

**ERRATA DO RAPORTU O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO dla zadania pn.:
"Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna"**

1) Na stronie 20 tekst:

„Na przejazdach o dobrym stanie technicznym przewiduje się pozostawienie istniejącej nawierzchni, konieczne będą tylko roboty związane z demontażem i ponownym montażem nawierzchni – 5 przejazdów. Na pozostałych przewiduje się remont nawierzchni lub jej przebudowę (na przejazdach o dużym iloczynie ruchu) – łącznie 54 przejazdy. Ponadto przewiduje się likwidację 17 przejazdów kategorii D. Likwidacje przejazdów przewidziano tylko w miejscach, w których istnieje alternatywny układ połączeń drogowych.

Przebudowa z zastosowaniem nowej nawierzchni z płyt małogabarytowych dotyczy 22 przejazdów zlokalizowanych w km 8,037; 8,917; 9,785; 16,722; 18,986; 26,126; 28,630; 33,777; 37,696; 41,671; 42,960; 47,909; 49,395; 57,761; 63,783; 70,010; 72,120; 72,508; 77,481; 81,486; 88,558 i 91,435, remont z wymianą zabudowanych płyt wielkogabarytowych na nowe dotyczy 32 przejazdów zlokalizowanych w km 5,141; 12,211; 12,844; 13,916; 18,259; 20,491; 27,127; 29,141; 30,453; 31,418; 33,031; 35,765; 40,179; 40,771; 44,154; 45,040; 46,139; 49,155; 51,793; 53,036; 54,491; 56,055; 56,946; 59,557; 63,073; 66,572; 68,448; 69,270; 70,034; 70,119; 73,337; 84,596), demontaż i ponowna zabudowa istniejącej nawierzchni dotyczy 5 przejazdów zlokalizowanych w km 1,395; 2,151; 3,391; 15,305 i 75,259 likwidacja dotyczy 17 przejazdów kolejowych zlokalizowanych w km 14,558; 17,195; 19,890; 21,495; 31,170; 35,028; 38,453; 41,230; 53,690; 58,444; 61,279; 62,375; 74,259; 74,605; 75,678; 80,799 i 82,404. Rewitalizacja odwodnienia istniejącego przewidywana jest na 3 przejazdach w km 1,395; 2,151 i 28,630. Budowa odwodnienia opaskowego lub równoległego do torów przewidywana jest na 12 przejazdach w km 5,141; 8,037; 8,917; 9,785; 16,722; 33,777; 42,960; 47,909; 49,395; 72,508; 81,486 i 88,558. Przewiduje się budowę dodatkowego przejścia pieszo-rowerowego w km 6,714.

Przejazd w km 65,411 jest wyłączony z projektu – realizacja w ramach innego zadania inwestycyjnego [POliŚ].”

należy zastąpić tekstem (podkreślenie - tekst zmieniony):

„Na przejazdach o dobrym stanie technicznym przewiduje się pozostawienie istniejącej nawierzchni, konieczne będą tylko roboty związane z demontażem i ponownym montażem nawierzchni – 5 przejazdów. Na pozostałych przewiduje się remont nawierzchni lub jej przebudowę (na przejazdach o dużym iloczynie ruchu) – łącznie 64 przejazdy. Ponadto przewiduje się likwidację 8 przejazdów kategorii D (w tym 1 przesunięty w inną lokalizację). Likwidacje przejazdów przewidziano tylko w miejscach, w których istnieje alternatywny układ połączeń drogowych.

Przebudowa z zastosowaniem nowej nawierzchni z płyt małogabarytowych dotyczy 22 przejazdów zlokalizowanych w km 8,037; 8,917; 9,785; 16,722; 18,986; 26,126; 28,630; 33,777; 37,696; 41,671; 42,960; 47,909; 49,395; 57,761; 63,783; 70,010; 72,120; 72,508; 77,481; 81,486; 88,558 i 91,435 (na wybranych przejazdach dopuszcza się zastosowanie nawierzchni bezpodsypkowej), remont z wymianą zabudowanych płyt wielkogabarytowych na nowe dotyczy 42 przejazdów zlokalizowanych w km 5,141; 12,211; 12,844; 13,916; 18,259; 19,890, 20,491; 21,141; 27,127; 29,141; 30,453; 31,418; 33,031; 35,028; 35,765; 40,179; 40,771; 44,154; 45,040; 46,139; 49,155; 51,793; 53,036; 53,690; 54,491; 56,055; 56,946;

