin, przez co oddziałują na co najmniej 10 tys osób każda. Świadczą o tym fakt regularnego dużego skupienia ruchu podczas dni targowych lub dni zwyczajnych, gdyż te dwa miasta stanowią także główne zaplecze handlowo-usługowe dla dużego obszaru. Dojazd do tych miejscowości nie stanowi więc powszechnego problemu, a obecnie dojazd oparty jest tylko na transporcie indywidualnym.</p> <p>Można z dużym prawdopodobieństwem zakładać, że w przypadku budowy stacji pasażerskiej w wspomnianych miejscowościach i zapewnieniu standardowych udogodnień jak parkingi P+R oraz lokalne autobusowe linie dowozowe, ośrodki te mogą stać się znaczącymi generatorami ruchu dla szybkiego ruchu regionalnego pociągów, kursujących na odcinku Warszawa-Płock, po zbudowaniu i oddaniu do użytku linii CPK-Płock-Włocławek.</p> <p>Apeluję więc o konsekwentne planowanie obsługi pasażerskiej miast Bodzanów i Wyszogród w kolejnych projektach związanych z planowaniem zintegrowanej sieci pasażerskiej.</p>	<p>Zastanawiającym pozostaje powstanie linii kolejowej Modlin Lotnisko-Wyszogród (połączenie z CMK Północ). Oczywiście przed przedstawieniem planów związanych z CPK, linia miała być budowana z Modlina do Płocka i była jedyną nadzieją dla tego drugiego miasta na stworzenie szybkiego połączenia kolejowego z Warszawą. Niestety samorząd województwa poza przedstawieniem planów, stworzeniem wstępnego studium nie zrobił wiele by pozyskać finansowanie na szczeblu centralnym, choć jak wiadomo był jedynym rządowym koalicyjantem. Przysłać należy, że linia miała powstać niewielkimi środkami, bo przesłód terenowych wymagających dla inżynierów tam nie ma a obszary chronione lub stanowiące zwartą zabudowę łatwo można ominąć nie tracąc parametrów.</p> <p>Plany budowy CMK-Północ wydają się pogrzebały ten projekt, tworząc jedynie opcję na ewentualną właśnie łącznicę do ŁK9, ale to wiadomo jak będzie duża potrzeba i środki ktoś zechce wyłożyć.</p> <p>Kolejną ciekawostką pozostaje linia Płock-Raciąż-Ciechanów. Prace studialne, jeśli do nich dojdzie, zapewne wiele pokażą możliwości, jednakże już teraz widać, że Płock z Ciechanowem można połączyć opierając się na liniach 33 i 27 budując nie nowy odcinek bezpośrednio z Płocka do Raciąży, lecz łącznicę np. Susk-Mieszaki lub optymistycznie Gozdowo-Zawidz a następnie od Raciąży wykorzystać odcinek boczny kolejowej do Głinojecka, skąd do Ciechanowa pozostanie wybudować 30 km torów.</p>	UWAGA UWZGLĘDNIONA	<p>Widzimy zasadność objęcia obsługą pasażerską gminy Bodzanów i uwzględnimy tą uwagę w programie CPK+.</p>
64	Wielkopolskie	Kalisz	<p>wariant W9 jest korzystniejszy</p>	<p>Aktualny wariant nie jest dla Kalisza tylko Przez Kalisz, to nie jest korzystne dla ludzi.</p>	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	<p>Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię, to, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypassa.</p>
65	Wielkopolskie	Kalisz	<p>Sprzeciw wobec realizacji wariantu kolejowej obwodnicy (tzw. bypassu) w rejonie Kalisz, który wiązałby się z wywłaszczeniami i przymusowym wykupem nieruchomości. Nie zgadzamy się na utratę naszych domów, działek oraz dorobku całego życia. Planowana inwestycja nie powinna prowadzić do zmuszania mieszkańców do oddawania swoich nieruchomości. Wnosimy o rezygnację z tego wariantu i wybór rozwiązania, które nie będzie powodowało wysiedlenia mieszkańców.</p>	<p>Nie zgadzam się na budowę kolejowej obwodnicy (tzw. bypassu) omijającej Kalisz. Takie rozwiązanie ograniczy znaczenie miasta w krajowej sieci kolejowej oraz pogorszy dostęp mieszkańców regionu do szybkich połączeń. Kalisz jest dużym ośrodkiem miejskim i powinien pozostać ważnym punktem na trasach kolejowych, a nie być omijany przez główne linie.</p> <p>Dodatkowo realizacja tego wariantu wiązałaby się z koniecznością wysiedlenia wielu mieszkańców okolicznych miejscowości. Dla wielu rodzin oznaczałoby to utratę domów oraz dorobku całego życia. Tak poważne konsekwencje społeczne nie powinny mieć miejsca, zwłaszcza gdy istnieją rozwiązania pozwalające poprowadzić linię kolejową bez pomijania miasta i bez masowych wyburzeń.</p>	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	<p>Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię, to, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżały przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypassa.</p>

66	Wielkopolskie	Kalisz	Nie dla Bypass przez Kalisz . Ustalony Wariant 9 jest optymalny dla mojego miasta	Nie dla Bypass przez Kalisz . Ustalony Wariant 9 jest optymalny dla mojego miasta	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię, te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżać przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypassa.
67	Wielkopolskie	Kalisz	Wybranie wariantu W9, który nie niszczy tkanki miejskiej Kalisza, jak postulowany bypass.	Rezygnacja z pomysłu bypassa przez Kalisz.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy. Wszystkie pociągi, nawię, te, które nie będą miały postojów handlowych w Kaliszu, będą przejeżdżać przez stację Kalisz. Nie planujemy budowy bypassa.
68	Opolskie	kluczborski, wieluński (łódzkie)	Budowa linii łączącej Kluczbork z Wieluniem (aby bardziej wykorzystać potencjał zaprezentowanego w mapie regionalnego połączenia Wielunia z Łodzią) To połączenie stworzyło by szybkie połączenie np. Nysy , Opola, Kluczborka z województwem łódzkim (Łódź) a następnie z resztą północnej i środkowej Polski oraz szybką trasę dla mieszkańców Kluczborka do portu CPK przez Łódź.	Elektryfikacja Linii Kamieniec Żąbkowicki- Nysa -Opole - Kluczbork -Wieluń - Łódź. Poprawa peronów. Budowa drugiej toru na trasie Nysa - Opole.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Według Projektu CPK+ połączenie Opola i Kluczborka oraz innych rejonów Opolszczyzny z KDP realizowane będzie przez węzeł Kępno, bezpośrednim podcięciem klasy REX Opole - Łódź, natomiast bezpośrednie połączenie Opola z Warszawą projektowane jest przez Częstochowę.
69	Podkarpackie	Mielecki	Budowa mostu na Wiśle w celu połączenia Mielca z województwem Świętokrzyskim	Większe wiaty przystankowe, czytelniejszy system informacji pasażerskiej	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
70	Podkarpackie	mielecki	Budowa mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25)	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
71	Podkarpackie	mielecki	Most kolejowy i linia kolejowa Połaniec - Tuszów Narodowy - Mielec	Otwarcie Mielca na połączenie kolejowe z woj. świętokrzyskim i dalej z CPK	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
72	Podkarpackie	mielecki	Budowa mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Połaniec - Mielec w ramach CPK+ Cel: otwarcie nowego korytarza kolejowego północ-południe, który połączyłby: CPK / Warszawę Kielce Staszów Połaniec Tuszów Narodowy Mielec	Dla naszego regionu oznacza to kilka bardzo konkretnych korzyści: □ Dostęp do systemu CPK □ Nowy most stworzyłby możliwość uruchomienia połączeń kolejowych prowadzących z Mielca w kierunku Warszawy i Centralnego Portu Komunikacyjnego. □ Impuls dla gospodarki Mielec to jeden z największych ośrodków przemysłowych w Polsce południowo-wschodniej. Lepsza infrastruktura kolejowa oznacza: ✓ tańszy transport towarów ✓ lepszą logistykę dla firm ✓ większą atrakcyjność inwestycyjną regionu. □ Integrację komunikacyjną regionu Most przez Wisłę połączyłby sieci kolejowe województw: Podkarpackiego Świętokrzyskiego Dzięki temu powstałaby kolejowa oś komunikacyjna Kottliny Sandomierskiej. □ Nowe połączenia pasażerskie Możliwe byłyby relacje takie jak: Kielce – Staszów – Połaniec – Mielec – Rzeszów To oznacza łatwiejszy dojazd do pracy, uczelni i instytucji. Dla Mielca most Połaniec – Tuszów Narodowy może być tym, czym dla innych regionów była kiedyś budowa brakującego fragmentu autostrady – inwestycja, która nagle otwiera dostęp do całej sieci transportowej kraju.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
73	Podkarpackie	Mielec	Połączenie Połańca i Mielca przez most kolejowy który by został zbudowany łącząc linie LK75 i LK25	Most	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
74	Podkarpackie	Mielecki	Konieczność budowy mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Połaniec - Mielec w ramach CPK+	□ Dostęp do systemu CPK □ Nowy most stworzyłby możliwość uruchomienia połączeń kolejowych prowadzących z Mielca w kierunku Warszawy i Centralnego Portu Komunikacyjnego. □ Impuls dla gospodarki Mielec to jeden z największych ośrodków przemysłowych w Polsce południowo-wschodniej. Lepsza infrastruktura kolejowa oznacza: ✓ tańszy transport towarów ✓ lepszą logistykę dla firm ✓ większą atrakcyjność inwestycyjną regionu. □ Integrację komunikacyjną regionu Most przez Wisłę połączyłby sieci kolejowe województw: Podkarpackiego Świętokrzyskiego Dzięki temu powstałaby kolejowa oś komunikacyjna Kottliny Sandomierskiej. □ Nowe połączenia pasażerskie Możliwe byłyby relacje takie jak: Kielce – Staszów – Połaniec – Mielec – Rzeszów To oznacza łatwiejszy dojazd do pracy, uczelni i instytucji.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
75	Podkarpackie	Mieleckiego	Most kolejowy na Wiśle do Połańca	Sieć elektryczna od Dębicy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
76	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy łączący linię kolejową 25 z Połańcem.	Kluczowe.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
77	Podkarpackie	mielecki	most kolejowy w połańcu	raczej na razie nie	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
78	Podkarpackie	Mielecki	Most Połaniec-Tuszów Narodowy	Most Połaniec-Tuszów Narodowy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
79	Podkarpackie	Mielecki	Budowa mostu kolejowego tuszów-połaniec, połączenie linii 75 z 25	Uwzględnienie powiatu mieleckiego w jakichkolwiek planach i połączeniach.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
80	Podkarpackie	Mielecki	Brak skomunikowania miasta Mielec (około 55 tys. mieszkańców) z przyszłym centralnym portem komunikacyjnym	Połączenie linii kolejowej nr 25 z linią kolejową 75. Elektryfikacja linii L25	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Według projektu CPK+ Mielec będzie miał bardzo szybkie skomunikowanie z CPK, ale z przesiadką w Sandomierzu/ Gorzycach, lub nieco dłuższe z przesiadką w Kielcach. Czas dojazdu, nawet uwzględniając przesiadkę, będzie szybszy niż np. w przypadku połączenia z Rzeszowem.
81	Podkarpackie	Mielecki	Mielec do CPK	Most przez Wisłę	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Według projektu CPK+ Mielec będzie miał bardzo szybkie skomunikowanie z CPK, ale z przesiadką w Sandomierzu/ Gorzycach, lub nieco dłuższe z przesiadką w Kielcach. Czas dojazdu, nawet uwzględniając przesiadkę, będzie szybszy niż np. w przypadku połączenia z Rzeszowem.
82	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy na Wiśle w Połańcu . Linia kolejowa Kielce Rzeszów przez Mielec	Likwidacja wykluczenia kolejowego Mielca	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
83	Podkarpackie	mielecki i staszowski	Most kolejowy na Wiśle i nowa linia kolejowa pomiędzy Połańcem a Tuszowem Narodowym do Mielca i dalej do Kolbuszowej.	Elektryfikacja na całym odcinku od Połańca do Kolbuszowej.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
84	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy Połaniec	Dostęp do linii kolejowych Staszów Kielce Warszawa	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
85	Podkarpackie	Mielecki	Budowa mostu kolejowego nad Wisłą	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
86	Podkarpackie	Mielecki	Włączenie Mielca w trasę kolejową umożliwiając: szybki dostęp do stolicy.	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Według projektu CPK+ Mielec będzie miał bardzo szybkie skomunikowanie z CPK, ale z przesiadką w Sandomierzu/ Gorzycach, lub nieco dłuższe z przesiadką w Kielcach. Czas dojazdu, nawet uwzględniając przesiadkę, będzie szybszy niż np. w przypadku połączenia z Rzeszowem.

87	Podkarpackie	Mielecki	Dość z wyłączeniem komunikacyjnym powiatu mieleckiego! Budowa mostu Połaniec – Tuszów Narodowy może być tym, czym dla innych regionów była kiedyś budowa brakującego fragmentu autostrady	Zbudujcie most Połaniec – Tuszów Narodowy może być tym, czym dla innych regionów była kiedyś budowa brakującego fragmentu autostrady	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
88	Świętokrzyskie	Staszów i Mielec	Powrót pociągów na lk 75 z możliwością wydłużenia linii kolejowej do Miela.	Powstanie linii kolejowej nadwiślański łączącej Połaniec ze Szczucinem.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
89	Podkarpackie	Mielecki	Wprowadzenie połączenia kolejowego Warszawa Mielec	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Według projektu CPK+ Mielec będzie miał bardzo szybkie skomunikowanie z CPK, ale z przesiadką w Sandomierzu/ Gorzycach, lub nieco dłuższe z przesiadką w Kielcach. Czas dojazdu, nawet uwzględniając przesiadkę, będzie szybszy niż np. w przypadku połączenia z Rzeszowem.
90	Podkarpackie	Powiat mielecki	Budowa połączenia kolejowego z Miela do Staszowa wraz z budową nowego mostu. Docelowo otwarcie linii Rzeszów - Kielce- CPK	Proponowane rozwiązanie powinno być połączone z budową łącznika Mielec-Kolbuszowa	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W Projekcie CPK+ planowane są bezpośrednio, ekspresowe połączenia kolejowe Rzeszów - Mielec, ale bez odcinka Mielec - Kolbuszowa (przez Łącznicę Pustków - Ropczyce). To rozwiązanie będzie szybsze niż połączenie przez Kolbuszową.
91	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy łączący Połaniec z Mielcem (a dokładnie Tuszowem Narodowym), który utworzy połączenie Kielce-Rzeszów	Dalej trasa Mielec-Kolbuszowa, która skróci dojazd z Miela do Stolicy Województwa o 40 minut	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
92	Podkarpackie	Mielecki	Więcej opcji podróży kolejami szczególnie bezpośrednimi	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
93	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy na trasie Mielec - Staszów	Połączenie kolejowe Mielec-Kielce i Mielec - Kolbuszowa	UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO.	Tak planujemy w zakresie połączenia Mielec - Kielce. Natomiast nie planujemy połączenia z Kolbuszową.
94	Podkarpackie	Mieleckiego	Polaczenie lini L-25 z L-73 = korzystne powiatu mieleckiego z Warszawą i CPK przez Staszów i Kielce.	Szerszego rozdziwku w mediach, min.: TVP RZESZÓW, TVP KIELCE, KORSO.PL, HEJ.MIELEC i portale działające na terenie całego kraju.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
95	Podkarpackie	Mielecki	Most na Wiśle, Połaniec Tuszów	.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
96	Podkarpackie	Mielecki	Łącznik linii kolejowej nr 25 z linią kolejową nr 75	Nowy most kolejowy między Połańcem a Tuszowem Narodowym	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
97	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy Połaniec Tuszów Narodowy	Bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
98	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy na Wiśle	Trasa Staszów-Tuszów Narodowy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
99	Podkarpackie	POŁANIECKI, MIELECKI	Budowa mostu kolejowego na rzece Wisła w celu połączenia linii kolejowej Połaniec Mielec	Inwestycja umożliwi połączenie Rzeszów-Mielec-Połaniec-Kielce. Umożliwia też dostęp mieszkańców powiatu mieleckiego do stolicy i reszty kraju	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
100	Podkarpackie	Mielecki	Budowa mostu kolejowego na Wiśle i linii kolejowejTuszów Narodowy- Połaniec- Popieram.	Brak uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
101	Podkarpackie	Powiat mielecki, powiat staszowski	Budowa mostu kolejowego łączącego województwa podkarpackie i świętokrzyskie w powiecie mieleckim i staszowskim umożliwiające sprawne komunikowanie się mieszkańców podkarpacia z CPK i stolicą	.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
102	Podkarpackie	Mielec	Proponuję budowę nowego odcinka kolejowego Mielec - Kolbuszowa . By uruchomić bezpośrednie połączenia Rzeszów Mielec i dalej na Kielce przez Połaniec	Powtórzyć mój postulat : potrzebny jest nowy odcinek kolejowy Kolbuszowa Mielec Połaniec	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W projekcie CPK+ planowane są bezpośrednio, ekspresowe połączenia kolejowe Rzeszów - Mielec, ale bez odcinka Mielec - Kolbuszowa (przez Łącznicę Pustków - Ropczyce). To rozwiązanie będzie szybsze niż połączenie przez Kolbuszową.
103	Podkarpackie	Mielec	Most kolejowy na wisle . Otwarcie linii kolejowej relacji Kielce- połaniec- mielec- rzeszow	Przebieg powinien obejmować miejscowości Borowa , gawłuszowice , borki niżinskie- babicha	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
104	Podkarpackie	mielecki, rzeszowski, staszowski, mielecki, opoczyński	Wnoszę o uwzględnienie zmian w zakresie programu kolejowego dotyczącego PORT POLSKA tak by uruchomić połączenie kolejowe na trasie Rzeszów - Kolbuszowa - Mielec - Tuszów Narodowy - Połaniec - Staszów - Kielce - Opoczno - CMK wraz z budową na terenie woj. podkarpackiego nowego odcinka Rzeszów/Kolbuszowa - Mielec oraz Tuszów Narodowy - Połaniec. Cała linia Rzeszów - Mielec - Połaniec - Kielce w standardzie 160 km/h, zelektryfikowana	Infrastruktura na odcinku Rzeszów - Mielec - Tuszów Narodowy - Połaniec - Staszów - Kielce - Opoczno - CMK powinna umożliwić przejazd na odcinku Mielec - Kielce w czasie ok. 60 minut. Na odcinku Tuszów Narodowy - Mielec linia powinna być dwutorowa tak aby umożliwiła poruszanie się pociągów nie tylko w rel. Kielce - Mielec - Rzeszów ale i Kraków - Mielec - Lublin/Zamość. Linia kolejowa na odcinku Mielec - Rzeszów nie musi przebiegać przez Kolbuszową ale może być wytyczona krótszą trasą od Miela/Rzochowa bezpośrednio w kierunku Rzeszowa (wjazd do Rzeszowa linią 71 lub linią 91. Prędkości szlakowe, zwłaszcza zważywszy na obecne standardy budowy nowych tego typu linii kolejowych nie powinna być niższa niż 160 km/h tym bardziej, iż czas przejazdu między Rzeszowem a Warszawą przez Mielec nie powinien być dłuższy niż ok. trzy godziny (Rzeszów - Mielec ok. 20 min., Mielec - Połaniec - Staszów - Kielce ok. 60 minut, Kielce - CMK - Warszawa ok. 100 minut.	UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO.	Uwaga uwzględniona częściowo w zakresie budowy odcinka Mielec - Połaniec. Przebudowa całego odcinka Połaniec - Staszów - Kielce na 160 km/h nie jest uzasadniona i utrudnia ją istniejąca geometria trasy.
105	Podkarpackie	Mielec	Most kolejowy Połaniec- Tuszów Narodowy	Most jest konieczny by zlikwidować wyłączenie komunikacyjne Miela.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
106	Podkarpackie	Mielecki	Most na Wiśle	Most	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
107	Podkarpackie	mielecki, staszowski	Konieczność budowy mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Połaniec - Mielec w ramach CPK	Dodatkowo połączenie Miela z Rzeszowem poprzez Kolbuszową.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
108	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy Połaniec -Tuszów Narodowy.	...	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
109	Podkarpackie	Mielec mielecki	Kolej na Staszów - most na Wiśle. Połączenia kolejowego Mielec Staszów	Kolej	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
110	Podkarpackie	Mielec	Połączenie kolejowe Mielec - Połaniec	Budowa mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Połaniec - Mielec	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
111	Podkarpackie	Mielec	Rozbudowa sieci do powiatu mieleckiego	Ciężko stwierdzić	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
112	Podkarpackie	Mielecki	połączenie linii kolejowej nr 75 (Połaniec) z linią nr 25 (powiat mielecki), w tym budowa mostu Połaniec - Tuszów Narodowy	Możliwość uruchomienia połączenie Rzeszów - Kielce	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
113	Podkarpackie	mielecki	Łącznik Most Kolejowy na Wiśle Połaniec-Tuszów Narodowy	Wnosimy o wybudowanie mostu kolejowego na Wiśle Połaniec-Tuszów Narodowy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
114	Podkarpackie	Mielecki	Budowa mostu kolejowego przez Wisłę w Połańcu, żeby stworzyć połączenia kolejowe Mielec-Warszawa	Połączenie kolejowe Mielec- Warszawa	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
115	Podkarpackie	Mielec	Połączenie Mielec/Kolbuszowa i Mielec/Kielce (Staszów)		UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
116	Podkarpackie	Mielec	Połączenie szprychą Rzeszów-Mielec-Kielce-CPK z mostem kolejowym na Wiśle	Brak szybkiej kolei dla największego ośrodka przemysłowego na podkarpaciu. Łączenie granic rozbiorowych.	UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO.	Uwagę dotyczącą połączenia szprychą Rzeszów-Mielec-Kielce-CPK z mostem kolejowym na Wiśle częściowo uwzględniliśmy, w zakresie budowy odcinka Mielec - Połaniec.
117	Mazowieckie	Ostrołęcki	Dodać linie na Kurpiach	Tam gdzie kiedyś była wąskotorówka w Kadzidle	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Nie uwzględniliśmy uwagi dotyczącej linii na Kurpie z powodów ekonomicznych.
118	Podkarpackie	Mielecki	Most kolejowy przez Wisłę relacji połaniec- Tuszów Narodowy, do tego droga krajowa Kielce - połaniec- Mielec- Kolbuszowa-Rzeszów	DK przez Mielec	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
119	Małopolskie	Nowosądecki	Wprowadzenie połączeń międzynarodowych przez Nowy Sącz -Leluchów	Kiedyś na trasie były pociągi międzynarodowe	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.

