

# Konsultacje publiczne Horizontalnego Rozkładu Jazdy

Nazwa:	<i>Raport z konsultacji publicznych Horizontalnego Rozkładu Jazdy</i>
Rewizja:	<i>1.0</i>
Data:	<i>26.06.2026</i>



# Spis treści

<b>1</b>	Streszczenie zarządcze.....	4
<b>2</b>	Słownik.....	5
<b>3</b>	Wstęp.....	9
<b>4</b>	Przebieg konsultacji publicznych .....	11
4.1	Wprowadzenie .....	11
4.2	Formularz internetowy .....	12
4.3	Opracowywanie zgromadzonego materiału .....	16
4.3.1	Podział uwag złożonych .....	17
4.3.2	Kategoryzacja uwag.....	17
4.3.3	Agregacja uwag.....	19
<b>5</b>	Podsumowanie zgromadzonego materiału .....	20
5.1	Kategoria KLK (Kolejowe Linie Komunikacyjne).....	20
5.2	Kategoria IZUG (Inne Zagadnienia i Uwagi Ogólne).....	22
5.3	Kategoria NL (Nowa Linia).....	24
5.4	Kategoria POP (Punkty Obsługi Podróżnych).....	25
5.5	Konsultacje publiczne a nowa wersja HRJ .....	26
<b>6</b>	Zidentyfikowane postulaty.....	27
6.1	Kategoria KLK .....	27
6.1.1	Linie komunikacyjne kategorii P (pospieszne).....	29
6.1.2	Linie komunikacyjne kategorii KDP i Ex (Kolej Dużych Prędkości i ekspresowe).....	94
6.2	Kategoria IZUG .....	143
6.3	Kategoria NL .....	145
6.4	Kategoria POP .....	164
<b>7</b>	Załączniki .....	167

# 1 Streszczenie zarządcze

W projekcie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy przyjęto założenie, że proces konsultacyjny jest równie istotny jak prowadzone analizy. Dlatego prace nad HRJ objęły cztery równoległe ścieżki konsultacji:

- konsultacje publiczne,
- konsultacje z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami przewozów,
- konsultacje z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami przewozów,
- konsultacje z partnerami zagranicznymi.

Celem konsultacji publicznych była ocena roboczych założeń HRJ na rozkład jazdy 2034/2035 z perspektywy społecznej. W ramach konsultacji udostępniono schemat linii komunikacyjnych, a także obszerny materiał informacyjny.

Dzięki szerokiemu procesowi konsultacyjnemu po raz pierwszy w Polsce dalekobieżna oferta przewozowa jest przygotowywana w sposób transparentny i z wieloletnim wyprzedzeniem.

W ramach konsultacji publicznych wypełniono łącznie 1347 ankiet. Na dalszym etapie prac, w celu precyzyjnego wyodrębnienia zgłoszonych postulatów, z ankiet wyodrębniono 1811 szczegółowych uwag, które następnie zagregowano do 843 unikalnych postulatów.

## 2 Słownik

<p><b>Ciąg komunikacyjny</b></p>	<p>Odcinek sieci kolejowej, na którym realizowane są dalekobieżne połączenia kolejowe w ramach linii komunikacyjnych.</p>
<p><b>Dalekobieżne połączenia kolejowe</b></p>	<p>Międzywojewódzkie i międzynarodowe połączenia kolejowe w ramach publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu, a także połączenia realizowane komercyjnie.</p>
<p><b>Horizontalny Rozkład Jazdy</b></p>	<p>Projekt, którego elementem są konsultacje opisane w niniejszym opracowaniu, zakładający opracowanie koncepcji zintegrowanego cyklicznego rozkładu jazdy oraz oparcie systemu dalekobieżnych połączeń kolejowych o linie komunikacyjne (patrz – Linia komunikacyjna), a także rekomendacji o charakterze regulacyjno-systemowym na rynku dalekobieżnych połączeń kolejowych, w tym w zakresie przewozów komercyjnych. Więcej informacji: <a href="http://www.hrj.gov.pl">www.hrj.gov.pl</a>.</p>
<p><b>Interesariusz</b></p>	<p>Podmiot biorący udział w procesie konsultacyjnym – może nim być np. jednostka samorządu terytorialnego czy potencjalny operator w ramach umów PSC organizacja zrzeszająca przewoźników kolejowych bądź inny podmiot, zainteresowany wejściem na rynek kolejowych przewozów pasażerskich.</p>
<p><b>Linia kolei dużych prędkości</b></p>	<p>Linia kolejowa o maksymalnej prędkości eksploatacyjnej nie mniejszej niż 250 km/h, w szczególności tzw. Ygrek (Warszawa – lotnisko centralne – Łódź – Sieradz – Poznań / Wrocław)</p>
<p><b>Linia komunikacyjna</b></p>	<p>Stałe połączenie komunikacyjne o określonej częstotliwości kursowania i stałym układzie postojów handlowych, realizowane na liniach kolejowych.</p>

<p><b>Niesystemowa linia komunikacyjna (połączenie)</b></p>	<p>Linia komunikacyjna, w ramach której kursy pociągów nie mają powtarzalnego w dobie wzorca trasy, postojów i częstotliwości. W szczególności dotyczy to połączeń obsługiwanych przez jedną parę pociągu w dobie. W HRJ przyjęto, że wszystkie połączenia o liczbie par pociągów mniejszej niż 4 w dobie są uznawane za niesystemowe. Możliwe są również niesystemowe całoroczne lub sezonowe wydłużenia pojedynczych kursów linii systemowych.</p> <p>Niesystemowe linie komunikacyjne mogą zapewniać szczególne potrzeby przewozowe, które są zbyt słabe aby były realizowane połączeniem systemowym. Do tej kategorii zaliczane są również połączenia nocne.</p> <p>Patrz też <i>systemowa linia komunikacyjna (połączenie)</i>.</p>
<p><b>Operator (PTZ)</b></p>	<p>Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.</p>
<p><b>Organizator (PTZ)</b></p>	<p>Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p>
<p><b>Połączenia PSO</b></p>	<p>Połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej (ang. public service obligation), finansowane ze środków publicznych których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu, jednostka samorządu terytorialnego bądź inny organizator państwowy lub samorządowy, np. związek metropolitalny, związek</p>

	komunikacyjny lub jednostka organizacyjna powołana do realizacji zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
<b>Połączenia komercyjne</b>	Połączenia kolejowe realizowane bez finansowania ze środków publicznych, na ryzyko danego podmiotu.
<b>Postój handlowy</b>	Zatrzymanie pociągu w określonej lokalizacji (stacji kolejowej lub przystanku osobowym) w celu umożliwienia wsiadania i wysiadania pasażerów.
<b>Praca eksploatacyjna</b>	Iloczyn wykonanego przez pojazdy szynowe dystansu (liczba kilometrów) oraz liczby pociągów, które pokonały ten dystans, wynik wyrażany w pociągokilometrach.
<b>Praca przewozowa</b>	Iloczyn wykonanego przez pojazdy szynowe dystansu (liczba kilometrów) i liczby przewiezionych pasażerów, wynik wyrażany w pasażerokilometrach.
<b>Projekt</b>	Patrz – Horyzontalny Rozkład Jazdy.
<b>Przewoźnik kolejowy</b>	Przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.
<b>Raport</b>	Raport z konsultacji publicznych – jest to niniejszy dokument.
<b>Systemowa linia komunikacyjna (połączenie)</b>	W HRJ przyjęto, że siatka połączeń powinna opierać się na systemowych liniach komunikacyjnych. Są to połączenia, dla których wszystkie kursy pociągów mają taką samą, ściśle określoną trasę, wzorzec postojów handlowych i kursują w ściśle określonym cyklu nie gorszym niż 4 godziny (co daje min. 4 pary pociągów na podstawowym odcinku trasy). Wyjątki od

	<p>tej reguły są dopuszczalne np. na końcowych (początkowych) odcinkach relacji, gdy z uwagi na późne (wczesne) godziny konkretny kurs został skrócony do stacji zawierającej się w relacji podstawowej. Na końcu (początku) trasy dopuszczalny jest również podział systemowej linii komunikacyjnej na dwie systemowe kierunki obsługujące różne relacje.</p> <p>Oparcie rozkładu jazdy o linie systemowe znacząco zwiększa możliwości koordynacji połączeń (skomunikowań) i powoduje, że rozwiązania rozkładowe są powtarzalne w dobie co sprzyja czytelności układu połączeń.</p> <p>Patrz też <i>niesystemowa linia komunikacyjna (połączenie)</i>.</p>
<b>Trasy predefiniowane, w szczególności predefiniowane trasy komercyjne</b>	<p>Trasy pociągów zaplanowane w HRJ lub przez zarządcę infrastruktury kolejowej w ramach strategicznego zarządzania przepustowością. Celem tego rozwiązania jest koordynacja alokacji zdolności przepustowej pomiędzy różnymi segmentami ruchu, w tym pomiędzy połączeniami PSO i komercyjnymi.</p>
<b>Umowa PSC</b>	<p>Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawierana pomiędzy organizatorem a wykonującym ją operatorem.</p>
<b>Wersja robocza HRJ</b>	<p>Wersja robocza HRJ z dnia 16 lipca 2024 roku, która została umieszczona dla wszystkich zainteresowanych osób w ramach konsultacji publicznych na stronie internetowej <a href="http://hrj.gov.pl">hrj.gov.pl</a>, tj. założenia dalekobieżnej oferty przewozowej dla rocznego rozkładu jazdy 2034/2035, w którym zaplanowano oddanie do użytku ciągu linii kolei dużych prędkości Łódź – Sieradz – Wrocław / Poznań.</p>
<b>Zespół ds. HRJ</b>	<p>Zespół realizujący Projekt i proces konsultacyjny.</p>

### 3 Wstęp

**Projekt Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ)** stanowi pierwszą w historii transportu kolejowego w Polsce próbę sformułowania docelowej oferty przewozowej w dalekobieżnych przewozach kolejowych i jej koordynację z ofertą regionalną w oparciu o ustrukturyzowany proces analityczno-planistyczny. Jest to także odpowiedź na aktualne uwarunkowania regulacyjno-rynkowe:

**Po pierwsze**, w grudniu 2030 roku wygaśnie umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich z PKP Intercity. Zgodnie z obecnie obowiązującymi w Unii Europejskiej regulacjami, które zostały wprowadzone w ramach tzw. IV pakietu kolejowego, wybór operatorów przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej musi odbywać się w trybie konkurencyjnym (np. poprzez przeprowadzenie postępowania przetargowego).

**Po drugie**, w latach 2030-2035 oddane do użytku zostaną linie kolei dużych prędkości w relacji Warszawa – nowe lotnisko – Łódź – Sieradz – Wrocław / Poznań oraz inne nowe linie kolejowe, istotne z punktu widzenia budowy oferty przewozowej,

tj. linia (Kraków) – Podłężę – Piekietko – Nowy Sącz/Chabówka (– Zakopane) czy odcinki korytarza Rail Baltica. Będzie to strukturalna zmiana kształtu polskiej sieci kolejowej, zarówno dzięki skróceniu czasu przejazdu między największymi aglomeracjami, jak i pojawieniu się nowego, istotnego systemowo generatora potoków pasażerskich, jakim będzie nowe lotnisko krajowe. Budowa nowych linii kolejowych będzie wiązała się z wielkoskalowymi nakładami inwestycyjnymi, dlatego konieczne jest opracowanie spójnej oferty przewozowej, która zapewni efektywne wykorzystanie nowo powstałej infrastruktury.

**Po trzecie**, liczba pasażerów w dalekobieżnym transporcie kolejowym w Polsce dynamicznie rośnie, a kolejni przewoźnicy kolejowi zgłaszają zainteresowanie realizacją przewozów komercyjnych w formule otwartego dostępu. Wobec powyższego zasadne jest określenie, które relacje powinny być współfinansowane przez państwo, a które warto skomercjalizować.

**Po czwarte**, wykluczenie komunikacyjne może objawić się również jako brak możliwości zrealizowania podróży na duże odległości (dalekobieżnej). Dlatego istotne jest zapewnienie dostępu do krajowego systemu kolejowych połączeń dalekobieżnych z nie więcej niż jedną przesiadką z poziomu miast powiatowych.

**Po piąte**, coraz większym problemem jest ograniczona zdolność przepustowa kluczowych fragmentów sieci kolejowej w Polsce. W perspektywie krótkoterminowej zasadne jest wypracowanie nowych rozwiązań w zakresie zarządzania przydziałem tras pociągów. Jest to szczególnie istotne w przypadku konstrukcji cyklicznych rozkładów jazdy. W perspektywie długoterminowej

planowanie infrastruktury powinno odbywać się na podstawie założeń ruchowych, co umożliwi przeniesienie całości prognozowanego ruchu.

Odpowiedzią na te wyzwania jest HRJ, projekt kompleksowego zarządzania ofertą przewozową w perspektywie długoterminowej. Podstawowym założeniem planowanej oferty przewozowej jest wdrożenie w dalekobieżnych połączeniach kolejowych zintegrowanego cyklicznego rozkładu jazdy w oparciu o linie komunikacyjne o docelowo częstotliwości 2-godzinnej jako bazowej, koordynowanej na kluczowych ciągach komunikacyjnych do taktu 1-godzinnego, a nawet 30-minutowego. Do czasu uzyskania stanu docelowego lub na liniach uzupełniających dopuszczono częstotliwość 4-godzinną. Linie komunikacyjne o ściśle określonych trasach są oznaczane symbolami literowo-cyfrowymi, podobnie jak w transporcie miejskim. Tak pomyślany system ma być czytelny i przejrzysty z punktu widzenia pasażera. Linie komunikacyjne byłyby ponadto koordynowane na stacjach węzłowych w celu zapewnienia dogodnych przesiadek. Należy podkreślić, że projekt HRJ zakłada również możliwość uruchamiania niesystemowych kursów w zależności od uwarunkowań eksploatacyjnych i handlowych (np. pojedyncze dodatkowe pociągi poza układem cyklicznym, wzmocnienia w szczytach przewozowych czy przewozy okazjonalne). Projekt HRJ zakłada, że dostęp do systemu dalekobieżnych połączeń kolejowych zostałby zapewniony z poziomu każdego miasta powiatowego z maksymalnie jedną przesiadką. W tym celu w uzgodnieniu z regionalnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego przewiduje się koordynację różnych segmentów przewozów kolejowych w celu zapewnienia w miarę możliwości dogodnych przesiadek. Rekomenduje się także uruchomienie autobusowych linii dowozowych w relacjach, które nie mogą być obsługiwane przez transport kolejowy. Projekt HRJ nie ogranicza się wyłącznie do przygotowania projektu rozkładu jazdy dla połączeń dalekobieżnych w ramach służby publicznej i komercyjnych. Kształtowanie oferty przewozowej oraz zasady organizacji przewozów są ze sobą ściśle powiązane i wpływają na siebie wzajemnie. Kluczowe jest, jak sprofilowane zostaną warunki funkcjonowania na rynku, a także ich stabilność i przewidywalność. Dlatego zakres Projektu HRJ obejmuje także kwestie regulacyjne i systemowe związane z organizacją tych segmentów rynku kolejowego. W projekcie HRJ zaproponowano m.in. trasy predefiniowane dla przewozów komercyjnych jako mechanizm uzupełniający procedurę przyznawania otwartego dostępu mający na celu zabezpieczenie zdolności przepustowej w długim okresie czy tzw. postoje synergiczne dla pociągów komercyjnych zapewniające obsługę stacji o mniejszym potencjale, ale istotnych społecznie. Projekt HRJ, zlecony przez Ministerstwo Infrastruktury, realizuje Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o. jako koordynator we współpracy z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A., Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Urzędem Transportu Kolejowego.