58,444; 59,557; 61,279; 63,073; 66,572; 68,448; 69,270; 70,034; 70,119; 73,337; 74,259; 74,605; 75,678; 82,404; 84,596), demontaż i ponowna zabudowa istniejącej nawierzchni dotyczy 5 przejazdów zlokalizowanych w km 1,395; 2,151; 3,391; 15,305 i 75,259 likwidacja dotyczy 8 przejazdów kolejowych zlokalizowanych w km 14,558; 17,195; 21,495; 31,170; 38,453; 41,230; 62,375; 80,799. W miejsce niebezpiecznego przejazdu w km 21,495 przewidziano odtworzenie nieczynnego przejazdu w km 21,141. Rewitalizacja odwodnienia istniejącego przewidywana jest na 3 przejazdach w km 1,395; 2,151 i 28,630. Budowa odwodnienia opaskowego lub równoległego do torów przewidywana jest na 12 przejazdach w km 5,141; 8,037; 8,917; 9,785; 16,722; 33,777; 42,960; 47,909; 49,395; 72,508; 81,486 i 88,558. Przewiduje się budowę dodatkowego przejścia pieszo-rowerowego w km 6,714.

Likwidacja przejazdu w km 31,170 wymaga budowy ścieżki pieszo-rowerowej w śladzie istniejącej drogi gruntowej usytuowanej w pasie kolejowym pomiędzy przejazdem w km 31,170 i przejazdem w km 31,418. Likwidacja przejazdu w km 41,230 wymaga budowy drogi gruntowej w pasie kolejowym na przedłużeniu istniejącej drogi prowadzącej od strony przejazdu w km 40,771.

Przejazd w km 65,411 jest wyłączony z projektu – realizacja w ramach innego zadania inwestycyjnego [POLiŚ].

Przejazd w km 70,119 jest nieczynnym skrzyżowaniem toru bocznikowego z ulicą w obrębie m. Chodzież – przewidywany jest do likwidacji lub remontu nawierzchni.

Zmiany zapisów zostały spowodowane brakiem – w trakcie prowadzonych konsultacji społecznych – zgody mieszkańców lub samorządów (gmin) na likwidację przejazdów. Nie uzyskano akceptacji dla likwidacji przejazdów w km 19,890 (ze względu na uwarunkowania przestrzenne), w km 35,028 (j.w.), w km 53,690 (ze względu na kwestie własnościowe), w km 58,444 (j.w.), w km 61,279 (ze względu na plany budowy farmy wiatrowej), w km 74,259, w km 74,605 i w km 75,678 (ze względu na opór lokalnej społeczności /Milcz/, chociaż likwidacja przejazdów w dwóch z trzech wymienionych wyżej lokalizacji jest uzasadniona z uwagi na istniejące drogi równoległe oraz względy bezpieczeństwa) oraz w km 82,404 (ze względu na plany powiatu pilskiego w odniesieniu do drogi prowadzącej przez przejazd). Przejazd w km 53,690 w uzgodnieniu z władzami samorządowymi został przewidziany do przekwalifikowania na przejazd kat. F (prywatny).

2) Na stronie 19/20 tekst:

„W ramach projektu przewiduje się przebudowę (wymianę w istniejących lokalizacjach) obiektów inżynierskich w bardzo złym stanie technicznym oraz remonty pozostałych obiektów wraz z możliwością wzmocnienia konstrukcji. Projekt dotyczy 104 obiektów inżynierskich, w tym 12 mostów i wiaduktów (w km -0,096; 0,554; 24,447; 25,688; 25,947 – most na rz. Warcie; 43,841 – most na rz. Wełnie; 67,985; 69,022; 70,930; 79,387 – most na rz. Noteci; 85,960; 91,819 – most na rz. Gwdzie), 1 przejścia podziemnego (km 70,442) oraz 91 przepustów (km 2,578; 2,861; 3,216; 5,290; 5,755; 7,239; 8,308; 10,510; 11,577; 12,060; 12,531; 12,934; 13,497; 14,314; 14,776; 15,914; 17,322; 18,132; 18,616; 19,713; 20,280; 21,673; 22,401; 24,259; 28,673; 29,318; 29,808; 31,226; 31,723; 33,521; 34,895; 35,154; 36,229; 36,478; 38,468; 39,778; 40,553; 41,510; 41,880; 44,904; 46,874; 48,353; 49,222; 50,688; 51,074; 52,311; 53,058; 53,933; 54,779; 55,482; 56,577; 57,173; 58,968; 59,323; 60,232; 61,871; 62,384; 63,458; 65,525; 66,264; 66,489; 66,700; 66,855; 67,213; 67,362; 67,749; 68,423; 69,016; 69,831; 71,365; 71,881; 73,188;