120	Podkarpackie	mielecki	linia kolejowa Mielec -> Połaniec -> Kielce -> CPK	idealnie pasujące byoby przedłużenie linii z Mielca przez Kolbuszową (nowa trasa) do Rzeszowa. Łączymy dwa województwa.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniłmy częściowo uwagę dotyczącą linii kolejowej Mielec -> Połaniec -> Kielce -> CPK, w zakresie budowy odcinka Mielec - Połaniec dla połączeń regionalnych.
121	Świętokrzyskie	Staszowski	Most kolejowy Połaniec - Mielec jest bardzo potrzebny w celu dalszego łączenia naszych regionów. Mielec jest doskonale rozwiniętym miejscem pod kątem uprzemysłowienia i dostępu do pracy. Niestety dostęp z miejscowości takich jak Połaniec jest praktycznie niemożliwy wybierając komunikację publiczną bądź prywatną. Co ważne, po świętokrzyskiej stronie Wisły poziom bezrobocia jest dużo wyższy, a osoby dotknięte tym problemem często bywają wykluczone komunikacyjne. Most na Wiśle mógłby zmienić życie wielu z tych osób otwierając ich na nowe możliwości.	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
122	Opolskie	Kędzierzyńsko-kozielski	Poprowadzenie ruchu dalekobieżnego na trasie Opole - Gliwice przez Kędzierzyn-Koźle zamiast przez Strzelce Opolskie. Kędzierzyn - Koźle razem z powiatem to około 80-90 tysięcy mieszkańców i potencjalnych pasażerów, podczas gdy Strzelce Opolskie razem z powiatem to około 40-50 tysięcy mieszkańców. Dodatkowo po zamknięciu dla ruchu pasażerskiego linii 175 stacja w Strzelcach Opolskich stała się praktycznie stacją przelotową (tory linii 175 są dalej ale nie używane). Stacja w Kędzierzynie-Koźlu łączy w sobie 4 kierunki: Chałupki/Rybnik, Gliwice, Opole i Nysa. Mnogość kierunków sprawia iż w Kędzierzynie Średnia wymiana jest ponad dwukrotnie większa niż w Strzelcach (oficjalne dane UTK za rok 2024). Obrazowo mówiąc dwa pociągi IC w Kędzierzynie mają większą wymianę podróźnych niż Strzelce Opolskie za cały dzień. Dodatkowo teren na którym przebiega linia kolejowa 135/132 z Gliwic do Opola, jest gruntem niestabilnym. Średnio co pół roku wychodzą w różnych miejscach tzw. wychłapy lub inne deformacje toru mające podłoże geologiczne. Jako czynny maszynista jeżdżący w województwie opolskim mam na co dzień styczność z zarówno z infrastrukturą kolejową jak i widzę ilość podróźnych korzystających z usług kolei w naszym województwie. Opierając się wyłącznie na danych statystycznych z UTK wszystkie czynniki przemawiają za poprowadzeniem ruchu dalekobieżnego oraz KDP przez Kędzierzyn- Koźle.	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO.	Przychylimy się do złożonych uwag i uwzględnimy dodatkowe połączenia dalekobieżne przez Kędzierzyn-Koźle. Dokładamy połączenia Intercity z Krakowa do Kłodzka i Kudowy-Zdrój oraz z Wrocławia do Ostrawy. W schemacie połączeń dalekobieżnych zaplanowanych jest również 8 par połączeń Wrocław - Opole - Katowice przez Kędzierzyn-Koźle, co w połączeniu z pogodnymi relacjami regionalnymi powinno zostać uznane za ofertę wystarczającą dla miasta wielkości Kędzierzyna-Koźla. Utrzymamy jednakże najszybsze połączenia dalekobieżne zmodernizowaną i krótszą trasą przez Strzelce Opolskie.
123	Podkarpackie	Mielecki	Pociąg z Mielca do Rzeszowa	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
124	Podkarpackie	kolbuszowski	Nowa linia kolejowa Rzeszów - Kolbuszowa - Mielec - Połaniec - Staszów	Budowa bocznic kolejowych, elektryfikacja	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	W Projekcie CPK+ jest planowane bezpośrednie, ekspresowe połączenie kolejowe Rzeszów - Mielec, ale bez tego odcinka (przez Łącznicę Pustków - Ropczyce). Będzie ono szybsze niż połączenie przez Kolbuszową, Most kolejowy w Polańcu jest planowany.
125	Podkarpackie	Mielecki	Dziś, aby dojechać koleją z Mielca do Rzeszowa, trzeba jechać okrężnie przez Dębicę. Podróż trwa od 1 godz. 18 min do nawet 1 godz. 47 min. Połączenie kolejowe przez Kolbuszową skróciłoby czas przejazdu do około 50 minut.	To oznacza: ✓ nawet 57 minut szybciej ✓ realne połączenie Mielca ze stolicą województwa ✓ lepszy dostęp mieszkańców do pracy, uczelni i urzędów ✓ impuls rozwojowy dla całego północnego Podkarpacia Dziś infrastruktura transportowa w regionie wciąż jest projektowana tak, jakby Mielec był na uboczu. Linia kolejowa Mielec – Kolbuszowa – Rzeszów to nie fanaberia. To konieczność rozwojowa regionu. Podkarpacie potrzebuje odważnych decyzji infrastrukturalnych, a nie ciągłego omijania największego miasta północy województwa. Mielec zasługuje na szybkie połączenie ze stolicą regionu!	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	W Projekcie CPK+ jest planowane bezpośrednie, ekspresowe połączenie kolejowe Rzeszów - Mielec, ale bez tego odcinka (przez Łącznicę Pustków - Ropczyce). Będzie ono szybsze niż połączenie przez Kolbuszową, Most kolejowy w Polańcu jest planowany.
126	Podkarpackie	Mielecki	Budowa mostu kolejowego łączącego Połaniec i powiat mielecki CPK-Mielec-staszów-Kielce	Połączenie kolejowe dla Mielca i nie odcinanie Mielca od CPK	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniłmy uwagę dotyczącą budowy mostu kolejowego łączącego Połaniec i powiat mielecki CPK-Mielec-Staszów-Kielce w zakresie budowy odcinka Mielec - Połaniec dla połączeń regionalnych.
127	Podkarpackie	Rzeszów	Szybki pociąg na trasie Rzeszów- warszawa	Wielu osób pracujących zdalnie z Rzeszowa w Warszawie raz w tygodniu musi dojeżdżać do stolicy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
128	Podkarpackie	Mielecki	Połączenie Mielec -Rzeszów oraz Mielec —Kielce	Mielec jako miasto które omijane jest pod względem każdego połączeń komunikacyjnych	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
129	Łódzkie	Łódź	1. skończyć tunele i Y 2. dołożyć przystanki kolejowe w miejscach gdzie żyją ludzie, żeby zapewnić komunikację na kierunkach: osiedla na obrzeżach -> Łódź Fabryczna (centrum miasta)	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Program CPK+ nie obejmuje opracowania w zakresie przystanków lokalnych.
130	Świętokrzyskie	Staszów	Most kolejowy na rzece Wisła Połaniec - Mielec.	Most	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
131	Lubuskie	Gorzów Wielkopolski, strzelecko-drezdenecki, piłski	Pociąg regionalny Kostrzyn-Gorzów-Piła	nd	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniono wydłużenie pociągów regionalnych do Piły.
132	Lubuskie	Gorzów Wielkopolski, gorzowski	Pociąg regionalny Gorzów - Berlin		UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniono wydłużenie części relacji pociągów regionalnych Gorzów Wielkopolski - Berlin.
133	Lubuskie	strzelecko-drezdenecki	Pociąg regionalny Kostrzyn-Zwierzyn przedłużony bezpośrednio do Strzelce Krajeńskich	brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Nie uwzględniłmy uwagi dotyczącej pociągu regionalnego Kostrzyn-Zwierzyn o przedłużeniu bezpośrednio do Strzelce Krajeńskich, ponieważ odcinek Zwierzyn - Strzelce Krajeńskie obsługiwany będzie lekkim pojazdem ze skomunikowaną przesiadką "drzwi w drzwi" na stacji Zwierzyn. Nie ma zatem, naszym zdaniem, potrzeby przedłużać relacji do Strzelce Krajeńskich ze zmianą kierunku ruchu.
134	Lubuskie	Gorzów Wielkopolski	Pociąg dalekobieżny Szczecin-Gorzów-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysł	brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Taki pociąg dalekobieżny Szczecin-Gorzów-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysł nie jest według nas potrzebny, gdyż każde z tych miast ma bezpośrednie skomunikowanie ze Szczecinem i Gorzowem Wlkp.
135	Lubuskie	Gorzów Wielkopolski	Pociąg dalekobieżny Gorzów-Lublin, gdzie dużo osób ma rodzinę	brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Pociąg dalekobieżny Gorzów-Lublin jest w programie CPK+ zaplanowany.
136	Podkarpackie	Jarosławski, Przemyski, Przeworski,	Szybka Sieć kolejowa	Szprycha do Rzeszowa i CPK	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
137	Małopolskie	Paweł Augustyn	Połączenie Tarnów - kierunek polnoc (Warszawa) z pominięciem Krakowa	Brak ueag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
138	Lubuskie	Gorzów Wielkopolski	Pociąg dalekobieżny Berlin-Gorzów-Poznań-CPK-Warszawa	brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Pociąg dalekobieżny Berlin-Gorzów-Poznań-CPK-Warszawa jest w programie CPK+ zaplanowany.
139	Lubuskie	Gorzów Wielkopolski, Piła	Pociąg dalekobieżny Berlin-Gorzów-Bydgoszcz-Gdańsk	brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Pociąg dalekobieżny Berlin-Gorzów-Bydgoszcz-Gdańsk jest w programie CPK+ zaplanowany.

140	Lubelskie	Puławski	<p>Pociągi dalekobieżne powinny kontynuować zatrzymywanie się na stacji Nałęczów. N/A</p> <p>Pomijając argumenty historyczne, to wszyscy wiemy że województwo lubelskie nie ma za dużo linii kolejowych, a stacją w Nałęczowie jest oknem na świat dla całego nadwiślańskiego regionu. Chociaż Ze sama nie jest położona w Nałęczowie (popularnym uzdrowisku które robi się coraz bardziej modne i popularne wśród rodzin dzięki inwestycjom np. Hotel Arche Nałęczów) to przez położenie stacji staje się popularnym punktem przesiadkowym. Łatwiej jest pojechać i zaparkować w Nałęczowie niż 'się pchać' przez ulicę Puław lub Lublina.</p> <p>Wymiana pasażerska na stacji wynosiła 500-700 osób dziennie w 2024, a ta liczba co roku rośnie, i to z bardzo słabym skomunikowaniem z miastem i zerowym z regionem.</p> <p>Ostatnio jechałem pociągiem ekspresowym z Sheffield do Londynu, i pociąg zatrzymał się na stacji Chesterfield, gdzie na peronie na tablicach pod nazwą miejscowości było napisane 'możliwość przesiadki do autobusów w kierunku Bakewell i Chatsworth' (obie miejscowości są mocno turystyczne). Stacja w Nałęczowie, bo wybudowaniu drugiego etapu obwodnicy miasta będzie bezpośrednio połączona z Kazimierzem Dolnym prostą drogą. W porównaniu z przesiadką w Puławach, na małym placu dworcowym, bez możliwości rozbudowy, i przymusem jechania przez całe miasto do Kazimierza, podróż z stacji Nałęczów była by i szybsza i wygodniejsza. Autobus Kazimierz-Nałęczów via stacja Nałęczów kursujący co 30 minut skomunikował by te 2 największe atrakcje turystyczne zachodniego województwa lubelskiego.</p> <p>Dodatkowo, skomunikowanie Opola Lubelskiego poprzez kolej wąskotorówkę umożliwi stworzenie porządnego punktu przesiadkowego dla zachodniego Lubelskiego. Gdyby planowania przestrzenne dodatkowo wspierało rozwój dookoła stacji, to rola stacji wzrosła by tym bardziej.</p> <p>Wiemy też, że jeżeli jest ktoś kto nie lubi się przesiadać to są starsze osoby z dużo ilością bagaży które jadą do uzdrowiska, przesiadka na autobus do dla wielu kuracjuszy maximum, a dodatkowa przesiadka w Puławach może wielu zniechęcić. Wiem że argument to tylko 5 minut dłużej może być wykorzystany dla każdej stacji, ale na LK7, gdzie wszystkie pociągi zatrzymują się w Dęblinie bo węzeł, Puławach bo Powiatowe i w Nałęczowie bo uzdrowisko' jest tak bardzo powszechnie akceptowane że ekstra 5 minut podróży nie odstraszy pasażerów, a jeden z najgorzej skomunikowanych powiatów (opolski) zostanie godnie połączony z resztą kraju, a połączenie mocy turystycznej Nałęczowa i Kazimierza Dolnego, w mojej opinii, jest wystarczające żeby zatrzymywały się pociągi dalekobieżne, tylko żeby pod tablicą peronową 'Nałęczów' wisiała tabliczka 'Możliwość przesiadki do autobusów do Kazimierza Dolnego i kolei wąskotorowej do Opola Lubelskiego'.</p>	N/A	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy uwagę dotyczącą skomunikowania Nałęczowa w ramach programu CPK+.
141	Wielkopolskie	Poznański	Władzki kolejowe na obwodnicy miasta	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
142	Wielkopolskie	Koniński	Linia łącząca Konin przez Turek z Kaliszem (może być z odnoga Rychwa/Tuliszków - Turek)	Nie musi być szubka, wystarczy żeby trasa Konin - Kalisz zajmowała mniej więcej godzinę.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga została uwzględniona w zakresie skomunikowania Kalisza i Konina z przesiadką w Turku oraz budowy nowej trasy, która umożliwi również uruchamianie połączeń bezpośrednich pomiędzy tymi miastami.
143	Opolskie	Nyski	Wprowadzenie większej ilości połączeń z Nysy. Przywrócenie bezpośredniego połączenia z Wrocławiem (oprócz połączenia przez Brzeg proponuje również przez Kamieniec Żabkowicki i Strzelin) oraz utworzenie regionalnych do Katowic oraz zwiększenie częstotliwości kursów IC z Jeleniej Góry do Krakowa przez Nysę. Istotne jest przedłużenie proponowanych przez nas kursów na terenie powiatu nyskiego np. Racibórz- Nysa do Wrocławia , Opole - Prudnik do Nysy , Legnica - Nysa do Opola/Katowic. Zwiększenie częstotliwości kursów do Opola (poprzez alternatywne dodatkowe trasy oprócz Nysa-Tulowice- Opole także Nysa-Grodzów-Niemodlin-Opole oraz Nysa-Prudnik-Krapkowice-Opole.	Konieczność elektryfikacji linii: - Kamieniec Żabkowicki - Nysa - Nysa - Kędzierzyn-Koźle - Nysa - Opole - Nysa - Wrocław Gł. Budowa drugiego toru tam gdzie to konieczne.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwagi dotyczące wprowadzenia większej ilości połączeń z Nysy, przywrócenia bezpośredniego połączenia z Wrocławiem przez Brzeg oraz utworzenie regionalnych połączeń do Katowic zostaną przez nas uwzględnione. Połączenia dalekobieżne na Magistrali Podsideckiej przedmiotowy tytko w relacji Kraków/Katowice - Kłodzko-Kudowa-Zdrój. Natomiast wszystkie postulaty dotyczące elektryfikacji uznajemy za uzasadnione i zostaną przez nas uwzględnione, a do budowy drugiego toru przewidujemy na LK287 pomiędzy Opolem Zach., a Szydłowem.
144	Wielkopolskie	Kalisz	Usunięcie by-passa.	Brak.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
145	Mazowieckie	Dużo tego jest	Uwierzymy w polskich producentów taboru - może i teraz nie dostarczą składów na >250 km/h, ale czy tak na pewno będzie za 10, 20, 30 itd. lat? (CPK to projekt na ponad 100 lat)	1. Poprawcie literówki w tej ankiecie 2. To pytanie chyba miało być nieobowiązkowe, a jest	UWAGA NIE DOTYCZY PROGRAMU CPK+.	Kwestia taboru nie jest przedmiotem programu CPK+.
146	Pomorskie	Starogardzki	Proponuję budowę linii kolejowej ze Starogardu Gdańskiego do Smętowa Granicznego. Umożliwi to powrót połączeń między Starogardem a Bydgoszczą i otworzy możliwości na nowe połączenia dalekobieżne oraz regionalne.	Obecnie tory kończą się w Jabłowie , dalej pozostaje tylko nasyj kolejowy. Proponowany przebieg nowej linii Starogard Gdański i Jabłowo, Bobowo, Grabowo, Kierwałd, Smętowo Graniczne.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwaga dotycząca budowy linii kolejowej ze Starogardu Gdańskiego do Smętowa Granicznego zostanie przez nas uwzględniona w projekcie CPK+.
147	Lubelskie	Lublin	Włączenie miasta do sieci kolejowej skomunikowane z cpk, oraz uwzględnienie kwestii militarnych przy tym projekcie mających ogromne znaczenie dla wschodniej flanki i ziem położonych na wschód od Wisły.	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
148	Podkarpackie	Mielecki	Budowa mostu kolejowego pomiędzy Polańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Połaniec - Mielec w ramach CPK+	Budowa połączenia trasy kolejowej z Mielca do Rzeszowa przez Kolbuszową.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
149	Podkarpackie	Stalowa Woźna	Aktualna propozycja jest racjonalna	W ramach proponowanej modernizacji można przywrócić/uspawnić ruch kolejowy w trójkącie Stalowa Woła- Tarnobrzeg- Sandomierz	UWAGA NIE ZAWIERA MERYTORYCZNEJ PROPOZYCJI.	To nie uwaga, bo nie zawiera merytorycznej propozycji - jest zbyt ogólna.
150	Wielkopolskie	Miasto Kalisz	Likwidacja bypassu. Prowadzenie kpd pomiędzy Kaliszem i Ostrowem. Z przystankiem dla całej aglomeracji w Nowych Skalmierzycach lub Sliwnikach.	Należy zadbać o dojazd nie tylko do Warszawy i Poznania a i do Wrocławia. Tam najchętniej studiują kaliszanie	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
151	Podkarpackie	mielecki	konieczność budowy mostu kolejowego pomiędzy Polańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Połaniec - Mielec w ramach CPK+	konieczność budowy mostu kolejowego pomiędzy Polańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Połaniec - Mielec w ramach CPK+!	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
152	Podkarpackie	Mielecki	Połączenie sieci kolejowej przechodzącej przez miasto Mielec z możliwością dojechania pociągiem do Warszawy.	Most na Wisle	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Według projektu CPK+ Mielec będzie miał bardzo szybkie skomunikowanie z CPK/Warszawą, ale z przesiadką w Sandomierzu/ Gorzycach lub nieco dłuższe z przesiadką w Kielcach. Czas dojazdu, nawet uwzględniając przesiadkę, będzie szybszy niż w przypadku połączenia z Rzeszowem.
153	Podkarpackie	Rzeszów	pociąg ekspres do Warszawy	??	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
154	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Rezygnacja z odcinka Okonek - Nakło: brak uzasadnienia dla pomijania Piły, niewielki potencjał ruchu w porównaniu do kosztów.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIEKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Uwaga nie została przez nas uwzględniona, ponieważ linia nr 400 daje istotne skrócenie czasu przejazdów z CPK do Koszalińsko-Kołobrzeczko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKB OF), zarówno w relacjach IC jak i regionalnych, zapewniających między innymi dojazd do Bydgoszczy ze Szczecinka i Złotowa w czasie akceptowalnym dla codziennych podróży i pozwala na wytrasowanie przez Sadki linii do Sępólna Krajeńskiego i Chojnic.
155	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Zaplanowanie nowej linii Koszalin - Tychowo jako skrótu z Pomorza Środkowego w kierunku Piły i Poznania, wraz z budową bocznicy na lotnisko wojskowe w Zegrzu Pomorskim. Umożliwi to przyspieszenie w jednej z kluczowych relacji w Słupska i Koszalina do Poznania i Wrocławia oraz zapewnienie dostępu do strategicznego lotniska wojskowego.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIEKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Uwaga dotycząca zaplanowania nowej linii Koszalin - Tychowo jako skrótu z Pomorza Środkowego w kierunku Piły i Poznania, wraz z budową bocznicy na lotnisko wojskowe w Zegrzu Pomorskim nie została uwzględniona, ponieważ w naszym przekonaniu, skrótn ten nie ma uzasadnienia. Prowadzi on do nieistotnego skrócenia odległości (12 km) i czasu przejazdu z Koszalina do Piły (7 minut) za cenę omińnięcia Białogardu (24 tys mieszkańców) będącego jednym z ośrodków Koszalińsko-Kołobrzeczko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKB OF) oraz za cenę budowy ponad 30 km nowej linii w dosyć trudnym terenie.
156	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Rezygnacja z linii Kamień Pomorski - Trzebiatów, w zamian ślepe przedłużenie linii z Kamienia do Dziwnówka. Brak uzasadnienia dla kolejnej równoległej linii kolejowej przy odbudowie linii Wysoka - Wortowo.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIEKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Uwaga nie została uwzględniona, ponieważ budowa nowej, ślepej linii Kamień Pomorski - Trzebiatów do turystycznej, sezonowej miejscowości o populacji stałej około 400 mieszkańców, nie ma uzasadnienia, w odróżnieniu od odbudowy zlikwidowanej linii, obsługującej transzportową relację regionalną wzdłuż atrakcyjnej części polskiego wybrzeża, zwanej "Zachodniopomorską Rivierą", która to odbudowa na całej długości 39 km będzie tańsza niż budowa 9 km nowej linii.
157	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Uwzględnienie budowy "pętli darłowskiej" proponowanej w SW modernizacji LK202/402 Słupsk - Szczecin.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Propozycja dotycząca uwzględnienia w Projekcie CPK+ budowy "pętli darłowskiej", proponowanej w SW modernizacji LK202/402 Słupsk - Szczecin zostanie przez nas uwzględniona w projekcie CPK+.

158	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Uwzględnienie powrotu kolei do Polczyna Zdroju poprzez (od)budowę trasy Szczecinek - Polczyn - Białogard.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAOPINIACZANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Proponujemy uwzględnienia powrotu kolei do Polczyna-Zdroju, poprzez (od) budowę trasy Szczecinek - Polczyn - Białogard, nie została uwzględniona, ponieważ odbudowa 50 km linii kolejowej na niemal całej długości zamienionej na szkielet dla rowerów, której celem jest połączenie ze sobą dwóch sąsiednich powiatów i włączenie 2 miast o populacji łącznej 11 tys mieszkańców, nie ma uzasadnienia ekonomicznego i funkcjonalnego, podobnie jak nie ma uzasadnienia relacja Szczecinek - Białogard przez Polczyn-Zdrój.
159	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Rezygnacja z odbudowy linii Sławno - Korzybie: szlak przecięty przez 2 drogi, brak potoków pasażerskich. Elastyczność sieci można uzyskać przez budowę łącznicy między LK204 a LK405 w Kobylnicy.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAOPINIACZANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Proponujemy odbudowę linii Korzybie- Sławno zakłada budowę portu w Koszalinie na jeziorze Jamno i służący jako pociągom towarowym, w tym wojskowym. W przypadku braku budowy takiego portu linia ta, naszym zdaniem, nie jest potrzebna.
160	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Trasowanie pociągów z Kołobrzegu i Koszalina do Warszawy przez Trójmiasto zamiast Bydgoszczy: w ten sposób Kołobrzeg, Koszalin i Słupsk można obsługiwać jedną linią, a nie trzema osobnymi. Osobne pociągi z tych miast do Warszawy nie mają uzasadnienia ekonomicznego, a czas jazdy po budowie LK5 będzie porównywalny.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAOPINIACZANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Proponujemy trasowania pociągów z Kołobrzegu i Koszalina do Warszawy przez Trójmiasto, zamiast Bydgoszczy, nie została uwzględniona, ponieważ pociągi z Warszawy/CPK trasowane do Koszalińskiego Kołobrzego Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego przez Bydgoszcz nie tylko zapewniają lepszy czas dojazdu do jednej większej aglomeracji Pomorza Środkowego oraz największego calorocznego uzdrowiska w Polsce, ale też zapewniają lepszą dostępność przestrzenną w.w. obszaru i jego głównych ośrodków, w tym powiązanie z Bydgoszczą i Toruniem i Centralną Polską oraz poprawiają spójność kraju.
161	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Przywrócenie bezpośrednich pociągów ze Słupska i Koszalina do Poznania i Wrocławia w trakcie 2h: to jedna z kluczowych relacji dla regionu, istotniejsza od połączenia z Bydgoszczą.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Program CPK+ przewiduje bezpośrednie połączenie Kołobrzegu i Koszalina z Poznaniem i Wrocławiem.
162	Zachodniopomorskie	Koszalin, koszaliński, sławieński, białogardzki, szczeciński, kamieński	Przywrócenie połączenia Trójmiasto - Berlin przez Słupsk, Koszalin i Szczecin. Trasowanie tych pociągów przez Chojnicę i Piłę oznacza mniejsze potencjalne potoki pasażerskie.	Nie można planować infrastruktury na bazie tego, żeby ładnie wyglądała na mapie. Trzeba uwzględnić realne potrzeby regionów oraz potencjał ruchu na poszczególnych trasach.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W programie CPK+ zakłada się zarówno pociąg Gdańsk - Berlin przez Szczecin, jak i przez Piłę i Chojnicę (z naszym zdaniem). Naszym zdaniem, potoki pasażerskie nie są jedynym wyznacznikiem uruchomienia tras pociągów, uważamy, że spójność transportowa kraju też musi być brana pod uwagę.
163	Mazowieckie	wołomiński	sieć powinna obejmować całą Polskę	Bardzo istotne jest, aby CPK zawierało funkcję cargo, jako główny czynnik tworzący przychody.	UWAGA POZA ZAKRESEM PROGRAMU CPK+.	Uwaga spoza zakresu programu. Według programu CPK+ sieć kolejową objęte jest całe terytorium Polski.
164	Mazowieckie	grodzki	Połączenie po łącznicy wschodniej węzła kolejowego z Grodziska Mazowieckiego do Centralnego portu (łącznica crnk/lk1-cpk	większa przejrzystość linii komunikacyjnych, obecnie ciężko się połapać dokąd idzie dany ciąg komunikacyjny	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Wydużono połączenie do CPK zgodnie ze złożoną uwagą.
165	Pomorskie	Kwidziński	Uzupełnić węzeł kolejowy w Kwidzynie o modernizację torów i możliwość połączeń ze stacją Prabuty, gdzie obecnie przebiega trasa Warszawa - Trójmiasto	Stacja nazywa się Kwidzyn, a nie Kwidzyń	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy w programie CPK+ połączenie Kwidzyna ze stacją Prabuty.
166	Podkarpackie	Mielecki/staszowski	Połączenie kolejowe Kielce/staszów/polaniec/padew narodowa/mielec/rzeszów	Elektryfikacja linii L25	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga dotycząca połączenia kolejowego Kielce/Staszów/Polaniec/Padew Narodowa/Mielec/Rzeszów jest w projekcie CPK+ częściowo spełniona. W koncepcji jest planowane połączenie Kielce - Mielec oraz Polaniec - Rzeszów. Sam Mielec będzie miał bardzo szybkie skomunikowanie z CPK/Warszawą, ale z przesiadką w Sandomierzu/ Gorzycach lub nieco dłuższe z przesiadką w Kielcach.
167	Podkarpackie	Mielecki, rzeszowski	Uruchomienie trasy CPK - Kielce - Staszów - Polaniec - Mielec	Budowa połączenia z Mielca do Rzeszowa (przez Kolbuszową)	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga dotycząca połączenia kolejowego Kielce/Staszów/Polaniec/Padew Narodowa/Mielec/Rzeszów jest w projekcie CPK+ częściowo spełniona. W koncepcji jest planowane połączenie Kielce - Mielec oraz Polaniec - Rzeszów. Sam Mielec będzie miał bardzo szybkie skomunikowanie z CPK/Warszawą, ale z przesiadką w Sandomierzu/ Gorzycach lub nieco dłuższe z przesiadką w Kielcach.
168	Podkarpackie	mielecki, kolbuszowski, staszowski	budowa mostu kolejowego między Polańcem, Mielcem, a Kolbuszową	brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W programie CPK+ planujemy budowę mostu kolejowego pomiędzy Polańcem, Mielcem, a Kolbuszową.
169	Podkarpackie	Mielecki	Wnoszę o uwzględnienie w planach inwestycyjnych budowy nowego połączenia kolejowego Mielec - Kolbuszowa - Rzeszów oraz mostu kolejowego pomiędzy Polańcem (LK75) a powiatem mieleckim (LK25), a także uruchomienie trasy w ramach programu CPK+ na odcinku Kielce – Staszów – Polaniec – Mielec. Obecnie dojazd koleją z Mielca do Rzeszowa odbywa się trasą okrężną przez Dębicę, co znacząco wydłuża czas podróży (od ok. 1 godz. 20 min do nawet 1 godz. 45 min). Budowa bezpośredniego połączenia przez Kolbuszową pozwoliłaby skrócić czas przejazdu do ok. 50 minut, co stanowi istotną poprawę dostępności komunikacyjnej. Mielec jest największym miastem północnej części województwa podkarpackiego i ważnym ośrodkiem gospodarczym, który obecnie pozostaje niedostatecznie skomunikowany ze stolicą regionu. Realizacja wskazanych inwestycji umożliwi: – poprawę dostępu mieszkańców do rynku pracy, edukacji i usług publicznych – zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu – lepszą integrację transportową północnego Podkarpacia z Rzeszowem i siecią krajową Inwestycja ta nie jest jedynie postulatem lokalnym, lecz realną potrzebą rozwojową regionu, która powinna zostać uwzględniona w długofalowej strategii transportowej.	Zwracam uwagę, że obecna infrastruktura transportowa regionu nie odzwierciedla rzeczywistego znaczenia Mielca jako największego ośrodka północnej części województwa. Brakuje bezpośrednich, efektywnych połączeń kolejowych ze stolicą regionu, co znacząco ogranicza mobilność mieszkańców. Materiały konsultacyjne nie uwzględniają w wystarczającym stopniu potencjału połączenia Mielec – Kolbuszowa – Rzeszów ani potrzeby budowy mostu kolejowego w rejonie Polańca. Są to inwestycje kluczowe dla spójności komunikacyjnej i rozwoju gospodarczego tej części Podkarpacia. Warto, aby w procesie planowania większy nacisk położono na realne potrzeby mieszkańców oraz skracanie czasu przejazdu między głównymi ośrodkami regionu, zamiast utrzymywania obecnych, nieefektywnych tras.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Bezpośrednie ekspresowe połączenie kolejowe Rzeszów - Mielec jest planowane w programie CPK+, ale bez odcinka Mielec - Kolbuszowa (przez Łącznicę Pustków - Ropczyce). Będzie ono szybsze niż połączenie przez Kolbuszową. Ponadto jest przez nas planowany most kolejowy w Polańcu.
170	Śląskie	Gliwice	Więcej połączeń z północną i północno Zachodnią częścią kraju	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Planujemy w programie CPK+ więcej połączeń z Północną i Północno-Zachodnią Polską.
171	Podkarpackie	mielecki, kolbuszowski, ale też staszowski w świętokrzyskim	Budowa linii kolejowej z Mielca przez Kolbuszową do Rzeszowa, budowa mostu kolejowego w Polańcu oraz dzięki temu utworzenie całej południowo-wschodniej "szprychy" z CPK przez Skarżysko-Kamienną, Starachowice, Kielce, most w Polańcu, Mielec do Rzeszowa.	-	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Postuluje budowę linii kolejowej z Mielca przez Kolbuszową do Rzeszowa, a także budowy mostu kolejowego w Polańcu są częściowo realizowane w programie CPK+. Bezpośrednie ekspresowe połączenie kolejowe Rzeszów - Mielec jest przez nas planowane, ale bez odcinka Mielec - Kolbuszowa (przez Łącznicę Pustków - Ropczyce). Będzie ono szybsze niż połączenie przez Kolbuszową. Ponadto jest przez nas planowany most kolejowy w Polańcu.
172	Kujawsko-pomorskie	Zniński	Warto rozważyć włączenie do systemu Żnińskiej Kolei Wąskotorowej	b.u.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy w programie CPK+ włączenie do systemu Żnińskiej Kolei Wąskotorowej.
173	Śląskie	Górnośląsko-zagłębiowska metropolia	Połączenie linii kolejowej 169 (Wyrzy), na schemacie Racibórz-Tychy, należy wydużyć do Katowic.	Brakuje spisu wszystkich połączeń do sprawdzenia. Brakuje GZM jako obszaru aglomeracyjnego.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Akceptujemy uwagę, aby połączenie linii kolejowej 169 (Wyrzy), na schemacie opisanym jako Racibórz - Tychy, wydużyć do Katowic.
174	Śląskie	Górnośląsko-zagłębiowska metropolia	Brak połączeń na linii kolejowej 142 przez Katowice Murcki	Brakuje spisu wszystkich połączeń do sprawdzenia. Brakuje GZM jako obszaru aglomeracyjnego.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Akceptujemy uwagę, aby uwzględnić połączenie na linii kolejowej 142 przez Katowice Murcki oraz przez Nikiszowiec i Giszowice.
175	Śląskie	Górnośląsko-zagłębiowska metropolia	Brak połączeń na linii kolejowej 179 (Tychy) Bleruń-Lędziny- Mysłowice -warto rozważyć.	Brakuje spisu wszystkich połączeń do sprawdzenia. Brakuje GZM jako obszaru aglomeracyjnego.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Akceptujemy i uwzględnimy uwagę o zaprojektowaniu linii kolejowej 179 (Tychy) Bleruń-Lędziny-Mysłowice w projekcie CPK+.
176	Podkarpackie	Leżajski	Poprowadzenie kolei dalekobieżnych linii kolejowej nr 68 od Przeworska w stronę Stalowej Woli.	Proponuję stworzenie interaktywnej mapy planowanej sieci kolejowej tak, żeby móc dokładnie zwiualizować przebiegi linii kolejowych w przestrzeni :)	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAOPINIACZANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Proponujemy poprowadzenia kolei dalekobieżnych linii kolejowej nr 68 od Przeworska w stronę Stalowej Woli nie została przez nas uwzględniona, ponieważ istotnie wydłużałaby trasy ewentualnych pociągów i pomijała istotne ośrodki regionalne.
177	Podkarpackie	jasielski	Postuluje połączenia dalekobieżne z Jasła przez Gorlice, Stróżę do Tarnowa a dalej w kierunku na Kraków.	Postuluje modernizację linii kolejowej nr 108 na odcinku Stróżę-Jasło w takim samym wymiarze jak aktualnie realizowana na odcinku Jasło-Zagórz.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Postulat połączenia dalekobieżnego z Jasła przez Gorlice i Stróżę do Tarnowa, a dalej w kierunku na Kraków, uwzględnimy w zakresie połączeń do Krakowa.
178	Podkarpackie	jasielski	Postuluje połączenia dalekobieżne z Jasła przez Rzeszów w kierunku na Warszawę.	Postuluje modernizację linii kolejowej nr 108 na odcinku Stróżę-Jasło w takim samym wymiarze jak aktualnie realizowana na odcinku Jasło-Zagórz.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAOPINIACZANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Jasło ma obsługiwać dalekobieżną bezpośrednio do Krakowa oraz do Rzeszowa, Lublina i Białegostoku, a do Warszawy z przesiadką (w Rzeszowie lub w Nowym Sączu).

