

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	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 Ząbkowicki- Nysa -Opole - Kluczbork -Wieluń - Łódź. Poprawa peronów. Budowa drugiego 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 pociągiem klasy REX Opole - Łódź, natomiast bezpośrednie połączenie Opola z Warszawą projektowane jest przez Częstochowę.
2	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 podróżnych 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 podróżnych 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 dogodnymi 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.
3	Opolskie	Nyski	Wprowadzenie większej ilości połączeń z Nysy. Przywrócenie bezpośredniego połączenia z Wrocławiem (oprócz połączenia przez Brzeg proponuje również przez Kamieniec Ząbkowicki i Strzelin) oraz utworzenie regionalnych do Katowic oraz zwiększenie częstotliwości kursów IC z Jeleniej Góry do Krakowa przez Nysę. Istotne jest przedłużenie proponowanych przez was 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- Tułowice- Opole także Nysa-Grodków-Niemodlin-Opole oraz Nysa-Prudnik-Krapkowie-Opole.	Konieczność elektryfikacji linii: - Kamieniec Ząbkowicki - 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 Podsudeckiej przewidujemy tylko w relacji Kraków/Katowice - Kłodzko-Kudowa-Zdrój. Natomiast wszystkie postulaty dotyczące elektryfikacji uznajemy za uzasadnione i zostaną przez nas uwzględnione, a dobudowę drugiego toru przewidujemy na LK287 pomiędzy Opolem Zach., a Szydłowem.
4	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 polbiskim 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.

5	Opolskie	<p>Kędzierzyńsko-Kozielski, Krapkowicki, Prudnicki, Głubczycki, Raciborski</p>	<p>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.</p> <p>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 mogłoby się przesiadać podróżni z takich ośrodków jak Głogówek, Prudnik, Kuźnia Raciborska, Racibórz, Zdzeszowice, czy Gogolin (+Krapkowice), a nawet z kierunku Gliwic (np. dla połączeń typu obecne IC Danubius 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 podróży z Głubczycy czy Baborowa (jeśli uruchomiono by połączenia regionalne Głubczyce-Racibórz-KK-Opole).</p> <p>Oprócz tego istnieje możliwość podpięcia dowozów autobusowych do dworca z przyległych obszarów, które są bez dostępu do sieci kolejowej.</p> <p>Obecnie na stacji w Kędzierzynie-Koźlu istnieje 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 odczytać 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.</p> <p>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 podróży 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.</p> <p>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.</p> <p>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+.</p> <p>Obecnie z Kędzierzyna-Koźla dostępne są bezpośrednio połączenia do zagranicznych miast jak Berlin, Lipsk, Ostrawa, Wiedeń, Graz. W CPK+ Kędzierzyn-Koźle jest pozbawiony połączeń międzynarodowych.</p> <p>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 przyczyniać 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.</p>	<p>Nazwa Kluczbork jest na mapie napisana z błędem.</p>	<p>UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.</p>	<p>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 cogodzinnymi relacjami regionalnymi powinno zostać uznane za ofertę wystarczającą dla miasta wielkości Kędzierzyna-Koźla.</p>
---	----------	---	---	---	--------------------------------------	---