73,467; 73,911; 74,531; 74,617; 75,239; 75,549; 76,553; 77,989; 81,166; 81,355; 81,689; 82,380; 83,421; 85,840; 86,782; 88,060; 89,197; 90,349; 91,181). Wiadukt w km 11,297 został wyłączony z opracowania z uwagi na likwidację w ramach budowy drogi S-11.

Roboty budowlane na remontowanych obiektach inżynieryjnych przede wszystkim będą polegały na wzmocnieniu lub wymianie zużytych elementów konstrukcyjnych, wzmocnieniu fundamentów, wykonaniu nowych izolacji lub naprawie uszkodzonych, zabezpieczeniu antykorozyjnym, wykonaniu odwodnień, wykonaniu balustrad, odnowieniu powłok malarskich i innych drobnych naprawach. Roboty budowlane na przebudowywanych obiektach inżynieryjnych dotyczą wymiany w istniejących lokalizacjach wyeksploatowanych przepustów na nowe standardowe przepusty o świetle min. 1,0x1,0, 1,5x1,5 lub 2,0x2,0 m.

Wykaz obiektów podlegających przebudowie na nowe oraz obiektów remontowanych przedstawiono poniżej:

- ≡ remont 8 wiaduktów w km -0,096; 0,554; 24,447; 25,688; 67,985 (ewentualna przebudowa na nowy); 69,022; 79,930 i 85,960;
- ≡ remont 4 mostów w km 25,947; 43,841; 79,387 i 91,819;
- ≡ remont 1 przejścia podziemnego w km 70,442 (w obrębie st. Chodzież);
- ≡ remont 27 przepustów w km 7,239; 15,914; 17,322, 18,132; 18,616; 20,280; 22,401; 24,259; 29,310; 31,226; 31,723; 33,521; 34,895; 38,468; 41,880; 44,904; 50,688; 51,074; 54,779; 56,577, 58,968; 63,548; 69,016; 71,365; 71,881; 75,239 i 76,553;

przebudowa na nowe 64 przepustów w istniejących lokalizacjach w km 2,578; 2,861; 3,216; 5,290; 5,755; 8,308; 10,510; 11,577; 12,060; 12,531; 12,934; 13,497; 14,314; 14,776; 19,713; 21,673; 28,673; 29,808; 35,154; 36,229; 36,478; 39,778; 40,553; 41,510; 46,874; 48,353; 49,222; 52,311; 53,058; 53,933; 55,482; 57,173; 59,323; 60,232; 61,871; 62,384; 65,525; 66,264; 66,489; 66,700; 66,855; 67,213; 67,362; 67,749; 68,423; 69,831; 73,188; 73,467; 73,911; 74,531; 74,617; 75,549; 77,989; 81,166; 81,355; 81,689; 82,380; 83,421; 85,840; 86,782; 88,060; 89,197; 90,349 i 91,181”

należy zastąpić tekstem (podkreślenie - tekst zmieniony):

„W ramach projektu przewiduje się przebudowę (wymianę w istniejących lokalizacjach) obiektów inżynieryjnych w bardzo złym stanie technicznym oraz remonty pozostałych obiektów wraz z możliwością wzmocnienia konstrukcji. Projekt dotyczy 104 obiektów inżynieryjnych, w tym 12 mostów i wiaduktów (w km -0,096; 0,554; 24,447; 25,688; 25,947 – most na rz. Warcie; 43,841 – most na rz. Wełnie; 67,985; 69,022; 70,930; 79,387 – most na rz. Noteci; 85,960; 91,819 – most na rz. Gwdzie), 1 przejścia podziemnego (km 70,442) oraz 91 przepustów (km 2,578; 2,861; 3,216; 5,290; 5,755; 7,239; 8,308; 10,510; 11,577; 12,060; 12,531; 12,934; 13,497; 14,314; 14,776; 15,914; 17,322; 18,132; 18,616; 19,713; 20,280; 21,673; 22,401; 24,259; 28,673; 29,318; 29,808; 31,226; 31,723; 33,521; 34,895; 35,154; 36,229; 36,478; 38,468; 39,778; 40,553; 41,510; 41,880; 44,904; 46,874; 48,353; 49,222; 50,688; 51,074; 52,311; 53,058; 53,933; 54,779; 55,482; 56,577; 57,173; 58,968; 59,323; 60,232; 61,871; 62,384; 63,458; 65,525; 66,264; 66,489; 66,700; 66,855; 67,213; 67,362; 67,749; 68,423; 69,016; 69,831; 71,365; 71,881; 73,188; 73,467; 73,911; 74,531; 74,617; 75,239; 75,549; 76,553; 77,989; 81,166; 81,355;

