

UWAGI/WNIOSKI:

LP.	CZĘŚĆ PROJEKTU, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK (rozdział, podrozdział, punkt, nr strony)	BRZMIENIE W PROJEKCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA/WNIOSEK	TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU (w tym proponowane brzmienie)	UZASADNIENIE UWAGI/WNIOSKU (w tym proponowanego brzmienia)
1	Tytuł i zakres	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK	Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP PLK oraz inna ogólnodostępna przewidywana do budowy	KPK powinien mieć charakter całościowy i obejmować także projekty CPK skoro spółka ta ma być inwestorem kolejowym, ale zarządcą dla nowopowstałej infrastruktury będą PKP PLK. W dokumencie i załącznikach aż roi się od odwołania do inwestycji CPK
2	Strona 5, w. 7-8 od góry	W odniesieniu do zadań finansowanych ze środków UE przewidzianych w KPK zakłada się, że po przeprowadzeniu prac, ruch pociągów przekroczy 10 pociągów/dobę	Zakłada się weryfikację zadań w celu nadania pierwszeństwa tym zadaniom, dla których - w myśl prognoz ruchu lub planów transportu publicznego MI i/lub samorządów - po przeprowadzeniu prac, ruch pociągów przekroczy 10 pociągów/dobę.	Zadania, co do których wiadomo, że nie będą ⁱ obsługiwały istotnego ruchu, nie służą realizacji celów społecznych. Ruch poniżej 5 par pociągów/dobę nie jest ofertą konkurencyjną do samochodu lub autobusu, a ich pożytek klimatyczny jest także wątpliwy.
3	Strona 9, w 5 – 8 od góry oraz str. 15 Cel 1 3cie tiret	Inwestycje towarzyszące CPK obejmują m.in. ... oraz budowę i modernizację linii na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz.	Inwestycje towarzyszące CPK obejmują m.in. oraz budowę i modernizację linii na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi aglomeracjami i polskimi miastami w czasie około 2 godzin.	Realizacja KPK zbiegnie się z domknięciem PBDKiA – w tym S7 z Warszawy do Krakowa i Trójmiasta - co podwyższa wymagania konkurencyjności odnośnie kolei. Samochód „door to door” będzie około 3h15m. Pociąg 2h30 min + połowa cyklu 30m + dojazdy 30m = 3h30m. Przy cyklu 2h mamy 4h! Więcej niż samochodem dzisiaj.
4	Str. 11/12 w 1-2 od góry oraz 14 wiersz 3 i 4 od dołu	Założenia: ... - zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym pomiędzy aglomeracjami oraz w obszarach ich ciążeńia,		Pod tym kątem trzeba zweryfikować niestuszne odroczenie lub rezygnacje z projektów na południe od Krakowa i Rzeszowa.

5	Str. 13 – trzeci akapit	Modernizacja infrastruktury kolejowej obejmie również skrzyżowania linii kolejowych i dróg (przejazdy kolejowo-drogowe). ...	Dodać na końcu zdanie: W miejscach, gdzie w wyniku zmiany zagospodarowania okolic linii pojawiły się potoki pieszych usiłujących przejść przez tory lub w miejscach oznaczonych jako „czarne punkty” w których liczba przechodzących przez tory generuje liczne wypadki w tym śmiertelne konieczna jest analiza możliwych alternatyw i zabezpieczenia lub budowy przejść.	Najwięcej osób ginie na przejściach nielegalnych, a więc zasadniczo ze swojej winy, co niestety zwalnia z myślenia o poprawie bezpieczeństwa w tym aspekcie. Konieczne są działania wykraczające poza zakazy i ostrzeżenia, gdyż kolej nie powinna kojarzyć się ludziom jako niebezpieczna przeszkoda terenowa.
6	Str. 12, pkt 3.3 Cele KPK	Komplementarne wobec celu głównego cele obejmują: - wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, - zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, - poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych	Proponujemy modyfikację zapisu na: Komplementarne wobec celu głównego cele obejmują: - wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, - poprawę konkurencyjności transportu kolejowego m.in. po to, aby kolej pasażerska stała się pierwszym wyborem, - zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, - poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych, - poprawę jakości powietrza.	Zgodnie z art. 9 Rozporządzenia PE i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram należy realizować 6 celów środowiskowych w tym działania na rzecz poprawy jakości powietrza.
7	Rysunek 2 i 3 na str. 20 i 21, lista projektów CEF i POiŚ poz. 120, lista inwestycji KPO poz. 1, lista projektów krajowych (9) do 2030 poz. 17.	Linia (Kraków) Podłęże – Tymbark pokazana jest jako projekt krajowy do realizacji w perspektywie 2021-2017 jako projektowanie (?) bez końcówek – do Chabówki (Zakopanego) i Nowego Sącza, które mają być realizowane jako modernizacja linii nr 104.	Przedsięwzięcie połączenia Krakowa (poprzez linię odgałęziającą się w Podłężu) z Chabówką (Zakopanem) oraz Limanową, Nowym Sączem (granicą) – „mały Y” - powinno być traktowane jednolicie.	Budowa wyłącznie końcówek „Y” kosztem około 4 mld zł. bez linii z Podłęża byłaby dysfunkcyjna, gdyż w takiej konfiguracji nie dojdzie do poprawy połączeń w regionie, ze względu na odległości i to pomimo lepszej prędkości na końcówkach Y. Patrz załączone mapa i tabele.
8	Str. 27 – 29, Tabela 4 – 7 oraz str. 29 Cel 3 drugie tiret			Zasada 100 km/h dla wszystkich ośrodków jest słuszna, natomiast co do głównych metropolii patrz pkt. 3 Ponadto, 650 km linii V>160 km/h oraz średnią prędkością dla pociągów towarowych 40 km/h na koniec 2030 nie osiągnię się celów polegających na