179	Podkarpacie	jasielski	Postuluję modernizację linii kolejowej nr 108 na odcinku Stróże-Jasło w takim samym wymiarze jak aktualnie realizowana na odcinku Jasło-Zagórz.	Postuluję modernizację linii kolejowej nr 108 na odcinku Stróże-Jasło w takim samym wymiarze jak aktualnie realizowana na odcinku Jasło-Zagórz.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Popieramy i uwzględniamy postulat modernizacji linii kolejowej nr 108 na odcinku Stróże - Jasło.
180	Podkarpacie	Mielec	Połączenie kolejowe kielce- polaniec- most na wisle - tuszow narodowy- mielec- kolbuszowa - rzeszow	Linia kolejowa wraz z przystankami między miejscowościami borowa- gorki, gawluszowice - kliszow, borki niżinskie - babicha,	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Postulat uwzględnienia w programie CPK+ połączenia kolejowego Kielce - Polaniec - most na Wiśle - Tuszów Narodowy - Mielec - Kolbuszowa - Rzeszów jest częściowo realizowany w programie. Jest przez nas planowane bezpośrednio, ekspresowe połączenie kolejowe Rzeszów - Mielec, ale bez odcinka Mielec - Kolbuszowa (przez Łączną Pustków - Ropczyce). Będzie ono szybsze niż połączenie przez Kolbuszową. Planowany jest także most kolejowy w Połańcu, podobnie jak połączenie Mielec - Polaniec - Kielce.
181	Podkarpacie	Mielecki	budowy mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Polaniec - Mielec w ramach CPK+	budowy mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Polaniec - Mielec w ramach CPK+	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy w zakresie budowy mostu i skomunikowania z Kielcami i Rzeszowem. Nie planujemy natomiast bezpośredniej obsługi dalekobieżnej Mielec - CPK, a przesiadkową (w Kielcach lub w Sandomerzu).
182	Podkarpacie	mielecki	budowy mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Polaniec - Mielec w ramach CPK+	budowy mostu kolejowego pomiędzy Połańcem (LK75) a Powiatem Mieleckim (LK25) i uruchomienia trasy CPK - Kielce - Staszów - Polaniec - Mielec w ramach CPK+	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy w zakresie budowy mostu i skomunikowania z Kielcami i Rzeszowem. Nie planujemy natomiast bezpośredniej obsługi dalekobieżnej Mielec - CPK, a przesiadkową (w Kielcach lub w Sandomerzu).
183	Śląskie	Tychy	Zmiana przebiegu linii KDP Katowice-Ostrava z uwzględnieniem miasta Tychy. Tychy jako 120tys miasto powinno być włączone do szprych. Warto wykorzystać tutaj trwający remont linii E65 i wykorzystać ten korytarz dla pociągów KDP z ewentualnym pojęciem w kierunku Zor/Rybnika.	Brak	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga dotycząca zmiany przebiegu linii KDP Katowice - Ostrava z uwzględnieniem miasta Tychy jest do rozważenia przez nas, ale dla relacji krajowych i do Bratysławy przez Katowice.
184	Łódzkie	Powiat Pajęczański - Powiat Radomszczański - Powiat Włoszczowski	Budowa nowej linii kolejowej na odcinku Pajęczno – Radomsko – Włoszczowa, z dalszym wykorzystaniem istniejącej infrastruktury w kierunku Kielc, stanowi istotny krok w kierunku przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu regionu. Dzięki realizacji tego połączenia mieszkańcy powiatu radomszczańskiego, w szczególności gmin takich jak: gmina Ładice (4589 mieszkańców), gmina Kobieli Wielkie (4222 mieszkańców) oraz gmina Żytno (4766 mieszkańców), uzyskają realny dostęp do transportu kolejowego. Oznacza to, że populacja licząca łącznie 13 577 osób przestałaby być pozbawiona efektywnego i ekologicznego środka transportu publicznego. Proponowana inwestycja nie tylko poprawiłaby dostępność komunikacyjną, ale również wpłynęłaby pozytywnie na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Ułatwienie dojazdu do większych ośrodków miejskich, takich jak Radomsko, Włoszczowa czy Kielce, zwiększyłoby możliwości zatrudnienia, edukacji oraz dostępu do usług publicznych. Jednocześnie wpisuje się to w cele zrównoważonego transportu poprzez ograniczenie ruchu samochodowego i emisji spalin. Warto również podkreślić, że rozwój infrastruktury kolejowej w tym obszarze stanowiłby spójne uzupełnienie sieci planowanej w ramach programu CPK+, wzmacniając jego oddziaływanie na poziomie lokalnym i regionalnym.	nie mam dodatkowych uwag	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga dotycząca budowy nowej linii kolejowej na odcinku Pajęczno – Radomsko – Włoszczowa, z dalszym wykorzystaniem istniejącej infrastruktury w kierunku Kielc, jest do rozważania jako opcjonalne połączenie przyszłościowe oraz w celu rezerwy korytarza.
185	Mazowieckie	m.Radom	Połączenie Radomia z CMK poprzez realizację trasy na odcinku Lublin-Radom-Opoczno-Tomaszów-Łódź	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniamy w projekcie CPK+ postulat dotyczący trasy Lublin-Radom-Opoczno-Tomaszów-Łódź.
186	Śląskie	Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój, powiat wodzisławski, powiat rybnicki	Proponowany wariant jest nielogiczny, ponieważ zakłada główną stację KDP w miejscowości Jastrzębie-Zdrój, która liczy ok 80 tysięcy mieszkańców, zamiast miejscowości Rybnik, która liczy ok. 130 tysięcy mieszkańców, a także jest stolicą i największym miastem aglomeracji. To właśnie tutaj w Rybniku powinien być dostęp do wszystkich połączeń międzynarodowych jak i krajowych dużych prędkości (i nie tylko), pozostałe zaś dworce tm Jastrzębie, Żory, Wodzisław SI powinny mieć zapewnione doskonałe połączenie ze stolicą aglomeracji. Należy również wziąć pod uwagę kwestie tego, że należałoby umożliwić budowę rybnickiego węzła kolejowego, ponieważ aglomeracja rybnicka liczy dziś ok 600 tysięcy mieszkańców (10 aglomeracja w kraju).	Infrastruktura w regionie jest na fatalnym poziomie. Żadna z władz nie jest chętna aby zainwestować w kolej na odpowiednim poziomie.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Niestety nie uwzględniamy uwagi dotyczącej projektowania trasy KDP przez Rybnik. Takie rozwiązanie nie jest możliwe z powodów przestrzennych, a trasa przez okolice Jastrzębia-Zdrój jest obecnie projektowana. Uwaga częściowo będzie uwzględniona poprzez wydłużenie do Rybnika i dalej do Ostrawy części połączeń krajowych do Katowic. Aglomeracja rybnicka otrzymuje w ten sposób, dla swojego skomunikowania, linię obwodową łączącą wszystkie główne ośrodki tej aglomeracji.
187	Mazowieckie	Mławski	Postoje pociągów dalekobieżnych PKP Intercity powinny być ujęte z postojem na Mława Miasto.	Budowa małej posteczalni przy peronie 2 na Mława Miasto.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniamy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
188	Mazowieckie	Mławski	Wnosząc o ponowne ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń PKP Intercity.	Nie mam uwag.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniamy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
189	Mazowieckie	Radomski, przysuski	Uwzględnienie relacji Lublin-Radom-Łódź, łączącej trzy duże miasta, dotychczas połączone słabo	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniamy w projekcie CPK+ relację Lublin-Radom-Łódź.
190	Mazowieckie	mławski	Apełuje o ponowne postoje handlowe IC na Mława Miasto m	Mogłoby być więcej miejsc siedzących oraz wiat chroniących przed deszczem.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniamy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
191	Lubuskie	żarski	Odbudowa linii kolejowej na odcinku Jasień – Żary przez Sieniawę Żarską jest bardzo ważny dla społeczności. Obecnie odbudowywana w ramach programu Koleja - jest linia 275 na odcinku Bieniów - Lubsko przez Jasień. Mieszkańcy gmin Lubsko i Jasień bardzo często przemierzają się do Żar (cel: praca, szkoła, urzędy, służba zdrowia, pociągi regionalne z Żar). Obecnie dostępny jest na tym kierunku przejazd tylko własnym samochodem lub komunikacją autobusową prywatnego przewoźnika, który ma ograniczoną liczbę kursów a w soboty i niedziele + święta ich nie ma.	brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
192	Mazowieckie	Mława	Jestem z tym aby pociągi spółki PKP Intercity S.A. zatrzymywały się na p.o. Mława Miasto.	Jest to bliska lokalizacja ścisłego centrum Mławy, w pobliżu znajduje się dworzec autobusowy, oraz duże osiedla mieszkaniowe oraz nowo powstające osiedla mieszkaniowe.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniamy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
193	Mazowieckie	Mławski	Postoje o pociągi dalekobieżne na stacji Mława Miasto.	Bez zastrzeżeń	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniamy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
194	Mazowieckie	Mławski	Chcę powrotu IC na Mława Miasto	Koniec	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględniamy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.
195	Wielkopolskie	Czarnkowski-Trzcianecki	Zmiana graficzna mapy	Nie istnieją bezpośrednie połączenia na lini Gorzów Wielkopolski - Szczecin, sama mapa jest niedokładna, ukazuje ona jakoby Krzyż Wielkopolski nie posiadał bezpośredniego połączenia z Poznaniem, a realistycznie rzecz ujmując połączenia Szczecin-Poznań, Gorzów Wielkopolski-Poznań odbywają się przede wszystkim z udziałem Krzyża wielkopolskiego.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Sporządzona mapa to schemat połączeń, a nie linii. Ten schemat zakłada wybudowanie infrastruktury kolejowej obejmującej całą Polskę.
196	Podlaskie	Sokolowski, Ostrowski, wysokomazowiecki	Przedłużenie linii kosów lacki- Ciechanowiec- Bielsk Podlaski- Hajnówka	Brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uwaga dotycząca przedłużenia linii Kosów Lacki-Ciechanowiec-Bielsk Podlaski-Hajnówka w naszej opinii nie ma uzasadnienia z powodu zbyt małych ośrodków miejskich.

197	Mazowieckie	Piaseczyński, Grójce	<p>Dotyczy planowanej trasy A50. Postuluje aby przy projektowaniu przebiegu trasy A50 w powiecie grójcekim i piaseczyńskim przeprowadzić ów drogę przy wykorzystaniu istniejącego już korytarza DK50.</p> <p>Kierując się od zachodu omawianego obszaru, proponuję rozpocząć od obwodnicy Miasta Grójec aby droga ominęła miasto od południa projektując tak trasę aby możliwie uniknąć wywłaszczeń domów zamieszkałych. Dla każdej rodziny widmo wywłaszczenia to ogromna tragedia i stres.</p> <p>Dlaczego od południa miasta Grójec? Dlatego że południe jest mniej zurbanizowane i zdecydowaną większość stanowią sady. Przejęcie obszaru z drzewami produkcyjnymi nie będzie tak dotkliwie jak zmuszenie mieszkańców domów do przymusowej wyprawki.</p> <p>Dalszy ciąg trasy powinien być śladem aktualnie istniejącej drogi DK50. Bieg tejże drogi trwa od czasów przedwojennych. Droga ta od wielu pokoleń stanowiła bardzo ważną trasę wschód-zachód. Rozbudowa tej drogi jest logicznym następstwem jej istnienia. Mieszkańcy pobliskich domów oraz właściciele firm w pobliżu tej trasy (DK50) powinni mieć świadomość jej rozbudowy.</p> <p>Kolejny etap to przejście z terenu powiatu grójceckiego na teren powiatu piaseczyńskiego. Przyszła droga A50 powinna być do mostu przez Wisłę przez tereny które są najmniej zurbanizowane i bogate przyrodniczo. Na pewno na południe od Miasta Góra Kalwaria, najlepiej z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury np. południowej obwodnicy Góry Kalwarii.</p> <p>Kwestia mostu - czy budować nowy, czy rozbudować istniejący - pozostawić ekspertom w branży.</p> <p>Podsumowując - budowa A50 na północ miasta Grójec jak i miasta Góra Kalwaria, spowoduje powstanie poważnej bariery pod względem społecznym, komunikacji oraz przyrodniczym. Ta pożądana trasa będzie wyraźną granicą aglomeracji warszawskiej. Miasta takie jak Grójec czy Góra Kalwaria są silnie związane z Warszawą i jej okolicami. Droga S7 z Grójca do Warszawy podobnie DK79 z Góry Kalwarii do stolicy to nie są jedyny łączniki.</p> <p>Tak dla budowy dróg szybkiego ruchu! Tak dla poprawy komunikacji! Nie dla bariery Grójca i Góry Kalwarii od aglomeracji! Nie dla nielogicznych rozwiązań!</p>	<p>Podstawową uwagą i bardzo złą i niesprawiedliwą praktyką jest prowadzenie etapów konsultacji przebiegu drogi A50 przez GDDKiA. Etapy i przebiegi dróg powinny być prowadzone jednocześnie z udziałem wszystkich gmin przez które omawiana droga będzie budowana.</p> <p>Aktualnie jest tak że część gmin i ich mieszkańców nie dopuszcza się do głosu mimo że budowa trasy będzie dotyczyć. Jest to wielki absurd.</p>	<p>UWAGA NIE NA TEMAT - NIE DOTYCZY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.</p>	<p>Uwaga nie dotyczy infrastruktury kolejowej i zagadnień objętych projektem CPK+.</p>
198	Warmińsko-mazurskie	Pogranicze Kraju	<p>Nowa linia kolejowa/rozbudowa częściowa ale jako magistrala Gdansk - Nowy Dwór Gdański - Elbląg z ewentualnymi miastami po trasie a także odcinki przygraniczne w Warmińsko Mazurskim jak do Sopotu czy do Szczytna nowa linia według pomysłów Niemieckich z Olsztyna ale także też dwa tory na lk 38 co najmniej do Korszy/Bartoszyca do granicy przejezdności.</p>	<p>odbudowa dworców w naszym Pruskim stylu Chce też madrzejszego podejścia np nowa linia jak za czasów Rzeszy ostatniej proponowali Kolno - Szczytno - Augustów można też przedłużyć do Atylus na Litwie i także z Puszczy Romnickiej nie tylko do Suwałk ale np do Wilkaviskis albo nawet do byłego Memelandu jak Niemcy planowali przed 1945 tylko że trzeba w Kownie zrobić normalny węzeł kolejowy + ewentualnie do Jurbarkas albo innych miast na Litwie nie tylko Mariampol bo trzeba nasza sieć kolejowa pielęgnować a Świnoujście doo Hamburga także rozbudować węzeł i ewentualnie jakieś tunele czy coś w ramach sporej inwestycji w naszym granicznym mieście a także w Szczecinie gdzie linię do Pasewalk, Löcknitz trzeba zelektryfikować na 2 tory i z 200km/h bo pora zebysmy wkoncu mieli troche linii na 250km/h bądź 200km/h bo poza tgrkiem nie powinniśmy mieć linii konwencjonalnych nawet do Gdańska z Warszawy do Nasielska skrot ale i nowa trasa przez Lubawę (ale można też Nowe Miasto Lubawskie) do Ilawy z Działdowa</p>	<p>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Tak planujemy w zakresie połączenia Elbląg - Gdańsk.</p>
199	Małopolskie	dąbrowski, tarnowski	<p>Proponuję rozważenie drugiego wariantu połączenia Tarnów - Busko Zdrój, przez miasto Nowy Korczyn, który mógłby objąć intensywnie rozwijając się gminę Gręboszów, Zalipie które by na tym turystycznie bardzo zyskało oraz Niecieczę oraz łącznicę prowadzącą na dawną część linii do Szczucina. Wariant ten może być rozważany w przypadku gdy dojdzie do przywrócenia dawnej części Szczucina. Należy wtedy rozważyć jak bardzo byłby on korzystny czasowo dla Tarnowa, Nowego Sącza, Buska Zdroju czy Kielca, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego skomunikowania z Dąbrową Tarnowską przez Zabno.</p>	<p>brak</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Tak planujemy.</p>
200	Mazowieckie	Mławski	<p>Apekuje o rozważenie powrotu PKP Intercity na Mława Miasto</p>	<p>..</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.</p>
201	Mazowieckie	Mława	<p>Chcę znowu wsiadać do pociągów pospiesznych ma Mława Miasto.</p>	<p>Wólka jest nam peryferiach miasta</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.</p>
202	Mazowieckie	Mławski	<p>Stacja Mława Miasto jest dobrym rozwiązaniem i tu powinny zatrzymać się wszystkie pociągi dalekobieżne.</p>	<p>Mogły by być pojemniejsze windy</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.</p>
203	Mazowieckie	Mławski	<p>Chcemy znow wsiadać do IC na Mława Miasto</p>	<p>Brak</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.</p>
204	Mazowieckie	Mławski	<p>Chcemy znow wsiadać do IC na Mława Miasto</p>	<p>Brak</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.</p>
205	Mazowieckie	Mławski	<p>PKP Intercity powinno wrócić z obsługą stacji Mława Miasto.</p>	<p>Wszystko napisałam powyżej</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.</p>
206	Mazowieckie	Mławski	<p>Mława Miasto</p>	<p></p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.</p>
207	Mazowieckie	Mławski	<p>Proponuję zmianę miejsca zatrzymywania się pociągów PKP Intercity i Polregio w mieście Mława. Miejsce zatrzymywania powinno być na stacji Mława Miasto.</p>	<p>Przydałoby się więcej miejsc do siedzenia i wiat chroniących przed deszczem.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy ujęcie przystanku Mława Miasto w siatce połączeń dalekobieżnych IC.</p>
208	Wielkopolskie	Powiat Śremski, Średzi i Jarociński	<p>Szanowni Państwo Do sieci kolejowej dobrze by było włączyć całą nieczynną od 31 lat linię kolejową nr 369 z Czempinia do Jarocina, która przebiega przez między innymi Śrem i Książ Wielkopolski. Sądzę, że linia ta znacząco wpłynie na poprawę dostępności kolejowej w powiecie Śremskim i jarocińskim. Niestety dzisiaj miejscowości leżące na tym i sąsiednim obszarze zmagają się z problemem wykluczenia komunikacyjnego. Linia ta także odciążałaby mocno eksploatowaną linię kolejową nr 272 z Poznania do Ostrowa Wielkopolskiego i Kluczborka oraz mogłaby posłużyć za pomocniczą w razie awarii sieci trakcyjnej lub innych nieprzewidzianych wypadków. Obecnie często do nich dochodzi właśnie na tej często uczęszczanej trasie. W poprzednich planach programu dostępności kolejowej Kolej plus niesłusznie zrezygnowano z odcinka Śrem - Jarocin, co wydaje się mocno niesprawiedliwe. Ponadto warto przywrócić całą linię kolejową nr 360 z Jarocina do Leszna zawieszoną w 2011 roku z uwzględnieniem odcinka torów kolejowych z Jarocina do Gostynia.</p>	<p>Dzisiaj większość torów na linii nr 369 jest porośnięta drzewami i krzewami. Należałoby je wyciąć. Znaczna część podkładów kolejowych wymaga wymiany.</p>	<p>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Przychylamy się częściowo do przedstawionej argumentacji i uwzględnimy, pominiemy w programie Kolej Plus, odcinek linii kolejowej tj Śrem-Jarocin.</p>
209	Mazowieckie	Mławski	<p>Jestem za lokalizacją Mława Miasto</p>	<p>Bez uwag.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy osobowy przystanek kolejowy Mława-Miasto jako przystanek kolejowy dla kolei dalekobieżnych.</p>
210	Mazowieckie	Mławski	<p>Proponuję Mława Miasto jako miejsce dla IC.</p>	<p>Bez uwag</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIIONA.</p>	<p>Uwzględnimy osobowy przystanek kolejowy Mława-Miasto jako przystanek kolejowy dla kolei dalekobieżnych.</p>
211	Podkarpackie	Brzozów	<p>Jakim śladem optymalnie powinna iść linia do Sanoka przez Brzozów?</p>	<p>Dzień dobry, Interesuje mnie jaki był Państwa powołany horyzont czasowy dla wykonania nowych linii kolejowych na Podkarpaciu? Szczególnie interesuje mnie linia do Sanoka przez Brzozów. W jakiej częstotliwości pociągi powinny być wypuszczane na tą linię, żeby miało to ręce i nogi?</p>	<p>ODPOWIEDZ NA PYTANIE - UDZIELONA.</p>	<p>Zakładamy, że minimalna częstotliwość połączeń pomiędzy stolicą powiatu, a miastem wojewódzkim powinna wynosić 60 minut.</p>