81,689; 82,380; 83,421; 85,840; 86,782; 88,060; 89,197; 90,349; 91,181). Wiadukt w km 11,297 został wyłączony z opracowania z uwagi na likwidację w ramach budowy drogi S-11.

Roboty budowlane na remontowanych obiektach inżynieryjnych przede wszystkim będą polegały na wzmocnieniu lub wymianie zużytych elementów konstrukcyjnych, wzmocnieniu fundamentów, wykonaniu nowych izolacji lub naprawie uszkodzonych, zabezpieczeniu antykorozyjnym, wykonaniu odwodnień, wykonaniu balustrad, odnowieniu powłok malarskich i innych drobnych naprawach. Roboty budowlane na przebudowywanych obiektach inżynieryjnych dotyczą wymiany w istniejących lokalizacjach wyeksploatowanych przepustów na nowe standardowe przepusty o świetle min. 1,0x1,0, 1,5x1,5 lub 2,0x2,0 m.

Wykaz obiektów podlegających przebudowie na nowe oraz obiektów remontowanych przedstawiono poniżej:

- ≡ remont 8 wiaduktów w km -0,096; 0,554; 24,447; 25,688; 67,985 (ewentualna przebudowa na nowy); 69,022; 79,930 i 85,960;
- ≡ remont 4 mostów w km 25,947; 43,841; 79,387 i 91,819;
- ≡ remont 1 przejścia podziemnego w km 70,442 (w obrębie st. Chodzież);
- ≡ remont 27 przepustów w km 7,239; 15,914; 17,322, 18,132; 18,616; 20,280; 22,401; 24,259; 29,310; 31,226; 31,723; 33,521; 34,895; 38,468; 41,880; 44,904; 50,688; 51,074; 54,779; 56,577, 58,968; 63,458; 69,016; 71,365; 71,881; 75,239 i 76,553;
- ≡ przebudowa na nowe 64 przepustów w istniejących lokalizacjach w km 2,578; 2,861; 3,216; 5,290; 5,755; 8,308; 10,510; 11,577; 12,060; 12,531; 12,934; 13,497; 14,314; 14,776; 19,713; 21,673; 28,673; 29,808; 35,154; 36,229; 36,478; 39,778; 40,553; 41,510; 46,874; 48,353; 49,222; 52,311; 53,058; 53,933; 55,482; 57,173; 59,323; 60,232; 61,871; 62,384; 65,525; 66,264; 66,489; 66,700; 66,855; 67,213; 67,362; 67,749; 68,423; 69,831; 73,188; 73,467; 73,911; 74,531; 74,617; 75,549; 77,989; 81,166; 81,355; 81,689; 82,380; 83,421; 85,840; 86,782; 88,060; 89,197; 90,349 i 91,181."

Błędny zapis – 63,548 zamiast prawidłowego 63,458.

3) Na stronie 22 tekst:

„Przewiduje się budowę komputerowych liniowych (komputerowa blokada liniowa jednodostępowa z licznikowymi obwodami torowymi) i komputerowych stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Nowych urządzeń nie przewiduje się na posterunkach stycznych do linii. Poszczególne posterunki ruchu będą sterowane przez LCS Poznań (6 posterunków) oraz LCS Piła (4 posterunki). Dodatkowo przewiduje się utworzenie pomocniczego LCS na stacji Rogoźno Wielkopolskie. LCS Piła zostanie zlokalizowany na stacji Piła Główna w istniejącej nastawni dysponującej. Dla potrzeb sterowania linią nr 354 z LCS Poznań przewiduje się przygotowanie stanowiska w istniejącym już LCS na stacji Poznań Główny oraz budowę kabla na odcinku Poznań Główny – Poznań Główny POD.

