

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	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. Postulowałbym bym także o połączenia międzynarodowe pasażerskie jak i towarowe w kierunku Słowacji przez Zwardoń, gdyż jest to jedno z 4 przejść kolejowych na Słowację. Postulowałbym także, o przedłużeniu linii dwutorowej do Żywca, aby upłynnić ruch kolejowy.	brak	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Uwzględnimy postulat przedłużenia relacji IC do Żyliny i Bielska-Białej.
2	Śląskie	tarnogórski	Lepsze/szybsze skomunikowanie Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice: - Ponętów - Łęczycza - Grotniki - Łódź Żabieniec - 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/Inowrocław/Bydgoszcz/Tczew/Trójmiasto	Proszę o wprowadzenie tego postulatu na mapę umieszczoną w skalowalnym pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: <a href="https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf">https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf</a>	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	W projekcie CPK + port lotniczy Katowice-Pyrzowice uzyskuje radykalnie lepsze skomunikowanie zarówno w transporcie regionalnym, jak i w krajowym transporcie dalekobieżnym.
3	Śląskie	bieruńsko-lędziński	Odbudowa linii Tychy Lodowisko - Nowy Bieruń (LK179/885)	Proszę o wprowadzenie tego postulatu na mapę umieszczoną w skalowalnym pliku PDF o dużej rozdzielczości - patrz: <a href="https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf">https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf</a>	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Tak planujemy.
4	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.
5	Śląskie	Górnośląsko-zagłębiowska metropolia	Połączenie linii kolejowej 169 (Wiry), na schemacie Racibórz-Tychy, należy wydłużyć do Katowic.	Brakuje spis wszystkich połączeń do sprawdzenia. Brakuje GZM jako obszaru aglomeracyjnego.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Akceptujemy uwagę, aby połączenie linii kolejowej 169 (Wiry), na schemacie opisanej jako Racibórz - Tychy, wydłużyć do Katowic.
6	Śląskie	Górnośląsko-zagłębiowska metropolia	Brak połączeń na linii kolejowej 142 przez Katowice Murcki	Brakuje spis 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 Giszowiec.
7	Śląskie	Górnośląsko-zagłębiowska metropolia	Brak połączeń na linii kolejowej 179 (Tychy) Bleruń-Lędziny- Mysłowice -warto rozważyć.	Brakuje spis 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+.
8	Podkarpackie	Leżajski	Poprowadzenie kolei dalekobieżnych linią kolejową nr 68 od Przeworska w stronę Stalowej Woli.	Proponuję stworzenie interaktywnej mapy planowanej sieci kolejowej tak, żeby móc dokładnie zwizualizować przebiegi linii kolejowych w przestrzeni :)	UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA, DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM .	Propozycja poprowadzenia kolei dalekobieżnych linią kolejową nr 68 od Przeworska w stronę Stalowej Woli nie została przez nas uwzględniona, ponieważ istotnie wydłużyłaby trasy ewentualnych pociągów i pomijała istotne ośrodki regionalne.
9	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 pójściem w kierunku Żor/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.

10	Łódzkie	Powiat Pajęczański - Powiat Radomszczański - Powiat Włoszczowski	<p>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.</p> <p>Dzięki realizacji tego połączenia mieszkańcy powiatu radomszczańskiego, w szczególności gmin takich jak: gmina Ładzice (4589 mieszkańców), gmina Kobile Wielkie (4222 mieszkańców) oraz gmina Żytno (4766 mieszkańców), uzyskaliby realny dostęp do transportu kolejowego. Oznacza to, że populacja licząca łącznie 13 577 osób przestałaby być pozbawiona efektywnego i ekologicznego środka transportu publicznego.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	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 rozważenia jako opcjonalne połączenie przyszłościowe oraz w celu rezerwacji korytarza.
11	Śląskie	Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój, powiat wodzisławski, powiat rybnicki	<p>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 tzn Jastrzębie, Żory, Wodzisław Sl 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).</p>	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 uwzględnimy 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.
12	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).
13	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) 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 -Pyrzowice Lotnisko - Zawiercie -Kielce lub Kraków</p>	Brak	UWAGI UWZGLĘDNIONE Częściowo.	Przesłane sugestie dotyczące połączeń międzywojewódzkich Katowice - Opole (regionalnych) zasługują na uwzględnienie.