212	Podlaskie	Siemiatycki	Proponowane zmiany są bardzo dobre, wreszcie zaplanowana jest stacja kolejowa bezpośrednio w Siemiatyczach. Brawo!	Rozdzielczość mapy na LinkedIn jest zbyt niska żeby odczytać wszystkie nazwy miejscowości.	UWAGA TECHNICZNA - NIE WYMAGA ODPOWIEDZI.	uwaga redakcyjna
213	Łódzkie	Brzeziński	Włączenie stacji KDP Brzeziny do sieci kolei dalekobieżnej	Włączenie stacji KDP Brzeziny do sieci kolei dalekobieżnej	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uwaga nie została przez nas uwzględniona. W planowanej stacji KDP Brzeziny nie będą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Do jej obsługi wystarczą w odpowiedniej częstotliwości połączenia AeroExpress i RegioExpress.
214	Podkarpackie	Sokolów Małopolski (rzeszowski) – Łańcut (łańcucki) – Kańczuga (przeworski) – Przemysł (przemyski) – Medyka (przemyski)	<p>Proponuję utworzenie nowej linii kolejowej łączącej miasta: Sokolów Małopolski – Łańcut – Kańczuga – Przemysł – Medyka, jako elementu nowego korytarza transportowego o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym. Inwestycja ta stanowiłaby istotne uzupełnienie istniejącej sieci kolejowej poprzez włączenie obszarów dotychczas wykluczonych komunikacyjnie w spójny system transportu publicznego, integrujący je z aglomeracją rzeszowską oraz głównymi ośrodkami gospodarczymi regionu.</p> <p>Projektowana linia umożliwiłaby poprawę dostępności transportowej dla mieszkańców licznych gmin i mniejszych miast, zwiększając ich mobilność w zakresie dojazdów do pracy, edukacji, ochrony zdrowia i usług publicznych. Jednocześnie przyczyniłaby się do rozwoju lokalnych rynków pracy, ograniczenia wykluczenia społecznego oraz zmniejszenia presji na infrastrukturę drogową poprzez częściowe przeniesienie ruchu z transportu indywidualnego na zbiorowy.</p> <p>Istotnym atutem proponowanego rozwiązania jest jego powiązanie z węzłem kolejowym w Przemyslu oraz przejściem granicznym w Medyce, co nadaje inwestycji wymiar strategiczny – zarówno w kontekście obsługi ruchu pasażerskiego, jak i potencjalnego wsparcia procesów logistycznych i transgranicznych. Linia ta mogłaby w przyszłości stanowić element szerszego układu komunikacyjnego, integrującego wschodnią część województwa podkarpackiego z krajową i europejską siecią transportową.</p> <p>Realizacja inwestycji powinna być rozpatrywana etapowo, z uwzględnieniem potencjalnych powiązań z istniejącą i planowaną infrastrukturą kolejową oraz możliwością dalszej rozbudowy korytarza w kierunku północnym i zachodnim, w tym integracji z systemem kolei aglomeracyjnej obsługującej Rzeszów i jego obszar funkcjonalny.</p>	brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Niestety uważamy za nieuzasadnioną budowę nowego korytarza transportu kolejowego, którą Państwo zaproponowaliście. naszym zdaniem, nie ma wystarczającego zapotrzebowania przewozowego na powstanie takiej linii kolejowej. Natomiast Kańczuga w koncepcji CPK + obsługiwana będzie koleją wąskotorową, zmodernizowaną w celu osiągnięcia prędkości 70-80 km/h, co umożliwi dojazd do stacji Przeworsk w czasie około 15 minut, a stamtąd dojazd do Rzeszowa w czasie około 25-30 minut.
215	Mazowieckie	Zwoleń, Lipsko, Opole Lubelskie	Linia kolejowa Lublin - Opole Lubelskie - Lipsko - Zwoleń - Radom lub Sandomierz - Ożarów - Lipsko - Zwoleń - Radom	Brak	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Zaproponowana przez Państwo linia kolejowa Lublin - Opole Lubelskie - Lipsko - Zwoleń - Radom lub Sandomierz - Ożarów - Lipsko - Zwoleń - Radom zostanie przez nas uwzględniona jako rozwiązanie potencjalne - przyszłościowe (w celu zabezpieczenia korytarza linii kolejowej przed zabudową).
216	Śląskie	Tarnogórski	<p>Uwzględnienie linii kolejowej Tarnowskie Góry-Zawadzkie do ruchu pociągów relacji Katowice-Tarnowskie Góry -Opole. (Nie muszą być przez nikogo wykorzystywane w pełnej relacji, ale krótsze trasy typu przesiadka w TG jadąc od Tworogu psują atrakcyjność)</p> <p>Za to Katowice - Lubliniec potem do Kluczborka a nie Opola. (kilka do Kępna)</p> <p>Plus kilka par przyspieszonych relacji Wrocław -Opole - Tworóg - Tarnowskie Góry -Przywotice Lotnisko - Zawiercie -Kielce lub Kraków</p>	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO.	Przesłane sugestie dotyczące połączeń międzywojewódzkich Katowice - Opole (regionalnych) zasługują na uwzględnienie.
217	Lubelskie	Parczewski i Włodawski	Linia kolejowa Parczew - Włodawa	Nie	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uwaga nie została przez nas uwzględniona. Niestety potencjalna linia kolejowa Parczew - Włodawa miała by tylko uzasadnienie obronne, a taką rolę pełni już linia Parczew - Biała Podlaska. Połączenie Parczew - Włodawa będzie możliwe z przesiadką w Lublinie.
218	Świętokrzyskie	Nielecki	Pospieszny między Kielcami a Krakowem osiągnąłby znacznie wyższą prędkość i lepszy czas przejazdu przez Busko-Zdrój zamiast przez Jędrzejów krętą LKS.	Rozumiem że to są schematy ale jednak warto urealnić przebieg linii na mapie.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Przychylamy się do przesłanej sugestii i uwzględnimy połączenia dalekobieżne pomiędzy Kielcami a Krakowem przez Busko-Zdrój.
219	Dolnośląskie	lubański, lwówecki	Nowy ślad linii 284 odcinek Lubomierz - Lwówek Śląski, aby wykonywać połączenia ze stacji węzłowej Legnica do stacji Świeradów Zdrój.	Mijanka w Lubomierzu.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy jako potencjalne przyszłościowe rozwiązanie w postaci odbudowy LK 284 na odcinku Lwówek Śląski - Lubomierz.
220	Mazowieckie	Pruszkowski	<p>Przystanek początkowy w Raszynie pomija kilka miejscowości, które ze względu na nowe osiedla gwałtownie rosną; mowa tutaj o Sękocinie, Słominie, Nadarzynie. Proponowane połączenie Raszyna prawdopodobnie na poziomie Warszawy Dawidy dawałoby szansy na rozwój Raszyna, ale nie pozwalałoby na rozwój okolic Sękocina, Janek, Słomina i Nadarżyna jako, że nie usprawniłoby to komunikacji do Warszawy. Moja propozycja to rozszerzenie kolei o 3 dodatkowe przystanki w kolejności Nadarzyn -> Sękocin Stary/Słomin - Janki -> Raszyn. Pozwoliłoby to</p> <p>a) wesprzeć dynamiczny rozwój Nadarżyna i wsi przyległych</p> <p>b) zlikwidować wykluczenie komunikacyjne dla mieszkańców południowej części Gminy Raszyn, a także przyległej Magdalenki dając realną alternatywę dla komunikacji indywidualnej</p> <p>Kolej można byłoby poprowadzić wzdłuż 57, a następnie za Lasami Sękocińskimi do Nadarżyna. W dalszej kolejności można byłoby myśleć o połączeniu Nadarżyna z Grodziskiem Mazowieckim, a tym samym umożliwiając ludziom z południowych gmin na szybko dostanie się do CPK.</p>	brak, bardzo ładna prezentacja i grafika	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uważamy za uzasadnione uwzględnienie trzech nowych osobowych przystanków kolejowych: Nadarzyn -> Sękocin Stary/Słomin - Janki -> Raszyn.
221	Podkarpackie	Kańczuga, powiat przeworski	<p>Składam wniosek o uzupełnienie zaproponowanej sieci regionalnej o miasto Kańczuga (powiat przeworski). Kańczuga stanowi istotny lokalny ośrodek społeczno-gospodarczy, pełniący ważną funkcję dla mieszkańców miasta i okolicznych gmin. Miasto posiada realne atuty gospodarcze, w tym działalność produkcyjną i usługową oraz obecność rozpoznawalnych pracodawców, takich jak KISAN i zakład związany z grupą MARMA Polskie Folie. Pomimo tego Kańczuga pozostaje obecnie poza siecią kolejową, co ogranicza jej potencjał rozwojowy i pogarsza dostępność transportową. Zasadne byłoby objęcie miasta projektowaną siecią poprzez zapewnienie połączenia kolejowego z Łańcutem, a dalej z Rzeszowem, Siałową Wola, co pozwoliłoby włączyć Kańczugę do regionalnego systemu transportu publicznego i zwiększyć jej dostępność dla mieszkańców, pracowników i inwestorów.</p>	xxx	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga częściowo uwzględniona, ponieważ Kańczuga w koncepcji CPK + obsługiwana będzie koleją wąskotorową zmodernizowaną w celu osiągnięcia prędkości 70-80 km/h, co umożliwi dojazd do stacji Przeworsk w czasie około 15 minut, a stamtąd dojazd do Rzeszowa w czasie około 25-30 minut.
222	Pomorskie	kartuski i wejherowski	Spory teren wykluczony komunikacyjnie, to m. Przdokowo. Brakuje połączenia kolejowego np.: relacji Kartuzi - Przdokowo - Chwaszczyno - Osowa, lub Kartuzi - Przdokowo - Koleczkowo - Wejherowo	Na powyższych odcinkach brak jakiegokolwiek infrastruktury kolejowej	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Złożona propozycja postuluje budowę nowej linii kolejowej, której celem jest skomunikowanie jednej miejscowości gminnej, tj Przdokowo. Jest to zbyt słabe uzasadnienie dla budowy nowej linii kolejowej. Linia taka nie miałaby znaczenia regionalnego ani nawet subregionalnego.
223	Śląskie	Raciborski	<p>1. Systemowo uważam, że na wzór warsztatowego podejścia do ZSK warto (oczywiście z mniejszym rozmachem) zastosować podobne podejście.</p> <p>2. Uważam, że można było nieco dobrego zaczerpnąć z koncepcji HRI dla połączeń dalekobieżnych, szczególnie dla Powiatu Raciborskiego.</p> <p>3. Dużym problemem, który nie sporadycznie rozwała ofertę i zniechęca pasażerów jest fakultatywny charakter integracji połączeń dalekobieżnych będących w gestii MI, a tych podlegających pod marszałków. Zatem pokazywanie centralnej koncepcji połączeń regionalnych wymaga uporządkowanie tego tematu, także kwestii pociągów przyspieszonych typu REX, które w Zachodniej Europie kursują w relacjach ponad 100km, w odróżnieniu od nas. Dalej jest problem ze stykami między województwami, a także między krajami, np. Bohumin. Ile pociągów osobowych uzupełnia ofertę dalekobieżną, aby umożliwić dojazd i powrót z Raciborza do Bohumina, będącego oknem na południe, albo chociaż do Chalupek do pociągów jadących przez Wodzisław?</p> <p>4. Można by mnożyć tematy...</p>	W temacie przedstawiania wyników koncepcji brakuję mi na pewno pokazania w jasny sposób, gdzie zakłada się budowę nowych fragmentów linii. Te na pewno muszą tu czy tam powstać patrząc na pokazane relacje.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Racibórz zostanie uwzględniony na mapie połączeń dalekobieżnych. Co do drugiej uwagi dotyczącej planowanych nowych linii kolejowych, to zakładamy do objęcia prezentacji projektu CPK+ na naszej stronie tabkladcpk.org , gdzie tego typu mapa została zamieszczona. W najbliższym czasie planujemy również pokazać bardziej szczegółowe propozycje.
224	Kujawsko-pomorskie	Chelmiński i Świecki	<p>Apeluję o awansowanie stacji w Terespolu Pomorskim linii 130- do roli węzła. Stanowi ona bowiem najbliższy dworzec kolejowy dla dwóch miast powiatowych Chelma i Świecia. - regionu ponad 50 tys mieszkańców. Obecnie stacja kolejowa nie spełnia swojej funkcji, to zarówno z powodu małej ilości połączeń jednocześnie zły stan techniczny w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - perony są zniszczone i niebezpieczne, - brak wiat chroniących podróżnych na peronach przed warunkami atmosferycznymi, - brak jest odpowiedniego oświetlenia i systemów informacyjnych (elektronicznych tablic informacyjnych), monitoringu, - parking przed stacją kolejową jest w złym stanie technicznym, - obskurne przejście podziemne, 	Myślę, że istotnym argumentem może być fakt podjęcia przez obywateli miasta stosownych uchwał nawołujących do wprowadzenie powyższych propozycji i skierowany do decydentów.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Terespol Pomorski został przez nas uwzględniony jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.

225	Śląskie	Wodzisław Jastrzębie Cieszyń	Przebieg linii KDP Katowice-Ostrawa od Zory do Bogumin powinien przebiegać według przebiegu 63/63a https://www.petycjeonline.com/kdp a stacja graniczna powinna znajdować się w Wodzisławiu Wilchów styk z Mszaną bliżej centrum subregionu zachodniego, a nie na terenie szkód górniczych byle JAS-MOS na terenach podmokłych zalewowych rzeki Szotkówki. Dodatkowym argumentem jest to, że stacja Wodzisław Śląski jest w założeniu linii Katowice-Ostrawa stacją techniczną dla stacji granicznej więc kompletnie niezrozumiałym jest oddalenie stacji granicznej którą w nazwie roboczej przyjęto Mszana od stacji Wodzisław Śląski http://tek.org.pl/jz/ Co do całej linii KDP Ostrawa-Katowice powinna być wydłużona przez Siemianowice-Katowice Lotnisko do okolic Myszkowa do CMK co znacznie skróciłoby dojazd z Katowic do Warszawy i lotniska w CPK a także mieszkańcom Śląskiego i Morasko-Śląskiego do lotniska Katowice, bo inaczej szybciej będą mieli do lotniska w Pradze, Wiedniu czy Budapeszcie.	Linia regionalna łącząca Rybnik-Wodzisław-stacja KDP powinna iść w kierunku Zembrzydowic od Wodzisławia po bylej linii 875 a następnie 170, a stacja Jastrzębie powinna być usytuowana na byłym przystanku Jastrzębie Zofiówka obok zajezdni MZK, strefy przemysłowej drugiego największego zakładu pracy w Jastrzębku czyli Prymratu prowadzić starą linię kolejową do Zembrzydowic i potem dalej linią 90 do Cieszyna a z niej do Bielska i Wisły co dalaoby całkowicie odbudowanie starego szlaku transportowego Gliwice-Rybnik-Wodzisław-Jastrzębie-Zembrzydowice-Cieszyń-Bielsko-Wisła który w tej chwili już jest obsługiwany przez koleje Śląskie linią s17. W dodatku na odcinku Wodzisław-Jastrzębie-Zembrzydowice nie byłoby szkód górniczych w porównaniu do linii Jastrzębie-Pawłowice gdzie jest III-V kategoria szkód górniczych z nieciągłościami i średnim upadem terenu około metra, a koncesja na wydobycie jest do 2050 roku przez kopalnię JSW Zofiówka i Pniówek http://tek.org.pl/jz	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Niestety Państwa uwagi nie mogą zostać uwzględnione, gdyż linia KDP Katowice - Ostrawa jest już zaprojektowana. Ewentualny korytarz kolejowy na odcinku Jastrzębie-Zdrój - Cieszyń - Bielsko-Biała oferowałyby nieatrakcyjny czas przejazdu, stąd wybór korytarza z Jastrzębia-Zdrój do Bielska-Białej przez Czechowice-Dziedzic.
226	Opolskie	Opolski	W siatce połączeń regionalnych wprowadzenie przystanku Chróścice na linii Opole - Popielów.	Wspomniana wyżej linia jest czynna i używana do połączeń towarowych, jednak jej potencjał jest niewykorzystany. Na trasie funkcjonują przystanki kolejowe (w tym w Chróścicach) jednak ich popularność jest aktualnie niska z racji na ubogą siatkę połączeń. Rozszerzenie połączeń pasażerskich i zwiększenie jej ilości pozwoliło by na dojazd do szkół i pracy dla mieszkańców tej, oraz okolicznych miejscowości, jednocześnie przyczyniając się do redukcji korków, hałasu i emisji spalin w polskim Opolu, stanowiącym główny cel podróży mieszkańców miejscowości na trasie tej linii kolejowej.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Brak kolejowego przystanku Chróścice na mapie połączeń regionalnych nie oznacza jego pominięcia. Na zaprezentowanych schematach połączeń regionalnych są uwzględnione tylko przystanki w stolicach gmin lub stacje węzłowe. Niestety na mapie o skali ogólnokrajowej nie jest możliwe uwzględnienie wszystkich przystanków kolejowych.
227	Kujawsko-pomorskie	ŚWIECKI	Modernizacja linii kolejowej nr 240 Terespol Pomorski- Świecie	Jest opracowana dokumentacja i decyzja środowiskowa. Brak finansowania na realizację	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Linia kolejowa nr 240 Terespol Pomorski - Świecie jest przez nas uwzględniona. Przewidujemy nawet budowę mostu na Wiśle celem stworzenia połączenia Świecie - Chelmo - Toruń.
228	Podkarpackie	rzeszowski leżajski przeworski jarosławski	Bezpośrednie Połączenie regio Rzeszów Kraków. Obecnie wymagane są przesiadki, a bezpośrednio połączenie zatrzymujące się na każdej stacji byłoby sukcesem. Więcej par na trasie stalowa Wola przemysł. Połączenie przemysł Strzyżów i stalowa Wola strzyżowb bez przesiadki l. Wtedy pozwoli na przejazdy bezpośrednio z wschodnich i północnych miejscowości w okolicy Rzeszowa na południe	Brak	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy połączenie dalekobieżne Kraków - Mielec - Stalowa Wola - Zamość. Połączenia Przemysł - Stalowa Wola i Przemysł - Strzyżów będą możliwe z przesiadką w Rzeszowie.
229	Śląskie	Lubliniec	Połączenie kolejowe w godzinach pracy Opole-Lubliniec-Pyrzowice. Pociąg relacji Lubliniec- Opole jedzie zaledwie ok. 32min. Podróż samochodem to ok 55/60min. Jednak połączenie jest dostępne jedynie w poniedziałki rano (6:20) i codziennie powrotny po południu.	Dobre skomunikowane miasta Opole/Lubliniec połączeniem kolejowym z portem lotniczym Katowice Pyrzowice oraz możliwość przesiadki do innych połączeń kolejowych	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Bezpośrednie połączenie Opole - Lubliniec - Lotnisko Katowice-Pyrzowice nie ma w naszej opinii uzasadnienia. Takie połączenie będzie możliwe z jedną przesiadką w relacji przez Tarnowice Góry i Radzionów. Czas przesiadki będzie wynosił średnio 15 minut.
230	Mazowieckie	Przysuski	Stacja Przysucha to de facto stacja Skrzyżsko - dworzec znajduje się 4 km od miasta Przysucha bez opzji dowozu mieszkańców do tej stacji. Mało pasażerów korzysta z tej formy transportu pomimo tego, że wiele osób z tej miejscowości dojeżdża do pracy do Radomia i Warszawy (zostają tylko busy). Jak połączyć dworzec Zeby był zintegrowany z miastem a nie jak to jest obecnie w Przysusze być dworcem w polach?	Wszystko bardzo pozytywnie :)	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga zostanie przez nas uwzględniona.
231	Mazowieckie	Mławski	Wnioskuje o ponowne przeanalizowanie postoiu na stacji Mława Miasto!	Nie mam	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
232	Mazowieckie	Powiat mławski	Postój pociągów IC na Mława Miasto	Dalej bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
233	Mazowieckie	Powiat Mławski	Postój pociągów IC na Mława Miasto	Dalej bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
234	Mazowieckie	Powiat mławski	Postój pociągów IC na Mława miasto	Dalej bez uwag	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
235	Mazowieckie	Mławski	Wnioskuje o ponowne przeanalizowanie postojów PKP Intercity na przystanku Mława Miasto.	Przydałaby się elektroniczne tablice z rozkładem jazdy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
236	Mazowieckie	Mławski	Wnioskuje o ponowne przeanalizowanie postojów PKP Intercity na przystanku Mława Miasto.	Przydałaby się elektroniczne tablice z rozkładem jazdy	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
237	Łódzkie	Nie dotyczy	Konieczne jest zaprojektowanie szpitala w okolicy CPK, który będzie wyłączony spod jurysdykcji samorządowej. Jest to koniecznie ponieważ wg planów na dobę będzie rotacja miliona osób w obrębie CPK. Szpitale okoliczne samorządowe nie są przygotowane ani nie będą w stanie obsłużyć chorych szczególnie w przypadku zdarzeń nagłych lub zdarzeń masowych	Konieczne jest zaprojektowanie szpitala w okolicy CPK, który będzie wyłączony spod jurysdykcji samorządowej. Jest to koniecznie ponieważ wg planów na dobę przewidziany jest przepływ ok. miliona osób w obrębie CPK. Szpitale okoliczne samorządowe nie są przygotowane ani nie będą w stanie obsłużyć chorych szczególnie w przypadku zdarzeń nagłych lub zdarzeń masowych	UWAGA NIE NA TEMAT.	Uwaga nie dotyczy transportu. Uwaga nie na temat.
238	Podkarpackie	Jasielski	Brak nowej linii kolejowej między miastami Jasło - Pilzno. Obecna siatka znacząco wydłuża czas przejazdu z Jasła (a nawet od Bieszczad!) do Krakowa i dalej.	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Nie zakładamy budowy nowej linii kolejowej pomiędzy Jasłem, a Pilznem. Połączenia pomiędzy Jasłem, a Krakowem odbywać się będą linią kolejową przez Gorlice i Nowy Sącz nową linią Podgłęże-Piekielek i takie połączenie uwzględnimy w ostatecznej propozycji koncepcji CPK+.
239	Małopolskie	Nowotarski	Proponuje przedłużenie nowej linii kolejowej biegnącej od Nowego Targu przez Czarny Dunajec do słowackiego miasta Trstena. Mianowicie zamiast prowadzić linię kolejową z Czarnego Dunajca do Podczernwanog i dalej na Słowację należałoby ją poprawić przez Piekielek do Jablonki, następnie do Chyżnego i stamtąd do słowackiego miasta Trstena. Taka zmiana pozwoliłaby na skomunikowanie regionu Orawy z resztą kraju. Stary przebieg linii kolejowej nie jest możliwy do odtworzenia w pierwotnym szlaku, gdyż w tym miejscu, gdzie były stare tory obecnie znajduje się ścieżka rowerowa stanowiąca część atrakcji turystycznej Szlak Wokół Tatrz. Powyższa zmiana pozytywnie wpłynie na rozwój regionu, który obecnie przywiązuje wagę do turystyki jako główny kierunek rozwoju, oraz zmniejsza problem wykluczenia komunikacyjnego z jakim obecnie boryka się region. Ponadto będzie możliwa z tego punktu (z Jablonki) przyszła rozbudowa infrastruktury kolejowej w innych kierunkach np. w kierunku Zawoję i powiatu Suskiego, gdzie kolej mogłaby się połączyć w Suchej Beskidzkiej tworząc pętlę. Ewentualnie przy współpracy ze Słowacją można stworzyć połączenie, które z Jablonki prowadziłoby w okolice słowackiego miasta Namestovo a z stamtąd np. dalej w głąb Słowacji lub stronę Żywiec w województwie Śląskim.	Słaba widoczność, mała reklama	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uwaga nie została przez nas uwzględniona. Odbudowa linii kolejowej w starym śladzie jest znacznie tańsza niż jej budowa w nowym korytarzu, nawet jeśli wiązałoby się to z budową ścieżki rowerowej w nowym przebiegu.
240	Mazowieckie	Wołomiński/Legionowski	linia nr 10 Tuszczy-Legionowo	normalnie trzeba rozwijać ta linie a nie ze ta skm jest taka biedna	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Linia kolejowa nr 10 Tuszczy - Legionowo jest przez nas uwzględniona w schemacie połączeń regionalnych.
241	Kujawsko-pomorskie	Radziejów	Uwzględnienie miasta Radziejów w komunikacji szynowej	Linia kolejowa przez Radziejów	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Miasto Radziejów jest przez nas uwzględnione w schemacie połączeń regionalnych.