## 4 Przebieg konsultacji publicznych

Konsultacje publiczne, których zasadniczym celem było uzyskanie opinii dotyczących ogólnych założeń proponowanej oferty przewozowej, były adresowane do wszystkich zainteresowanych osób. Tą drogą swoje uwagi mogły przekazywać także jednostki samorządu terytorialnego (przede wszystkim inne niż objęte osobną ścieżką procesu konsultacyjnego samorządy wojewódzkie pełniące rolę organizatorów transportu połączeń kolejowych), a także organizacje branżowe i społeczne. **Przedmiotem konsultacji była proponowana oferta przewozowa przewidziana na roczny rozkład jazdy 2034/2035, czyli tzw. horyzont 2035, w wersji roboczej na dzień 16 lipca 2024 roku.** Należy przy tym podkreślić, że konsultacje dotyczyły ogólnych założeń, a nie szczegółów konstrukcyjnych rozkładu jazdy.

### 4.1 Wprowadzenie

W ramach konsultacji udostępniono opinii publicznej schemat linii komunikacyjnych wraz z proponowanymi częstotliwościami i postojami handlowymi, a także obszerny materiał informacyjny w formie prezentacji, w którym przedstawiono m.in. podstawowe założenia projektu HRJ, założenia oferty przewozowej na roczny rozkład jazdy 2034/2035 oraz szczegółowe informacje dotyczące każdej z proponowanych linii komunikacyjnych. W szczegółowych informacjach uwzględniono funkcję połączenia, zakładaną koordynację z innymi liniami komunikacyjnymi, rekomendowany rodzaj taboru wraz z minimalnym poziomem maksymalnej prędkości eksploatacyjnej, wstępną ocenę potencjału komercjalizacyjnego, długość trasy, zakładaną średnią długość podróży w przeliczeniu na pasażera, liczbę postojów handlowych i średni dystans między nimi oraz zakładaną prędkość handlową (w przypadku relacji międzynarodowych powyższe dane dotyczyły tylko odcinków na terenie kraju). Zaznaczono ponadto przebieg na mapie polskiej sieci kolejowej.

**Horyzont 2035 został wybrany jako najbardziej reprezentatywny z uwagi na ustabilizowane założenia dotyczące kształtu polskiej sieci kolejowej.** W tym roku funkcjonować w całości będzie tzw. linia Ygrek z Warszawa – nowe lotnisko – Łódź – Wrocław / Poznań. Ofertę przewozową w rocznych rozkładach jazdy 2030/2031 – 2033/2034 można zatem określić mianem przejściowej, przy czym należy tu podkreślić, że już w rocznym rozkładzie jazdy 2032/2033 przewiduje się uruchomienie pierwszego odcinka Ygreka, łączącego Warszawę z Łodzią przez nowe lotnisko krajowe.

Konsultacje publiczne zostały zrealizowane przede wszystkim z wykorzystaniem **formularza internetowego, dostępnego na stronie internetowej hrj.gov.pl** od dnia 11 września 2024 roku. Możliwość przekazywania uwag w ramach konsultacji publicznych założeń HRJ została zamknięta w dniu 13 października 2024 roku. Łącznie wypełniono **1347 ankiet.** W trakcie dalszych prac w celu wyróżnienia

poszczególnych postulatów wyodrębnionych zostało **1811 uwag**. Było to działanie konieczne z uwagi na złożoność treści zawartych w niektórych ankietach, w których poruszane były różne zagadnienia, niekiedy bez wzajemnych powiązań. Wykonano także inne działania w zakresie porządkowania zgromadzonego materiału w celu umożliwienia identyfikacji postulatów. Wśród tego rodzaju działań można wymienić przykładowo korektę kategorii, przypisanie kategorii i słów kluczowych oraz opracowanie streszczeń. Szczegółowe informacje dotyczące przyjętej metodyki i przebiegu prac w tym zakresie zostały ujęte w dalszej części raportu.



Rysunek 1 – Uproszczony schemat procesu konsultacyjnego

Oprócz formularza internetowego możliwe było również przekazywanie uwag zespołowi za pomocą **poczty elektronicznej** (adres e-mail [hrj@hrj.gov.pl](mailto:hrj@hrj.gov.pl)). Ponadto część interesariuszy samorządowych przekazała uwagi za pośrednictwem oficjalnej korespondencji. Co istotne, uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych zostały wzięte pod uwagę w kolejnych etapach prac nad projektem HRJ. Szczegółowe informacje na temat postulatów, które przełożyły się na zmiany w planowanej ofercie przewozowej, zostały przedstawione w dalszej części raportu.

## 4.2 Formularz internetowy

Jak wskazano we wcześniejszej części opracowania, głównym kanałem, za pomocą którego można było przekazywać uwagi w ramach konsultacji publicznych, był formularz internetowy (strona internetowa [hrj.gov.pl](http://hrj.gov.pl)). Przed sformułowaniem uwagi w formularzu internetowym należało w pierwszej kolejności wybrać kategorię za pomocą pola wyboru.

## Konsultacje publiczne założeń HRJ na rozkład jazdy 2034/2035

Wszystkich zainteresowanych Mieszkańców i Mieszkanki Polski, jednostki samorządu terytorialnego, organizacje społeczne, eksperckie i branżowe, a także środowisko naukowo-techniczne zapraszamy do konsultacji publicznych założeń ofertowych dla Horyzontalnego Rozkładu Jazdy na RJ 2034/2035. Wnioski zebrane podczas konsultacji publicznych zostaną przeanalizowane przez Zespół HRJ, a z konsultacji powstanie raport podsumowujący, który zostanie opublikowany na stronie internetowej. Celem tego etapu konsultacji jest uzyskanie opinii na temat ogólnych założeń oferty przewozowej, a nie szczegółów konstrukcyjnych rozkładu jazdy. Na obecnym etapie projektu produktami przedstawianymi do konsultacji publicznych są schemat linii komunikacyjnych wraz z ich częstotliwościami oraz założenia dotyczące postojów handlowych dla rozkładu jazdy 2034/2035 (horyzont 2035). Kolejne horyzonty HRJ z okresu grudzień 2030 – grudzień 2040 będą przedstawiane później. Zdecydowano się konsultować początkowo horyzont 2035 z uwagi na to, że jest on najbardziej reprezentatywny, a założenia infrastrukturalne dla tego okresu są ustabilizowane.

Przedmiotem konsultacji jest materiał zebrany w dokumencie pod linkiem.

Konsultacje publiczne trwają do 13 października 2024 r.

Pola oznaczone „\*” są wymagane. Długość wpisów w polach tekstowych ograniczona jest do 2000 znaków.

“\*” oznacza pola wymagane

**Czego dotyczy Twoja uwaga / postulat / wniosek? \***

- Dotyczy linii komunikacyjnej opisanej w materiałach konsultacyjnych
- Dotyczy punktu obsługi pasażerskiej
- Dotyczy innego zagadnienia

**wskaż linię komunikacyjną, której dotyczy postulat (linia określona zgodnie z materiałami konsultacyjnymi HRJ)?**

\*

Ex05: Gdynia Gł. - Praha hl.n.

**Proszę o opisanie uwagi/wniosku/postulatu \***

[https://hrj.gov.pl/?gf\\_page=preview&id=1](https://hrj.gov.pl/?gf_page=preview&id=1)

1/3

Rysunek 2 – Formularz internetowy

### Linie komunikacyjne

wybierz województwo, którego dotyczy zgłaszany postulat \*

dolnośląskie

wskaż lokalizację szczegółową (miasto, powiat), której dotyczy postulat

Proszę o opisanie uwagi/wniosku/postulatu\* \*

0 z 2000 maksymalnej ilości znaków

### Punkty obsługi pasażerskiej

Proszę o opisanie uwagi/wniosku/postulatu\* \*

Czy zgadzasz się na udostępnienie swoich danych kontaktowych w celu ewentualnego kontaktu ze strony Zespołu Projektowego (np. omówienia szczegółów zgłaszanych uwag lub możliwych sposobów uwzględnienia)?

\*

- Nie, zgłoszenie anonimowe.
- Tak, w kolejnym kroku zapoznam się z klauzulą [RODO](#) i pozostawię swoje dane

Zatwierdź

### Rysunek 3 – Formularz internetowy

Uwagi można było składać w trzech kategoriach.

W ramach **kategorii KLK** (opisana w formularzu jako: „Dotyczy linii komunikacyjnej opisanej w materiałach konsultacyjnych”) można było przekazywać uwagi dotyczące linii komunikacyjnych – zarówno uwagi dotyczące modyfikacji przebiegu lub wydłużenia relacji, które zostały zaproponowane w poddanej

konsultacjom publicznym wersji roboczej HRJ, jak również postulaty uruchomienia nowych linii komunikacyjnych, które nie zostały ujęte w opracowanej przez zespół koncepcji. W tej kategorii uwzględniono ponadto postulaty w zakresie zmian w układzie postojów handlowych, o ile możliwe było przyporządkowanie ich do poszczególnych linii komunikacyjnych. W tym przypadku obok sformułowania uwagi należało wybrać daną linię komunikacyjną lub pozycję „Nowa linia” w liście rozwijanej.

**Kategoria POP** (opisana w formularzu jako: „Dotyczy punktu obsługi pasażerskiej”) objęła z kolei pozostałe uwagi dotyczące postojów handlowych oraz inne uwagi dotyczące lokalizacji zatrzymań pociągów, takie jak np. zapewnienie autobusów dowozowych do poszczególnych stacji kolejowych i przystanków osobowych w celu poprawy ich dostępności. W tym przypadku oprócz sformułowania uwagi należało wybrać województwo, którego ona dotyczyła.

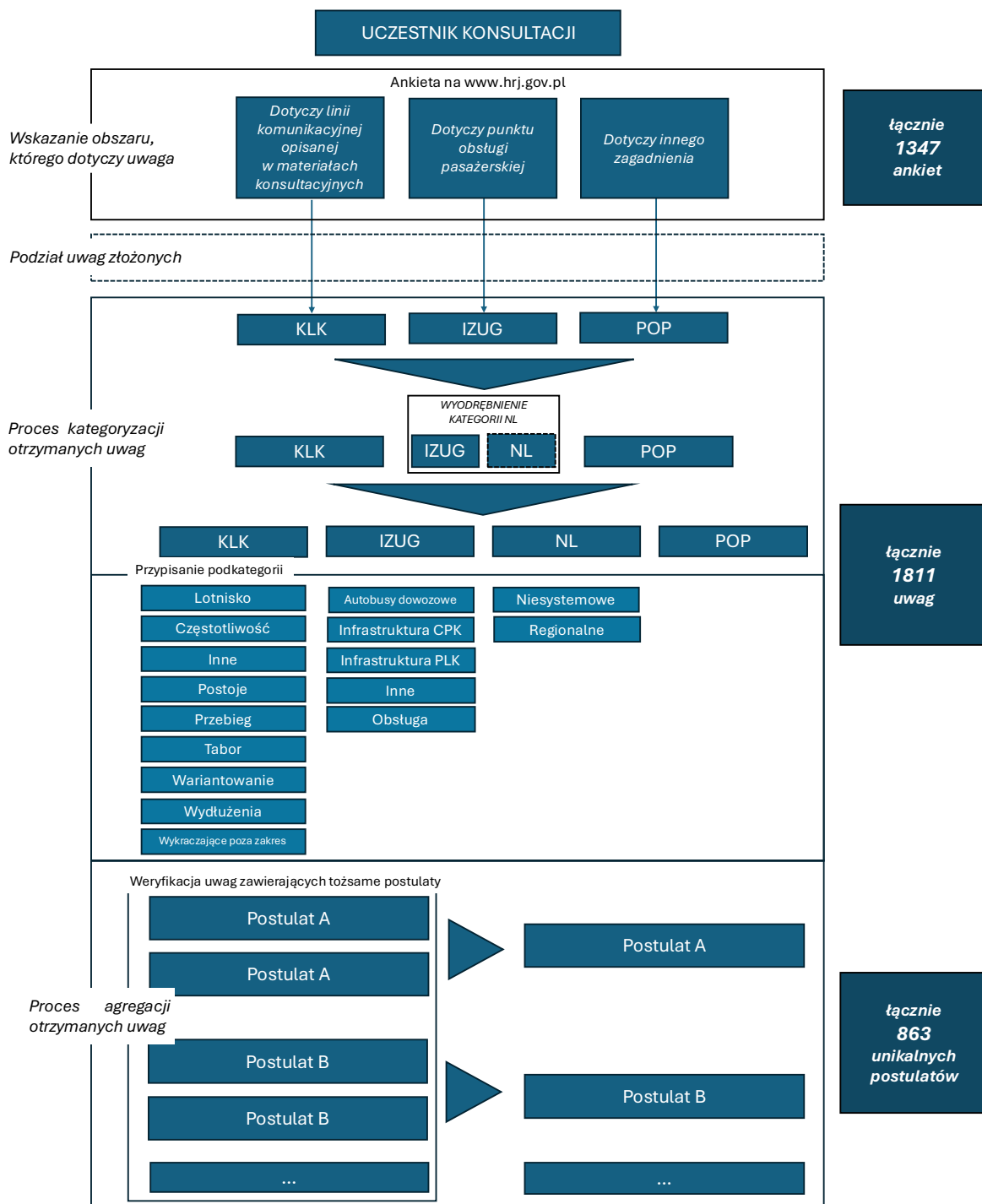
Uwagi w **kategorii IZUG** (opisana w formularzu jako: „dotyczy innego zagadnienia”) miały natomiast charakter ogólny lub dotyczyły innych zagadnień, których zakres tematyczny nie mieścił się w definicji wyżej wymienionych kategorii. W tym przypadku uczestnicy tej ścieżki procesu konsultacyjnego formułowali jedynie treść uwagi, bez wyboru linii komunikacyjnej lub województwa.