Ponadto przewiduje się modernizację lub budowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przejazdach na których następuje zmiana ich kategorii. Dotyczy to następujących lokalizacji:

- 3 przejazdy kat. A + TVU -> kat. A w km 1,395; 27,127; 28,630;

3 przejazdy kat. A -> kat. A + TVU w km 9,785; 57,761; 70,010;
2 przejazdy kat. A -> kat. B w km 18,986; 26,126;
2 przejazdy kat. A + TVU -> kat. B w km 5,141; 41,671;
2 przejazdy kat. C -> kat. B w km 8,037; 88,558;
3 przejazdy kat. D -> kat. C w km 15,305; 33,031; 51,793;
2 przejazdy kat. D -> kat. F km 12,211; 29,141.

Przewiduje się również budowę nowego przejścia pieszo-rowerowego kat. E+C w km 6,714.

Ponadto projekt przewiduje likwidację przejazdów kategorii A (demontaż urządzeń) w obrębie stacji w km 19,890; 58,444; 82,404.

Projekt przewiduje również zabudowę urządzeń diagnostycznych (DSAT) z pełnym wyposażeniem na szlaku Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie.

Na linii nr 354 nie proponuje się obecnie zabudowy urządzeń Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).”

należy zastąpić tekstem (podkreślenie - tekst zmieniony):

„Przewiduje się budowę komputerowych liniowych (komputerowa blokada liniowa jednodostępowa z licznikowymi obwodami torowymi) i komputerowych stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Nowych urządzeń nie przewiduje się na posterunkach stycznych do linii. Poszczególne posterunki ruchu będą sterowane przez LCS Poznań (6 posterunków) oraz LCS Piła (4 posterunki). Dodatkowo przewiduje się utworzenie pomocniczego LCS na stacji Rogoźno Wielkopolskie. LCS Piła zostanie zlokalizowany na stacji Piła Główna w istniejącej nastawni dysponującej. Dla potrzeb sterowania linią nr 354 z LCS Poznań przewiduje się przygotowanie stanowiska w istniejącym już LCS na stacji Poznań Główny oraz budowę kabla na odcinku Poznań Główny – Poznań Główny POD.

Ponadto przewiduje się modernizację lub budowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przejazdach na których następuje zmiana ich kategorii. Dotyczy to następujących lokalizacji:

3 przejazdy kat. A + TVU -> kat. A w km 1,395; 27,127; 28,630;
6 przejazdów kat. A -> kat. A + TVU w km 9,785; 19,890; 57,761; 58,444; 70,010; 82,404;
2 przejazdy kat. A -> kat. B w km 18,986; 26,126;
2 przejazdy kat. A + TVU -> kat. B w km 5,141; 41,671;
2 przejazdy kat. C -> kat. B w km 8,037; 88,558;
3 przejazdy kat. D -> kat. C w km 15,305; 33,031; 51,793;
3 przejazdy kat. D -> kat. F km 12,211; 29,141; 53,690.

Przewiduje się również budowę nowego przejścia pieszo-rowerowego kat. E+C w km 6.714.

Ponadto projekt przewiduje likwidację przejazdów kategorii A (demontaż urządzeń) w obrębie stacji w km 19,890; 58,444; 82,404.

Projekt przewiduje również zabudowę urządzeń diagnostycznych (DSAT) z pełnym wyposażeniem na szlaku Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie.

Na linii nr 354 nie proponuje się obecnie zabudowy urządzeń Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).”

- 4) Na załączniku nr 4.1 przepust w km 83,421 został błędnie oznaczony i wrysowany w km 84,421. Poprawiono na właściwą lokalizację w km 83,421.
- 5) Na załączniku nr 4.1 uwzględniono zmiany wywołane poprzez zmiany wskazane p. 1 i p. 3:
 - ≡ Pozostawiono przejazdy w km 19,890, 58,444 i 82,404 A ü A +TVU (zamiast likwidacji) z remontem istniejącej nawierzchni.
 - ≡ Pozostawiono przejazdy w km 35,028, 61,279, 74,259, 74,605 i 75,678 w identycznej jak istniejąca kat. D z remontem istniejącej nawierzchni (zamiast likwidacji).
 - ≡ Dodano przejazd kat. D w km 21,141 (odtworzenie nieczynnego przejazdu) z remontem istniejącej nawierzchni.
 - ≡ Dodano przekwalifikowanie przejazdu kat. D w km 53,690 na kat. F z remontem istniejącej nawierzchni.
 - ≡ Dodano dwie drogi równoległe zlokalizowane pomiędzy przejazdami w km 31,170 – 31,418 oraz w rejonie przejazdu w km 41,230 (w stronę przejazdu w km 40,771).
- 6) Na załączniku nr 4.1 uzupełniono rysunek o przejście podziemne dla pieszych w km 70,478 (w obrębie st. Chodzież), które występuje w opisach w treści raportu.
- 7) W tabeli 4.3.1 na stronie 15 – 16 zaktualizowano dane dotyczące liczby przejazdów zmodernizowanych i likwidowanych.
Zmiany (uzupełnienie) – tekst podkreślony.