242	Wielkopolskie	Kolski	Uruchomienie pociągów z Poznania do Inowrocławia lub Bydgoszczy/Torunia przez stacje Września, Słupca Konin, Kolo, (zjazd na linie 131) Babiak, Piotrków Kujawski, Inowrocław.	brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uważamy, że proponowane bezpośrednie połączenia z Poznania do Inowrocławia lub Bydgoszczy/Torunia przez wskazane miejscowości nie są uzasadnione, gdyż wszystkie te miasta pomiędzy Kolem, a Inowrocławiem mają połączenie z Poznaniem z przesiadką w Kole lub w Inowrocławiu i nie ma potrzeby uruchamiania połączeń bezpośrednich.
243	Mazowieckie	Mławski	Postoje o zatrzymaniu na Mława miasto.	Nic więcej do dodania	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
244	Kujawsko-pomorskie	tucholski	brak wskazania regionalnej linii 241 pozwalającej mieszkańcom Koronowa oraz gmin ościennych na dotarcie do pociągów dalekobieżnych z Bydgoszczy, Tucholi lub nowo budowanego dworca Wieruchcin na linii 201 przez Kościerzynę	brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwaga została uwzględniona. W uzupelnionej koncepcji CPK + znajdzie się linia Bydgoszcz - Tuchola przez Koronowo oraz Gostynin.
245	Kujawsko-pomorskie	Lipnoski	Linia CPK powinna iść bliżej Miasta Lipna i najlepiej zatrzymywać się w mieście, a nie poza granicami miasta.	Dojazd na linie powinien być lepiej skomunikowany	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwaga uwzględniona. Projektowana linia KDP pod nazwą CMK Północ będzie przebiegać przez miasto Lipno, a pociągi mają zatrzymywać się na stacji kolejowej Lipno.
246	Podlaskie	bielski, hajnowski itd.	Modernizacja infrastruktury na odcinku Białystok - Siedlce (przez: Bielsk Podlaski, Czeremchę, Siemiatycze). Pozwoli to na lepsze wykorzystanie transportu towarowego oraz większą możliwość obsługi połączeń regionalnych oraz dalekobieżnych. Obecnie ten region jest wykluczony komunikacyjnie. Trasa też byłaby drogą okrężną z Warszawy do Białegostoku w razie nieprzewidzianych zdarzeń.	Modernizacja infrastruktury na odcinku Białystok - Siedlce (przez: Bielsk Podlaski, Czeremchę, Siemiatycze). Pozwoli to na lepsze wykorzystanie transportu towarowego oraz większą możliwość obsługi połączeń regionalnych oraz dalekobieżnych. Obecnie ten region jest wykluczony komunikacyjnie. Trasa też byłaby drogą okrężną z Warszawy do Białegostoku w razie nieprzewidzianych zdarzeń.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Modernizacja infrastruktury kolejowej pomiędzy Białymstokiem, a Siedlcami, jak również połączenia dalekobieżne pomiędzy tymi miastami są przez nas uwzględnione w schemacie połączeń dalekobieżnych.
247	Zachodniopomorskie	Gryfiński/Mysliborski	Powrót pociągów pasażerskich na relacji Kostrzyn - Dębno Lubuskie ponieważ tamta linia jest już dostosowana pod taki ruch.	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Powrót połączeń Kostrzyn - Dębno Lubuskie jest przez nas przewidziany.
248	Zachodniopomorskie	Gryfiński/Mysliborski	Więcej pociągów PKP Intercity trasowanych przez Gryfino - Chojna - Mieszkowice - Kostrzyn - Rzepin.	Brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Pomiędzy miejscowościami Gryfino - Chojna - Mieszkowice - Kostrzyn - Rzepin nie planujemy połączeń dalekobieżnych - przewidziane są połączenia regionalne na tej trasie.
249	Zachodniopomorskie	Gryfiński/Mysliborski	Powrót nocnego pociągu relacji Szczecin Warszawa lub Szczecin Zakopane przez Linie kolejowa 273 potocznie zwana nad odrzańką.	Brak	UWAGA SPOZA ZAKRESU OPRAWOWANIA - NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Koncepcja CPK+ nie dotyczy pociągów nocnych.
250	Zachodniopomorskie	Gryfiński/Mysliborski	Poranne połączenia z Szczecina do miejscowości takich jak Zielona Góra Rzepin ponieważ 1 pociąg jest dopiero o 6:20 i w zielonej górze jest się po 8:30. ----- Więcej pociągów na trasie Szczecin Piła Pierwszy jest po 8 rano a potem kolejny do Szczecina po 14 tak samo pociąg do Reszowa brak skomunikowania w Szczecinie.	Brak	UWAGA SPOZA ZAKRESU OPRAWOWANIA - NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Niestety te uwagi rozkładowe, nie dotyczą omawianych zagadnień.
251	Pomorskie	Bytów	Słupsk - Bydgoszcz (przez Bytów - Kościerzynę) Słupsk - Chojnice (przez Bytów - Lipusz)	Ciąg linii 212: Sławno - Korzybie powinien zostać odbudowany	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	W przypadku obu relacji, zarówno Słupsk - Bydgoszcz, jak i Słupsk - Chojnice, nie ma uzasadnienia połączenie dalekobieżne omijające Trójmiasto. Poza tym bezpośrednia relacja Słupsk - Chojnice nie ma także uzasadnienia przy gęstym cyklu kursowania pociągów jaki przewidujemy, zarówno dla połączeń regionalnych jak i dalekobieżnych.
252	Opolskie	Kędzierzsko-Kozielski, Krapkowicki, Prudnicki, Głubczycki, Raciborski	W proponowanej siatce połączeń Kędzierzyn-Koźle jest degradowany do właściwie węzła dla połączeń regionalnych. W ramach połączeń dalekobieżnych uwzględnia się tylko jedno połączenie Kraków-Wrocław i to rotacyjnie na zmianę z trasą przez Strzelce Opolskie. Kędzierzyn-Koźle to drugi największy ośrodek miejski w województwie oraz istotny węzeł kolejowy nadający się na stację przesiadkową z połączeń regionalnych (z 4 kierunków) na połączenia dalekobieżne i odwrotnie. Na tej stacji (w zależności od relacji pociągów IC) z połączeń REGIO na pociągi dalekobieżne mogłyby się przesiadać podróżni z takich ośrodków jak Głogówek, Prudnik, Kuźnia Raciborska, Racibórz, Zdzieszowice, czy Gogolin (+Krapkowice), a nawet z kierunku Gliwic (np. dla połączeń typu obecne IC Danubiusz czy IC Porta Moravica). Dodatkowo, w przypadku przywrócenia połączeń na LK177, stacja w Kędzierzynie-Koźlu byłaby pierwszą możliwością przesiadki na połączenia dalekobieżne w różnych kierunkach dla podróżnych z Głubczyc czy Baborowa (jeśli uruchomionyby połączenia regionalne Głubczyce-Racibórz-KK-Opole). Oprócz tego istnieje możliwość podjęcia dowozów autobusowych do dworca z przyległych obszarów, które są bez dostępu do sieci kolejowej. Obecnie na stacji w Kędzierzynie-Koźlu możliwość skorzystania z 15 par połączeń dalekobieżnych. Proponowana siatka połączeń CPK+ znacząco zmniejsza się tę dostępność, co przekłada się negatywnie na mobilność mieszkańców miasta i regionu. Proponowane w zamian zwiększenie połączeń regionalnych nie niweluje tego problemu. To właśnie takie stacje i średnie miasta jak Kędzierzyn-Koźle powinny być wspierane w rozwoju przez działania władz centralnych, w tym ustanawianie siatki połączeń dalekobieżnych. Zmiana z kilkunastu par połączeń dalekobieżnych w dobie do różnych kierunków na rozbudowaną sieć połączeń regionalnych, nie da się odżywić inaczej niż degradacja dla Kędzierzyna-Koźla. Ta część województwa opolskiego i szerzej Górnego Śląska od lat boryka się z depopulacją, a proponowana w ramach CPK+ siatka połączeń - delikatnie mówiąc - nie pomaga wyhamować tego negatywnego trendu. Jest zasadnicza różnica w atrakcyjności łączności międzymiastowej (interurban connectivity) pomiędzy miastami z dostępem jedynie do połączeń regionalnych, a tymi z siatką połączeń dalekobieżnych. Nie da się ukryć, że dla podróżnych z/do Kędzierzyna-Koźla chcących pojechać do/z różnych miast kraju, konieczność skorzystania z przesiadki REGIO->IC w Opolu czy GZM, jest degradacją na gorsze w porównaniu do połączeń bezpośrednich lub nawet przesiadek IC->IC na późniejszym etapie podróży. Oczywiście, nie da się zapewnić bezpośrednich połączeń na wszystkich relacjach, a dobry system transportowy powinien opierać się na siatce zapewniającej sprawne przesiadki. Jednakże właśnie stacja Kędzierzyn-Koźle jest bardzo dobrym miejscem na taki węzeł przesiadkowy w relacji REGIO/BUS <-> IC. Warto również nadmienić, że w proponowanym przez Spółkę CPK Horyzontalnym Rozkładzie Jazdy 2035 stacja Kędzierzyn-Koźle zachowywała swój węzłowy charakter i dostęp do siatki połączeń dalekobieżnych, w tym do takich ośrodków jak: Wrocław, Legnica, Zielona Góra, Berlin, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów, Przemysł, Świdnica, Wałbrzych, Jelenia Góra, Zakopane, Bielsko-Biała, Rybnik czy Szczecin. Takie minimum należałoby utrzymać w ramach CPK+. Obecnie z Kędzierzyna-Koźla dostępne są bezpośrednie połączenia do zagranicznych miast jak Berlin, Lipsk, Ostrawa, Wiedeń, Graz. W CPK+ Kędzierzyn-Koźle jest pozabawiony połączeń międzynarodowych. W tym kontekście proponowana sieć połączeń CPK+ wygląda na optymalizowaną pod najszybsze połączenia między największymi metropoliami (np. Kraków-GZM-Wrocław), co odbywa się kosztem średnich miast, takich właśnie jak Kędzierzyn-Koźle i jego otoczenie. Zamiast przyczynić się do policentrycznego rozwoju kraju i regionów, sieć CPK+ skupia się na dalszych ułatwieniach dla dużych metropolii, degradując mniejsze ośrodki do roli węzłów połączeń regionalnych.	Nazwa Kluczbork jest na mapie napisana z błędem.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Przychylimy się do złożonych uwag i uwzględnimy dodatkowe połączenia dalekobieżne przez Kędzierzyn-Koźle. Dokładamy połączenia Intercity z Krakowa do Kłodzka i Kudowy-Zdrój oraz z Wrocławia do Ostrawy. W schemacie połączeń dalekobieżnych zaplanowaliśmy również 8 par połączeń Wrocław - Opole - Katowice przez Kędzierzyn-Koźle, co w połączeniu z ogólnymi relacjami regionalnymi powinno zostać uznane za ofertę wystarczającą dla miasta wielkości Kędzierzyna-Koźla.

253	Opolskie	Nyski, Prudnicki, Kędzierzysko-Kozielski, Ząbkowicki, Dzierżoniowski, Świdnicki	W ramach sieci połączeń dalekobieżnych powinno się uwzględnić połączenie po LK137 na odcinku co najmniej od Jaworzyni Śląskiej do Katowic. Mogłaby to być relacja jak obecne IC Sudety: Jelenia Góra - Kraków. Dzięki temu szereg ośrodków miejskich położonych na południowej Opolszczyźnie i na Przedgórzu Sudeckim zyskałoby dostęp do sieci dalekobieżnej. Mowa tutaj co najmniej o takich ośrodkach jak Prudnik (19 tys. mieszkańców), Ząbkowice Śląskie (14 tys.), Dzierżoniów (31 tys.); a dodatkowo w następujących ośrodkach doszłoby do rozbudowania siatki połączeń i dostępnych relacji: Świdnica (53 tys.), Paczków (6 tys.), Otmuchów (6 tys.), Kędzierzyn-Koźle (51 tys.), Gilwice (168 tys.). Takie połączenie mogłoby np. być realizowane co 4 godziny. Obecny popyt na połączenie IC Sudety na odcinku opolskim wskazuje na zasadność takiego rozwiązania. Uruchomienie dodatkowo połączenia IC Szczelmiec, którego relacja na opolskim odcinku LK137 pokrywa się z IC Sudety, również znajduje zapotrzebowanie wśród podróżnych. Obecnie są to tylko dwie pary połączeń w dobie, a zwiększenie tego do np. cyklu czterogodzinnego, byłoby korzystne dla tych regionów i miast, zwiększając łączność międzygminową i atrakcyjność połączeń kolejowych w tym obszarze, co pozytywnie przełożyłoby się na większą mobilność mieszkańców. Względnie możnaby w zamian rozważyć uruchomienie połączenia regionalnego typu przyspieszonego (np. RegioExpress) realizującego co najmniej relację Świdnica-Katowice, co również zwiększyłoby łączność międzygminową i atrakcyjność połączeń kolejowych dla ww. miast i ich obszarów przyległych. Pozostawienie jedynie na siatce połączeń REGIO nie jest tak atrakcyjne dla tych obszarów pod względem łączności, gdyż takie połączenia są wolniejsze (zatrzymywanie się na każdej stacji) oraz wymagają więcej przesiadek. Przykładowo podróżny z Prudnika do Krakowa, korzystający jedynie z siatki regionalnej, musiałby przesiadać się w Kędzierzynie-Koźlu i w Katowicach. Ewentualne połączenie dalekobieżne w ogóle usunęłoby w tym przypadku konieczność przesiadki, a opisane wyżej połączenie RegioExpress zmniejszyłoby konieczność przesiadek do jednej i poprawiłoby ogólny czas podróży, co pozytywnie przekłada się na mobilność mieszkańców.	Brak	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Uznajemy za uzasadnione sugestie dotyczące przywrócenia połączeń dalekobieżnych na linii kolejowej nr 137, ale tylko w relacji Kraków - Katowice - Kłodzko - Kudowa-Zdrój. Natomiast dłuższa relacja, z Krakowa i Katowic do Jeleniej Góry po Magistrali Podsudeckiej, nie ma uzasadnienia ze względu na istotnie dłuższy czas przejazdu niż po magistrali E30 i potem dalej po zmodernizowanej linii kolejowej nr 274, wraz z nowymi odcinkami Żarów - Świdnica - Kamienna Góra.
254	Śląskie	Bytom, Tarnogórski, Lubliniecki, Oleski	Bezpośrednie połączenie Kraków-GZM-Poznań jest trasowane przez Strzelce Opolskie i Kluczbork po LK175, zamiast 'tradycyjną' trasą przez Bytom, Tarnowskie Góry, Lubliniec i Olesno Śląskie (LK131 i LK143). Ustanowienie takiej trasy pozbawia istotne ośrodki miejskie tego regionu dostępu do bezpośrednich połączeń z Poznaniem i częściami z Krakowem, w zamian realizując połączenie przez przysłówicowe 'pustkowia'. Skupienie na największym czasie przejazdu między głównymi metropoliami (Kraków, GZM, Poznań) odbywa się kosztem ograniczenia siatki dalekobieżnej dla sporej liczby mieszkańców: Bytom (146 tys. mieszkańców), Tarnowskie Góry (61 tys.), Lubliniec (22 tys.), Olesno (9,5 tys.) - w sumie ponad 238 tys. mieszkańców. Trasowanie tego połączenia 'tradycyjną' trasą po LK131 i LK143 nie tylko utrzyma, a nawet zwiększy dostępność do siatki dalekobieżnej dla ww. miast, ale pozwoli także wykorzystać istniejącą infrastrukturę, która po ewentualnej modernizacji mogła by zwiększyć przepustowość i dostępną prędkość maksymalną. Trasowanie połączenia po nieczynnej LK175 wymagałoby właściwie budowy infrastruktury kolejowej od zera. Przy czym te duże nakłady inwestycyjne byłyby korzystne tylko dla dużych metropolii (Kraków, GZM, Poznań, Szczecin) skracając czas połączeń między nimi bez zdecydowanych korzyści dla ośrodków wzdłuż LK175, gdyż brak tam istotnych miast (zyskałaby tylko Strzelce Opolskie - 17 tys. mieszkańców). Z kolei inwestycje w rozwój LK131 i LK143 dałyby korzyści dla ww. miast o znacznie większym potencjale ludnościowym. Byłoby to działanie pozytywne dla tych średniej wielkości miast.	Brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uważamy tezy o ograniczeniu dostępności za zupełnie bezpodstawne. Nasze założenia w schemacie połączeń dalekobieżnych przedstawiają się następująco. Bytom jako element GZM będzie miał przystanek przysłówicowy linii do Poznania oddalony o około 8-10 minut od stacji Bytom pociągiem SKM (na Stacji Ruda Śląska lub Gilwice). Tarnowskie Góry będą miały możliwość przesiadki w węźle Kluczbork lub również w Rudzie Śląskiej (około 20 minut pociągiem SKM). To skomunikowanie będzie całodniowe i realizowane w cyklu 60-ciu minutowym. Bytom będzie miał też bezpośrednie ekspresowe połączenie z Krakowem w czasie przejazdu poniżej 45 minut, w cyklu 120 minutowym lub co 30-60 minut przez Katowice.
255	Łódzkie	Opatowski, Tomaszowski, Łódzki Wschodni, Łódź	W ramach siatki połączeń dalekobieżnych należałoby rozważyć utworzenie łącznika pomiędzy CMK a Linia Y - najpewniej na odcinku Opatów-Łódź, który cechowałby się prędkością maksymalną 250km/h i zapewniał najszybsze połączenie w standardzie KDP pomiędzy głównymi metropoliami w relacjach (Rzeszów)-Kraków-Łódź-Poznań-Szczecin/Berlin oraz (Ostrawa)-GZM-Łódź-Poznań-Szczecin/Berlin. Pozwoliłoby to zwiększyć liczbę dostępnych połączeń pomiędzy dużymi metropoliami kraju, ale jednocześnie nie koncentrowałoby połączeń typu KDP w węźle warszawskim, co ograniczałoby efekt 'wysysania' zasobów i kapitału przez główną metropolię stołeczną kraju. Istotne jest jednak, by utworzenie takich ww. połączeń nie odbywało się kosztem planowanych połączeń wskazanych metropolii po innych planowanych trasach. Miałoby to być dalsze rozbudowanie oferty i siatki połączeń, a nie alternatywa dla innych połączeń (np. przez Wrocław czy przez Ostrów Wielkopolski). Takie rozwiązanie pozwoliłoby także zwiększyć łączność międzygminową dla Łodzi, udostępniając dla tego miasta atrakcyjne połączenia KDP w kierunku południowym do GZM i ROW, a dalej do Czech, Austrii, Węgier oraz do Krakowa i dalej w stronę Podhala, Spółdzielczy i Podkarpacka. Takie połączenia mogłyby również zatrzymać się na stacji w Kaliszu, udostępniając Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej podobne korzyści z łączności międzygminowej z ww. metropoliami - szczególnie na kierunku południowym (GZM, Kraków).	Budowa łącznika KDP pomiędzy CMK a Linia Y umożliwiającą trasowanie pociągów KDP z Łodzi w kierunku południowych.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Nie uważamy sugerowanych rozwiązań za niezbędne, w tym łącznika pomiędzy CMK, a linią KDP tzw. Y, umożliwiającą trasowanie pociągów z Łodzi w kierunku południowych. Najszybsze połączenie Kraków - Łódź będzie połączeniem przez południowy wyjazd z Łodzi, następnie przez ŁK1 oraz następnie łącznie w Zawierciu do linii KDP nr 113 w ramach projektu Węzła Małopolsko - Śląskiego. Czas dojazdu z Krakowa do Łodzi w tym wariancie powinien wynosić około 90-95 minut.
256	Śląskie	wodzisławski Jastrzębie Zdrój	Połączenie Wodzisław Śląski -> Jastrzębie Zdrój aktualnie na grafice bez stacji Mszana. Stacją Mszana na linii prostej Bogumina -> Mikołów, nie jest połączone z Wodzisławiem ani z Jastrzębiem. Na pewno ułatwi i zwiększy liczbę pasażerów na tym połączeniu, jeżeli będzie się dało i z Wodzisławia i Jastrzębia dojechać na Mszana i tam się przesiąść na pociągi w kierunku Bogumina, Ostrawy lub Mikołowa i dalej Katowic	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Nie jest przewidziany przebieg linii kolejowej pomiędzy Wodzisławem Śląskim, a Jastrzębiem-Zdrój przechodzący przez stację Mszana. Odnosząc się do Państwa uwag należy wyjaśnić, że Wodzisław Śląski będzie miał bezpośrednie połączenie z Ostrawą i Bogumiem, natomiast Jastrzębie-Zdrój powinno być skomunikowane komunikacją miejską autobusową ze stacją Mszana (obsługującą pociągi REX), położoną w bliskim sąsiedztwie tego miasta oraz będzie skomunikowane z pociągami regionalnymi ze stacją KDP Żory Północ.
257	Świętokrzyskie	Ostrowiecki	Konieczna jest linia Kunów- Ilża - Radom tak jak w poprzednim projekcie.	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Linia kolejowa Kunów - Starachowice - Ilża - Radom jest przewidziana w projekcie CPK+.
258	Wielkopolskie	Miasto Kalisz	Zrobienie przystanku kolei Dużych Prędkości w kaliszu (Zeby wszystkie pociągi się zatrzymywały w kaliszu) Oraz nie robienie by-pasu przez ulicę elektryczną (Aby KDP jechało przez miasto kalisz wariantem W5)	Brak chyba że kwalifikuje się któreś z podanych wyżej postulatów	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Przystanek KDP jest przewidziany w Kaliszu, a poprowadzenie linii KDP przez Kalisz jest zakładane według wariantu W5.
259	Śląskie	Siemianowice Śląskie	Przywrócenie pociągów pasażerskich w Siemianowicach Śląskich na odcinku od Katowic Szopieniec do Chorzowa Starego	Budowa stacji kolejowej w Siemianowicach	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W programie CPK+ zakładamy przywrócenie postojów pociągów pasażerskich w Siemianowicach Śląskich.
260	Śląskie	Katowice, Siemianowice Śląskie, Wojkowice, Pyrzowice	Budowa nowego połączenia szynowego z Katowic do lotniska w Pyrzowicach, po najkrótszej linii, a nie naokoło. Czyli przez północne dzielnice Katowic (Koszutka, Wełnowiec), Siemianowice, Wojkowice, Rogoźnik i do Pyrzowic. Z przystankami po drodze. Zbłądził do dwie kwestie - zmniejszy korki na północny Katowic w Siemianowicach oraz zapewni szybki dojazd do lotniska.	W Katowicach i Siemianowicach może to być w formie metra ze względu na gęstą zabudowę, później mogłoby przechodzić w zwykłą kolej naziemną.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Niestety przedstawiona propozycja nie może zostać uwzględniona, ze względu na bardzo wysokie koszty takiej inwestycji. Poza tym sugerowana linia kolejowa omijałaby inne miasta GZM, co jest rozwiązaniem błędnym.
261	Śląskie	Żarki, Niegowa, Lełów (powiat myszkowski i częstochowski)	Budowa linii kolejowej z Myszkowa przez Żarki, Niegowę, Lełów do Koniecpola. Jest to białą plama na mapie kolei, a na tych terenach mieszka wiele osób, które mają potrzebę dojechać do Katowic. W obecnej sytuacji jest to praktycznie niemożliwe.	Wystarczyłaby jednotorowa linia, na której jeździłoby szynobusy.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uwaga nie może zostać uwzględniona, gdyż budowa nowej linii długości około 40 km, w dość trudnym terenie, nie ma uzasadnienia dla skomunikowania wzmiankowanych miejscowości o populacji 6 tysięcy osób. Linia ta miałaby tylko charakter subregionalny/lokalny pasażerski bez funkcji podregionnej, towarowej czy obronnej, a koszt jej budowy wynosiłby od około 600 mln zł do 1 mld zł. Dlatego też taki wniosek nie może zostać pozytywnie rozpatrzony.
262	Mazowieckie	Mławski	Postuluję o Mława Miasto	IC w Mławie tylko z postojem na Mława Miasto proszę państwa.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
263	Warmińsko-mazurskie	Olsztyński	Proponuję zatrzymywanie PKP Intercity w lokalizacji Stawiguda.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uważamy, że nie ma uzasadnienia postój systemowych pociągów dalekobieżnych na osobowym przystanku kolejowym Stawiguda.
264	Mazowieckie	Mławski	Mława Miasto z ofertą pociągów dalekobieżnych.	Mam blisko na MM.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Mława Miasto została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
265	Mazowieckie	Pułtusi	Wnioskuje o przeanalizowanie postojów na stacji Nasielsk.	Nie posiadam uwag.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Nasielsk została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.
266	Mazowieckie	Pułtusi	Wnioskuje o przeanalizowanie postojów na stacji Nasielsk.	Nie posiadam uwag.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Stacja Nasielsk została przez nas uwzględniona jako przystanek systemowy pociągów dalekobieżnych.

267	Dolnośląskie	miasto Wrocław	Stworzenie spójnego węzła przesiadkowego Wrocław Główny- Wrocław Świebodki poprzez połączenie ich bezkolijną, autonomiczną kolejką. W związku z planowanym ponownym uruchomieniem dworca Wrocław Świeboki potrzebne jest sprawne przemieszczanie się pomiędzy nim a Wrocławiem Głównym. Aby sprawić żeby te dwa kluczowe w przyszłości dworce stworzyły jeden spójny węzeł przesiadkowy proponuje wybudowanie bezpośredniej autonomicznej kolejkę. Może być ona stworzona na wzór kolejkę sunlider bądź innego innowacyjnego i co ważne bezkolijnego projektu. Jest to ważne ponieważ umożliwi szybką przesiadkę we Wrocławiu nawet jeśli drugi pociąg będzie z innej stacji (bez konieczności dłuższej jazdy tramwajem i autobusem i uzależnienia tego od np. opóźnień transportu publicznego). Dodatkowo proponuje rozszerzenie Wrocławia Głównego o teren dawnego dworca górnośląskiego dla pociągów kończących bieg od strony wschodniej dworca.	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Sugerowane rozwiązania będą zbędne, gdyż w ramach projektu CPK+ planowany jest dworzec Wrocław Centralny (przy ulicy Grabiszyńskiej), na którym będą zatrzymywać się wszystkie pociągi Intercity oraz regio.
268	Dolnośląskie	Głogów	Nie wiem czy to jest brane pod uwagę.	Z tory od Głogowa do Leszna na odcinku do Głogówka 10 km. Powinno już być a co dopiero pod CPK.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W projekcie CPK+ przewidziana jest budowa drugiego toru na linii kolejowej pomiędzy Leszmem, a Głogowem.
269	Opolskie	Prudnicki, Głubczycki	Proponujemy, aby projekt przygotowywanego nowego czesko-polskiego transgranicznego węzłotorowego połączenia kolejowego Osobłaha – Raclawice Śląskie został uwzględniony w długoterminowych ramach planistycznych programu CPK+ oraz w powiązanych dokumentach rozwojowych. Projekt ten znajduje się obecnie na etapie przygotowań, a jego ewentualna realizacja przewidywana jest po roku 2030. Już teraz jednak uważamy za istotne, aby został uwzględniony w dokumentach koncepcyjnych, zwłaszcza z uwagi na przyszłe powiązanie ze stacją Raclawice Śląskie, która w przyszłości powinna odgrywać istotną rolę w regionalnym, pośpiesznym oraz ekspresowym ruchu kolejowym. Stacja Raclawice Śląskie stanowi ważny węzeł przesiadkowy i sieciowy z połączeniami w kierunku Nysy, Kędzierzyna-Koźla, a w przyszłości także z odbudowywanym połączeniem przez Głubczyce do Raciborza oraz nowym połączeniem do czeskiej Osobłahy. Uwzględnienie tego nowego projektu transgranicznego w długoterminowym planowaniu CPK umożliwi zapewnienie jego przyszłej koordynacji z rozwojem transportu dalekobieżnego oraz wzmocni dostępność komunikacyjną regionu przygranicznego. Jednocześnie zwracamy się z prośbą o uwzględnienie tego zamierzenia przy planowaniu przyszłych zdolności infrastrukturalnych oraz powiązań przesiadkowych w węzle Raclawice Śląskie.	Podłożyły mapowe na Państwa stronie internetowej są w niższej rozdzielczości. Warto byłoby opracować materiały w wyższej rozdzielczości.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Transgraniczna kolej wąskotorowa pomiędzy miejscowością Osobłahy w Czechach, a Raclawicami Śląskimi będzie przez nas uwzględniona w schemacie połączeń regionalnych projektu CPK+.
270	Mazowieckie	Warszawa	Nie dla rozbudowy Portu Lotniczego im. Chopina w Warszawie.	Jestem za projektem CPK rządu PIS.	UWAGA NIEMERYTORYCZNA - NIE WYMAGA ODPOWIEDZI.	
271	Małopolskie	Krakowski, olkuski, chrzanowski, nowosądecki	1. Na obecnej linii kolejowej między Krakowem a Jaworzmem trzeba zbudować osobny tor dla pociągów towarowych. 2. Węzeł małopolsko-śląski proponuję zrobić w Krzeszowicach albo Trzebinii. Stamtąd może pójść linia przez Olkusz do Zawiercia. Wydaje mi się, że proponowana budowa zupełnie nowej linii KDP przez Jurę Krakowsko-Częstochowską to zbędny koszt. 3. Osobna linia Nowy Sącz - Krynica nie wydaje się potrzebna jeśli powstanie łącznica w Muszynie.	Chętnie dowiedziałbym się, skąd weźmiemy pieniądze na aż tyle inwestycji kolejowych, w sytuacji gdy musimy wydawać 5% PKB na obronność, a Zaden rząd nie waży się podnieść podatków.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Celem opisanych inwestycji w przesłanych uwagach jest skrócenie czasu przejazdu. W zakresie CMK Południe jest to zadanie planowane od kilku dekad i wpisane do sieci TEN-T. Natomiast linia kolejowa do Krynicy to inwestycja w korytarzu sieci bazowej TEN-T (rozszerzonej) w celu skrócenia dojazdu do Koszyc, ale obsługująca też polskie potrzeby. Obecny przebieg LKSB do Leluchowa od Nowego Sącza jest wadliwy geometrycznie. Geometria tej trasy, bardzo utrudnia jej modernizację i powoduje wydłużenie czasu jazdy oraz konieczność zmiany kierunku ruchu pociągów jadących obecnie na trasie Koszycy - Kraków. Te utrudnienia dotyczyłyby też przyszłej szybkiej trasy Koszycy/Krynica-Tarnów- Kielce -CPK/Warszawa.
272	Mazowieckie	Wyszowski	Czy Wyszów nie powinien też mieć stacji dalekobieżnej jako jedynie miasto między ostrołęką a Buszczem.	brak	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy Wyszów jako systemowy przystanek dla kolei dalekobieżnych, w relacjach krajowych.
273	Podlaskie	Siemiatycki	Połączenie od Siemiatycz stacji do Siemiatycz i dalej w kierunku Grodzisk - Korynic - pobikry- ciechanowiec - czyzew Dlaczego? Miasto ciechanowiec nie posiada połączenia kolejowego, druga kwestia proponowana linia przecina próżnię infrastrukturalna jaka powstaje w skutek drogi s19 oraz proponowanych lini kolejowych.	Brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokołów Podlaski oraz Drohiczyn wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona chroniona rzeką, z miejscem stałej dylokacji trzonu 18 Dywizji Pancernej w Wesole). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji tylko 4 tys mieszkańców.
274	Podlaskie	Siemiatycki	Siemiatycki-Grodzisk-Ciechanowicz-Czyzew	Z	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokołów Podlaski oraz Drohiczyn wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona chroniona rzeką, z miejscem stałej dylokacji trzonu 18 Dywizji Pancernej w Wesole). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji 4 tys mieszkańców.
275	Podlaskie	Siemiatycki	Trasa przez Siemiatycki Stacja, Siemiatycki, Grodzisk, Ciechanowiec, Czyzew	Brak	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokołów Podlaski oraz Drohiczyn wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona chroniona rzeką, z miejscem stałej dylokacji trzonu 18 Dywizji Pancernej w Wesole). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji 4 tys mieszkańców.
276	Podlaskie	Siemiatycki	Trasa siemiatycki stacja - siemiatycki - Grodzisk - ciechanowiec - czyzew	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokołów Podlaski oraz Drohiczyn wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona chroniona rzeką, z miejscem stałej dylokacji trzonu 18 Dywizji Pancernej w Wesole). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji 4 tys mieszkańców.
277	Podlaskie	Powiat siemiatycki	Trasa kolejowa	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokołów Podlaski oraz Drohiczyn wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona chroniona rzeką, z miejscem stałej dylokacji trzonu 18 Dywizji Pancernej w Wesole). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji 4 tys mieszkańców.
278	Kujawsko-pomorskie	Rypin	Postulat dotyczy przesunięcia połączenia dalekobieżnego Lipno-Sierpc na miejsce połączenia regionalnego Wąbrzeźno-Rypin. Wąbrzeźno-Golub-Dobrzyń - Rypin - brak jest na połączeniu tych trzech powiatów infrastruktury drogowej (inaczej niż w przypadku Lipno- Sierpc, tam jest droga krajowa, o bardzo wysokim standardzie). Brak połączenia dalekobieżnego dla powiatów Rypin-Golub-Dobrzyń pogłębi ich wykluczenie komunikacyjne oraz pod kątem konkurencji te powiaty będą w dużo gorszym położeniu niż sąsiednie Sierpc i Lipno. Połączenie dalekobieżne Wąbrzeźno-Rypin szło by równoległe do obecnie zaplanowanego Lipno-Sierpc.	-	UWAGA ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA W ZAKRESIE POSTOJÓW POCIĄGÓW DALEKOBIEŻNYCH W GOLUBIU-DOBRYNIU, NATOMIAST NIE UWZGLĘDNIONA W ZAKRESIE BUDOWY NOWEJ LINII KOLEJOWEJ PRZEZ RYPIN. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Uwaga nie może zostać uwzględniona, gdyż wymagałoby to budowy zupełnie nowej linii kolejowej (Wąbrzeźno - Rypin), która nie ma uzasadnienia sieciowego. Golub-Dobrzyń zyska ponadto połączenia dalekobieżne, natomiast Rypin zyska istotną poprawę skomunikowania regionalnego, a za jego pośrednictwem - w sąsiednim powiecie (tj. w Golubiu-Dobryniu) - dostęp do systemu krajowego transportu dalekobieżnego. Dojazd do sąsiedniego powiatu pociągami kategorii regio, jeżdżącymi w cyku 60 minutowym, zajmować będzie od 10 do 20 minut.
279	Podlaskie	Siemiatycki	Siemiatycki, Grodzisk, Ciechanowiec, Czyzew	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokołów Podlaski oraz Drohiczyn wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona chroniona rzeką, z miejscem stałej dylokacji trzonu 18 Dywizji Pancernej w Wesole). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji 4 tys mieszkańców.
280	Podlaskie	Siemiatycki	Trasa Siemiatycki-trasa Siemiatycki - Grodzisk - Ciechanowiec - Czyzew	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokołów Podlaski oraz Drohiczyn wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona chroniona rzeką, z miejscem stałej dylokacji trzonu 18 Dywizji Pancernej w Wesole). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji 4 tys mieszkańców.