Co istotne, we wspomnianym checkboksie możliwe było jednoczesne zaznaczenie wszystkich trzech kategorii. W tym przypadku użytkownik uzyskiwał dostęp do trzech różnych sekcji. Dodatkowo w przypadku sekcji właściwych dla kategorii KLK i POP przewidziano przycisk „+”, umożliwiający dodanie kolejnych uwag mieszczących się w ramach każdej z tych dwóch kategorii. Dzięki temu możliwe było przekazanie zespołowi więcej niż jednej uwagi poprzez wypełnienie formularza internetowego jeden raz.

Treść uwag zgłaszanych za pośrednictwem formularza internetowego w przypadku kategorii KLK i POP nie mogła przekroczyć 2000 znaków, co powinno odpowiadać przeciętnie powyżej 300 słowom. Wydaje się, że tak pomyślany limit nie stanowił ograniczenia, które mogłoby uniemożliwić respondentom swobodne sformułowanie własnego zdania. Z kolei w przypadku kategorii IZUG możliwe było formułowanie uwag o dowolnej długości.

## 4.3 Opracowywanie zgromadzonego materiału

### Schemat opracowywania materiału zgromadzonego w ramach konsultacji społecznych HRJ



Rysunek 4 – Schemat opracowywania materiału zgromadzonego w trakcie konsultacji społecznych HRJ

### 4.3.1 Podział uwag złożonych

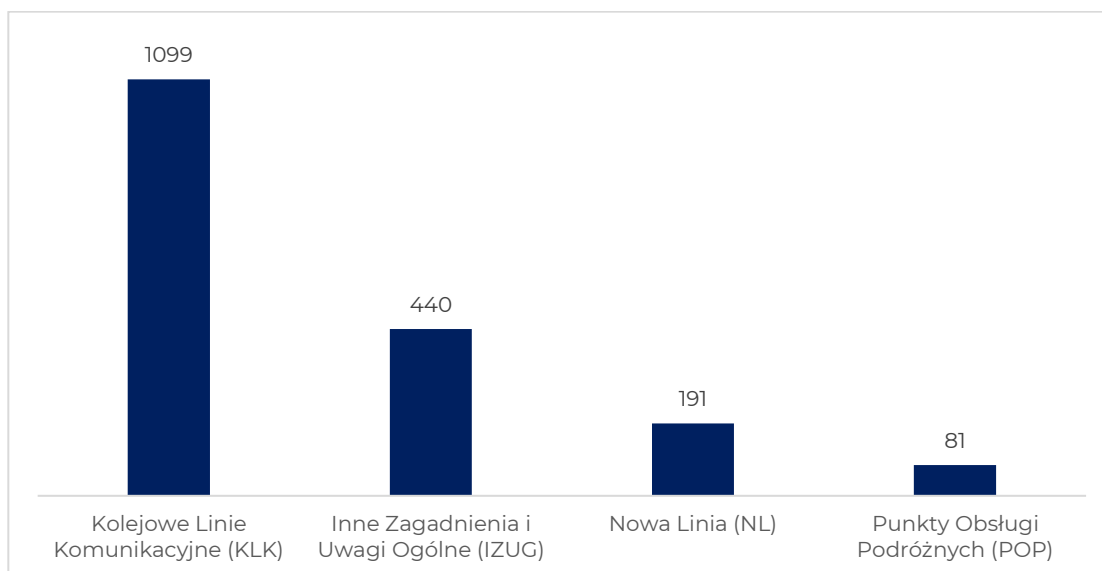
Jednym z pierwszych kroków jakie wykonano po zakończeniu okresu nadsyłania wypełnionych ankiet, była analiza ich zakresu. Ze względu na to, że część przesłanych formularzy poruszała wiele zagadnień jednocześnie (tzw. uwagi złożone), zdecydowano o tym, aby dokonać ich podziału, wyodrębniając poszczególne treści i w konsekwencji doprowadzając do sytuacji w której pojedyncza uwaga odnosiła się wyłącznie do jednego zagadnienia (innymi słowy zawierała jeden postulat), co znacznie ułatwiało proces dalszej kategoryzacji. **W wyniku przeprowadzenia opisanego działania, w miejsce 1347 ankiet uzyskano 1811 uwag.**

### 4.3.2 Kategoryzacja uwag

Po przeprowadzeniu procesu dzielenia ankiety na pojedyncze uwagi, Zespół przeszedł do porządkowania zgromadzonego materiału i kategoryzacji. To na tym etapie przyjęto nazwy trzech wcześniej już wspomnianych kategorii: KLK, POP i IZUG.

W pierwszym etapie weryfikowano prawidłowość przyporządkowania uwag do odpowiednich oznaczeń poszczególnych linii komunikacyjnych. Przyjęto jednocześnie, że pojedyncza uwaga może odnosić się maksymalnie do jednej linii komunikacyjnej – w celu poprawy przejrzystości zgromadzonego materiału. Z uwagi na liczbę postulatów zawierających propozycję uruchomienia nowych linii komunikacyjnych, w toku tych prac wyodrębniono z kategorii IZUG, osobną kategorię NL (Nowe linie).

Rozkład uwag przypisanych do poszczególnych kategorii przedstawia rys 5.



Rysunek 5 – Podział otrzymanych uwag na kategorie

Dysponując kompletnym podziałem na cztery główne kategorie, w kolejnym etapie rozpoczęto proces przyporządkowywania wybranym uwagom podkategorii.

Było to szczególnie istotne w przypadku uwag sklasyfikowanych do kategorii KLK oraz IZUG, charakteryzujących się najszerszym zakresem tematycznym. Działanie to pozwoliło lepiej oszacować skalę zainteresowania respondentów poszczególnymi tematami.

Dla kategorii KLK wydzielono następujące podkategorie:

- **Częstotliwość** – dla uwag dotyczących częstotliwości dla danej linii komunikacyjnej,
- **Lotnisko** – dla uwag dotyczących potencjalnej obsługi stacji kolejowej przy nowym lotnisku centralnym przez daną linię komunikacyjną,
- **Postoje** – dla uwag dotyczących zatrzymań na danej linii komunikacyjnej (uwzględnienie, likwidacja czy zmiana lokalizacji postoju handlowego w danym mieście),
- **Przebieg** – dla uwag postulujących modyfikację przebiegu danej linii komunikacyjnej przy niezmiennym początku i końcu trasy,
- **Wariantowanie** – dla uwag postulujących modyfikację przebiegu tylko w zakresie niektórych par pociągów kursujących w ramach danej linii komunikacyjnej,
- **Wydłużenie** – dla uwag postulujących wydłużenie trasy danej linii komunikacyjnej, tj. uwzględnienie nowego fragmentu za początkiem i/lub końcem trasy,
- **Tabor** – dla uwag dotyczących taboru przewidzianego do obsługi danej linii komunikacyjnej,
- **Inne** – dla uwag dotyczących wskazanej linii komunikacyjnej, które pod względem zakresu tematycznego nie wpisywała się w żadną spośród utworzonych podkategorii,
- **Niepostulujące zmian** – dla uwag aprobujących sformułowane rozwiązania,
- **Wykraczające poza zakres konsultacji publicznych** – dla uwag, które wykraczały poza zakres konsultacji publicznych bądź były niezrozumiałe lub niepełne.

Dla kategorii IZUG wydzielono następujące podkategorie:

- **Autobusy dowozowe** – dla uwag postulujących uruchomienie linii dowozowych w określonym kształcie
- **Infrastruktura Port Polska** – dla uwag postulujących zmiany w infrastrukturze kolejowej będącej przedmiotem działań planistycznych lub budowlanych spółki Centralny Port Komunikacyjny
- **Infrastruktura PLK** – dla uwag postulujących zmiany w infrastrukturze kolejowej będącej przedmiotem działań planistycznych lub budowlanych spółki PKP Polskie Linie Kolejowe lub dotyczących istniejącej sieci kolejowej
- **Inne** – dla uwag postulujących zmiany będące poza zakresem pozostałych podkategorii
- **Obsługa** – dla uwag postulujących rozszerzenie sieci połączeń dalekobieżnych poza obszary wskazane w roboczej iteracji HRJ

Dla kategorii POP i NL, z uwagi na spójność tematyczną sklasyfikowanych uwag, co do zasady nie przydzielano podkategorii. Wyjątkiem były nieliczne uwagi w kategorii NL odnoszące się do ruchu regionalnego lub propozycje uruchomienia połączeń niesystemowych (patrz: rozdz. 5.3), z myślą o których przygotowano podkategorie:

- **Regionalne** – dla uwag odnoszących się do ruchu regionalnego a nie dalekobieżnego,
- **Niesystemowe** – dla uwag postulujących rozszerzenie oferty przewozowej o pojedyncze połączenia w skali doby.

Jak wskazano wcześniej, przypisywanie podkategorii umożliwiło precyzyjniej odzwierciedlić skalę zainteresowania respondentów poszczególnymi tematami. Przykładowo, podkategoria „**Lotnisko**” została wydzielona w celu określenia, jak duże zainteresowanie respondentów dotyczy zagadnień związanych z obsługą przyszłego lotniska, w tym jego włączeniem do sieci międzywojewódzkich i międzynarodowych połączeń kolejowych. Z kolei wydzielenie dodatkowej podkategorii „**Wydłużenia**” było podyktowane faktem, iż bardzo duża część uwag dotyczyła zmiany przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych w postaci ich wydłużenia, bez modyfikacji trasy pomiędzy określonymi punktami początkowymi i końcowymi w ramach wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych.

#### 4.3.3 Agregacja uwag

W trakcie analizy otrzymanego materiału stwierdzono, że postulaty zawarte w otrzymanych uwagach powtarzają się. Przykładowo często powtarzającym się postulatem było dodanie postoju handlowego na linii KDPO1 w Kaliszu bądź postulat wydłużenia linii P13 do Nysy i dalej do Kłodzka. Z tego powodu dokonano agregacji tematycznej uwag, łącząc je ze sobą w grupy na potrzeby m.in. niniejszego raportu, w celu jego skrócenia oraz zwiększenia przejrzystości. **W ten sposób 1811 uwag z czterech głównych kategorii podzielono na łącznie 863 uwagi zagregowane, co umożliwiło określenie liczby konkretnych postulatów.** W ten sposób do wszystkich uwagi zawierających ten sam postulat możliwe było sformułowanie jednej odpowiedzi.

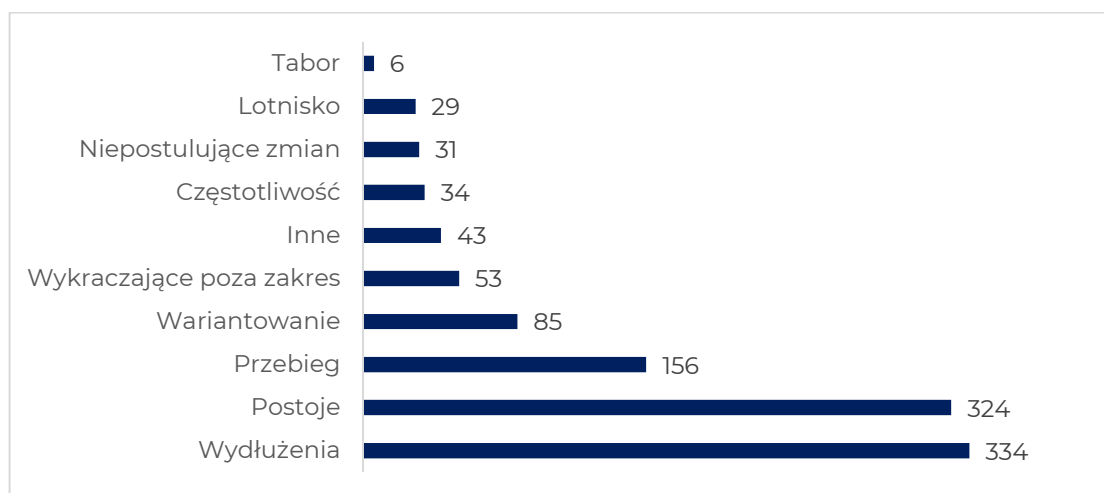
Jednocześnie na potrzeby informacji statystycznych w niniejszym materiale posługiwano się liczbą otrzymanych uwag, aby możliwie reprezentatywnie oddać zainteresowanie poszczególnymi tematami. Unikatowe postulaty wymieniono w rozdziale 6, przede wszystkim w odniesieniu do kategorii KLK.