Tekst o treści:

| Zakres | Opcja1 | Opcja 2 | Opcja 2A | Opcja 2B | Opcja 2N Preferowana przez Zamawiającego | Opcja 3 | Opcja 4 |
|---|----------|--|--|--|--|--|--|
| UKŁAD TOROWY | | | | | | | |
| Dobudowa drugiego toru (km): Tylko w opcjach 3 i 4 Pozostałe - brak | - | - | - | - | - | Dobudowa drugiego toru na długości ok.46 km. Cała linia będzie dwutorowa, poza odcinkami: - od km 25,400 do km 27,3 (most na rz. Warcie), -od km 79,25 do km 81,5(most na rz. Noteci) | Dobudowa drugiego toru na długości ok.52 km, co sprawi, że cała linia (łącznie z mostami - budowa drugich obiektów) będzie dwutorowa |
| Dobudowa mijanek (km lokalizacji): | - | - | Parkowo – km 34,612 Sokołowo Budz. – km 51,270 Ostrówki k/Ch. – km 64,283 Milcz – km 76,950 | Parkowo – km 34,612 Sokołowo Budz. – km 51,270 | - | - | - |
| Przebudowa stacji (szt.) | - | Przebudowa Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa w ograniczonym zakresie Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa w ograniczonym zakresie Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa Złotniki – km 9,525 Wargowo** – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 |
| Remont nawierzchni (km) | 139,6 km | 144,3 km | 147,3 km | 140,3 km | 142,5 km | 190,2 km | 193 km |
| Roboty ziemne (poszerzenie korony torowiska) (km) | - | 56,0 | 57,0 | - | na dł. 4,1 km profilowanie korony torowiska | 71,0 | 72,0 |
| OBIEKTY INŻYNIERYJNE | | | | | | | |
| Obiekty małe (szt.) | 91 | 91 | 91 | 91 | 91 | 91 | 91 |
| Obiekty duże (szt.) | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| Obiekty duże - rozbudowa (szt.) | - | - | - | - | - | 1 | 3 |
| ODWODNIENIE | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|------|--------|----------------------------|---|--|----------|----------|
| Renowacja odwodnienia – szlaki (km) | 99,2 | 97,3 | 97,3 | 97,3 | 97,3 | 96,8 | 96,8 |
| Renowacja odwodnienia – stacje (km) | 8,1 | 7,3 | 7,3 | 7,3 | 7,3 | 7,2 | 7,2 |
| Budowa odwodnienia – szlaki (km) | 0 | 36,7 | 37,9 | 0 | 66,8 (w tym: 31,05 rowy , 35,75 drenaż)* | 54,8 | 54,8 |
| Budowa odwodnienia – stacje (km) | 0 | 19,0 | 19,0 | 1,6 (w obrębie mijanek) | 20,5 (w tym: 2,2 rowy, 18,3 drenaż)* | 19,2 | 19,2 |
| PRZEJAZDY KOLEJOWE | | | | | | | |
| Remont (szt.) | 75 | 57 | 57 | 57 | 54 | 57 | 57 |
| Likwidacja (szt.) | - | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 |
| SIEĆ TRAKCYJNA | | | | | | | |
| Dobudowa sieci trakcyjnej (km) | - | - | 3,2 (w obrębie mijanek) | 1,6 (w obrębie mijanek) | - | 46 km | 52 km |
| Wymiana sieci trakcyjnej (km) | - | 130 km | 130 km | - (tylko przewieszenia sieci w obrębie stacji, wymiana konstrukcji wsporczych) | - (tylko przewieszenia sieci w obrębie stacji i na niektórych odcinkach szlakowych, wymiana konstrukcji wsporczych) | 130 km | 130 km |
| DOWŁASZCZENIA | | | | | | | |
| Zajętość nowych terenów potrzebnych na modernizację | - | 5,3 ha | 5,3 ha | - | - | 12,97 ha | 12,97 ha |