281	Podlaskie	Siematycze	Trasa siematycze stacja - siematycze - Grodzisk - ciechanowiec - czyżew		UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAOPINIACZANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokółkę Podlaską oraz Drohiczyń wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona brzońską, z miejscem stałej dylokacji trzonu 18 Dywizji Pancerniej w Wesole). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji 4 tys mieszkańców.
282	Opolskie	Powiat Głubczycki	Warto rozważyć przywrócenie jeszcze jednej wąskotorówki, tym razem pomiędzy Polską, a Czechami. "Na spotkaniu odświeżono stary pomysł przedłużenia linii czeskiej kolei wąskotorowej Temešna – Osoblaha na terytorium Polski do linii Raclawice – Głubczyce na wysokości Ściborzyc Małych, a następnie dodatkowej szyny na odcinku między Ściborzycami a Raclawicami." https://terazpruadnik.pl/pl/19_gminy/806_powiat/108807_kolejowe-spotkanie-w-rudoliticach-jakie-wnioski-dla-nas.html?fbclid=IwDGRjCAQ1Oz1jbGNrBDXSGVW4dG4DYVW1AJEjAHYdGMGYXWbX2IKDDMIMDYANTUzMTcyOAAHsZxHtqw_ON0UmZW9rUVzserNRnV9Dxg9N9_1LFVduHk3VwlabgHjWoyL_aem_fxUMC_VS8UvL7m_LUKAKA	Warto uwzględnić i rozważyć dorysowanie tej wąskotorówki do mapy z połączeniami REGIO.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Transgraniczna kolej wąskotorowa pomiędzy miejscowością Osoblaha w Czechach, a Raclawicami Śląskimi będzie przez nas uwzględniona w schemacie połączeń regionalnych projektu CPK+.
283	Opolskie	Całe województwo.	UWAGI I POSTULATY DO WERSJI PROGRAMU CPK+, OPUBLIKOWANEJ 26-GO LUTEGO 2026 R., ZŁOŻONE PRZEZ OPOLSKO-DOLNOŚLĄSKĄ GRUPĘ EKSPERTÓW, PRAKTYKÓW I PASJONATÓW KOLEJNICTWA (W TYM KILKU CZŁONKÓW STOWARZYSZENIA KOLEI NA OPOLSZCZYZNIE): 1) Kędzierzyn-Koźle to największa stacja kolejowa w Woj. Opolskim, na której jest znacznie większa wymiana pasażerska niż na stacji Strzelce Opolskie. Do niedawna była to stacja 5-wyświetlowa. Według danych z UTK za rok 2024 (z 2025 jeszcze nie ma opracowania) średnia dobową wymiana podróźnych wynosi (dla stacji powyżej 1000 osób na dobę): Strzelce Opolskie - 1100, Namysłów - 1100, Kluczbork - 1200, Nysa - 1200, Zdzieszowice - 1200, Kędzierzyn Koźle - 2700, Brzeg - 4400, Opole - 12800. A wśród stacji, gdzie zatrzymuje się jeden przewoźnik, to najwyższe miejsce ma Lewin Brzeski między 1000 a 1500 osób na dobę. Poniżej 1000 osób na dobę najwyższy jest Gogolin, z przedziałem 700-999 osób na dobę. 2) Linia E30 Opole - Kędzierzyn-Koźle to magistrala kolejowa o znaczeniu międzynarodowym, a linia przez Strzelce Opolskie to taki rodzaj bypassu dla E30.	To pierwsza część 12 postulatów z 18, bo więcej w poprzedniej rubryce nie zmieściło się. W kolejnej uwadze dodam też drugą część.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Przychylimy się do złożonych uwag i uwzględnimy dodatkowe połączenia dalekobieżne przez Kędzierzyn-Koźle. Dokładamy połączenia Intercity z Krakowa do Kłodzka i Kudowy-Zdrój oraz z Wrocławia do Ostrawy. W schemacie połączeń dalekobieżnych zaplanowanych jest również 8 par połączeń Wrocław - Opole - Katowice przez Kędzierzyn-Koźle, co w połączeniu z codziennymi relacjami regionalnymi powinno zostać uznane za ofertę wystarczającą dla miasta wielkości Kędzierzyna-Koźla.
284	Opolskie	Całe województwo.	3) Prędkość maksymalna na magistrali E30, pomiędzy Opolem, a Kędzierzynie-Koźlem, to już teraz jest 160 km/h. Mapa z docelowymi parametrami prędkości dla programu CPK+ błędnie pokazuje 120 km/h.	juw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Poprawiono na 160 km/h.
285	Opolskie	Całe województwo.	4) Modernizacja linii kolejowej Kędzierzyn-Koźle - Racibórz przewiduje podniesienie prędkości do 160 km/h, a nie tylko do 120 km/h jak jest na mapie z parametrami prędkości programu CPK+.	juw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Poprawiono na 160 km/h.
286	Opolskie	Całe województwo.	5) Rewitalizacja linii Raclawice Śl. - Głubczyce - Racibórz, w ramach programu Kolej Plus, przewiduje podniesienie prędkości do 120 km/h, a nie do 80 km/h jak jest na mapie z parametrami prędkości programu CPK+.	juw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Poprawiono na 120 km/h i uwzględniono elektryfikację w ramach programu Kolej Plus.
287	Opolskie	Całe województwo.	7) Dobudowa drugiego toru na linii nr 287 powinna nastąpić na całym odcinku pomiędzy Nysą, a Opolem Zach. Na mapie programu CPK+, przedstawiającej przepustowość, błędnie jest oznaczony tylko środkowy fragment tej linii kolejowej jako przeznaczony do rozbudowy. Od Komprachc do Opola Zach. linia ta posiada rezerwę terenu pod drugi tor. Natomiast na pozostałym odcinku dobudowa drugiego toru również powinna być możliwa, gdyż wzdłuż jej przebiegu nie ma zbyt wielu zabudowań wymagających wywłaszczenia i ewentualnej rozbioru. 8) Dawna linia kolejowa nr 329 Szydłów - Niemodlin - Gracze - Lipowa Śląska nie istnieje pomiędzy miejscowością Gracze, a Lipową Śląską - została fizycznie zlikwidowana. Odcinek Gracze - Grodków, jak przedstawiono na mapie programu CPK+, wymagałby budowy w całości nowym przebiegu.	juw.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Zakładamy ruch pociągów na odcinku Opole - Nysa, o wielkości 1 para pociągów regionalnych na godzinę i 1 para pociągów IC co 4 h, nie wymaga rozbudowy do parametrów dwutorowych, poza odcinkiem linii Opole Zachodnie - Szydłów, pokrywającym się z relacją do Grodkowa. Ten odcinek zostanie uwzględniony w programie. W zakresie LK 329 odcinek Gracze - Grodków wymaga rozbudowy oraz budowy nowego włączenia w LK 288 w kierunku Grodkowa, czego jesteśmy świadomi. Odbudowa linii w starym śladzie jest radykalnie tańsza niż budowa nowej linii kolejowej.
288	Opolskie	Całe województwo.	9) Według nas, pomiędzy Woj. Śląskimi, a zachodnią częścią woj. Dolnośląskiego powinna istnieć alternatywna trasa pociągów dalekobieżnych, ze względu na przeciężenie Wrocławskiego Węzła Kolejowego i linii nr E30 Opole - Wrocław. Linią kolejową, która do tego doskonale się nadaje jest Magistrala Podsubdecka. 10) Modernizacja i elektryfikacja Magistrali Podsubdeckiej powinna nastąpić przed rozpoczęciem modernizacji Wrocławskiego Węzła Kolejowego, w celu utrzymania odpowiedniej przepustowości linii kolejowych w Południowej Polsce na osi Wschód-Zachód, w czasie modernizacji tego węzła. 11) Obłożenie pociągów Intercity wzdłuż Magistrali Podsubdeckiej mogłoby się znacznie poprawić, gdyby zaczęły tę trasę obsługiwać sprawnie tabor kolejowy, wzrosła liczba par pociągów oraz nastąpiło włączenie Głucholaz do liczby stacji obsługiwanych przez pociągi IC, dzięki budowie łącznika z Podsubdeckiej do Głucholaz. 12) Po wybudowaniu łącznika z Podsubdeckiej do Głucholaz powstanie unikatowa w Polsce stacja węzłowa polsko-czeska, na której będzie następowała wymiana pasażerów pomiędzy przewoźnikami polskimi, a czeskiimi. W Europie tego typu stacja, obsługująca systemy kolejowe dwóch różnych państw, najprawdopodobniej też jest wyjątkiem.	juw.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Uznajemy za uzasadnione propozycje dotyczące przywrócenia połączeń dalekobieżnych na linii kolejowej nr 137, ale tylko w relacji Kraków - Katowice - Kłodzka - Kudowa-Zdrój. Dłuższa relacja, z Krakowa i Katowic do Jeleniej Góry po Magistrali Podsubdeckiej, nie ma uzasadnienia ze względu na istotnie dłuższy czas przejazdu niż po magistrali E30 i potem dalej po zmodernizowanej linii kolejowej nr 274, wraz z nowymi odcinkami Żarów - Świdnica - Kamienna Góra. W przypadku konieczności wytyczenia objazdów czy tras alternatywnych infrastruktura tej linii będzie umożliwiała takie jej wykorzystanie.
289	Opolskie	Całe województwo.	UWAGI I POSTULATY (pozostałe 6 postulatów) DO WERSJI PROGRAMU CPK+, OPUBLIKOWANEJ 26-GO LUTEGO 2026 R., ZŁOŻONE PRZEZ OPOLSKO-DOLNOŚLĄSKĄ GRUPĘ EKSPERTÓW, PRAKTYKÓW I PASJONATÓW KOLEJNICTWA (W TYM KILKU CZŁONKÓW STOWARZYSZENIA KOLEI NA OPOLSZCZYZNIE): Łącznik do Głucholaz oraz obecnie istniejąca linia nr 297, pomiędzy Głucholazami, a Nowym Świętowie, powinny również zostać zelektryfikowane, gdyż głównym celem budowy łącznika jest włączenie Głucholaz do siatki połączeń pasażerskich realizowanych na Magistrali Podsubdeckiej.	To druga część 6 postulatów z 18, bo więcej w poprzedniej uwadze nie zmieściło się.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy łącznicę, umożliwiającą włączenie Głucholaz do siatki połączeń pasażerskich realizowanych na Magistrali Podsubdeckiej oraz jej elektryfikację.

290	Opolskie	Cale województwo.	<p>Powinna nastąpić budowa łącznika pomiędzy linią nr 137, a linią nr 276 w kierunku na Wrocław, w celu umożliwienia trasowania pociągów towarowych bez zmiany kierunku jazdy na stacji w Kamieńcu Żąbkowickim.</p>	<p>juw.</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Według nas, nie ma potrzeby utworzenia łącznicy w Kamieńcu Żąbkowickim, gdyż z Nysy będzie bezpośredni pociąg do Wrocławia, jadący krócej niż przez Kamieniec. Takie rozwiązanie oznaczałoby, że ta relacja omijałaby ważny węzeł przesiadkowy (Kamieniec Żąbkowicki), a jednocześnie byłaby atrakcyjna jedynie dla Otmuchowa i Paczkowa. Ruch pasażerski do Wrocławia jaki generują te miejsczka bez kłopotu obsłuży relacja przesiadkowa w Kamieńcu Żąbkowickim lub w Nysie, z czasem przejazdu poniżej 1h.</p>
291	Opolskie	Cale województwo.	<p>Schemat połączeń regionalnych powinien uwzględnić również bezpośrednie połączenia regionalne od Kamieńca Żąbkowickiego przez Nysę do Opola</p>	<p>juw.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>W schemacie połączeń regionalnych dokonano stosownej korekty i uwzględniono bezpośrednie połączenia regionalne z Kamieńca Żąbkowickiego przez Nysę do Opola.</p>
292	Opolskie	Cale województwo.	<p>W schemacie połączeń regionalnych niezbędne jest uwzględnienie bezpośrednich połączeń kolejowych Nysa - Wrocław, optymalnie trasowanych linią nr 288 przez Brzeg lub dodatkowo, alternatywnie trasowanych liniami nr 137 i nr 276 przez Kamieniec Żąbkowicki. Nysę i Powiat Nyski wiąże z Wrocławiem równie mocno więzi społeczno-gospodarcze co z Opolem, w związku z czym Nysa powinna mieć bezpośrednie połączenia kolejowe z Wrocławiem tak samo jak mają pozostałe miasta dolnośląskie czy miasta Zachodniej Opolszczyzny, jak Brzeg i Namysłów.</p>	<p>juw.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>Bezpośrednie połączenia pasażerskie Nysa - Wrocław przez Brzeg są przewidziane w projekcie CPK+.</p>
293	Opolskie	Cale województwo.	<p>Ze względu na potrzebę uruchomienia bezpośrednich połączeń regionalnych Nysa - Wrocław, z powodów wymienionych w pkt 16, powinna nastąpić również elektryfikacja linii nr 288 Nysa - Brzeg.</p>	<p>juw.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>Elektryfikacja linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg została przez nas uwzględniona w programie CPK+.</p>
294	Opolskie	Cale województwo.	<p>Ze względu na utrzymanie części Magistrali Podsudeckiej, będącej fragmentem szprychy nr 8 CPK, jako linii kolejowej, po której odbywają się połączenia dalekobieżne, zasadne jest rozważenie postojów przynajmniej niektórych pociągów dalekobieżnych na stacjach w Otmuchowie i Paczkowie.</p>	<p>juw.</p>	<p>UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.</p>	<p>Uważamy że, do co zasady Paczków może być systemowym postojem obowiązkowym dla części pociągów dalekobieżnych (skala miejsczka oraz status Pomnika Historii - czyli ranga ogólnokrajowa), ale Otmuchów mógłby być takim przystankiem tylko dla niektórych pociągów i jedynie w sezonie letnim. Pociągi IC nie mogą stawać na każdej stacji Regio - to nie jest ich rola. I nie ma to zresztą żadnego sensu w sytuacji, gdy co 60 minut stacja Otmuchów będzie obsługiwana pociągami regionalnymi, oferującymi dojazd do węzłów w Nysie czy w Kamieńcu Żąbkowickim, z obowiązkowymi postojami wszystkich pociągów IC.</p>
295	Opolskie	Powiat Głubczycki	<p>Warto rozważyć przywrócenie jeszcze jednej wąskotorówki, tym razem pomiędzy Polską, a Czechami.</p> <p>"Na spotkaniu odwołano stary pomysł przedłużenia linii czeskiej kolei wąskotorowej Třemešna – Osoblaha na terytorium Polski do linii Raclawice – Głubczyce na wysokości Ściborzyc Małych, a następnie dodatkowej szyny na odcinku między Ściborzycami a Raclawicami."</p> <p>https://terazpruadnik.pl/pl/19_gminy/806_powiat/108807_kolejowe-spotkanie-w-rudoliticach-jakie-wnioski-dla-nas.html?fbclid=IwIdGJRjCAQ1Oz1jbnRlBDSXSGVW4dG4DYVW1AJEjAHNydmGMGYXWwX2lkDDMlMDY4NTUzMTcyOAAABHszXhtqW_DNUUmZw9rUvzserNrnV9Dxg9N9_1LFVduhk3VbwiabgbHjDwOyL_aem_fXUMC_VS8uVl7m_LUkArA</p>	<p>Wrzucam raz jeszcze ten postulat, bo nie wiem czy wcześniej system go wysłał.</p> <p>Warto uwzględnić i rozważyć dorysowanie tej wąskotorówki do mapy z połączeniami REGIO.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>Transgraniczna kolej wąskotorowa pomiędzy miejscowością Osoblaha w Czechach, a Raclawicami Śląskimi będzie przez nas uwzględniona w schemacie połączeń regionalnych projektu CPK+.</p>
296	Wielkopolskie	Powiat Ostrowski	<p>Pociąg Warszawa-Ostrow-Wroclaw tak wazne dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej</p>	<p>brak</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Połączenie dalekobieżne relacji Warszawa - Ostrow Wielkopolski - Wrocław nie ma uzasadnienia. Taki pociąg byłby nieatrakcyjny. Ostrow Wielkopolski będzie miał połączenia ekspresowe zarówno z Warszawą, jak i z Wrocławiem (Reg), co zapewni w pełni obsługę potrzeb mieszkańców w tym zakresie. Uwzględniliśmy natomiast dodatkowe połączenie IC przez Ostrow Wielkopolski z Wrocławia do Olsztyna.</p>
297	Świętokrzyskie	starachowicki oraz radomski w Województwie Mazowieckim	<p>POSTULAT: WYKORZYSTANIE STARACHOWICKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ W PROGRAMIE CPK+ USZCZEGÓLNIENIE: 1. SCHEMAT POŁĄCZEŃ DALEKOBIEŻNYCH Postulat merytoryczny Utworzenie stacji STARACHOWICE-ILŻA (ze stacją techniczno-postojową) na LK 84 w okolicy Żębica przy DK 9, stycznej z linią Starachowickiej Kolei Wąskotorowej. Szczegóły w opisie postulatu dotyczącego schematu połączeń regionalnych. Postulat graficzny Zmiana lokalizacji Ostrowca Świętokrzyskiego zgodnie z jego geograficznym położeniem (w Województwie Świętokrzyskim bliżej Sandomierza)</p>	<p>cd. z pkt 3 formularza</p> <p>W samej ilży, przy obwodnicy, od strony osiedli mieszkaniowych oraz z lepszym skomunikowaniem centrum miasta powinien zostać zlokalizowany przystanek „Ilża Miasto” dla pociągów regionalnych.</p> <p>W programie CPK+ zaproponowano – co bardzo chwalimy – wykorzystanie jako linii dojazdowe kolei wąskotorowych: piaseczyńską, rogowską, Żuławską, sochaczewską, kaliską, przeworską, gnieźnieńską, koszalińską, śmigieńską czy krośniewicką. A niestety zapomniano o naszej – starachowickiej.</p> <p>Jako rozwinięcie koncepcji CPK+ postulujemy, aby program ten uwzględnił wydłużenie Starachowickiej Kolei Wąskotorowej i połączenie jej z Nadwiślańską Koleją Wąskotorową. Nie jest to nowa idea. Budowę takiej linii planowano prawie 100 lat temu, a w latach 50 XX wieku zaczęto budowę od ilży w kierunku Solca nad Wisłą. Wydłużenie komunikowałoby położone z dala od systemu kolei gminy Rzecznów, Sienno oraz powiatowe Lipsko.</p> <p>Postulaty graficzne Starachowice zostały przedstawione jako miasto nie powiatowe, bez oznaczenia przystanków pociągów dalekobieżnych.</p> <p>Zarząd SMKW</p> <p>odnośniki do tekstu i grafik postulatu: https://skw.org.pl/lk84/CPKplus_postulat-SMKW.pdf https://skw.org.pl/lk84/CPKplus_PD-postulat.jpg https://skw.org.pl/lk84/CPKplus_PR-postulat.jpg</p>	<p>UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.</p>	<p>Uwzględnimy przystanek dla połączeń dalekobieżnych Intercity.</p>