## 5 Podsumowanie zgromadzonego materiału

### 5.1 Kategoria KLK (Kolejowe Linie Komunikacyjne)

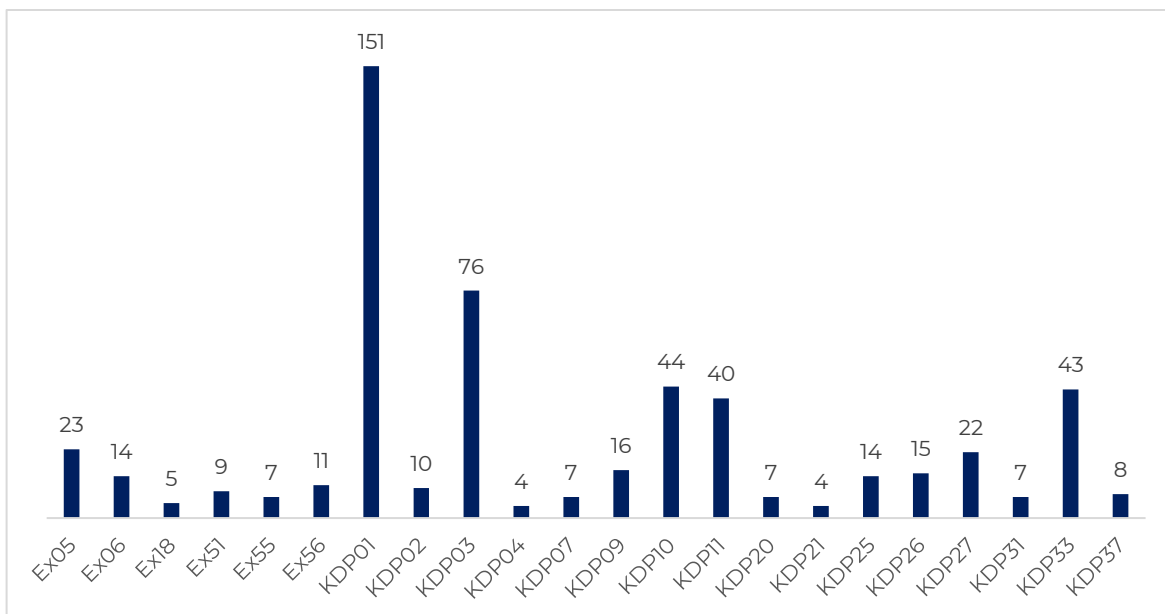
Kategorią, w przypadku której odnotowano największe zainteresowanie ze strony respondentów, była **kategoria KLK**, dotycząca linii komunikacyjnych, zaproponowanych w poddanej konsultacjom publicznym wersji roboczej HRJ. Łącznie do grupy tej zakwalifikowano 1099 uwag, co stanowi ponad 60% całości. W tej kategorii uwzględnione zostały uwagi dotyczące modyfikacji przebiegu lub wydłużenia relacji, zaproponowanych w poddanej konsultacjom publicznym wersji roboczej HRJ. W tej kategorii zawarto również postulaty związane z postojami handlowymi, o ile zostały przyporządkowane do określonych linii komunikacyjnych.

Największa część uwag w kategorii KLK została przyporządkowana do podkategorii **„Wydłużenia”** (334 pozycji) oraz **„Postoje”** (324 uwagi). Powyżej 100 uwag zostało także zakwalifikowanych do podkategorii **„Przebieg”** (157 pozycji). Zdecydowanie najmniej pozycji przyporządkowano do podkategorii **„Tabor”** (6 uwag). Dokładny podział uwag z kategorii KLK na podkategorie prezentuje rysunek 6.



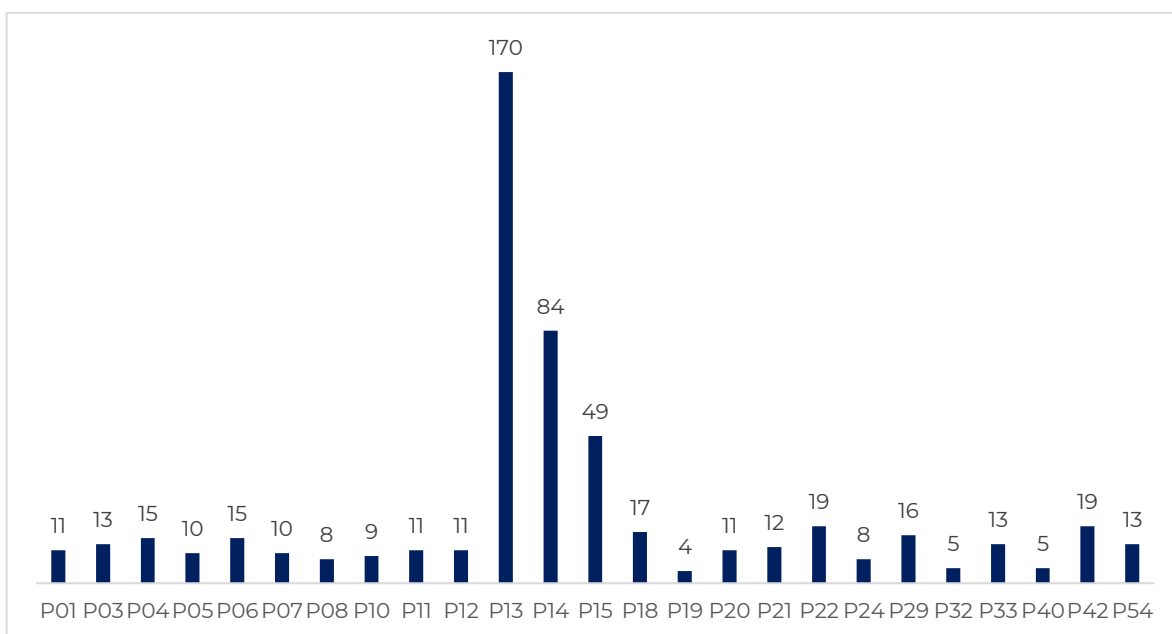
Rysunek 6 – Podział uwag przypisanych do kategorii KLK na podkategorie

Spośród zgłoszonych uwag dotyczących linii komunikacyjnych kategorii KDP (Kolej Dużych Prędkości) i Ex (pociągi ekspresowe) największa część dotyczyła linii KDP01 (Warszawa – Berlin, 151 uwagi). Powyżej 50 uwag zgromadzono ponadto w odniesieniu do linii KDP03 (Warszawa – Praga / Wiedeń, 76 uwag.). Najmniej uwag zebrano w odniesieniu do linii KDP04 (Kraków – Wilno) oraz linii KDP21 (Warszawa – Gliwice), które zebrały po 4 uwagi. Łącznie zebrano 537 uwag na temat linii komunikacyjnych kategorii KDP i Ex. Podział na poszczególne linie przedstawia rysunek 7.



Rysunek 7 – Podział uwag przypisanych do kategorii KLK na linie KDP i EX

W przypadku linii komunikacyjnych kategorii P największe zainteresowanie dotyczyło linii P13 (Warszawa – Opole, 170 uwag), linii P14 (Katowice – Jelenia Góra, 84 uwag) oraz linii P15 (Wrocław – Terespol, 49 uwagi). Najmniejsze zainteresowanie wzbudziły linie komunikacyjne: P19 (Kraków – Lublin, zaledwie 4 uwagi), oraz P24 (Gdynia – Kostrzyn) i P32 (Warszawa – Kołobrzeg, 5 uwag). Łącznie zebrano 558 uwag, które dotyczyły linii komunikacyjnych kategorii P. Podział na poszczególne linie przedstawia rysunek 8.



Rysunek 8 – Podział uwag przypisanych do kategorii KLK na linie pospieszne (P)

## 5.2 Kategoria IZUG (Inne Zagadnienia i Uwagi Ogólne)

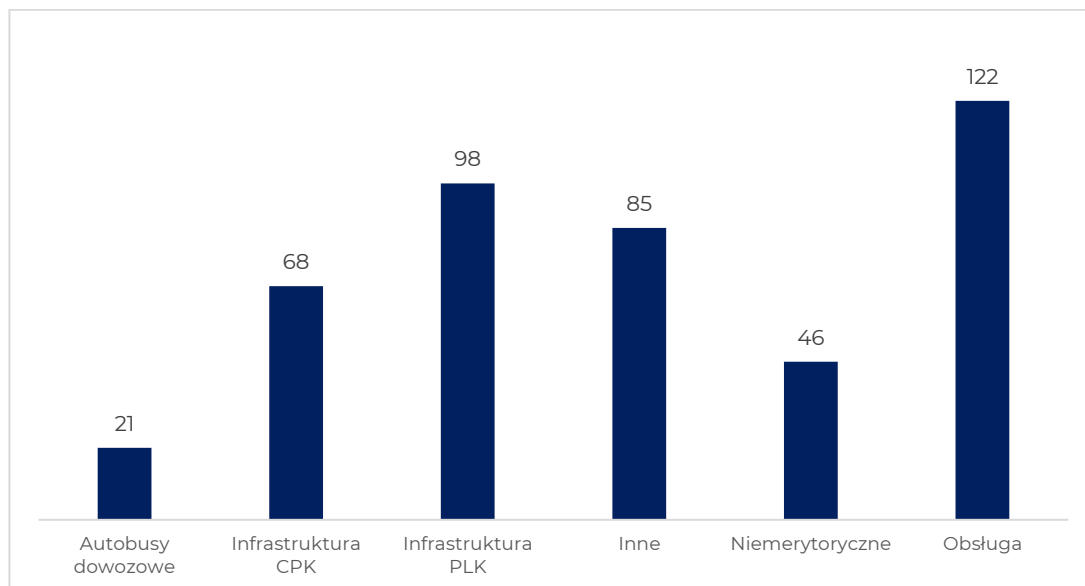
Kategoria IZUG była właściwą dla uwag, których treść wykraczała tematycznie poza wyznaczniki określone dla pozostałych kategorii. W tej kategorii uwzględniono takie zagadnienia jak: system autobusów dowozowych, obsługa nowego lotniska przez pociągi dalekobieżne, budowa nowych linii kolejowych przez spółki Centralny Port Komunikacyjny i PKP Polskie Linie Kolejowe oraz modernizacja istniejącej sieci przez drugi spośród wyżej wymienionych podmiotów, czy budowa i modernizacja infrastruktury dworcowej. W kategorii IZUG znalazły się także postulaty związane z obsługą kraju przez pociągi dalekobieżne, jednakże mające charakter ogólny, niedające się przypisać do żadnej spośród zaproponowanych w wersji roboczej HRJ linii komunikacyjnych, a także inne uwagi, których nie można było przypisać do pozostałych podkategorii, np. postulat rezygnacji z ruchu pociągów dalekobieżnych z prędkością przekraczającą 250 km/h czy też krytyka koncepcji linii komunikacyjnych opartej na przesiadkach z postulatem zapewnienia możliwości bezpośredniego podróżowania w jak największej liczbie relacji. Łącznie do grupy tej zakwalifikowano 440 pozycji, co stanowi 24% wszystkich uwag.

Dominującym tematem w tej kategorii były plany w zakresie inwestycji w infrastrukturę kolejową. Z uwagi na to, że uwagi dotyczyły zarówno infrastruktury istniejącej, jak i planowanej, w trakcie opracowania materiału uwagi infrastrukturalne podzielono na dwie podkategorie: „Infrastruktura Port Polska” (w zakresie budowy kolei dużych prędkości oraz innych inwestycji kolejowych, których realizacja jest analizowana, planowana lub przygotowywana przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny) oraz „Infrastruktura PLK” (w zakresie istniejących linii kolejowych oraz postulatów budowy nowych odcinków linii kolejowych i łącznic, które nie są związane z projektami kolejowymi realizowanymi w ramach strategicznych inwestycji Port Polska). Wszystkie pozycje z podkategorii „Infrastruktura PLK” zostały wyodrębnione i przekazane PKP Polskim Liniom Kolejowym.

Uwagi dotyczące inwestycji w budowę nowych linii kolejowych, a także modernizację istniejących fragmentów, zostały ponadto przekazane do zespołu odpowiedzialnego za projekt pn. Zintegrowana Sieć Kolejowa. Uwagi dotyczące infrastruktury kolejowej, które dotyczą obszaru odpowiedzialności innych podmiotów niż spółka Centralny Port Komunikacyjny i PKP PLK (np. istniejące linie kolejowe, które nie znajdują się w zarządzie PKP PLK, oraz infrastruktura dworcowa, której zarządcą jest PKP SA) zostały ujęte w podkategorii „Inne”.

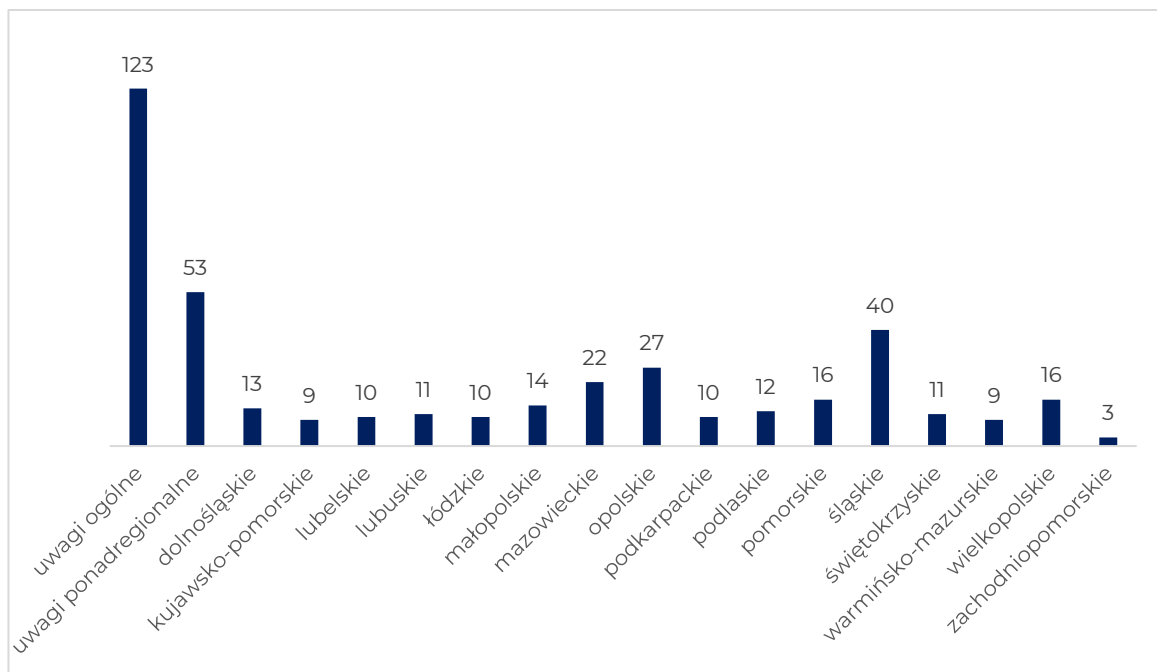
Kolejną dużą grupą uwag, które zakwalifikowano do kategorii IZUG i następnie wyróżniono podkategorią „Obsługa” były uwagi dotyczące poprawy obsługi transportowej. Ich tematyka koncentrowała się na obsłudze wybranego obszaru bądź linii kolejowej lub ciągu takowych, a czasem konkretnego ośrodka miejskiego

czy gminy, jednak zawarty w niej postulat był zbyt ogólny aby trafił do kategorii „Nowa Linia”, która zawierała postulaty stworzenia linii komunikacyjnej w konkretnym kształcie. Opisywaną grupę uwag trudno było też przypisać do kategorii POP, która odnosiła się do postojów handlowych w ramach przedstawionej sieci połączeń. Podział na poszczególne podkategorie przydzielone w ramach kategorii IZUG przedstawia rysunek 9.