6	Opolskie	<p>Nyski, Prudnicki, Kędzierzyńsko-Kozielski, Ząbkowicki, Dzierżoniowski, Świdnicki</p>	<p>W ramach sieci połączeń dalekobieżnych powinno się uwzględnić połączenie po LK137 na odcinku co najmniej od Jaworzyny 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.), Gliwice (168 tys.).</p> <p>Takie połączenie mogłoby np. być realizowane co 4 godziny. Obecny popyt na połączenie IC Sudety na odcinku opolskim wskazuje na zasadność takiego rozwiązania. Uruchomione dodatkowo połączenie IC Szczeliniec, 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 międzymiastową i atrakcyjność połączeń kolejowych w tym obszarze, co pozytywnie przełożyłoby się na większą mobilność mieszkańców.</p> <p>Względnie możnaby w zamian rozważyć uruchomienie połączenia regionalnego typu przyspieszonego (np. RegioExpress) realizującego co najmniej relację Świdnica-Katowice, co również zwiększyłoby łączność międzymiastową i atrakcyjność połączeń kolejowych dla ww. miast i ich obszarów przyległych. Pozostawanie 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.</p>	Brak	<p>UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.</p>	<p>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 Podosudeckiej, 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>
7	Opolskie	<p>Prudnicki, Głubczycki</p>	<p>Proponujemy, aby projekt przygotowywanego nowego czesko-polskiego transgranicznego wąskotorowego połączenia kolejowego Osoblaha – Raclawice Śląskie został uwzględniony w długoterminowych ramach planistycznych programu CPK+ oraz w powiązanych dokumentach rozwojowych.</p> <p>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 on uwzględniony w dokumentach koncepcyjnych, zwłaszcza z uwagi na przyszłe powiązanie ze stacją Raclawice Śląskie, która w przyszłości powinna odgrywać istotną rolę w regionalnym, pośpieszonym oraz ekspresowym ruchu kolejowym.</p> <p>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 Osoblahy.</p> <p>Uwzględnienie tego nowego projektu transgranicznego w długoterminowym planowaniu CPK umożliwi zapewnienie jego przyszłej koordynacji z rozwojem transportu dalekobieżnego oraz wzmocni dostępność komunikacyjną regionu przygranicznego.</p> <p>Jednocześnie zwracamy się z prośbą o uwzględnienie tego zamierzenia przy planowaniu przyszłych zdolności infrastrukturalnych oraz powiązań przesiadkowych w węźle Raclawice Śląskie.</p>	<p>Podkłady mapowe na Państwa stronie internetowej są w niskiej rozdzielczości. Warto byłoby opracować materiały w wyższej rozdzielczości.</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>

8	Opolskie	Powiat Głubczycki	<p>Warto rozważyć przywrócenie jeszcze jednej wąskotorówki, tym razem pomiędzy Polską, a Czechami.</p> <p>"Na spotkaniu odświeżono 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://terazprudnik.pl/pl/19_gminy/806_powiat/108807_kolejowe-spotkanie-w-rudolticach-jakie-wnioski-dla-nas.html?fbclid=IwDGRjcAQ10z1jbGNrBDXSGWV4dG4DYWVtAjExAHNydGMGYXBwX2lkDDM1MDY4NTUzMTcyOAABHsZXHtqw_0N0UmZW9rUVzserNRnV9Dxg9N9_1LFvDUhK3VbwlabgbHj0wOyL_aem_fxUMC_VS8uVL7m_LiJkArA</p>	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+.
9	Opolskie	Całe województwo.	<p>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 KOLEJ NA OPOLSZCZYZNĘ):</p> <p>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-wyrotowa.</p> <p>Według danych z UTK za rok 2024 (z 2025 jeszcze nie ma opracowania) średnia dobowo wymiana podróżnych wynosi (dla stacji powyżej 1000 osób na dobę):</p> <p>Strzelce Opolskie - 1100,</p> <p>Namysłów - 1100,</p> <p>Kluczbork - 1200,</p> <p>Nysa - 1200,</p> <p>Zdzieszowice - 1200,</p> <p>Kędzierzyn Koźle - 2700,</p> <p>Brzeg - 4400,</p> <p>Opole - 12800.</p> <p>A wśród stacji, gdzie zatrzymuje się jeden przewoźnik, to najwyższe miejsce ma Lewin Brzeski między 1000 a 1500 osób na dobę.</p> <p>Poniżej 1000 osób na dobę najwyżej jest Gogolin, z przedziałem 700-999 osób na dobę.</p> <p>2) Linia E30 Opole - Kędzierzyn-Koźle to magistrala kolejowa o znaczeniu międzynarodowym, a linia przez Strzelce Opolskie to taki rodzaj bypassu dla E30.</p>	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 cogodzinnymi relacjami regionalnymi powinno zostać uznane za ofertę wystarczającą dla miasta wielkości Kędzierzyna-Koźla.
10	Opolskie	Całe województwo.	3) Prędkość maksymalna na magistrali E30, pomiędzy Opolem, a Kędzierzynom-Koźlem, to już teraz jest 160 km/h. Mapa z docelowymi parametrami prędkości dla programu CPK+ błędnie pokazuje 120 km/h.	jw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Poprawiono na 160 km/h.
11	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+.	jw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Poprawiono na 160 km/h.