<p>Świętokrzyskie</p> <p>298</p>	<p>starachowicki oraz radomski w Województwie Mazowieckim</p>	<p>2. SCHEMAT POŁĄCZEŃ REGIONALNYCH</p> <p>Postulaty merytoryczne</p> <p>Uwaga: Spółka CPK tzw. Port Polska, rzekomo na podstawie rekomendacji wykonawcy STES firmy Databaut wybrało jako wariant inwestorski wariant W3 przebiegu LK 84 będącej elementem „szprychy nr 6”. Wariant jest najgorszym z możliwych, ponieważ spowoduje wykluczenie komunikacyjne Starachowic. Miasto Starachowice protestuje przeciwko temu wariantowi, który nie został uzasadniony w sposób pełny, rzetelny i logiczny. Również społeczność iłży protestuje przeciwko wybranemu wariantowi, czego efektem jest Apel Rady Miejskiej: https://bip.ilza.pl/dokument-5824-ape1_nr_xvvi_172_2026_rady_miejskiej_w.html</p> <p>STOWARZYSZENIE MIŁOŚNIKÓW KOLEI WĄSKOTOROWYCH (SMKW), będące organizacją wspierającą funkcjonowanie Starachowickiej Kolei Wąskotorowej, również uważa wybór wariantu W3 za zły. Wybrany wariant nie tylko nie komunikuje Starachowic, ale nie daje możliwości skomunikowania z linią dużych prędkości tego powiatowego miasta będącego ośrodkiem subregionalnym i przemysłowym oraz siedzibą strefy ekonomicznej. Na LK 84 nie uwzględniono przystanku zlokalizowanego w ponad 80-tysięcznym powiecie starachowickim. Zaproprowano kuriozalną łącznicę przy Stacji Kunów, po której mało logicznym będzie trasowanie pociągów regionalnych (Starzysko-Kamienna – Starachowice – Iłża – Radom. W środku Puszczycy Iłżeckiej zlokalizowano stację techniczno-postojową. Stację w Iłży zaprojektowano 2 km od miasta, w wykopie na krajozobrazowym wyniesieniu, która to lokalizacja wymusiła konieczność poprowadzenia linii na 3 km estakadzie.</p> <p>W związku z powyższym SMKW, postuluje NIE UWZGLĘDNIANIE w koncepcji CPK+ tego wariantu, a zarazem PROSI O wsparcie w każdej możliwej okazji zmiany na rzecz wariantu położonego w korytarzu komunikacyjnym drogi krajowej nr 9, z wykorzystaniem połączenia dojazdowego stworzonego na bazie infrastruktury Starachowickiej Kolei Wąskotorowej.</p> <p>W naszej ocenie, podstawą powinny być warianty 4/4H z modyfikacją w pobliżu linii LK 25 (jeżeli gmina Brody nie Zyczy sobie przystanku obsługującego miejscowości Lubienia, Miłynek i Brody oraz ingerencji w tereny wiejskiej zabudowy).</p> <p>Naszym zdaniem główna stacja obsługująca zarówno Starachowice i Iłżę na linii KDP powinna znajdować się pomiędzy Zębem / Marculami, a Jasieńcem / Pastwiskami. Jest to odcinek styczny z linią wąskotorową. Właściciel Starachowickiej Kolei Wąskotorowej – Powiat Starachowicki przy wsparciu gmin położonych przy linii, planuje jej modernizację do standardu klasy I, co oznacza techniczną możliwość jazdy powyżej 50 km/h a zgodnie ze znowelizowanymi przepisami jazda z taką prędkością na torze o rozstawie 750 mm jest dopuszczalna. Proponowana lokalizacja stacji znajduje się w bezpośrednim położeniu DK 9, więc dogodnym z punktu widzenia komunikacji samochodowej.</p> <p>W okolicy Zębca, wykorzystując położenie w pobliżu terenów przemysłowych i poprzemysłowych, które powodują brak ciągłości obszarów leśnych, powinna być również zlokalizowana stacja techniczno-postojowa. Lokalizacja stacji osobowej na LK 84 obsługiwałaby gminę Brody i Pawłów oraz Mirzec z powiatu starachowickiego oraz południowe pasmo osadnicze gminy Iłża.</p> <p>Dla pasażerów ze Starachowic korzystających z samochodów, położenie jest to również dogodne, ponieważ GDDKiA planuje zmianę położenia DK 42 wykorzystując obecną drogę powiatową Starachowice – Lubienia.</p> <p>cd. w pkt 4 formularza</p>	<p>cd. z pkt 3 formularza</p> <p>W samej Iłży, przy obwodnicy, od strony osiedli mieszkaniowych oraz z lepszym skomunikowaniem centrum miasta powinien zostać zlokalizowany przystanek „Iłża Miasto” dla pociągów regionalnych.</p> <p>W programie CPK+ zaproponowano – co bardzo chwalimy – wykorzystanie jako linii dojazdowe kolei wąskotorowych: piaseczyńską, rogowską, Żuławską, sochaczewską, kalską, przeworską, gnieźnieńską, kossalińską, śmiejską czy krośnieńską. A niestety zapomniano o naszej – starachowickiej.</p> <p>Jako rozwinięcie koncepcji CPK+ postulujemy, aby program ten uwzględnił wydłużenie Starachowickiej Kolei Wąskotorowej i połączenie jej z Nadwiślańską Koleją Wąskotorową. Nie jest to nowa idea. Budowę takiej linii planowano prawie 100 lat temu, a w latach 50 XX wieku zaczęto budowę od Iłży w kierunku Solca nad Wisłą. Wydużenie komunikowałyby położone z dala od systemu kolei gminy Rzeźniów, Siemno oraz powiatowe Lipsko.</p> <p>Postulaty graficzne Starachowice zostały przedstawione jako miasto nie powiatowe, bez oznaczenia przystanków pociągów dalekobieżnych.</p> <p>Zarząd SMKW</p> <p>odnośniki do tekstu i grafik postuluje:</p> <p>https://skw.org.pl/lk84/CPKplus_postulat-SMKW.pdf</p> <p>https://skw.org.pl/lk84/CPK-plus_PD-postulat.jpg</p> <p>https://skw.org.pl/lk84/CPK-plus_PR-postulat.jpg</p> <p>https://skw.org.pl/lk84/CPK-plus_PR-W3.jpg</p>	<p>UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.</p>	<p>Uwzględnimy pomysł wykorzystania w transporcie regionalnym Starachowickiej Kolei Wąskotorowej.</p>
<p>Lubuskie</p> <p>299</p>	<p>Żarski, krośnieński</p>	<p>Uzupełnienie (dociągnięcie) linii kolejowej 275 na odcinku Lubsko-Guben.</p>	<p>Miżanka w Lubsku w Śladzie toru nr. 3</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>W ramach projektu CPK+ przewidziane jest połączenie kolejowe pomiędzy miejscowością Lubsko, a Gubinem wykorzystujące wzmiankowaną linię kolejową.</p>
<p>Lubuskie</p> <p>300</p>	<p>Zielona Góra</p>	<p>Wprowadzenie bezpośrednich połączeń Zielonej Góry z Jelenią Górą - skandaliczną jest sytuacja, w której brak jest możliwości bezpośredniego dojazdu pomiędzy tymi dwoma miastami, gdzie Zielona Góra w sposób naturalny ciąży turystycznie w kierunku Jeleniej Góry, stanowiącej podstawową bazę turystyki górskiej dla województwa lubuskiego</p>	<p>.</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>W ramach koncepcji CPK+ uwzględnimy dalekobieżne połączenie pomiędzy Zieloną Górą, a Jelenią Górą.</p>
<p>Podlaskie</p> <p>301</p>	<p>Siemiatycki</p>	<p>Trasa siemiatycka stacja - siemiatycki - Grodzisk - ciechanowicz - czyżew</p>	<p>.</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Zaproponowany przebieg trasy przez Węgrów, Sokółów Podlaski oraz Drohiczyń wynika z obsługi miast powiatowych oraz potrzeb militarnych (połączenie rejonu granicy państwa na odcinku, na którym nie jest ona bronią rzeka, z miejscem stałej dyslokacji trzonu 18 Dywizji Pancerniej w Wesolej). Budowa dodatkowego równoległego ciągu nie jest możliwa do uzasadnienia ekonomicznie. Nie ma sensu poprowadzenie nowej linii kolejowej, o długości kilkudziesięciu kilometrów, do miasta o populacji 4 tys mieszkańców.</p>
<p>Dolnośląskie</p> <p>302</p>	<p>Jelenia Góra</p>	<p>Relacje (Karpacz) Jelenia Góra - Nysa (Kłodzko, Świdnica) - Kraków Szklarska Poręba - Jelenia Góra - Gdynia,Warszawa,Szczecin Jelenia Góra - Węgliniec - Szczecin, Gdynia Jelenia Góra - Berlin, Lipsk</p>	<p>Stop wykluczeniu komunikacyjnemu który postulujecie. Karkonosze i Aglomeracja Jeleniogórska oraz Wałbrzyska jest prawie odcięta przez was od komunikacji kolejowej. Gdzie połączenia do Szklarskiej Poręby, Karpacza. Gdzie połączenia na lini kolejowej 137 (magistrala podsudecka Kraków-Jelenia Góra) Gdzie połączenia na zachód linii 274 z Jeleniej Góry do Szczecina, przez Węgliniec do Gdyni. To co jest proponowane to cofnięcie się o dekady i ponowne ostre cięcie likwidujące kolej.</p> <p>Pilny remont rozspływających się linii 137, 286 i zachodniej części 274</p>	<p>UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.</p>	<p>W ramach koncepcji CPK+ uwzględnimy uwagę w zakresie połączenia dalekobieżnego z Jeleniej Góry do Szczecina. Tezy o "cofnięciu o dekady" i "ostrym cięciu" są absurdalne, obraźliwe i pozbawione związku z rzeczywistością. Dziś nie ma ani jednego połączenia bezpośredniego z Jeleniej Góry czy Wałbrzyska do Szczecina. W prezentowanej koncepcji Karpacz i Szklarska Poręba są obsługiwane transportem kolejowym.</p>
<p>Lubuskie</p> <p>303</p>	<p>Żagański, Żarski</p>	<p>Brak sezonowego połączenia dalekobieżnego Szczecin - Jelenia Góra, przez Zieloną Górę, Żary, Iłowę, Węgliniec.</p>	<p>Linia 282 powinna dodatkowo zostać wyremontowana i przywrócić na całej jej długości szlakową 80-100 km/h na całej jej długości.</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Przesłana uwaga nie zostanie uwzględniona, gdyż zaprezentowane przez nas schematy połączeń kolejowych nie pokazują połączeń sezonowych oraz nocnych.</p>
<p>Świętokrzyskie</p> <p>304</p>	<p>Konecki</p>	<p>więcej połączeń przez Opoczno, Końskie</p>	<p>przekazać więcej informacji o proponowanych połączeniach przez Końskie i inne powiaty w województwie Świętokrzyskim</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>Stacje kolejowe w Końskie, jak i w Opoczno, są uwzględnione jako systemowe przystanki dla pociągów dalekobieżnych.</p>
<p>Mazowieckie</p> <p>305</p>	<p>Powiat Grodzicki, Gmina Baranów</p>	<p>Uwzględnienie planowanego już łącznika do Centralnego Portu Komunikacyjnego, z linii 3 ("R3") Kutno-Warszawa, w miejscowościach Żaby-Regów-Pulapina-CPK (Oczywiście nie widać tego w mapie regionalnej, być może widać w https://www.nakolei.pl/wp-content/uploads/2022/06/cpk-wiezlype.jpg)</p>	<p>Integracja systemu kolejowego z lokalnymi systemami autobusowymi GPA, ŻPA</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>Sugerowane rozwiązanie w postaci łącznika do linii nr 3 Kutno - Warszawa, w miejscowościach Żaby-Regów-Pulapina-CPK jest uwzględnione.</p>
<p>Opolskie</p> <p>306</p>	<p>całe województwo</p>	<p>Dalekobieżne: Brak połączeń na Nysa - Kędzierzyn-Koźle, obecnie są - warto zostawić.</p>	<p>jak niżej</p>	<p>UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.</p>	<p>Uznajemy za uzasadnione propozycje dotyczące przywrócenia połączeń dalekobieżnych na linii kolejowej nr 137, ale tylko w relacji Kraków - Katowice - Kłodzko - Kudowa-Zdrój. Dłuższa relacja z Krakowa i Katowic do Jeleniej Góry po Magistrali Podsudeckiej nie ma uzasadnienia ze względu na istotnie dłuższy czas przejazdu niż po magistrali E30 i potem dalej po zmodernizowanej linii kolejowej nr 274, wraz z nowymi odcinkami Żarów - Świdnica - Kamienna Góra.</p>
<p>Opolskie</p> <p>307</p>	<p>całe województwo</p>	<p>Dalekobieżne: Kluczbork - Strzelec Opolskie - linia obecnie nieczynna, lepszym rozwiązaniem byłoby wznowienie ruchu regionalnego, a dalekobieżnego w drugiej kolejności</p>	<p>jak niżej</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Relacja ta w zakresie połączeń IC obsługuje ważny ciąg transportowy Kraków - GZM - Poznań najkrótszą możliwą trasą. Dojazd ze Strzelec Opolskich do Kluczborka połączeniami regionalnymi możliwy jest przez Opole w nieznacznie dłuższym czasie niż tą relacją bezpośrednią. Na trasie tej linii nie ma ważniejszych generatorów dla ruchu regionalnego.</p>

308	Opolskie	całe województwo	Regionalne: - odcinek Popielów - Jelcz-Laskowice - brak jakichkolwiek połączeń, a jest tam linia czynna teraz, chociaż z marginalną ofertą.	jak niżej	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Uwzględniono linię do Popielowa, ale wydłużenie połączenia do Jelcza-Laskowice nie jest niezbędne, ponieważ jest relatywnie długie i nie obsługuje miejscowości gminnych. Oczywiście, o ile samorządy chcą je utrzymać, to może być ono obsługiwane. Nasz schemat przedstawia jednak sieć obligatoryjną.
309	Opolskie	całe województwo	Regionalne: -Opole - Tarnowskie Góry - linia powinna iść do Zawiercia aby Opole zyskało połączenie z Lotniskiem	jak niżej	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Opole będzie miało bardzo dobre połączenie z Lotniskiem Katowice-Pyrzowice, ale z przesiadką, która jednak nie zajmie dłużej niż 15 minut (w Katowicach, Tarnowskich Górach lub w Radzionkowie).
310	Opolskie	całe województwo	Regionalne: -połączenie Opole - Krapkowice - Prudnik - Glucholazy wydaje się niepotrzebne, pozostawienie samego proponowanego Opole - Krapkowice - Glubczyce powinno wystarczyć (obecnie i tak nie ma żadnej z tych linii) - Prudnik i Glucholazy mają mieć połączenia relacji Nysa - Kędzierzyn-Koźle i Racibórz - Raclawice - Nysa (Kolej+), więc kolejne jest tam niepotrzebne.	jak niżej	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Połączenie Opole - Krapkowice - Prudnik /Glucholazy jest naszym zdaniem bardzo potrzebne, gdyż obsługuje ono w relacjach ze stolicą województwa trzy stolice powiatów, co jest jedynym takim przypadkiem na obszarze całego województwa.
311	Opolskie	całe województwo	Uwaga znajduje się w kolumnie obok, w dodatkowym komentarzu.	Bardzo dobrym i ważnym pomysłem jest przywrócenie ruchu na odcinku Namysłów - Opole co chcę zaznaczyć, ale w kwestii innych proponowanych przywrócić (np. Grodków - Niemodlin - Opole, Glubczyce - Krnov, Brzeg - Strzelin czy wypisać wyżej Opole - Krapkowice - Prudnik - Glucholazy) w idealnym świecie oczywiście mogłyby istnieć, ale środki które trzeba by na nie wydać lepiej zainwestować na terenie województwa opolskiego gdzie indziej (tak mi się wydaje).	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Połączenie Opole - Krapkowice - Prudnik /Glucholazy jest naszym zdaniem bardzo potrzebne, gdyż obsługuje ono w relacjach ze stolicą województwa trzy stolice powiatów, co jest jedynym takim przypadkiem na obszarze całego województwa.
312	Opolskie	całe województwo	Uwaga znajduje się w kolumnie obok, w dodatkowym komentarzu.	Bardzo ważną inwestycją byłaby elektryfikacja linii (Opole - Nysa i Opole - Kluczbork według zapowiedzi mają się wydaryć niedługo), ale linie Nysa - Brzeg i Nysa - Kędzierzyn-Koźle też wymagają elektryfikacji, bo stworzy to możliwości polepszenia oferty i np. bezpośrednie pociągi z Nysy do Wrocławia.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Wszystkie cztery postulaty dotyczące elektryfikacji zostaną przez nas uwzględnione w programie CPK+.
313	Opolskie	całe województwo	Uwaga znajduje się w kolumnie obok, w dodatkowym komentarzu.	Dodatkowo dużym ale ważnym projektem byłoby utworzenie 3. a najlepiej 4. toru na odcinku Opole - Brzeg - Wrocław, bo tam ruch regionalny i dalekobieżny zaraz wyczerpią całkowicie przepustowość, a pozwoliłoby to na poprawę oferty i przejazd dodatkowych pociągów np. z Nysy.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Maszym zdaniem, nie ma takiej potrzeby, ponieważ przepustowość tej linii jest daleka od wyczerpania, a uruchomienie linii KDP odciążą tę infrastrukturę z pociągów relacji Wrocław - Warszawa.
314	Opolskie	całe województwo	Uwaga znajduje się w kolumnie obok, w dodatkowym komentarzu.	Potrzebne byłoby też systemowe wsparcie finansowe dla województwa na uruchamianie połączeń, bo z tego co przedstawiają marszałkowie opolskiej kolej jest bardzo droga i koszty tylko rosną.	UWAGA SPOZA ZAKRESU OPRAWACOWANIA - NIE WYMAGA ODPOWIEDZI.	UWAGA SPOZA ZAKRESU OPRAWACOWANIA - NIE WYMAGA ODPOWIEDZI.
315	Lubuskie	Żarski	Połączenie regionalne Żary-Żagań-Głogów lk14 do sprynchry nr9	Połączenie regionalne do Głogowa	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Połączenie regionalne Żary - Żagań - Głogów jest przez nas przewidziane w schemacie połączeń regionalnych projektu CPK+.
316	Świętokrzyskie	starachowicki	Szanowni Państwo W imieniu Prezydenta Miasta Starachowice Marka Materka, poniżej przedstawiam treść naszego postulatu dotyczącego miasta Starachowice. Uwzględnienie Starachowic na ciągu CPK-Rzeszów - linii LK 84. Obecnie wybrany wariant (W3) jest nie do przyjęcia, ponieważ całkowicie marginalizuje Starachowice. W powiecie nie przewidziano stacji na linii dużych prędkości i liczymy, że wariant inwestorski W3 będzie zmieniony i nie będzie wykorzystany w projekcie bazującym (jeśli dojdzie do zmiany) na Waszej koncepcji CPK+. Również propozycja w CPK+ jest daleka od ideału, jeśli chodzi o nasze miasto. Optymalnym wariantem był wariant wykorzystujący LK 25 do Starachowic i odejście w kierunku północnym przez Mirzec i Wierzbicę. Wariantem kompromisowym jest wariant przebiegający wzdłuż (pobliżu) DK 9, a w rejonie Żębca (w odległości ok. 11 km od miasta) zlokalizowana byłaby stacja obsługująca nasze miasto. Funkcję dowozową do LK 84 pełniłaby kolej wąskotorowa. Propozycje wytrasowania nowej linii od Kunowa do Radomia mogą być zrozumiałe ze względu na uzyskanie kilku minut podróży na linii CPK - Rzeszów, ale spowodują wykluczenie komunikacyjne Starachowic, bowiem trudno będzie zaplanować dobrą ofertę przewozową w tak założonym korytarzu LK 84. Sytuacją tą można porównać to do omijania Kalisza, z czym Wasze Stowarzyszenie walczy. TAK DLA kolei CPK przez STARACHOWICE!	Zmiana oznakowania Starachowic. Miasto zostało oznaczone jak miasto nie będące siedzibą powiatu oraz bez ikony postoju pociągów dalekobieżnych.	UWAGA UWZGLĘDNIONA CZĘŚCIOWO.	Złożonych uwag niestety nie możemy uwzględnić, gdyż trasowanie relacji IC Warszawa - Rzeszów przez Starachowice nie ma uzasadnienia. Taka trasa wydłużyłaby istotnie przebieg relacji. W prezentowanej koncepcji CPK+ Starachowice uzyskują bezpośrednie połączenie do Warszawy przez Radom (pociągami klasy REK). Ponadto, uwzględniliśmy postulat Stowarzyszenia Starachowickiej Kolei Wąskotorowej i w sąsiedztwie Starachowic powstanie przystanek dla połączeń dalekobieżnych Starachowice-Północ, skomunikowany koleją wąskotorową oraz regionalną. Czas dojazdu ze stacji Starachowice do Stacji Starachowice-Północ, w celu przesiadki na pociąg dalekobieżny, wyniesie około 10 minut koleją wąskotorową i około 6 minut pociągiem regionalnym. Sytuacja taka oznacza radykalną poprawę względem obecnej sytuacji, zarówno w aspekcie połączeń regionalnych jak i dalekobieżnych, z tym że realizowanych ze stacji Starachowice-Północ skomunikowanej bezpośrednio z głównym dworcem kolejowym miasta.
317	Dolnośląskie	karkonoski	linia zachodniopomorskie - lubuskie (przez zieloną górę) -dolnośląskie (Jelenia gora, do Kłodzka)	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	W schemacie połączeń dalekobieżnych uwzględniona została relacja Szczecin - Zielona Góra - Jelenia Góra - Kłodzko.
318	Wielkopolskie	kaliski	Wzmocnienie roli Kalisza - wszystkie połączenia przez miasto, rozbudowa o bezkolizyjne przejazdy również przy stacji PKP Podobnie apeluje o Sieradz	brak	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	W ramach projektu CPK+ przewidziane są postoje pociągów KDP na stacji w Centrum Kalisza, a linia kolejowa KDP według nas powinna być poprowadzona według tzw. wariantu W9. Podobne rozwiązania planujemy dla Sieradza.
319	Dolnośląskie	Wiele powiatów.	1-brak pociągów pośpiesznych łączących Warszawę z Wrocławiem przez Kalisz i Ostrów Wielkopolski. 300 000 mieszkańców AKO bez dojazdu do Wrocławia ????. Gruby błąd... To oczywiście tylko moje spostrzeżenia. Wy możecie wystawić swoje opinie do czego zachęcam	Brak wyraźnego linku do pobrania map w dużym formacie	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Nasze odpowiedzi do przesłanych uwag są następujące. 1) Nie jest prawdą, że Kalisz i Ostrów Wielkopolski nie mają połączenia ekspresowego z Wrocławiem w koncepcji CPK+. Mają pociągami klasy REK. W tej sytuacji trasowanie połączenia Intercity przez Kalisz i Ostrów Wielkopolski z Warszawy do Wrocławia nie ma uzasadnienia. Niemniej w wyniku konsultacji dodałmy połączenie z Wrocławia przez Ostrów Wielkopolski i Kalisz do Olsztyna.
320	Dolnośląskie	Wiele powiatów.	2- brak pociągów pośpiesznych po linii nr14 Linia ta łączy Żagań, Głogów Leszno, Krotoszyn, Ostrów Wielkopolski, Kalisz z Łodzią i Warszawą i co istotne umożliwia szybki dojazd z Warszawy do ważnych jednostek wojewódzkich. Ta linia była nawet w pierwotnych planach CPK.	juw.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Uważamy, że nie jest prawdą brak połączeń po LK14. Na całej trasie LK14 są zaplanowane połączenia Regio, a na większości przebiegu linii są też planowane połączenia Intercity (np. od Ostrowa Wielkopolskiego przez Leszno do Głogowa).
321	Dolnośląskie	Wiele powiatów.	3 - brak pociągów dalekobieżnych na Podsubeckiej. Likwidacja "Sudetów" i "Szczelińca"? No nie- nie ma na to zgody.	juw.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Naszym zdaniem, nie ma sensu trasowanie pociągów IC po całym odcinku Magistrali Podsubeckiej, poza dojazdem do Kłodzka z Warszawy i Krakowa/Katowic. Do Jeleniej Góry z Krakowa i Katowic znacznie szybsza będzie trasa przez Wrocław po LK132, a potem po nowej linii KDP CPK Żarów - Świdnica - Walbrzych - Kamienna Góra. Każde z miast na Magistrali Podsubeckiej i tak uzyska radykalną poprawę skomunikowań, zarówno w warstwie Regio, jak i skomunikowań dalekobieżnych z całą Polską.
322	Dolnośląskie	Wiele powiatów.	4- brak połączenia zachodniopomorskiego z Sudetami. Jak można było pominąć oczywistą potrzebę dojazdu z nad morza w góry? I nie- nie ma potrzeby jazdy przez Wrocław. Tzw "Magistrala Zachodnia" z przedłużeniem biegu składów aż do Kłodzka to BARDZO oczekiwane rozwiązanie.	juw.	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Uwzględniliśmy połączenia dalekobieżne ze Szczecina i Zielonej Góry do Jeleniej Góry oraz Kłodzka.
323	Dolnośląskie	Wiele powiatów.	5 -brak połączenia Berlin, Zgorzelec, Jelenia Góra. Bardzo potrzebne ale trzeba przekonać niemiecki rząd do elektryfikacji po ich stronie Pakt Warszawski skończył się 30 lat temu i pora przyjąć to do wiadomości...	juw.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Nie uwzględnimy tego postulatu, bo jest on poza polską władzą. Nie ma pociągów IC z Berlina do Górlitz. Przesłana uwaga dotyczy planów Niemiec, a nie Polski i nie może być uwzględniona.
324	Dolnośląskie	Wiele powiatów.	6- brak połączenia Berlina z Wrocławiem Katowicami i Krakowem przez Gubin i Żagań. Czyli powrót "Latającego Ślaka" - trzeba odtworzyć tory między Gubinkiem a Lubuskiem	juw.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Proponowana trasa z Berlina do Wrocławia przez Gubin i Żagań nie uwzględnia polskich interesów społeczno-gospodarczych, w tym obsługi największych ośrodków miejskich położonych po polskiej stronie granicy. Taka trasa omijałaby miasta zamieszkałe przez ponad 300 tys. mieszkańców i jako taka nie będzie przez nas uwzględniona. Zaproponujemy natomiast trasę pociągu REK/IC z Wrocławia przez Bolesławiec i Żagań do Chocibuza.