*Rysunek 9 – Podział uwag przypisanych do kategorii IZUG na podkategorie*

Zdecydowanej większości uwag w kategorii IZUG nie można było przyporządkować do jakiegokolwiek regionu (123 pozycje). Największa część otrzymanych uwag miała charakter ponadregionalny (wykraczających poza okres wyłącznie jednego województwa) lub dotyczyła międzynarodowych połączeń kolejowych (53 uwagi). Wśród pozostałych znaczna część uwag odnosiła się do województwa śląskiego (40 pozycji). Na kolejnych pozycjach usytuowały się uwagi dotyczące województw opolskiego i mazowieckiego (odpowiednio 27 i 22 pozycje). Zdecydowanie najmniej głosów w tej kategorii dotyczyły województwa zachodniopomorskiego (3 uwagi).

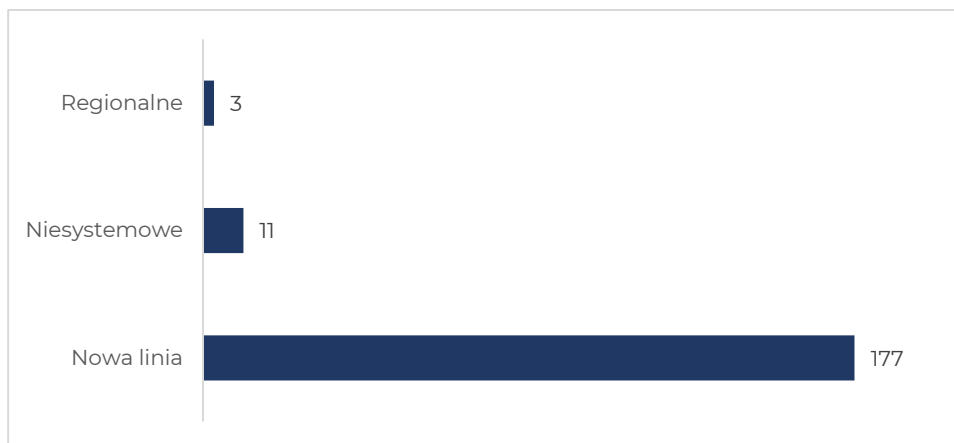


Rysunek 10 – Podział uwag przypisanych do kategorii IZUG na obszar, którego dotyczyły

### 5.3 Kategoria NL (Nowa Linia)

Jak wskazano we wcześniejszej części niniejszego opracowania, podczas analizowania materiału zgromadzonego z wykorzystaniem formularza internetowego podjęto decyzję o wydzieleniu części uwag do nowej kategorii NL, obejmującej postulaty dotyczące uwzględnienia w HRJ nowych linii komunikacyjnych. Przyczyną podjęcia tej decyzji była przede wszystkim duża liczba tego rodzaju postulatów. W nowo utworzonej kategorii znalazło się 191 uwag, co stanowi 11% całości.

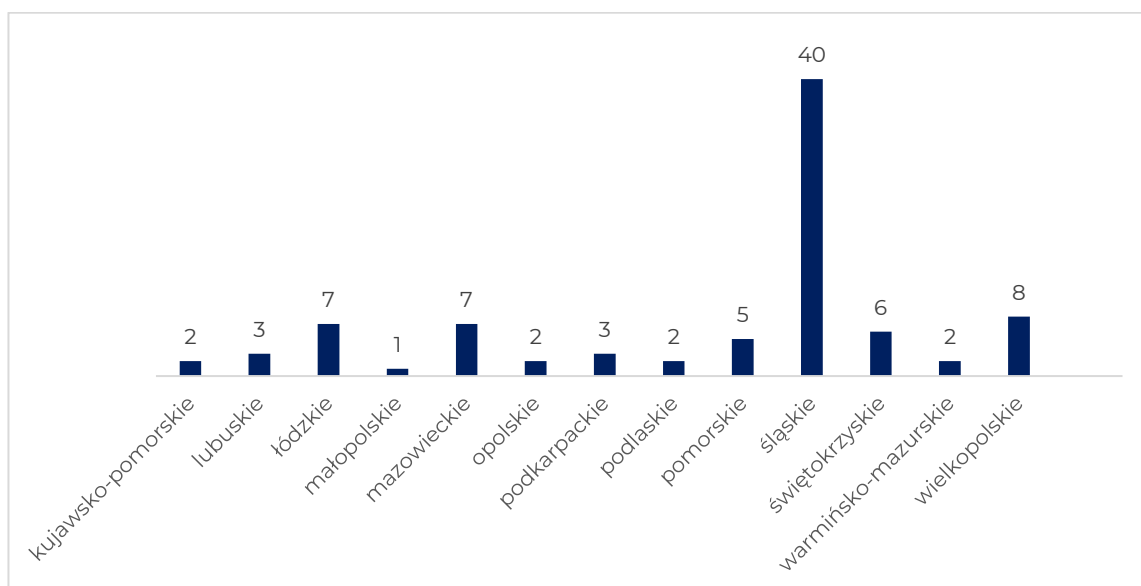
Zdecydowana większość uwag ujętych w kategorii NL została zakwalifikowana do podkategorii o identycznej nazwie „Nowa linia”, jednakże w kilkunastu przypadkach zastosowano 2 inne podkategorie. Mowa tu o podkategoriach „Niesystemowe”, odnoszącej się wprawdzie do postulatów związanych z uruchomieniem nowych relacji, ale w postaci pojedynczych par pociągów na dobę (w wielu przypadkach nocnych), a nie stałych linii komunikacyjnych z określoną częstotliwością kursowania, oraz „Regionalne”, obejmującej postulaty dotyczące w sposób jednoznaczny relacji regionalnych, a nie międzywojewódzkich i międzynarodowych. Podsumowanie postulatów przekazanych w ramach tej kategorii uwag znajduje się w rozdziale 6.3.



Rysunek 11 – Podział uwag przypisanych do kategorii NL na podkategorie

## 5.4 Kategoria POP (Punkty Obsługi Podróżnych)

W kategorii POP zebrane zostały uwagi dotyczące punktów obsługi pasażerskiej, dotyczące w większości przypadków lokalizacji postojów handlowych – najczęściej w zakresie likwidacji wybranych zatrzymań pociągów lub przeciwnie, uwzględnienia dodatkowych. Łącznie do grupy tej zakwalifikowano 81 uwag, co stanowi 4% wszystkich uwag. Należy tu ponownie podkreślić, że postulaty w tym zakresie, które przyporządkowano do określonych linii komunikacyjnych, zostały uwzględnione w kategorii KLK. Zdecydowana większość uwag przyporządkowanych do tej kategorii dotyczyła województwa śląskiego (40 uwag). W żadnym innym województwie liczba uwag zakwalifikowanych do kategorii POP nie przekroczyła 10 pozycji. Województw dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego i małopolskiego w tej kategorii dotyczyło po jednej uwadze na region, natomiast nie odnotowano żadnej pozycji do przyporządkowania do województw lubelskiego i zachodniopomorskiego.



Rysunek 12 – Podział uwag przypisanych do kategorii POP na województwa

## 5.5 Konsultacje publiczne a nowa wersja HRJ

Podsumowanie wykonanych prac analitycznych, których efektem było opracowanie nowej wersji HRJ, wykazało, że łącznie ok. 60% postulatów zawartych w 1811 uwagach rozproszonych zostało zrealizowanych (w całości lub częściowo). Faktyczna skala realizacji postulatów sformułowanych przez respondentów w istocie jest jeszcze większa. Należy bowiem uwzględnić fakt, iż część zgromadzonych uwag nie była związana z założeniami dalekobieżnej oferty przewozowej w horyzoncie 2035 roku. Wśród takich uwag należy wskazać przede wszystkim uwagi dotyczące budowy nowych linii kolejowych (w tym w perspektywie wykraczającej poza horyzont) 2035 roku czy uwagi dotyczące infrastruktury dworcowej. Współczynnik zrealizowanych postulatów w niektórych kategoriach przekroczył wyraźnie 60%. W przypadku kategorii KLK, dotyczącej tras dla poszczególnych linii komunikacyjnych, osiągnął najwyższy poziom, tj. niespełna 65%.

## 6 Zidentyfikowane postulaty

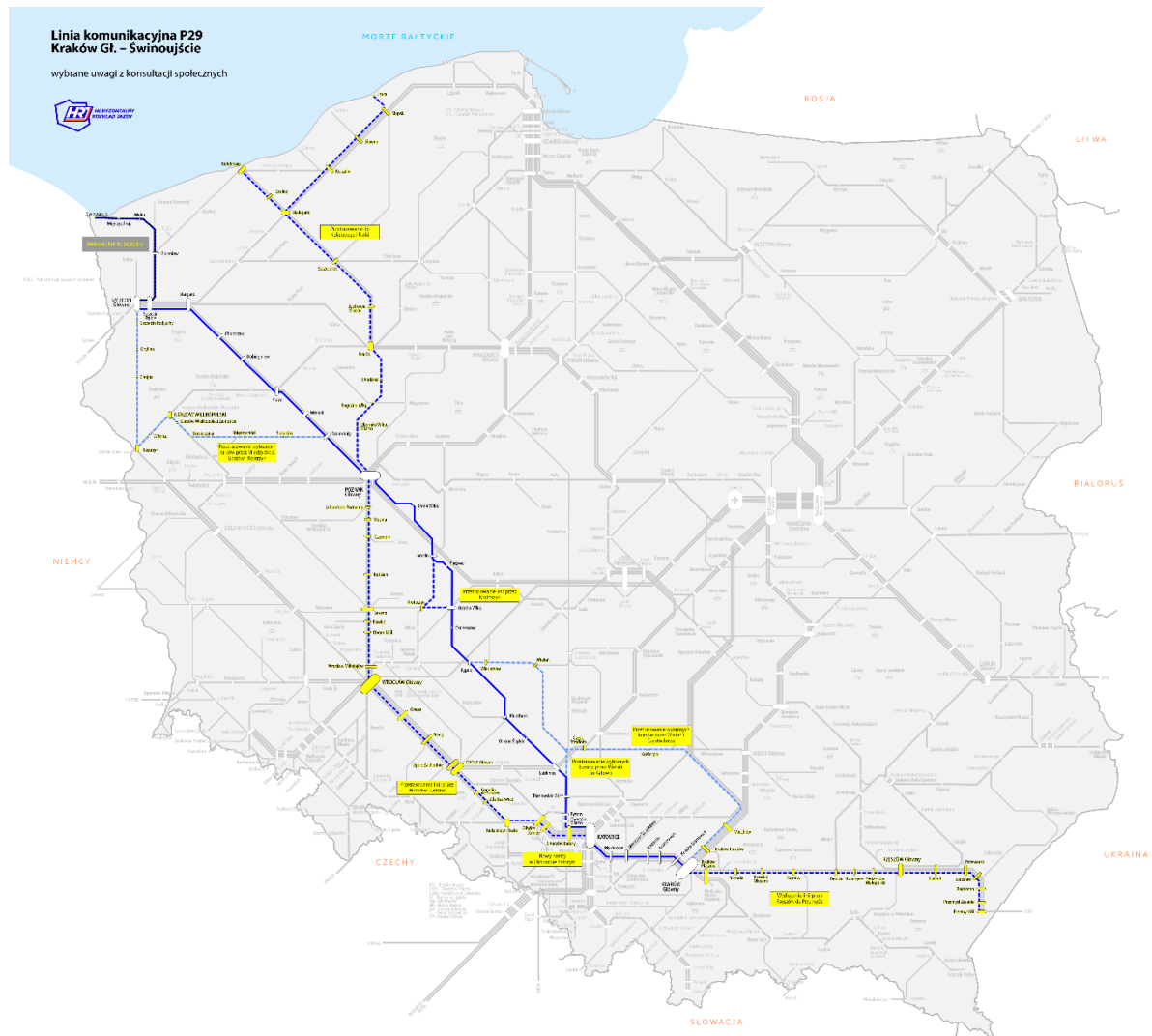
### 6.1 Kategoria KLK

Na kolejnych stronach zaprezentowano wykaz wszystkich postulatów zawartych w uwagach zagregowanych, odnoszących się do linii komunikacyjnych (i ich kształtu oraz oznaczeń) zaprezentowanego w wersji roboczej HRJ z 2024 roku.

Zebrane postulaty przedstawiono w tabelach, w których oprócz treści postulatu, znaleźć można przypisaną podkategorię (patrz rozdz. 4.3.1.), liczbę uwag zawierających jeden wspólny postulat (uzasadnienie dla agregacji uwag źródłowych) oraz odpowiedź Zespołu ds. HRJ.

Uwagi odnoszące się do linii pospiesznych znaleźć można na str. 29, natomiast uwagi dotyczące linii ekspresowych – na str. 94.

W celu zwiększenia przejrzystości, dla każdej z linii wybrane postulaty przedstawiono także na indywidualnych schematach. Ze względu na ich rozmiar (nieczytelność po zmniejszeniu do formatu A4), schematy te stanowią elektroniczny załącznik do niższego raportu, możliwy do pobrania ze strony internetowej (patrz: rozdz. 7; str. 167). Przykładowy schemat z uwagami do linii komunikacyjnej P29 przedstawia rysunek.



Rysunek 13 – Przykład: zobrazowanie uwag do linii komunikacyjnej P29 Kraków Główny – Świnoujście złożonych w ramach konsultacji publicznych HRJ. Schematy dla każdej z linii komunikacyjnych w dużym rozmiarze i rozdzielczości stanowią załącznik do raportu.