12	Opolskie	Całe województwo.	<p>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+.</p> <p>6) Rewitalizacja linii Raclawice Śl. - Głubczyce - Racibórz, w ramach programu Kolej Plus, przewiduje również jej elektryfikację, czego nie uwzględniono na mapie programu CPK+ przedstawiającej linie zelektryfikowane.</p>	ju.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Poprawiono na 120 km/h i uwzględniono elektryfikację w ramach programu Kolej Plus.
13	Opolskie	Całe województwo.	<p>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 Komprachcic 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 rozbiórki.</p> <p>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.</p>	ju.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Zakładany 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 odbudowy 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.
14	Opolskie	Całe województwo.	<p>9) Według nas, pomiędzy Woj. Śląskim, a zachodnią częścią woj. Dolnośląskiego powinna istnieć alternatywna trasa pociągów dalekobieżnych, ze względu na przeciążenie Wrocławskiego Węzła Kolejowego i linii nr E30 Opole - Wrocław. Linią kolejową, która do tego doskonale się nadaje jest Magistrala Podsidecka.</p> <p>10) Modernizacja i elektryfikacja Magistrali Podsideckiej 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.</p> <p>11) Obłożenie pociągów Intercity wzdłuż Magistrali Podsideckiej mogłoby się znacznie poprawić, gdyby zaczęły tę trasę obsługiwać sprawny tabor kolejowy, wzrosła liczba par pociągów oraz nastąpiło włączenie Głuchołaz do liczby stacji obsługiwanych przez pociągi IC, dzięki budowie łącznika z Podsideckiej do Głuchołaz.</p> <p>12) Po wybudowaniu łącznika z Podsideckiej do Głuchołaz powstanie unikatowa w Polsce stacja węzłowa polsko-czeska, na której będzie następowała wymiana pasażerów pomiędzy przewoźnikami polskimi, a czeskimi. W Europie tego typu stacja, obsługująca systemy kolejowe dwóch różnych państw, najprawdopodobniej też jest wyjątkiem.</p>	ju.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	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 Podsideckiej, 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 umożliwiać takie jej wykorzystanie.

15	Opolskie	Całe województwo.	<p>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 KOLEJ NA OPOLSZCZYZNĘ):</p> <p>Łącznik do Głucholaz oraz obecnie istniejąca linia nr 297, pomiędzy Głucholazami, a Nowym Świątowie, powinny również zostać zelektryfikowane, gdyż głównym celem budowy łącznika jest włączenie Głucholaz do siatki połączeń pasażerskich realizowanych na Magistrali Podsudeckiej.</p>	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 Podsudeckiej oraz jej elektryfikację.
16	Opolskie	Całe województwo.	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.	juw.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Według nas, nie ma potrzeby utworzenie 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 miasteczka bez kłopotu obsłuży relacja przesiadkowa w Kamieńcu Żąbkowickim lub w Nysie, z czasem przejazdu poniżej 1h.
17	Opolskie	Całe województwo.	Schemat połączeń regionalnych powinien uwzględniać również bezpośrednie połączenia regionalne od Kamieńca Żąbkowickiego przez Nysę do Opola	juw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W schemacie połączeń regionalnych dokonano stosownej korekty i uwzględniono bezpośrednie połączenia regionalne z Kamieńca Żąbkowickiego przez Nysę do Opola.
18	Opolskie	Całe województwo.	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 mocne 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.	juw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Bezpośrednie połączenia pasażerskie Nysa - Wrocław przez Brzeg są przewidziane w projekcie CPK+.
19	Opolskie	Całe województwo.	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.	juw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Elektryfikacja linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg została przez nas uwzględniona w programie CPK+.
20	Opolskie	Całe województwo.	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.	juw.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Uważamy że, co do zasady Paczków może być systemowym postojem obowiązkowym dla części pociągów dalekobieżnych (skala miasteczka 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.
21	Opolskie	Powiat Głubczycki	<p>Warto rozważyć przywrócenie jeszcze jednej wąskotorówki, tym razem pomiędzy Polską, a Czechami.</p> <p>"Na spotkaniu odświeżono 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://terazprutnik.pl/pl/19_gminy/806_powiat/108807_kolejowe-spotkanie-w-rudolticach-jakie-wnioski-dla-nas.html?fbclid=IwDGRjcAQ10z1jbGNrBDXSGWV4dG4DYWVtAjExAHNydgMGYXBwX2IkDDM1MDY4NTUzMTCyOAAABHsZXHtqw_0NOUmZw9rUVzserNRnV9Dxg9N9_1LFVdU hK3VbwlabbHj0wOyL_aem_fXUMC_VS8uVL7m_LiJkARa</p>	Wrzucam raz jeszcze ten postulat, bo nie wiem czy wcześniej system go wysłał. Warto uwzględnić i rozważyć dorysowanie tej wąskotorówki do mapy z połączeniami REGIO.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Transgraniczna kolej wąskotorowa pomiędzy miejscowością Osoblahy w Czechach, a Raclawicami Śląskimi będzie przez nas uwzględniona w schemacie połączeń regionalnych projektu CPK+.