14	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 HRJ dla połączeń dalekobieżnych, szczególnie dla Powiatu Raciborskiego.</p> <p>3. Dużym problemem, który nie sporadycznie rozwala 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 Chałupek do pociągów jadących przez Wodzisław?</p> <p>4. Można by mnożyć tematy...</p>	<p>W temacie przedstawiania wyników koncepcji brakuje 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.</p>	<p>UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>Racibórz zostanie uwzględniony na mapie połączeń dalekobieżnych. Co do drugiej uwagi dotyczącej planowanych nowych linii kolejowych, to zachęcamy do obejrzenia prezentacji projektu CPK+ na naszej stronie <a href="http://kaldlcpk.org">kaldlcpk.org</a>, gdzie tego typu mapa została zamieszczona. W najbliższym czasie planujemy również pokazać bardziej szczegółowe propozycje.</p>
15	Śląskie	Wodzisław Jastrzębie Cieszyn	<p>Przebieg linii KDP Katowice-Ostrawa od Żory do Bogumin powinien przebiegać według przebiegu 63/63a <a href="https://www.petycjeonline.com/kdp">https://www.petycjeonline.com/kdp</a> a stacja graniczna powinna znajdować się w Wodzisławiu Wilchwy styk z Mszaną bliżej centrum subregionu zachodniego, a nie na terenie szkód górniczych byłej JAS-MOS na terenach podmokłych zalewowych rzeki Szotkówki.</p> <p>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 <a href="http://tek.org.pl/kdp/">http://tek.org.pl/kdp/</a></p> <p>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.</p>	<p>Linia regionalna łącząca Rybnik-Wodzisław-stacja KDP powinna iść w kierunku Zebrzydowic od Wodzisławia po byłej 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 Jastrzębiu czyli Prymatu prowadzić starą linią kolejową do Zebrzydowic i potem dalej linią 90 do Cieszyna a z niej do Bielska i Wisły co dałoby całkowite odbudowanie starego szlaku transportowego Gliwice-Rybnik-Wodzisław-Jastrzębie-Zebrzydowice-Cieszyn-Bielsko/Wisła który w tej chwili już jest obsługiwany przez koleje śląskie linią s17.</p> <p>W dodatku na odcinku Wodzisław-Jastrzębie-Zebrzydowice 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 kopalnie JSW Zofiówka i Pniówek <a href="http://tek.org.pl/jz">http://tek.org.pl/jz</a></p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Niestety Państwa uwagi nie mogą zostać uwzględnione, gdyż linia KDP Katowice - Ostrawa jest już zaprojektowana. Ewentualny korytarz kolejowy na odcinku Jastrzębie-Zdrój - Cieszyn - Bielsko-Biała oferowałby nieatrakcyjny czas przejazdu, stąd wybór korytarza z Jastrzębia-Zdrój do Bielska-Białej przez Czechowice-Dziedzice.</p>
16	Kujawsko-pomorskie	ŚWIECKI	<p>Modernizacja linii kolejowej nr 240 Terespol Pomorski- Świecie</p>	<p>Jest opracowana dokumentacja I decyzja środowiskową. Brak finansowania na realizację inwestycji</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>	<p>Linia kolejowa nr 240 Terespol Pomorski - Świecie jest przez nas uwzględniona. Przewidujemy nawet budowę mostu na Wiśle celem stworzenia połączenia Świecie - Chełmno - Toruń.</p>

17	Śląskie	Lubliniec	<p>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.</p>	<p>Dobrze skomunikowane miasta Opole/Lubliniec połączeniem kolejowym z portem lotniczym Katowice Pyrzowice oraz możliwość przesiadki do innych połączeń kolejowych</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Bezpośrednie połączenie Opole - Lubliniec - Lotnisko Katowice-Pyrzowice nie ma w naszej opinii uzasadnienia. Takie połączenie będzie możliwe z jedną przesiadką w relacji przez Tarnowskie Góry i Radzionów. Czas przesiadki będzie wynosił średnio 15 minut.</p>
18	Śląskie	Bytom, Tarnogórski, Lubliniecki, Oleski	<p>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 częściowo z Krakowem, w zamian realizując połączenie przez przysłowiowe 'pustkowia'. Skupienie na najszybszym czasie przejazdu między głównymi metropoliami (Kraków, GZM, Poznań) odbywa się kosztem ograniczania 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.</p> <p>Trasowanie tego połączenia 'tradycyjną' trasą po LK131 i LK143 nie tylko utrzyma, bądź 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 (zyskałyby 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.</p>	<p>Brak</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Uważamy tezy o ograniczeniu dostępności za zupełnie bezpodstawne. Nasze założenia w schemacie połączeń dalekobieżnych przedstawiają się następująco. Bytom jako element GZM będzie miał przystanek przesiadkowy linii do Poznania oddalony o około 8-10 minut od stacji Bytom pociągiem SKM (na Stacji Ruda Śląska lub Gliwice). 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-cio 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.</p>
19	Łódzkie	Opoczyński, Tomaszowski, Łódzki Wschodni, Łódź	<p>W ramach siatki połączeń dalekobieżnych należałoby rozważyć utworzenie łącznika pomiędzy CMK a Linią Y - najpewniej na odcinku Opoczno-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).</p> <p>Takie rozwiązanie pozwoliłoby także zwiększyć łączność międzymiastową 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, Sądecczyzny i Podkarpacia. Takie połączenia mogłyby również zatrzymywać się na stacji w Kaliszu, udostępniając Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej podobne korzyści z łączności międzymiastowej z ww. metropoliami - szczególnie na kierunku południowym (GZM, Kraków).</p>	<p>Budowa łącznika KDP pomiędzy CMK a Linią Y umożliwiająca trasowanie pociągów KDP z Łodzi w kierunkach południowych.</p>	<p>UWAGA NIE ZOSTAŁA PRZEZ NAS UWZGLĘDNIONA. DZIĘKUJEMY ZA PROPOZYCJĘ I ZAPRASZAMY DO ZAPOZNANIA SIĘ Z NASZYM UZASADNIENIEM.</p>	<p>Nie uważamy sugerowanych rozwiązań za niezbędne, w tym łącznika pomiędzy CMK, a linią KDP tzw. Y, umożliwiającą trasowanie pociągów z Łodzi w kierunkach południowych. Najszybsze połączenie Kraków - Łódź będzie połączeniem przez południowy wyjazd z Łodzi, następnie przez LK1 oraz następnie łącznicę w Zawierciu do lini KDP nr 113 w ramach projektu Węzła Małopolsko - Śląskiego. Czas dojazdu z Krakowa do Łodzi w tym wariantcie powinien wynosić około 90-95 minut.</p>