## 6.1.1 Linie komunikacyjne kategorii P (pospieszne)

### P01 Białystok – Olsztyn – Elbląg – Gdańsk – Gdynia – Słupsk – Koszalin – Stargard – Szczecin – Berlin

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>TABOR</b>	Brak uzasadnienia dla taboru na 200 km/h	1	Postulat nie został uwzględniony. Obecnie realizowane inwestycje na linii kolejowej nr 202 pomiędzy Trójmiastem a Słupskiem uwzględniają możliwość podwyższenia prędkości szlakowej do 200 km/h w przyszłości. Dotyczy to również planów inwestycyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych dla części pozostałych odcinków tworzących ciąg Trójmiasto – Szczecin.
<b>POSTOJE</b>	Uwzględnienie postoju handlowego w Chociwlu	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono postoje handlowe w Chociwlu pociągów linii P01 i U23.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Zmiana przebiegu wybranych kursów P01 przez Gdańsk Lotnisko i PKM	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy wskazać w szczególności na fakt, iż dostęp do portu lotniczego Gdańsk-Rębiechowo będzie możliwy z jedną przesiadką w Gdyni Głównej lub Gdańsku Wrzeszczu dla pasażerów podróżujących pociągami linii P01. Postulowana zmiana oznaczałaby jednocześnie pominięcie istotnego generatora potoków pasażerskich, jakim jest Sopot, a także stacji kolejowej Gdańsk Oliwa, obsługującej m.in. północne dzielnice mieszkaniowe w Gdańsku.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Zmiana przebiegu wybranych kursów od Olsztyna przez Szczytno i Ostrołękę do Białegostoku	1	Postulat został częściowo przyjęty. W związku ze zidentyfikowaną potrzebą uwzględnienia pociągów dalekobieżnych z Olsztyna do Białegostoku przez Ostrołękę, w nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię U25, kursującą w tej relacji z częstotliwością 4-godzinną z wjazdem kieszeniowym do Łomży.

<b>INNE</b>	Koordinacja przesiadek w Olsztynie na połączenia regionalne w stronę Pizsa	1	W nowej wersji HRJ przewidziano 1 parę pociągów z Suwałk przez Olecko, Ełk, Pisz, Szczytno, Olsztyn oraz Iławę do Gdyni, uwzględniając tym samym bezpośrednio połączenie dalekobieżne w tej relacji. W pozostałych porach dnia obsługa tego obszaru będzie realizowana w wymieniony w uwadze sposób, tj. poprzez skomunikowanie połączeń dalekobieżnych z regionalnymi.
<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie przez Kołobrzeg i Goleniów, rezygnacja z połączeń do lotniska w Berlinie, w zamian kończenie biegu w Berlinie Zoo	1	Postulat dotyczący zmiany trasowania na odcinku przebiegającym przez obszar województwa zachodniopomorskiego nie został uwzględniony z uwagi na założenia infrastrukturalne w horyzoncie 2035 roku, m.in. brak sieci trakcyjnej na odcinku Goleniów – Kołobrzeg. Zmiana trasowania w celu uwzględnienia Kołobrzegu w relacji byłaby potencjalnie możliwa w kolejnych horyzontach czasowych. Z kolei trasowanie i stacja końcowa na terenie Niemiec jest przedmiotem uzgodnień międzynarodowych, uwzględniających stanowisko organizatorów i zarządcy infrastruktury po stronie niemieckiej.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu na odcinku Koszalin – Szczecin na przebieg Koszalin – Kołobrzeg – Gryfice – Goleniów – Szczecin	1	Postulat dotyczący zmiany trasowania na odcinku przebiegającym przez obszar województwa zachodniopomorskiego nie został uwzględniony z uwagi na założenia infrastrukturalne w horyzoncie 2035 roku - m.in. brak sieci trakcyjnej na odcinku Goleniów – Kołobrzeg. Zmiana trasowania w celu uwzględnienia Kołobrzegu w relacji byłaby potencjalnie możliwa w kolejnych horyzontach czasowych.
<b>LOTNISKO</b>	Zmiana relacji na połączenie Trójmiasta z nowym lotniskiem centralnym	1	Główną funkcję linii P01 stanowi zapewnienie połączenia dużych ośrodków miejskich w północnej części kraju, takich jak Białystok, Szczecin, Elbląg, aglomeracja trójmiejska, Koszalin i Szczecin. W nowej wersji HRJ zaplanowano połączenie Trójmiasta z nowym portem lotniczym w sposób bezpośredni połączeniem niesystemowym oraz z jedną przesiadką w Warszawie na pociągi dedykowane obsłudze nowego portu lotniczego.
<b>PRZEBIEG</b>	Podważanie zasadności linii P01 w proponowanym kształcie z uwagi na budowę nowego lotniska centralnego	1	Główną funkcję linii P01 stanowi zapewnienie połączenia dużych ośrodków miejskich w północnej części kraju, takich jak Białystok, Szczecin, Elbląg, aglomeracja trójmiejska, Koszalin i Szczecin.

<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie wszystkich połączeń od Olsztyna przez Szczytno i Ostrołękę do Białegostoku	1	Postulat został częściowo przyjęty. W związku z zidentyfikowaną potrzebą uwzględnienia pociągów dalekobieżnych z Olsztyna do Białegostoku przez Ostrołękę, w nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię U25, kursującą w tej relacji z częstotliwością 4-godzinną z wjazdem kieszeniowym do Łomży.
<b>PRZEBIEG</b>	Rezygnacja z połączeń do lotniska w Berlinie, w zamian kończenie biegu w Berlinie Zoo	1	Trasowanie i stacja końcowa na obszarze Niemiec jest przedmiotem uzgodnień międzynarodowych, uwzględniających stanowisko organizatorów i zarządcy infrastruktury po stronie niemieckiej.
<b>RAZEM</b>		<b>11</b>	-

### P03 Szczecin – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Rybnik – Bielsko-Biała – (Zakopane)

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie P03 do Świnoujścia, celem poprawy dostępności transportowej wyspy Wolin	2	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono wydłużenie ze Szczecina do Świnoujścia co drugiego pociągu linii P03, co daje częstotliwość 4-godzinną.
<b>POSTOJE</b>	Utrzymanie postoju w Mieszkowicach	1	Postoje handlowe na linii P03 między Szczecinem a Kostrzynem założono wyłącznie w Chojnie oraz Gryfinie. Ze względu na liczbę mieszkańców niespełniającą założeń określonych w polityce postojów handlowych nie uwzględniono zatrzymań w Mieszkowicach.

<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie wybranej części połączeń z Legnicy na Żagań i Żary, celem zapewnienia połączeń dalekobieżnych z Wrocławiem i Szczecinem	1	Postulat włączenia Żar i Żagania w sieć połączeń dalekobieżnych został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaplanowano linię U17 łączącą Szczecin z Jelenią Górą przez Kostrzyn, Zieloną Górę, Żary, Żagań i Lubań z częstotliwością 4-godzinną. Połączenie dalekobieżne Żar i Żagania z Wrocławiem możliwe byłoby wówczas z jedną przesiadką. Należy również wskazać, że sieć połączeń dalekobieżnych będzie uzupełniona o połączenia regionalne, organizowane przez marszałków województw.
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości do 2 godzin również na odcinku Bielsko-Biała – Zakopane z uwagi na niedoszacowany popyt i bogatą ofertę połączeń autobusowych między Wrocławiem i Podtatrzem	1	Postulat nie został uwzględniony. Przeprowadzone analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały, iż częstotliwość 4-godzinna na odcinku Bielsko-Biała – Zakopane byłaby adekwatna względem potrzeb transportowych. Należy tu dodać, iż mieszkańcy Wrocławia będą mieli również do dyspozycji liczne możliwości podróży do Zakopanego z jedną przesiadką w Krakowie.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie wybranej części połączeń z Wrocławia na Poznań i Trójmiasto, celem zapewnienia Subregionowi Zachodniemu Województwa Śląskiego połączeń z Wielkopolską i Pomorzem	1	Postulat wariantowania całej linii komunikacyjnej P03 nie został uwzględniony. W stosunku do poprzedniej wersji HRJ uwzględnione zostało połączenie o charakterze niesystemowym w postaci przetrasowania jednej pary pociągów linii P03 z Wrocławia do Poznania. Należy jednocześnie podkreślić, że dla pasażerów podróżujących z zachodniej części województwa śląskiego do Trójmiasta i Poznania oraz na Pomorze Środkowe dostępne będą liczne opcje podróży z jedną przesiadką.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoi handlowego w Rydułtowach	2	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały, iż postulowana zmiana przebiegu w celu uwzględnienia obsługi miasta Rydułtowy wiązałyby się ze znaczącym wydłużeniem czasu przejazdu. Jednocześnie Rydułtowy dysponują już dziś regionalnymi połączeniami kolejowymi do Rybnika i Raciborza, z których można przesiąść się na pociągi dalekobieżne.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wybranych kursów przez Białogard do Ustki	1	Postulat bezpośredniego połączenia subregionu zachodniego województwa śląskiego z miejscowościami nadmorskimi został

			uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P03 o odcinek Szczecin – Świnoujście. Dojazd do większości pozostałych kurortów nadmorskich z Rybnika i Żor będzie możliwy z jedną przesiadką, np. we Wrocławiu na linię P40, zapewniającą postulowany dojazd przez Białogard do Ustki.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Szczecinie Podjuchach	1	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne potwierdziły zasadność uwzględnienia postojów handlowych pociągów linii P03 w Szczecinie Podjuchach. Należy tu wskazać w szczególności na znaczną odległość, jaka dzieli dzielnicę Podjuchy od stacji kolejowej Szczecin Główny.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu linii P03 od Bielska-Białej przez Wadowice	1	Postulat nie został uwzględniony. Postulowana zmiana przebiegu relacji nie jest zasadna w szczególności z uwagi na znaczące wydłużenie czasu przejazdu oraz konieczność zmiany kierunku jazdy w Bielsku-Białej.
<b>PRZEBIEG</b>	Przekierowanie relacji do Krakowa poza sezonem turystycznym	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy podkreślić, że ta linia komunikacyjna na wschód od Opola wytrasowana jest przez Kędzierzyn-Koźle, Rybnik, Żory, Bielsko-Białą i Żywiec, omijając Kraków. Informujemy ponadto, iż bezpośrednią obsługę relacji Szczecin – Kraków w nowej wersji HRJ zapewnia linia Ex10 przez Poznań, Ostrów Wlkp., Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry i Katowice (do Nowego Sącza).
<b>WARIANTOWANIE</b>	Odnoga do Jeleniej Góry na linii P03 (bezpośrednie połączenie Jeleniej Góry ze Szczecinem)	1	Postulat zapewnienia połączenia Szczecina z Jelenią Górą został przyjęty w szerszym zakresie. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię U17, łączącą z częstotliwością 4-godzinną Szczecin przez Kostrzyn n. Odrą, Zieloną Górę, Żary, Żagań, Świątoszów, Zebrzydową, Węglińiec i Lubań z Jelenią Górą.
	<b>RAZEM</b>	<b>13</b>	-

## P04 Zielona Góra – Poznań – Konin – Warszawa – Białystok – Suwałki

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>POSTOJE</b>	Rezygnacja z postojów handlowych w Wasilkowie	1	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy wykazały, że bardziej efektywną lokalizacją zatrzymań w zakresie obsługi Wasilkowa jest Białystok, w szczególności ze względu na niekorzystne położenie stacji kolejowej w Wasilkowie, układ drogowy i sieć publicznego transportu zbiorowego.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego na Rail Baltice – w Baciutach, Raciborach lub Szulborzu	1	Postulat nie został uwzględniony. Proponowane lokalizacje zatrzymań pociągów dalekobieżnych nie spełniają kryteriów postojów handlowych, które przyjęto na potrzeby kształtowania sieci połączeń w HRJ. Żaden ze wskazanych ośrodków nie jest miastem ani miejscowością liczącą powyżej 10 tys. mieszkańców. Nie są to również ośrodki turystyczne generujące znaczące potoki pasażerskie. Uwzględnienie dodatkowych postojów wiązałoby się z wydłużeniem czasu przejazdu w relacjach międzywojewódzkich.
<b>INNE</b>	Zapewnienie wygodnych przesiadek między KDP04 a pociągami regionalnymi do Suwałk przez Augustów	1	Uwaga została włączona w proces konsultacji układu połączeń regionalnych w HRJ z właściwym organizatorem przewozów, tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Podlaskiego.
<b>LOTNISKO</b>	Trasowanie przez nowy port lotniczy w celu zapewnienia bezpośredniego połączenia z Zielonej Góry i Podlasia	1	Postulat nie został uwzględniony. Taka zmiana trasowania wiązałaby się m.in. z utratą dostępu do połączeń dalekobieżnych dla Sochaczewa, położonego na linii kolejowej nr 3. Należy mieć również na uwadze

			optymalne wykorzystanie przepustowości nowej linii kolejowej nr 85 na odcinku pomiędzy Warszawą a nowym portem lotniczym.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie P04 do Jeleniej Góry, celem obsługi relacji Jelenia Góra – Zielona Góra i włączenia Lubania Śląskiego w sieć połączeń dalekobieżnych	1	Postulat został częściowo przyjęty. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały zasadność uruchomienia bezpośrednich dalekobieżnych połączeń kolejowych pomiędzy Zieloną Górą a Jelenią Górą oraz włączenia Lubania do sieci połączeń dalekobieżnych. Dlatego w nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię U17, łączącą z częstotliwością 4-godzinną Szczecin przez Kostrzyn n. Odrą, Zieloną Górę, Żary, Żagań, Świątoszów, Zebrzydową, Węgliniec i Lubań z Jelenią Górą.
<b>LOTNISKO</b>	Zmiana przebiegu linii przez nowe lotnisko, celem zapewnienia bezpośredniości dla Zielonej Góry i innych miast z pogranicza województw lubuskiego i wielkopolskiego.	1	Postulat nie został uwzględniony. Taka zmiana trasowania wiązałaby się m.in. z utratą dostępu do połączeń dalekobieżnych dla Sochaczewa, położonego na linii kolejowej nr 3. Istotne są również kwestie przepustowości odcinka nowej linii kolejowej nr 85 między Warszawą a nowym portem lotniczym.
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości linii P04 i P05 do 30 minut w godzinach szczytu	1	Postulat nie został uwzględniony. Analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności realizowania dalekobieżnych połączeń kolejowych pomiędzy Poznaniem a Warszawą linii kategorii P z tak dużą częstotliwością. W horyzoncie 2035 roku większość podróży koleją w tej relacji odbywać będzie się założonymi w nowej wersji HRJ liniami Ex01, Ex11 i Ex33 przez linię kolei dużych prędkości. Jednocześnie zachowano obsługę linii kolejowej nr 3 połączeniami o charakterze pospiesznym, zapewniającymi dostępność do kolei dalekobieżnej ośrodków po drodze.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju w Kłodawie	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności zatrzymań pociągów dalekobieżnych w Kłodawie. Należy tu wskazać w szczególności na fakt, iż Kłodawa nie jest miastem powiatowym i liczy poniżej 10 tys. mieszkańców. Co więcej, stacja kolejowa znajduje się w odległości ok. 4 kilometrów od centrum miasta. Ponadto Kłodawa jest położona relatywnie blisko Koła