				przyciągnięciu pasażerów i towarów na kolej.
9	Lista projektów RPO poz. 58 oraz CEF2 i FENKS poz. 130 i 139	Rewitalizacja Jasło – Nowy Zagórz		Bez - poniechanych - skróceń linii Rzeszów – Sanok lub Rzeszów1) Krosno nie dojdzie do poprawy w regionie - ze względu na odległości poprawa prędkości nie da przełomu. Patrz załączone mapa i tabele.

A4 i 94 oraz drogi i linie kolejowe (z Wiednia do Lwowa)



Miejscowość	Z Krakowa	Kol via Piek	Zał. V dr [km/h]		T drog min	Prędkość aby dla Regio przynajmniej Tk=Td	
	Odl. Kol. km		Odl. drog. km	Kol/drog [%]		handlowa	dop.
Sucha Beskidzka	61,9		57	109,2%	68	54,6	109,2
Żywiec	102,5		93	110,6%	111	55,3	110,6
Maków Podhalański	69,5		62	112,3%	74	56,1	112,3
Jordanów	91,6		69	132,6%	83	66,3	132,6
Chabówka	102,0	85,0	70	146,8%	83	73,4	146,8
Rabka p.o.	103,9	83,0	69	150,1%	83	75,1	150,1
Mszana Dolna	116,9	70,0	59	198,5%	71	99,2	198,5
Limanowa	149,0	66,0	78	190,5%	94	95,3	190,5
Nowy Targ	124,6	107,3	87	143,7%	104	71,9	143,7
Zakopane	145,3	128,0	108	134,5%	130	67,3	134,5
Stróże	134,8		125	107,8%	150	53,9	107,8
Nowy Sącz	172,8	98,0	111	155,7%	133	77,8	155,7
Muszyzna	216,2	141,4	154	140,4%	185	70,2	140,4
Krynica	227,0	152,2	143	158,7%	172	79,4	158,7
Gorlice	158,0		131	120,6%	157	60,3	120,6
Biecz	162,3		128	126,8%	154	63,4	126,8
Jasło	180,6		149	121,2%	179	60,6	121,2
Wadowice	80,9		52	155,6%	62	77,8	155,6
Kalwaria L	43,4		38	114,2%	46	57,1	114,2

Miejscowość	Z Krakowa via Piekielko	Zał. V dr [km/h]	50	T drog min	Prędkość aby dla Regio przynajmniej Tk=Td	
	Odl. Kol. km				Odl. drog. km	Kol/drog [%]
Sucha Beskidzka	61,9	57	109,2%	68	54,6	109,2
Żywiec	102,5	93	110,6%	111	55,3	110,6
Maków Podhalański	69,5	62	112,3%	74	56,1	112,3
Jordanów	91,6	69	132,6%	83	66,3	132,6
Chabówka	85,0	70	121,4%	84	60,7	121,4
Rabka p.o.	83,0	69	119,9%	83	60,0	119,9
Mszana Dolna	70,0	59	118,8%	71	59,4	118,8
Limanowa	66,0	78	84,4%	94	42,2	84,4
Nowy Targ	107,3	87	123,7%	104	61,9	123,7
Zakopane	128,0	108	118,5%	130	59,3	118,5
Stróże	134,8	125	107,8%	150	53,9	107,8
Nowy Sącz	98,0	111	88,3%	133	44,1	88,3
Muszyzna	141,4	154	91,8%	185	45,9	91,8
Krynica	152,2	143	106,4%	172	53,2	106,4
Gorlice	158,0	131	120,6%	157	60,3	120,6
Biecz	162,3	128	126,8%	154	63,4	126,8
Jasło	180,6	149	121,2%	179	60,6	121,2
Wadowice	80,9	52	155,6%	62	77,8	155,6
Kalwaria L	43,4	38	114,2%	46	57,1	114,2

Miejscowość	Z Rzeszowa	Zał. V dr [km/h] 50	Odl. drog. km	Kol/drog [%]	T drog min	Prędkość aby dla Regio przynajmniej Tk=Td	
	Odl. Kol. km					Skrót - ok.	handlowa
Jasło	69,7		66	105,6%	79	52,8	105,6
Krosno DK	94,4	65	67	140,8%	80	70,4	140,8
Sanok	131,8	102	77	171,2%	92	85,6	171,2

Miejscowość	Z Rzeszowa skrótom	Zał. V dr [km/h] 50	Odl. drog. km	Kol/drog [%]	T drog min	Prędkość aby dla Regio przynajmniej Tk=Td	
	Odl. Kol. km						handlowa
Jasło	69,7		66	105,6%	79	52,8	105,6
Krosno DK	65		67	97,0%	80	48,5	97,0
Sanok	102,0		77	132,5%	92	66,2	132,5