22	Opolskie	całe województwo	Dalekobieżne: Brak połączeń na Nysa - Kędzierzyn-Koźle, obecnie są - warto zostawić.	jak niżej	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	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.
23	Opolskie	całe województwo	Dalekobieżne: Kluczbork - Strzelce Opolskie - linia obecnie nieczynna, lepszym rozwiązaniem byłoby wznowienie ruchu regionalnego, a dalekobieżnego w drugiej kolejności	jak niżej	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Relacja ta w zakresie połączeń IC obsługuje ważny ciąg transportowy Kraków - GZM - Poznań najkrótszą możliwą trasą. Dojazd ze Strzelc 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.
24	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-Laskowic nie jest niezbędne, ponieważ jest relatywnie długie i nie obsługuje miejscowości gminnych. Oczywiście, o ile samorządy chcą je utrzymywać, to może być ono obsługiwane. Nasz schemat przedstawia jednak sieć obligatoryjną.
25	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).
26	Opolskie	całe województwo	Regionalne: -połączenie Opole - Krapkowice - Prudnik - Głuchołazy wydaje się niepotrzebne, pozostawienie samego proponowanego Opole - Krapkowice - Głubczyce powinno wystarczyć (obecnie i tak nie ma żadnej z tych linii) - Prudnik i Głuchołazy 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 /Głuchołazy 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.
27	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 przywróceń (np. Grodków - Niemodlin- Opole, Głubczyce - Krnow, Brzeg - Strzelin czy wypisane wyżej Opole - Krapkowice - Prudnik - Głuchołazy) 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 /Głuchołazy 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.
28	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 wydarzyć 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+.

29	Opolskie	całe województwo	Uwaga znajduje się w kolumnie obok, w dodatkowym komentarzu.	Dodatkowo dużym ale ważnym projektem byłoby utworzenie 3. a najlepiej i 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 Nisy.	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.	Maszyn zdaniem , nie ma takiej potrzeby, ponieważ przepustowość tej linii jest daleka od wyczerpania, a uruchomienie linii KDP odciąży tę infrastrukturę z pociągów relacji Wrocław - Warszawa.
30	Opolskie	całe województwo	Uwaga znajduje się w kolumnie obok, w dodatkowym komentarzu.	Potrzebne byłoby też systemowe wsparcie finansowe dla województw na uruchamianie połączeń, bo z tego co przedstawiają marszałkowie opolscy kolej jest bardzo droga i koszty tylko rosną.	UWAGA SPOZA ZAKRESU OPRACOWANIA - NIE WYMAGA ODPOWIEDZI.	UWAGA SPOZA ZAKRESU OPRACOWANIA - NIE WYMAGA ODPOWIEDZI.
31	Opolskie	.	Wprowadzenie postojów pociągów IC w węźle Klonowskie(Fosowskie).	.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Klonowskie (Fosowskie) zostanie uwzględniony jako przystanek systemowy dla pociągów dalekobieżnych.