			(ok. 20 kilometrów) i Kutna (ok. 30 kilometrów), w których przewidziano zatrzymania pociągów dalekobieżnych kategorii P, a w przypadku Kutna również kategorii Ex.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie P04 do Żar i/lub Żagania	2	Postulat wydłużenia linii P04 nie został uwzględniony, m.in. z uwagi na przepustowość linii kolejowej nr 370 (zakładany rozwój połączeń regionalnych) i brak sieci trakcyjnej, powodujący konieczność zabezpieczenia taboru dwutrakcyjnego lub spalinowego do obsługi relatywnie krótkiego fragmentu. Należy jednak wskazać, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono włączenie powiatów żarskiego i żagańskiego do sieci połączeń dalekobieżnych. Zaproponowano nową linię U17, łączącą z częstotliwością 4-godzinną Szczecin przez Kostrzyn n. Odrą, Zieloną Górę, Żary, Żagań, Świątoszów, Zebrzydową, Węglińiec i Lubań z Jelenią Górą.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P04 do Zgorzelca przez Żary	3	Postulat wydłużenia linii P04 nie został uwzględniony, m.in. z uwagi na przepustowość linii kolejowej nr 370 (zakładany rozwój połączeń regionalnych) i brak sieci trakcyjnej, powodujący konieczność zabezpieczenia taboru dwutrakcyjnego lub spalinowego do obsługi relatywnie krótkiego fragmentu. Należy jednak wskazać, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono włączenie powiatów żarskiego i żagańskiego do sieci połączeń dalekobieżnych. Zaproponowano nową linię U17, łączącą z częstotliwością 4-godzinną Szczecin przez Kostrzyn n. Odrą, Zieloną Górę, Żary, Żagań, Świątoszów, Zebrzydową, Węglińiec i Lubań z Jelenią Górą.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie części kursów od Poznania przez Łódź do Radomia celem zapewnienia bezpośrednich połączeń Zielonej Góry z Radomiem	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję linii P05, która łączyłaby Szczecin przez Poznań, Jarocin, Kalisz, Zduńską Wolę, Łódź, Tomaszów Maz., Radom i Puławę z Lublinem. Stanowi to realizację postulatu uwzględnienia w sieci połączeń dalekobieżnych relacji Łódź – Radom. Podróż z Zielonej Góry do Radomia z wykorzystaniem linii P05 byłaby możliwa z jedną przesiadką: z linii P04 w Poznaniu lub z linii P45 w Kaliszu. Alternatywną opcją byłby przejazd pociągiem linii P04 do Warszawy oraz przesiadka na linię Ex54, P12 lub P42.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Skrócenie przebiegu do Białegostoku	1	Postulat nie został uwzględniony. Intencją organizatora przewozów jest poprawa dostępności transportowej w całym kraju, również poprzez zapewnienie bezpośredniego dostępu do kolei dalekobieżnej. Jednocześnie należy wskazać, że planowana jest równoległa oferta połączeń regionalnych na wskazanym odcinku, organizowana przez Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego.
<b>RAZEM</b>		<b>15</b>	-

## P05 Gorzów Wlkp. – Poznań – Konin – Warszawa – Puławy – Lublin – Chełm

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wybranych kursów linii P05 do Dorohuska, celem umożliwienia podróży międzynarodowych	1	Postulat wydłużenia linii dalekobieżnych z Chełma do Dorohuska nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ dostęp do węzła kolejowego w Chełmie zapewnia linia P32, kursująca z częstotliwością 2-godzinną. Dalsze wydłużenie do Dorohuska nie znajduje uzasadnienia, m.in. z uwagi na fakt, że odcinek szerokotorowy dochodzi do Chełma, w którym znajduje się rozbudowana infrastruktura dworcowa.

<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasowania linii P05 przez Zduńską Wolę	1	Postulat został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję linii P05, która łączyłaby Szczecin przez Poznań, Jarocin, Kalisz, Zduńską Wolę, Łódź, Tomaszów Maz., Radom i Puławy z Lublinem z częstotliwością 2-godzinną.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasowania linii P05 na Łódź celem jej skomunikowania z Polską Wschodnią	1	Postulat został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję linii P05, która łączyłaby Szczecin przez Poznań, Jarocin, Kalisz, Zduńską Wolę, Łódź, Tomaszów Maz., Radom i Puławy z Lublinem z częstotliwością 2-godzinną. Oznacza to realizację postulatu skomunikowania Łodzi ze wschodnią częścią kraju.
<b>LOTNISKO</b>	Trasowanie przez nowy port lotniczy w celu zapewnienia bezpośredniego połączenia z Gorzowa Wlkp. i/lub Zielonej Góry	2	Postulat nie został uwzględniony. Taka zmiana trasowania wiązałaby się m.in. z utratą dostępu do połączeń dalekobieżnych dla Sochaczewa, położonego na linii kolejowej nr 3. Należy mieć również na uwadze optymalne wykorzystanie przepustowości nowej linii kolejowej nr 85 na odcinku pomiędzy Warszawą a nowym portem lotniczym. Dojazd z wymienionych miejscowości do nowego portu lotniczego możliwy jest z jedną przesiadką z linii P04, w Warszawie lub Poznaniu. Dodatkowo w nowej wersji HRJ uwzględniono niesystemową parę połączeń linii P04 w godzinach wczesnoporannych/późnowieczornych, trasowaną przez nowy port lotniczy, zapewniającą bezpośredni dojazd na lotnisko w skrajnych porach dnia, co stanowi częściową realizację postulatu.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Kijowa po wybudowaniu toru o rozstawie europejskim do Dorohuska	1	Z uwagi na fakt, iż w średnim okresie prognozowanie rozwoju infrastruktury kolejowej na Ukrainie nie jest możliwe, szczegółowe planowanie oferty przewozowej na tym kierunku na obecnym etapie prac nad HRJ nie jest zasadne.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Scalenie P04 i P05 z dzieleniem grup wagonowych w Zbąszynku na grupę gorzowską i zielonogórską	1	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały zasadność takiej zmiany. Dlatego w nowej wersji HRJ zaproponowano linię komunikacyjną P04. Pociągi kursowałyby z częstotliwością 2-godzinną między Gorzowem Wlkp. i Zieloną Górą a Poznaniem, gdzie byłyby łączone w składy przez Konin, Kutno i Warszawę do Białegostoku. Co drugi pociąg (częstotliwość 4-godzinna) kursowałyby w relacji wydłużonej do Giżycka przez Ełk, a co drugi w relacji wydłużonej do Suwałk przez Augustów.
<b>INNE</b>	Opisać linię UA01 jako przedłużenie P05 w materiałach	1	Z uwagi na fakt, iż w średnim okresie prognozowanie rozwoju infrastruktury kolejowej na Ukrainie nie jest możliwe, szczegółowe planowanie oferty przewozowej na tym kierunku na obecnym etapie prac nad HRJ nie znalazło uzasadnienia. Należy tu jednocześnie wskazać, iż w nowej wersji HRJ zaproponowano kursowanie do Chełma pociągów linii P32 (z Kołobrzegu przez Szczecinek, Piłę, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Kutno, Łowicz, nowy port lotniczy, Warszawę i Lublin) w miejsce linii P05.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie części kursów od Poznania przez Łódź do Radomia celem zapewnienia bezpośrednich połączeń Gorzowa Wielkopolskiego z Radomiem	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję linii P05, która łączyłaby Szczecin przez Poznań, Jarocin, Kalisz, Zduńską Wolę, Łódź, Tomaszów Maz., Radom i Puławę z Lublinem. Spełnia to postulat włączenia w sieć połączeń dalekobieżnych linii z Łodzi do Radomia. Podróż z Gorzowa Wielkopolskiego do Radomia z wykorzystaniem linii P05 byłaby możliwa z jedną przesiadką z linii P04 w Poznaniu. Alternatywną opcją byłby przejazd pociągiem linii P04 do Warszawy oraz przesiadka na linię Ex54, P12 lub P42.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Skrócenie linii P05 do Lublina Głównego, obsługa Chełma pociągami regionalnymi	1	Postulat został częściowo przyjęty. Linia P05 została skrócona do Lublina, jednakże jest to związane ze zmianą jej trasowania na całej relacji – przez Radom i Łódź. Równocześnie w nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P32 z częstotliwością 2-godzinną. Należy tu wskazać, iż Chełm stanowi kluczową obok Przemyśla stację przesiadkową, obsługującą ruch pasażerski z Ukrainy do Polski.
<b>RAZEM</b>		<b>10</b>	-

## P06 Kłodzko – Wrocław – Leszno – Poznań – Gniezno – Inowrocław – Toruń – Olsztyn

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Nysy i Kłodzka	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ zaproponowano nowy sposób obsługi rejonu Nysy i powiatu nyskiego, wpisujący się w postulaty kierowane w konsultacjach społecznych. Aktualna wersja zakłada kursowanie linii P20 co 2 godziny z Jeleniej Góry przez Paczków, Nysę, Prudnik w bezpośredniej relacji do Katowic, Krakowa i Lublina (co drugi kurs z grupą wagonów do Zamościa i Hrubieszowa). Kluczową zmianą jest również wydłużenie połowy kursów linii P13 z Warszawy przez Częstochowę, Opole do Nysy i Kłodzka, z postojami w Nysie, Otmuchowie, Paczkowie, Kamieńcu Ząbkowickim, Bardzie Śląskim i Kłodzku. Rozwiązania spełniają postulaty wyrażone w konsultacjach społecznych w zakresie bezpośredniego połączenia z Warszawą oraz Krakowem.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Nysy	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ zaproponowano nowy sposób obsługi rejonu Nysy i powiatu nyskiego, wpisujący się w postulaty kierowane w konsultacjach społecznych. Aktualna wersja zakłada kursowanie linii P20 co 2 godziny z Jeleniej Góry przez Paczków, Nysę, Prudnik w bezpośredniej relacji do Katowic, Krakowa i Lublina (co drugi kurs z grupą wagonów do Zamościa i Hrubieszowa). Kluczową zmianą jest również wydłużenie połowy kursów linii P13 z Warszawy przez Częstochowę, Opole do Nysy i Kłodzka, z postojami w Nysie, Otmuchowie, Paczkowie, Kamieńcu Ząbkowickim, Bardzie Śląskim i Kłodzku. Rozwiązania spełniają postulaty wyrażone w konsultacjach społecznych w zakresie bezpośredniego połączenia z Warszawą oraz Krakowem.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Białegostoku przez Szczytno, Ostrołękę, Łapy	1	Postulat został częściowo przyjęty. W związku z zidentyfikowaną potrzebą uwzględnienia pociągów dalekobieżnych z Olsztyna do Białegostoku przez Ostrołękę, w nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię U25, kursującą w tej relacji z częstotliwością 4-godzinną z wjazdem kieszeniowym do Łomży.
<b>INNE</b>	Koordinacja przesiadek w Toruniu na połączenia w stronę Piły i Olsztyna	1	Uwaga została włączona w proces konsultacji układu połączeń regionalnych w HRJ z właściwym organizatorem przewozów tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu od Wrocławia przez Krotoszyn, Jarocin, Wrześnię	1	Postulat nie został uwzględniony. Jedną z głównych funkcji linii P06 jest połączenie Poznania z Wrocławiem oraz miejscowościami wzdłuż linii kolejowej nr 271, tak samo jak Poznania z Inowrocławiem, Toruniem i Olsztynem. Z tego względu nie zdecydowano się na wprowadzenie proponowanej modyfikacji.

<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	Aprobata	4	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Ełku przez Ruciane-Nidę bądź Mrągowo i Mikołajki	3	Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto postulat wydłużenia linii P06 z Olsztyna w kierunku Mazur za zasadny. Dlatego zaproponowano wydłużenie co drugiego pociągu (częstotliwość 4-godzinna) z Olsztyna do Giżycka, a także obsługę ciągu przez Szczytno i Pisz przez niesystemową linię U90, łączącej Gdynię i Suwałki w sile 1 pary pociągów na dobę.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu linii P06 na Dolnym Śląsku z Wrocławia przez Legnicę, Bolesławiec i Lubań do Jeleniej Góry	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały, że proponowana modyfikacja przebiegu trasy nie jest zasadna. W zakresie połączeń zachodniej części województwa dolnośląskiego z Poznaniem należy wskazać, że będzie ona możliwa z jedną przesiadką na stacji Wrocław Główny. Co istotne, w nowej wersji HRJ zmieniono koncepcję obsługi tego obszaru poprzez uwzględnienie nowej linii U17 z Jeleniej Góry przez Gryfów Śląski, Lubań Śląski i Zebrzydową do Szczecina oraz wydłużenie części kursów linii P15 z Terespoła (Warszawy) przez Legnicę, Bolesławiec do Gorlitz, a także wydłużenie części kursów linii Ex55 z Rzeszowa do Lipska.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Wydłużenie połowy kursów do Jeleniej Góry	1	Postulat nie został uwzględniony w podanym kształcie. W zakresie połączenia z Jelenią Górą w nowej wersji HRJ założono wydłużenie części kursów linii Ex18 z Gdyni oraz linii Ex26 z Warszawy (Lublina). Należy również wskazać, że delimitacja linii komunikacyjnych na pociągach ekspresowych nie przesądza ostatecznie o ich funkcjonowaniu jako połączeń o charakterze użyteczności publicznej bądź komercyjnych, a jedynie wskazuje charakter połączenia pod kątem ruchowym (połączenie szybkie lub z bardziej rozbudowaną siatką zatrzymań).