20	Śląskie	wodzisławski Jastrzębie Zdrój	Połączenie Wodzisław Śląski -> Jastrzębie Zdrój aktualnie na grafice bez stacji Mszana. Stacja Mszana na linii prostej Bogumin -> Mikołów, nie jest połączone z Wodzisławiem ani z Jastrzębiem. Na pewno ułatwi i zwiększy to liczbę pasażerów na tym połączeniu, jeżeli będzie się dało i z Wodzisławia i Jastrzębia dojechać na Mszane i tam się przesiąść na pociągi w kierunku Bogumina, Ostrowy 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 Ostrową i Boguminem, 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.
21	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.
22	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. Załatwi do dwie kwestie - zmniejszy korki na północy Katowic i 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.
23	Śląskie	Żarki, Niegowa, Lelów (powiat myszkowski i częstochowski)	Budowa linii kolejowej z Myszkowa przez Żarki, Niegowę, Lelów do Koniecpola. Jest to biała 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 jeździłyby 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 ponadregionalnej, 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.
24	Śląskie	Katowice, Chorzów, Ruda śl., Zabrze, Gliwice	Utworzenie połączenia pasażerskiego na tzw. południowej średnicy GOP (trasa: Katowice - Gottwald - Ruda Kochłowice - Ruda Śl Halemba - Zabrze Makoszowy - Gliwice) - po istniejących liniach kolejowych z odbudową i budową nowej infrastruktury pasażerskiej. Zdaje się, że jest to w programie Kolej+	-	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Zgłoszony postulat uwzględnimy jako SKM (Kolej Metropolitalna) dla GZM (Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii).
25	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. Zwłaszcza wariant W3, mocno rozbudowany - da szerszy obraz, co się w metropolii planuje.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Postulat zostanie przez nas uwzględniony.
26	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 bezpośredniość 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.	jw.	UWAGI 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.

27	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 przebicciu 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 wskazaną wyżej linię po kolei piaskowej.	jw.	UWAGI CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONE.	Zakładamy poprowadzenia 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.
28	Śląskie	m. Gliwice, p. gliwicki	4. Ciąg dalekobieżny Wrocław-Opole-Gliwice-Katowice-Kraków powinien otrzymać takt ~30 min, już obecne 1h się zapycha.	jw.	UWAGA CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA.	Uwaga uwzględniona w zakresie taktu 30 minutowego relacji GZM - Wrocław.
29	Śląskie	m. Gliwice, p. gliwicki	5. Odnoga omijająca Gliwice i Katowice -> ok, rozumiem zamysł (choć widzę pewny brak konsekwencji, gdzie rozwalamy główny ciąg dla bezpośredniej obsługi Bytomia i DG, gdy w pkt. 1 pominięta jest bezpośrednia obsługa Gliwic i Zabrze do Wawy), 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 metropolitarnej -> przesiadki dla całych północnych Gliwic (Łabędy, Kopernika) w kierunku na Wrocław nawet lepsze, niż przez st. Gliwice). Niemniej ten bypass to chyba bardzo odległa perspektywa.	jw.	UWAGA UWZGLĘDNIONA.	Postulaty zgłoszone pod pozycją nr 5 zostaną przez nas uwzględnione.