Został zastąpiony przez tekst (zamiany podkreślono):

| Zakres | Opcja1 | Opcja 2 | Opcja 2A | Opcja 2B | Opcja 2N Preferowana przez Zamawiającego | Opcja 3 | Opcja 4 |
|---|----------|--|--|--|--|--|--|
| UKŁAD TOROWY | | | | | | | |
| Dobudowa drugiego toru (km): Tylko w opcjach 3 i 4 Pozostałe - brak | - | - | - | - | - | Dobudowa drugiego toru na długości ok.46 km. Cała linia będzie dwutorowa, poza odcinkami: - od km 25,400 do km 27,3 (most na rz. Warcie), -od km 79,25 do km 81,5(most na rz. Noteci) | Dobudowa drugiego toru na długości ok.52 km, co sprawi, że cała linia (łącznie z mostami - budowa drugich obiektów) będzie dwutorowa |
| Dobudowa mijanek (km lokalizacji): | - | - | Parkowo – km 34,612 Sokołowo Budz. – km 51,270 Ostrówki k/Ch. – km 64,283 Milcz – km 76,950 | Parkowo – km 34,612 Sokołowo Budz. – km 51,270 | - | - | - |
| Przebudowa stacji (szt.) | - | Przebudowa Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa w ograniczonym zakresie Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa w ograniczonym zakresie Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa Złotniki – km 9,525 Wargowo – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 | Przebudowa Złotniki – km 9,525 Wargowo** – km 19,424 Oborniki Wlkp. – km 27,789 Rogoźno Wlkp. – km 42,515 Budzyń – km 58,169 Chodzież – km 70,422 Dziembówko – km 82,098 |
| Remont nawierzchni (km) | 139,6 km | 144,3 km | 147,3 km | 140,3 km | 142,5 km | 190,2 km | 193 km |
| Roboty ziemne (poszerzenie korony torowiska) (km) | - | 56,0 | 57,0 | - | na dł. 4,1 km profilowanie korony torowiska | 71,0 | 72,0 |
| OBIEKTY INŻYNIERYJNE | | | | | | | |
| Obiekty małe (szt.) | 91 | 91 | 91 | 91 | 91 | 91 | 91 |
| Obiekty duże (szt.) | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| Obiekty duże - rozbudowa (szt.) | - | - | - | - | - | 1 | 3 |
| ODWODNIENIE | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|------|--------|----------------------------|---|--|----------|----------|
| Renowacja odwodnienia – szlaki (km) | 99,2 | 97,3 | 97,3 | 97,3 | 97,3 | 96,8 | 96,8 |
| Renowacja odwodnienia – stacje (km) | 8,1 | 7,3 | 7,3 | 7,3 | 7,3 | 7,2 | 7,2 |
| Budowa odwodnienia – szlaki (km) | 0 | 36,7 | 37,9 | 0 | 66,8 (w tym: 31,05 rowy , 35,75 drenaż)* | 54,8 | 54,8 |
| Budowa odwodnienia – stacje (km) | 0 | 19,0 | 19,0 | 1,6 (w obrębie mijanek) | 20,5 (w tym: 2,2 rowy, 18,3 drenaż)* | 19,2 | 19,2 |
| PRZEJAZDY KOLEJOWE | | | | | | | |
| Remont (szt.) | 75 | 57 | 57 | 57 | 64 | 57 | 57 |
| Likwidacja (szt.) | - | 17 | 17 | 17 | 8 | 17 | 17 |
| SIEĆ TRAKCYJNA | | | | | | | |
| Dobudowa sieci trakcyjnej (km) | - | - | 3,2 (w obrębie mijanek) | 1,6 (w obrębie mijanek) | - | 46 km | 52 km |
| Wymiana sieci trakcyjnej (km) | - | 130 km | 130 km | - (tylko przewieszenia sieci w obrębie stacji, wymiana konstrukcji wsporczych) | - (tylko przewieszenia sieci w obrębie stacji i na niektórych odcinkach szlakowych, wymiana konstrukcji wsporczych) | 130 km | 130 km |
| DOWŁASZCZENIA | | | | | | | |
| Zajętość nowych terenów potrzebnych na modernizację | - | 5,3 ha | 5,3 ha | - | - | 12,97 ha | 12,97 ha |