325	Mazowieckie Radom, Przysucha, ale także Lublin, Puławy, Opoczno, Tomaszów Maz., Łódź	<p>Brak w zaproponowanej siatce połączeń dalekobieżnych relacji Lublin-Radom-Łódź (po liniach kolejowych nr 7 / 26 / 22 / 25). Tymczasem jest to najkrótsze i najszybsze bezpośrednie połączenie Lublina, Radomia i Łodzi, czyli 3 największych ośrodków miejskich centralnej Polski oprócz Warszawy, mających łącznie (wraz z mniejszymi obsługiwany miastami, takimi jak Puławy, Pionki, Opoczno, Tomaszów Mazowiecki) ponad 1 milion mieszkańców. Zarówno Lublin jak i Łódź są miastami wojewódzkimi, a Radom w nowej hierarchizacji ośrodków opracowanej przez Instytut Rozwoju Miast i Regionów traktowany na równi z mniejszymi miastami wojewódzkimi, jak Kielce, Olsztyn, czy Zielona Góra. Stąd też powinien być połączony z ww. miastami tak jak założyliście Państwo dla innych głównych ośrodków miejskich.</p> <p>Warto zauważyć, że połączenie to może być przedłużone dalej w kierunku zachodnim do Poznania i Szczecina, do Wrocławia, względnie przez Leszno do Zielonej Góry.</p> <p>W relacji Lublin-Radom kolejowa obsługa pasażerska jest już dziś na przyzwoitym poziomie (8 par pociągów IC, głównie w relacjach Lublin-Kraków i Lublin-Wrocław/Katowice). Jednak tylko jedna para dziennie łączy Lublin i Radom z Łodzią (i dalej Poznaniem i Szczecinem).</p> <p>Docelowo, minimalny standard obsługi połączeń pomiędzy trzema tak dużymi miastami (Lublin ok. 300 tys. mieszk., Radom 200 tys., Łódź 650 tys.) to pociąg co 1-2 godziny. Proponujemy zatem połączenia Lublin-Radom-Łódź-Poznań-Szczecin z częstotliwością co 4h, Lublin-Radom-Łódź-Wrocław z częstotliwością co 4h oraz Lublin-Radom-Łódź-Leszno-Zielona Góra z częstotliwością co 4h, względnie modyfikację, która jednak zapewniłaby połączenia nie rzadziej niż 1/h Lublin-Radom oraz 1/h Radom-Łódź.</p> <p>Jeśli chodzi o parametry techniczne linii, to obecny standard linii Lublin-Radom-Łódź powinien zostać podniesiony z obecnych 120km/h do co najmniej 160km/h, a linia kolejowa nr 22 na odcinku Radom-Tomaszów powinna zostać uzupełniona o drugi tor na brakujących odcinkach (ok. 33 km).</p> <p>Warto zauważyć, że na odcinku Lublin-Dęblin linia kolejowa już dziś pozwala na obsługę z prędkością 160km/h, a docelowo powinno to być 200km/h na odcinku Lublin-Warszawa.</p> <p>Prosimy o uwzględnienie ww. uwag dotyczących wytrasowania połączeń dalekobieżnych w relacji Lublin-Radom-Łódź-Poznań/Szczecin/Wrocław/Zielona Góra w docelowej sieci kolejowej oraz schemacie połączeń.</p>	Zakładany standard obsługi linii Lublin-Radom-Łódź powinien przewidywać prędkość 160-200km/h	UWAGI UWAGLĘDNIONE.	Przesłane uwagi dotyczące połączeń dalekobieżnych w relacji Lublin - Radom - Łódź - zostaną przez nas uwzględnione.
326	Mazowieckie Radom, Warszawa, Kielce, Kraków	<p>Mając świadomość, że głównym korytarzem transportowym północ-południe pozostanie Centralna Magistrala Kolejowa, linia kolejowa nr 8 powinna być traktowana jako podstawowy, uzupełniający, alternatywny korytarz łączący Kraków z Warszawą przez Kielce i Radom. LK8 w odróżnieniu od CMK przebiega bowiem przez liczne ośrodki miejskie, w tym: Kielce (175 tys. mieszk.), Radom (190 tys.), ale także średnie i mniejsze miasta: Skarżysko-Kamienna (45 tys.), Jędrzejów (15 tys.), Warkę (12 tys.) i Miechów (10 tys.).</p> <p>LK8 stanowi nie tylko połączenie Warszawy i Krakowa z Radomiem i Kielcami, ale na dużej części pokrywa się również z innymi głównymi ciągami komunikacyjnymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lublin-Radom-Kielce-Kraków/Katowice/Wrocław Warszawa-Radom-Ostrowiec Św.-Stalowa Wola-Rzeszów/Przemysł <p>LK8 ma ponadto istotne znaczenie w kolejowym transporcie towarowym, stanowiąc część sieci rozszerzonej TENT (na odcinku Radom-Kraków) oraz sieci kompleksowej (na odcinku Warszawa-Radom).</p> <p>Ograniczeniem obecnej LK8 są jej parametry techniczne, wynikające z zapóźnień modernizacyjnych oraz warunków terenowych (pofalowany teren Gór Świętokrzyskich). Obecne parametry pozwalają na ruch pociągów pasażerskich z maksymalną prędkością 160km/h jedynie między Warszawą i Radomiem, a zaledwie 100-120km/h na pozostałym odcinku. Niestety, prowadzone obecnie prace modernizacyjne tylko w niewielkim stopniu podniosą prędkość na odcinku Kielce-Kozłów do 140km/h, odtwarzając jedynie parametry linii na pozostałych odcinkach.</p> <p>W Państwa propozycji parametrów prędkości dla sieci docelowej do 2045 roku zaproponowaliśmy jednak dla LK8 Warszawa-Radom-Kielce-Kraków prędkość zaledwie na poziomie 160km/h.</p> <p>Są to parametry nieatrakcyjne i nieuzasadnione z punktu widzenia czasu przejazdu i potencjału ludnościowego obsługiwanej przez tę linię. Tym bardziej, że mówimy o perspektywie aż do 2045 roku!</p> <p>Postulujemy przyjęcie parametru dla LK8 na poziomie 200-250km/h. Wydaje się to w pełni możliwe i osiągalne. Będzie to relatywnie łatwiejsze na odcinku Warszawa-Radom-Skarżysko (biorąc pod uwagę niedawną modernizację odcinka Warszawa-Radom oraz uwzględniając korzystne warunki terenowe, z niewielką modyfikacją łuków na południe od Radomia). Natomiast na odcinku Skarżysko-Kielce będzie się to wiązało z poprowadzeniem fragmentów linii nowym śladem (skrót od Czerwonej Góry przed Zagnańskiem do Kielca), jak również na odcinku Kielce-Kozłów w okolicach Jędrzejowa.</p> <p>Rozwiązania takie wydają się jednak w pełni realne i możliwe do realizacji, biorąc pod uwagę liczne inne inwestycje infrastrukturalne prowadzone obecnie w Polsce, zwłaszcza drogowe (w tym budowy rekordowo długich, wielokilometrowych estakad i tuneli, np. na trasie ekspresowej S19 Lublin-Rzeszów, tunele drogowe na trasie Kraków-Zakopane i planowany rekordowo długi tunel pod Odrą na 56 na obwodnicy Szczecina, czy wreszcie budowie linii kolejowej Podłęża-Piekieleko).</p> <p>Podniesienie parametrów linii nr 8 do 200-250km/h na całej długości od Krakowa do Warszawy umożliwiłoby trasowanie najszybszych pociągów z czasem przejazdu poniżej 2h Warszawa-Kraków przez Radom i Kielce, czyli na poziomie bardzo atrakcyjnym i możliwym do osiągnięcia obecnie na trasie przez CMK. Byłby to czas bezkonkurencyjny wobec transportu drogowego. Dawalby ponadto możliwość połączenia Lublina z Krakowem przez Radom i Kielce oraz Warszawy z Rzeszowem przez Radom i Ostrowiec Św. w czasie poniżej 2,5h (przy założeniu budowy LK84 Radom-Kunów/Ostrowiec Św. i modernizacji dalszej części linii do Rzeszowa).</p>	Postulujemy podwyższenie docelowej prędkości na LK8 do poziomu 200-250 km/h.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Uwzględnimy częściowo przesłane uwagi dotyczące podniesienia parametrów prędkości na linii kolejowej nr 8. Możliwe to będzie na odcinku Radom - Kielce, poprzez podniesienie parametrów prędkości do 200 km/h oraz na dalszym odcinku, na nowo planowanej linii kolejowej Busko-Zdrój - Kraków.
327	Mazowieckie Kozienice, Ryki, Radom	<p>Zaproponowane przez Państwa w siatce regionalnej połączenie Warszawa-Warka-Kozienice-Dęblin-Ryki powinno zostać zmodyfikowane na relację do Radomia. Jest to zgodne z postulatem, że miasta rangi aglomeracji krajowych według nowej hierarchizacji miast (np. Radom), powinny być traktowane tak jak miasta wojewódzkie i to z nimi przede wszystkim powinny być skomunikowane miasta powiatowe, w szczególności w ramach danego regionu.</p> <p>Innym połączeniem regionalnym uzupełniającym zaproponowaną siatkę powinno być połączenie Radom-Kozienice-Dęblin. Pozostawiamy Państwu kwestię ujęcia tego na schemacie – mogłoby to być zaznaczone podobnym kolorem jak obecnie (fioletowym).</p>	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Postulat w zakresie kończenia trasy Warszawa - Kozienice w Radomiu zostanie uwzględniony.
328	Mazowieckie Grójec, Białobrzegi, Kozienice	<p>Połączenia wąskotorowe - schemat linii regionalnych: Z zadowoleniem przyjmujemy propozycję przedłużenia linii kolejowych wąskotorowych od Piaseczna przez Grójec do Białobrzegów i Nowego Miasta nad Pilicą. Jest to zbieżne z kierowanymi również przez nas już wcześniej propozycjami reaktywowania linii wąskotorowych i przystosowania ich do obsługi ruchu pasażerskiego.</p> <p>Jednak prosimy o rozważenie przedłużenia linii z Białobrzegów do Dobieszyna, który jest najbliższym i często wykorzystywanym przystankiem kolejowym dla mieszkańców Białobrzegów, który umożliwiał im przesiadkę na pociągi regionalne i przyspieszone w kierunku Warszawy i Radomia. Względnie - przedłużenie linii do Radomia.</p>	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące przedłużenia linii wąskotorowej z Białobrzegów do Dobieszyna zostaną uwzględnione.

329	Mazowieckie	Lipsko, Radom, Szydłowiec, Przysucha	Proponowane połączenia autobusowe- schemat linii regionalnych: Proponujemy dodanie w docelowej sieci połączeń linii Lipsko-Itza-Szydłowiec-Przysucha. Pozwalaloby to lepiej niż w zaproponowany przez Państwa sposób przesiąść się pasażerem z Lipska na pociąg w Itze, a przy okazji skomunikować Itzę z Szydłowcem i w ten sposób z linią kolejową nr 8 (warto zauważyć, że stacja Szydłowiec położona jest w odległości kilku kilometrów od centrum miasta, tak więc proponowane połączenie autobusowe pomogłoby dodatkowo poprawić dostęp do kole). Analogiczna sytuacja występuje w Przysusze, gdzie stacja kolejowa oddalona jest od miasta. Połączenie Szydłowiec-Przysucha dodatkowo pomogłoby skomunikować oddcerty komunikacyjne rejon południowo-wschodniej części Ziemi Radomskiej.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE CZĘŚCIOWO.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń autobusowych do miejscowości Przysucha zostaną uwzględnione. W zakresie połączeń autobusowych prezentujemy jedynie połączenia, które albo są bezpośrednimi do miasta wojewódzkiego albo prowadzą do najbliższego przystanku kolejowego, bezpośrednio skomunikowanego kolejowo z miastem wojewódzkim. Pozostałe linie autobusowych nie pokazujemy na mapie obligatoryjnych połączeń regionalnych.
330	Mazowieckie	Radom	Uwaga ogólna – nowa hierarchizacja ośrodków miejskich W planowaniu sieci kolejowej kluczowe znaczenie powinna mieć sieć osadnicza, uwzględniająca wielkość oraz znaczenie ośrodków. Połączenia kolejowe powinny obsługiwać jak największą liczbę potencjalnych pasażerów. Zauważamy, że w Państwa propozycji zapewne przyświecała Państwu taka idea. Natomiast widzimy istotną słabość w postaci skupienia się na formalnej strukturze podziału na województwa i klasyfikacji miast wojewódzkich oraz pozostałych. W przypadku Polski podział administracyjny nie odzwierciedla dobrze rzeczywistego potencjału oraz rangi poszczególnych ośrodków. Ale co gorsza, wiele polityk krajowych i regionalnych posługuje się dając właśnie tym nie do końca sprawiedliwym podziałem na miasta ważne – wojewódzkie, i pozostałe. Jest to nieefektywne i powoduje dodatkowe szkodliwe efekty, że kilka dużych ośrodków miejskich, które – z nie do końca zrozumiałych powodów – zostały pozbawione statusu miasta wojewódzkiego, tracą na tym ponownie, gdyż programy rozwojowe, choćby właśnie takie jak dotyczące rozwoju dróg, linii kolejowych czy innych elementów infrastruktury twardej lub miękkiej, kierowane są przede wszystkim do miast wojewódzkich, a dopiero w drugiej kolejności do pozostałych miast. Dobrym ujęciem tego zjawiska, a zarazem konstruktywną propozycją przeciwdziałania temu niekorzystnemu z punktu widzenia kraju stanowi rzecz, jest opracowanie Instytutu Rozwoju Miast i Regionów. Podsumowuje ono wieloletnie, wszechstronne obserwacje i proponuje nową hierarchizację ośrodków miejskich w Polsce. Zgodnie z nią, można wyróżnić 3 najważniejsze szczeble ośrodków miejskich: (1) Warszawa i metropolie ponadregionalne, (2) aglomeracje regionalne oraz (3) ośrodki subregionalne. Warto podkreślić, że hierarchizacja ta odchodzi od dotychczas powszechnie stosowanego podziału na miasta wojewódzkie i pozostałe ośrodki subregionalne, zaliczając, jak najbardziej słusznie, do kategorii aglomeracji regionalnych – na równi ze średnimi i mniejszymi miastami wojewódzkimi – również m.in. Częstochowę, Radom, Bielsko-Białą, Rybnik i Koszalin. Uwzględnienie tego faktu, w tym Radomia, ale również innych sąsiednich ośrodków aglomeracyjnych oraz połączeń między nimi, pozwala w naszej ocenie spojrzeć nieco inaczej niż dotychczas na niektóre istniejące oraz rozwżane rozwiązania. Stąd w proponowanych przez Państwa schematach połączeń regionalnych i dalekobieżnych, jak również w ujęciu jako głównej kategorii planistycznej metropolii, a następnie miast wojewódzkich, postulujemy, aby ta ostatnia obejmowała aglomeracje regionalne o znaczeniu krajowym w rozumieniu klasyfikacji zaproponowanej przez IRMIR, tj. mniejsze miasta wojewódzkie i 5 wymienionych głównych miast: Częstochowa, Radom, Bielsko-Biała, Rybnik i Koszalin.	-	UWAGA OGÓLNA - WYSTARCZY KURTUAZYJNA ODPOWIEDŹ.	Zgadamy się z podejściem zaprezentowanym przez IRMIR i koncepcja CPK+ uwzględnia taką klasyfikację miast.
331	Pomorskie	pucki	Dodanie nowej linii kolejowej Władysławowo - Jastrzębia Góra - Białogóra - prowadzącej do szeregu letnisk obleganych latem.	-	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Proponowaną nową linią kolejową Władysławowo - Jastrzębia Góra - Białogóra uwzględnimy jako potencjalną, fakultatywną inwestycję jednostek samorządu terytorialnego, wspieraną przez Państwo.
332	Zachodniopomorskie	ślawieński	Przedłużenie linii kolejowej Ślawno - Darłowo do Darłówka z wykorzystaniem istniejącej bocznicy kolejowej. Mimo że Darłowo jest miastem to jest ono położone daleko od wybrzeża i to Darłówek jest celem ruchu turystycznego w sezonie letnim. Można niedużym kosztem podciągnąć koleję do Darłówka, gdyż istnieje bocznica kolejowa, wystarczy niedługie odgałęzienie od niej do samego obszaru zabudowanego Darłówka.	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy przedłużenie istniejącej bocznicy kolejowej w Darłowie do Darłówka.
333	Podkarpackie	jasielski, dębicki	Dodanie nowej linii kolejowej Dębica - Jasło przez Pilzno. Koncepcja takiej linii była już opracowana na zlecenie starosty jasielskiego.	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Zgłoszony postulat nie może zostać uwzględniony, gdyż nowa linia kolejowa w trudnym górskim terenie nie ma uzasadnienia dla połączenia miast powiatowych, a wszystkie pozostałe połączenia wyższej rangi (np. Jasło - Kraków) realizowane będą innymi planowanymi liniami.
334	Śląskie	Katowice, Chorzów, Ruda śl., Zabrze, Gliwice	Utworzenie połączenia pasażerskiego na tzw. południowej średnicy GOP (trasa: Katowice - Gottwald - Ruda Kochłowice - Ruda Śl. Halemba - Zabrze Makoszy - Gliwice) - po istniejących liniach kolejowych z odbudową i budową nowej infrastruktury pasażerskiej. Zdaje się, że jest to w programie Koleja+	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Zgłoszony postulat uwzględnimy jako SKM (Kolej Metropolitalna) dla GZM (Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii).
335	Opolskie	-	Wprowadzenie postojów pociągów IC w węźle Klonowskiej(Fosowskiej).	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Klonowskie (Fosowskie) zostanie uwzględniony jako przystanek systemowy dla pociągów dalekobieżnych.
336	Lubuskie	-	Wydłużenie wybranych kursów kończących bieg w Zielonej Górze do Cottbus.	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Przesłana uwaga zasługuje na uwzględnienie. Przedłużymy niektóre relacje dalekobieżne z Zielonej Góry do Chociebuża w Niemczech.
337	Warmińsko-mazurskie	-	Uruchomienie bezpośredniego połączenia z CPK do Giżycka	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W schemacie połączeń dalekobieżnych uwzględnione zostanie bezpośrednie połączenie z lotniska CPK do Giżycka.
338	Zachodniopomorskie	-	Wydłużenie wybranych kursów z Warszawy do Świnoujścia oraz uruchomienie połączeń pospiesznych (4 pary dziennie) z Kottliną Kłodzką i Kottliną Jeleniogórską do Zielonej Góry, Gorzowa Wielkopolskiego, Szczecina, Świnoujścia.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	W schemacie połączeń dalekobieżnych uwzględnione zostanie wydłużenie połączeń pospiesznych z Warszawy do Świnoujścia oraz utworzone zostaną relacje dalekobieżne Kłodzko - Jelenia Góra - Zielona Góra - Szczecin/Świnoujście.
339	Podkarpackie	-	Uruchomienie połączenia pospiesznego z Ustrzyk do Krakowa i Katowic przez Nowy Sącz.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń dalekobieżnych zostaną uwzględnione.
340	Podkarpackie	-	Wydłużenie relacji z Warszawy do Przemysła.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń dalekobieżnych zostaną uwzględnione.
341	Podkarpackie	-	Uruchomienie połączenia z CPK do Gorlic przez Sanok.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń dalekobieżnych zostaną uwzględnione.
342	Podkarpackie	-	Wydłużenie z Gorlic do Nowego Sącza linii z Rzeszowa, a w zamian wahadło Gorlice-Gorlice Zagórzany.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń dalekobieżnych zostaną uwzględnione.
343	Kujawsko-pomorskie	golubsko-dobrzyński	Odbudowa linii do Golubia-Dobrzyńa i ewentualnie przedłużenie do Rypina. Golub-Dobrzyń jest zbliżony wielkością do Trzebnicy, jest podobnie znany z wyjątkowego zabytku i jest podobnie oddalony od Torunia, jak Trzebnica od Wrocławia. Skoro do Trzebnicy są tak dobre potoki pasażerskie, że kursów systematycznie przybywa, to i z Golubiem byłoby podobnie.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Odbudowa linii kolejowej z Torunia do Golubia-Dobrzyńa zostanie uwzględniona (z przedłużeniem do Brodnicy).
344	Małopolskie	-	Wprowadzenie bezpośredniego połączenia pospiesznego Kraków – Łódź przez Olkusz, Zawiercie i Częstochowa.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń dalekobieżnych i jednego regionalnego zostaną uwzględnione.
345	Małopolskie	-	Uruchomienie bezpośredniego połączenia łączącego Kraków z Kottliną Kłodzką.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń dalekobieżnych i jednego regionalnego zostaną uwzględnione.
346	Małopolskie	-	Uruchomienie bezpośredniego połączenia łączącego Kraków z Kottliną Jeleniogórską.	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń dalekobieżnych i jednego regionalnego zostaną uwzględnione.
347	Małopolskie	-	Linia regionalna: Zakopane - Nowy Sącz - Krynica zdroj - Muszyna Zdrój zamiast Żywiec - Nowy Sącz	-	UWAGI UWZGLĘDNIONE.	Przesłane postulaty dotyczące połączeń dalekobieżnych i jednego regionalnego zostaną uwzględnione.
348	Małopolskie	-	Wydłużenie relacji z CPK do Koszyc.	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Przedłużenie relacji z lotniska CPK do Koszyc na Słowacji zostanie uwzględnione.
349	Zachodniopomorskie	świdwiński	Przywrócenie połączenia regionalnego Świdwin - Grzmiąca przez Polczyn Zdrój. Powrót połączeń kolejowych do Polczyna.	-	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Niestety nie jest możliwe przywrócenie połączeń kolejowych do Polczyna-Zdroju, gdyż niemal na całej długości trasy wspomniana linia kolejowa pełni funkcję ścieżki rowerowej, a odbudowa tej linii nie ma uzasadnienie ekonomiczne (linia nie prowadzi do poprawy skomunikowania pomiędzy ośrodkami powiatowymi, a stolicą województwa). Odcinek do odbudowy tej linii kolejowej i budowy nowej ścieżki rowerowej byłby bardzo długi (50 km), co w zakresie korzyści, jaką byłaby poprawa skomunikowania pomiędzy dwoma oddalonym od siebie miastami powiatowymi, nie uzasadnia ponoszenia tego wydatku.

350	Małopolskie	Tarnowski, Gorlicki	Brakuje szybkiego połączenia kolejowego- drogowego w przebiegu Tarnów Gorlice i połączenie ze Słowacją na kierunek Bardejów.	https://www.facebook.com/zdrowypowiat/posts/kolej-z-gorlic-do-budapesztu-tak-taki-plan-najprawdopodobniej-istnieje-CS382-pozostaje-cieszynek-wielkiej-w/1452155390252734/	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Niestety przesłanych postulatów nie możemy uwzględnić. Budowa takiego połączenia przez trudny górski teren i włączenie go w lokalną linię Bardejów - Preszow o geometrii na prędkości 60 km/h nie jest uzasadniona ekonomicznie. Linia ta dublowałaby międzynarodowy korytarz sieci bazowej TEN-T Nowy Sącz - Preszow - Koszyce. W koncepcji CPK+ dojazd z Tarnowa do Preszowa i Koszyc zapewniony będzie nową linią przez Nowy Sącz oraz nowym pasażerskim odcinkiem Nowy Sącz - Krynica-Zdrój oraz istniejącą linią Krynica-Zdrój - Muszyna, a dalej istniejącym korytarzem TEN-T Muszyna - Preszow.
351	Śląskie	m. Gliwice, p. gliwicki	1. Połączenia dalekobieżne KDP - koniec w Gliwicach: obecny układ naprzemiennego końca EIP w BB / Gliwicach bardzo dobrze się sprawdza, był zakładany do zachowania w ostatnich HRJ przed zmianą władzy. O ile dla zachowania taktu godzinnego połączenie przesiadkowe przez Kat. z wykorzystaniem regio jest zasadne, o tyle mówimy o za ważnych obsługiwanych ośrodkach (Zabrze, Gliwice + przesiadki z szeregu satelit jak Knurów czy Kędzierzyn Koźle), by w ogóle wyeliminować połączenia bezpośrednie - zakładany w HRJ takt bezpośredni co 2h jest właściwy.	6. Zachęcam do zapoznania się z dokumentem przygotowanym dla Metropolii GZM "Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów", do pobrania na BIP Metropolii. Zwalczasz wariant W3, mocno rozbudowany - da szerszy obraz, co się w metropolii planuje.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Postulat zostanie przez nas uwzględniony.
352	Śląskie	m. Gliwice, p. gliwicki	2. Brak obsługi dalekobieżnej po linii podsudeckiej, ponieważ związany z pkt. 1. Obecnie funkcjonuje połączenie z podsudeckiej przez Gliwice -> Katowice -> Kraków z poprawianą częstotliwością (z hybridami będzie jeszcze lepiej), w pokazanym planie brak nawet regio wykraczających poza Kędzierzyn Koźle. Jedna sprawa to bezpośrednio połączeń na podsudeckiej -> Kraków, druga to umożliwienie prostej przesiadki na KDP w węźle w Gliwicach. W ogóle wykorzystanie tego węzła powinno być większe z racji położenia na zachodzie aglomeracji i pewnego odbicia w szerszej skali układu dworców węzła warszawskiego.	juw.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Naszym zdaniem, nie ma sensu trasowanie pociągów IC po całym odcinku Magistrali Podsudeckiej, poza dojazdem do Kłodzka z Warszawy i Krakowa/Katowic. Do Jeleniej Góry z Krakowa i Katowic znacznie szybsza będzie trasa przez Wrocław po LK132, a potem po nowej linii KDP CPK Żarów - Świdnica - Wałbrzych - Kamienna Góra. Każde z miast na Magistrali Podsudeckiej i tak uzyska radykalną poprawę skomunikowań, zarówno w warstwie Regio, jak i skomunikowań dalekobieżnych z całą Polską.
353	Śląskie	m. Gliwice, p. gliwicki	3. W Gliwicach razem z KŚ są obecnie procedowane plany dot. odtworzenia LK200 i dalej linii kolei piaskowej do Bojkowa, gdzie ma powstać baza Kolei Śląskiej. Jest to realna alternatywa dla wskazanej lekkiej kolei do Sośnicowic - przy dalszym odtworzeniu kolei piaskowej nad Bojkowem de facto możemy uzyskać połączenie z Sośnicowicami, a także przy prostym przebiegu na Knurów - alternatywne połączenie z Knurowem (nie przez Gierałtowiec), dużo lepiej działające w połączeniach lokalnych. Dodatkowo można zastanowić się nad odtworzeniem i przywróceniem dla ruchu dojazdowego kolei wąskotorowej z Rud Raciborskich, która kiedyś przez Bojków prowadziła do Gliwic. Obecnie pełne odtworzenie wydaje się niemożliwe, natomiast możliwe byłoby odtworzenie przebiegu do Bojkowa z skomunikowaną przesiadką na wskazanej wyżej linii po kolei piaskowej.	juw.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Zakładamy poprawadzenia w śladzie LK220 tramwaju z Gliwic, a następnie wyprowadzenie go na dawną linię wąskotorową (do Pilchowic). Uwzględnimy również przedłużenie wąskotorówki z Rud Raciborskich do Pilchowic.
354	Śląskie	m. Gliwice, p. gliwicki	4. Ciąg dalekobieżny Wrocław-Opole-Gliwice-Katowice-Kraków powinien otrzymać takt ~30 min, już obecne 1h się zapycha.	juw.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga uwzględniona w zakresie taktu 30 minutowego relacji GZM - Wrocław.
355	Śląskie	m. Gliwice, p. gliwicki	5. Odnoga omijająca Gliwice i Katowice -> ok. rozumiem zamiar (choć widzę pewny brak konsekwencji, gdzie rozwalimy główny ciąg dla bezpośredniej obsługi Bytomia i DG, gdy w pkt. 1. pominięta jest bezpośrednia obsługa Gliwic i Zabrze do Wawli), natomiast tutaj albo stacja wschodnia w Gliwicach bez bypassa Pyskowice -> Bytom, albo takt z punktu 4. 30 min, zaś linia bypassem może otrzymać dodatkowy postój w Pyskowicach (dodajemy dodatkowe bezpośrednie połączenia dla Pyskowic to raz, a dwa Pyskowice to będzie ostatnia stacja kolei metropolitalnej -> przesiadki dla całych północnych Gliwic (Łabędź, Kopernika) w kierunku na Wrocław nawet lepsze, niż przez st. Gliwice). Niemniej ten bypass to chyba bardzo odległa perspektywa.	juw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Postulaty zgłoszone pod pozycją nr 5 zostaną przez nas uwzględnione.
356	Podkarpackie	Sanocki Leski	Kolej wąskotorowa na odcinku Nowy Łupków Cisna nie powinna się kończyć w miejscowości Cisna w dopiero miejscowości Wetlina, gdzie to jest miejsce docelowe dla turystów udających w właściwy obszar Beszczańskiego parku narodowego co pozwoli obniżyć znacznie ruch samochodowy.	Dalej do miejscowości Wetlina jest zachowany przebieg linii wąskotorowej.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy zgłoszony postulat i przedłużymy linię wąskotorową z Cisny do Wetliny.
357	Pomorskie	Malborski Nowodworski	Linia Wąskotorowa na odcinku Nowy staw-Sztutowo powinno się zastanowić nad przedłużeniem do Krynicy Morskiej.	Brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy zgłoszony postulat i przedłużymy linię wąskotorową do Krynicy Morskiej.
358	Mazowieckie	m. Warszawa	Węzeł warszawski - druga Średnia przez Wileńską. Moja propozycja to likwidacja odcinka od Targówka do Wileńskiej, poprowadzenie linii od strony Wisły przez podziemną stację Wileńska -> podziemne perony dla ww. linii na stacji Warszawa Wschodnia (mogą się znaleźć np. pod ciągiem ulicy Kijowskiej - perony nie muszą być w tym samym kompleksie, co główne perony obecnej Średnicy, układ podobny z W.Centralna i W.Śródmieście czy Keiyo Line na stacji Tokio (na podziemnych poziomach odseparowanych od górnych). Dalej połączenie Wschodniej na Wołomin jest już obecnie planowane. Taki układ pozwoliłby na bardziej elastyczny system zwłaszcza w zakresie przesiadkowym. Każda linia regio ze wschodu z wyjątkiem jadących na W. Gdańską zahaczałaby o W. Wschodnią. Przykładowo w schemacie CPK+ z automatu wszystkie regio z Wołomina i Węgrowa dają możliwość przesiadki na linię dalekobieżną na Wschodniej (np. do Lublina), jednocześnie wszystkie stacje pośrednie drugiej Średnicy (np. Arsenał, Stare Miasto) również dają możliwość przesiadki na linię dalekobieżną w kierunku na wschód i północ na Wschodniej - w obecnym planie CPK+ w kierunku wschodnim w zasadzie nie ma możliwości przesiadki na linię dalekobieżną, a linie ze wschodu trzeba nieco sztucznie dzielić przez Targówek / Wschodnią.	-	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Złożone uwagi uwzględnimy częściowo w zakresie rozgłuszenia nowej linii Średnicowej, poprzez przedłużenie jej odnogi przez stację Wileńską w poziomie linii metra do stacji Warszawa Wschodnia (w poziomie - 1) i dalej z wyjątkiem na kierunek Lublin/ Biała Podlaska/ Sokołów.