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie przez Międzylesie do Czech	1	Postulat w zakresie wydłużenia linii P06 nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ połączenia z Republiką Czeską zostały przetrasowane na proponowany nowy korytarz przez Mieroszów i Meziměstí, zgodnie z uzgodnieniami na szczeblu międzynarodowym. Umożliwi to włączenie w połączenia między Polską a Czechami istotnych ośrodków, m.in. Wałbrzycha i Hradca Králové.
<b>RAZEM</b>		<b>15</b>	-

### P07 Zielona Góra – Poznań – Gniezno – Inowrocław – Bydgoszcz – Gdańsk – Gdynia

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>POSTOJE</b>	Postoje handlowe w Gdańsku Jasieniu zamiast w Gdańsku Brętowie	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ po dodatkowych analizach handlowych i eksploatacyjnych zrezygnowano z postojów handlowych na odcinku Gdańsk Port Lotniczy – Gdańsk Wrzeszcz. Odcinek ten byłby obsługiwany przez nową linię U30 z Bydgoszczy przez Czernik, Kościerzynę i Kartuzy z częstotliwością 4-godzinną. Linia P07 została natomiast przetrasowana od Bydgoszczy z linii kolejowej nr 201 przez Kościerzynę na linię kolejową nr 131 przez Tczew.

<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	2	-
<b>INNE</b>	Rezygnacja z linii P07 na rzecz połączenia relacji regionalnych Gdańsk / Gdynia – Kościerzyna oraz wydłużonej linii Bydgoszcz – Czersk	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, że w nowej wersji HRJ podtrzymano założenie obsługi linii kolejowej nr 201 pomiędzy węzłem trójmiejskim a Bydgoszczą, co zapewni włączenie do sieci połączeń dalekobieżnych Kartuz i Kościerzyny. W porównaniu z wersją roboczą HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazaną do konsultacji publicznych dokonano jednak optymalizacji układu tras dla linii komunikacyjnych w północnej części kraju – na rzeczonym fragmencie linii P07, przekierowaną na linię kolejową nr 131 przez Tczew, w nowej wersji HRJ zastąpiła linia U30 z częstotliwością 4-godzinną, łącząca Trójmiasto przez Kartuzy, Kościerzynę, Czersk, Bydgoszcz, Inowrocław, Zduńską Wolę i Tarnowskie Góry z Katowicami. Połączenia dalekobieżne w ww. relacji nie wykluczają uruchamiania połączeń regionalnych w proponowanych relacjach przez właściwego organizatora tj. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P07 do Żar i Żagania w celu stworzenia bezpośredniego połączenia z Poznaniem i Trójmiastem	4	Postulat wydłużenia linii P07 nie został uwzględniony, m.in. z uwagi na kwestie przepustowości linii kolejowej nr 370 (planowanej do intensywnej obsługi ruchem regionalnym) oraz eksploatacyjne (problematyka taboru na połączeniu P07 do Zielonej Góry). Należy jednak wskazać, iż w nowej wersji HRJ przyjęto postulat włączenia powiatu żarskiego i żagańskiego do sieci połączeń dalekobieżnych. Zaproponowano nową linię U17, łączącą z częstotliwością 4-godzinną Szczecin przez Kostrzyn n. Odrą, Zieloną Górę, Żary, Żagań, Świętoszów, Zebrzydową, Węgliniec i Lubań z Jelenią Górą.

<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu linii na odcinku od Bydgoszczy do Trójmiasta przez Laskowice i Tczew	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ przetrasowano linię P07 na korytarz przez Tczew, Laskowice Pomorskie. Jednocześnie zaproponowano uruchomienie linii U30, łączącej Bydgoszcz z Trójmiastem alternatywną trasą przez Czersk, Kościerzynę i Kartuzy z częstotliwością 4-godzinną.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P07 przez Żary do Świeradowa Zdroju lub Jeleniej Góry	1	W nowej wersji HRJ przyjęto postulat włączenia powiatu żarskiego i żagańskiego do sieci połączeń dalekobieżnych oraz utworzenia połączenia z zachodnią częścią województwa dolnośląskiego. Zaproponowano nową linię U17, łączącą z częstotliwością 4-godzinną Szczecin przez Kostrzyn n. Odrą, Zieloną Górę, Żary, Żagań, Świątoszów, Zebrzydową, Węgliniec i Lubań z Jelenią Górą.
<b>RAZEM</b>		<b>10</b>	-

## P08 Szczecin – Stargard – Bydgoszcz – Toruń – Olsztyn

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
--------------	--------------------	-------------	---------------------------

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie z Olsztyna do Białegostoku przez Ostrołękę	2	Postulat został częściowo przyjęty. Potrzeba uruchomienia pociągów dalekobieżnych pomiędzy Olsztynem a Białymstokiem przez Ostrołękę została jednak zidentyfikowana i zaadresowana w nowej wersji HRJ w postaci linii U25 z częstotliwością 4-godzinną i wjazdem kieszeniowym do Łomży.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie ze Szczecina do Berlina	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności tak pomyślanego wydłużenia trasy. Obsługę relacji Szczecin – Berlin w nowej wersji HRJ przewidziano analogicznie jak w wersji roboczej z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych. Połączenie z Berlinem z miejscowości położonych na trasie linii U08 będzie możliwe z jedną przesiadką, np. w Poznaniu lub Szczecinie.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Dodanie grupy wagonowej lub dodatkowego składu HZT, który od Piły pojedzie przez Krzyż do Kostrzyna	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy jednak podkreślić, że możliwe będą przesiadki na stacji kolejowej Piła Główna z linii U08 na linię U24, co zapewni dogodny dostęp m.in. do Krzyża Wlkp., Gorzowa Wlkp. i Kostrzyna n. Odrą.
<b>INNE</b>	Połączenie krótszych relacji regionalnych (Olsztyn – Toruń – Bydgoszcz – Piła) i odpowiednia koordynacja w Pile z pociągiem do Szczecina	1	Uwaga została włączona w proces konsultacji układu połączeń regionalnych w HRJ z właściwymi organizatorami przewozów tj. urzędami marszałkowskimi poszczególnych województw.

<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu na odcinku Piła – Stargard przez Trzciankę i Krzyż ze względu na lepszą geometrię linii	2	Postulat w tym kształcie nie został uwzględniony. Trasowanie linii U08 (wcześniejsze oznaczenie P08) było przedmiotem analiz scenariuszowych, w tym analiz prognostycznych. W nowej wersji HRJ w proponowanym przebiegu (przez Krzyż) zaproponowano nową linię P33, łączącą m.in. Szczecin z Bydgoszczą i Toruniem. W ten sposób relacja ta będzie możliwa do realizacji w dwóch korytarzach: zarówno przez Wałcz, jak i przez Krzyż. Pozostawienie linii U08 w trasowaniu przez linię kolejową nr 403 wynikało m.in. z uwarunkowań eksploatacyjnych (tabor), a także uzupełniającego charakteru linii komunikacyjnej. Kwestia ta została również uzgodniona z organizatorem przewozów o charakterze wojewódzkim (UMWZP), z perspektywiczną współpracą m.in. w zakresie rozwiązań taryfowych.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu od Jabłonowa Pomorskiego przez Brodnicę, Lidzbark do Działdowa i następnie przez LK216 do Nidzicy i dalej przez Wielbark oraz nową łącznicę z LK35 w Przeździęku Wielkim na Ostrołękę, Łapy i do Białegostoku	1	Postulat nie został uwzględniony. Ponadto linia kolejowa nr 225, łącząca Nidzicę i Wielbark, od 1999 roku pozostaje wyłączona z eksploatacji. Jej rewitalizacja, jak i odbudowa łącznicy w rejonie Przeździęka Wielkiego, nie są obecnie uwzględnione w planach inwestycyjnych zarządcy infrastruktury w horyzoncie 2035 roku. Należy jednak podkreślić, że w nowej wersji HRJ zapewniono obsługę m.in. Brodnicy i Ostrołęki przez pociągi dalekobieżne w ramach nowych linii komunikacyjnych U25 (Olsztyn – Ostrołęka – Białystok) oraz U37 i U47 (Warszawa / Łódź – Sierpc – Brodnica – Grudziądz – Malbork – Tczew – Trójmiasto).
<b>RAZEM</b>		<b>8</b>	-

## P10 Kołobrzeg – Piła – Poznań – Leszno – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemysł

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości do dwóch godzin	3	<p>Postulat nie został uwzględniony. Zwiększenie częstotliwości w horyzoncie 2035 roku nie jest możliwe ze względu na ograniczoną przepustowość linii kolejowych w przebiegu linii P10. Należy tu podkreślić, iż na większości odcinków tworzących ciąg Poznań – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemysł w nowej wersji HRJ założono kursowanie pociągów dalekobieżnych kategorii P z częstotliwością 60-minutową. Z kolei na ciągu Przemysł – Kraków – Wrocław – Poznań – Białogard koordynacja z linią P40 zapewni modułową częstotliwość 2-godzinną.</p> <p>Należy również wskazać, że delimitacja linii komunikacyjnych na pociągach ekspresowych nie przesądza ostatecznie o ich funkcjonowaniu jako połączeń o charakterze użyteczności publicznej bądź komercyjnych, a jedynie wskazuje charakter połączenia pod kątem ruchowym (połączenie szybkie lub z bardziej rozbudowaną siatką zatrzymań).</p>
<b>PRZEBIEG</b>	Zamiana tras P10/40 z P29 na południe od Poznania – P10/40 przez Ostrów Wlkp., P29 przez Wrocław	2	<p>Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności postulowanej zmiany trasy.</p> <p>Jednocześnie informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję linii P29 (nowe oznaczenie: Ex10). Zaproponowano kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej w relacji ze Szczecina przez Poznań, linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i wydłużenie przez Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna).</p>

<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu na odcinku Opole – Kraków przez Częstochowę	1	<p>Postulat nie został uwzględniony. Główną funkcją linii P10 oraz P40 na ich południowym fragmencie jest obsługa korytarza E 30, w tym GZM. Jednocześnie w HRJ obsługę relacji Wrocław – Częstochowa zapewnią koordynowane do częstotliwości 2-godzinnej linie komunikacyjne P18 i P18B, natomiast w przypadku relacji Kraków – Częstochowa planowana jest bezpośrednia, regionalna oferta przewozowa o charakterze przyspieszonym, której uruchomienie jest uzależnione od organizatorów przewozów kolejowych w województwach małopolskim oraz śląskim. Dalsze zwiększenie oferty przewozowej w ruchu dalekobieżnym na zachód od Krakowa jest utrudnione ze względu na ograniczoną przepustowość linii kolejowej nr 133 na odcinku Trzebinia – Kraków.</p>
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu od Poznania w stronę Szczecina celem zapewnienia bezpośredniego połączenia Podkarpacia i granicy polsko-ukraińskiej z Pomorzem Zachodnim	1	<p>Postulat nie został uwzględniony. Implementacja zintegrowanego cyklicznego rozkładu jazdy oznacza jednak skomunikowania na stacjach węzłowych, co oznacza liczne możliwości podróży ze Szczecina do Rzeszowa i Przemyśla z przesiadką np. w Poznaniu, Krakowie lub Warszawie. Należy jednocześnie podkreślić, że propozycja dalekobieżnej oferty przewozowej w ramach projektu HRJ nie wyklucza uruchamiania połączeń niesystemowych, np. nocnych we wskazanej relacji. Dodatkowo informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję linii P29 (nowe oznaczenie – Ex10). Zaproponowano kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej w relacji ze Szczecina przez Poznań, linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i wydłużenie przez Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna). W Krakowie możliwa będzie przesiadka na liczne połączenia w kierunku Rzeszowa oraz Przemyśla.</p>
<b>INNE</b>	Sprawne przesiadki na stacji Przemyśl Główny do Lwowa	1	<p>Informujemy, że powiązania linii komunikacyjnych po stronie polskiej i ukraińskiej są przedmiotem uwagi i analiz handlowych i eksploatacyjnych. Informujemy jednocześnie, że w długim okresie nie należy wykluczać wydłużania linii komunikacyjnych na Ukrainę, zwłaszcza w przypadku zakończenia wojny i wejścia tego państwa na ścieżkę integracji ze strukturami Unii Europejskiej.</p>

<b>PRZEBIEG</b>	Skrócenie relacji do Katowic	1	Postulat nie został uwzględniony. Linia P10 stanowi istotne połączenie Przemysła i Rzeszowa, a także województwa podkarpackiego z zachodnią częścią kraju.
<b>RAZEM</b>		<b>9</b>	-

### P11 Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – Łódź – Piotrków Tryb. – Częstochowa – Katowice – Bielsko-Biała (Cieszyn)

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WARIANTOWANIE</b>	Skierowanie pierwszego i ostatniego połączenia w dobie do Płocka	1	Postulat nie został uwzględniony w proponowanym kształcie. Należy jednocześnie podkreślić, że w zakresie obsługi Płocka w nowej wersji HRJ zaproponowano linię U47, łączącą Trójmiasto z Łodzią m.in. przez Płock i Kutno z częstotliwością 4-godzinną. Dodatkowo w korytarzu Bydgoszcz – Łódź uwzględniona została nowa linia P31, zapewniająca połączenie Bydgoszczy i Torunia oraz Łodzi z Krakowem. W związku z tym w Kutnie możliwa będzie przesiadka z połączeń regionalnych z Płocka na połączenia w kierunku zarówno Katowic, jak i Krakowa.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postojów handlowych na p.o. Jasienica k. Bielska zamiast Jaworze Jasienica ze względu na większą koncentrację ludności	1	Postulat nie został uwzględniony. Analizy dostępności wykazały, że większy potencjał handlowy w porównaniu z Jaworzem k. Bielska charakteryzuje się przystanek Jaworze Jasienica. Informujemy ponadto, że w bliskim sąsiedztwie Jaworza Jasienicy znajduje się para przystanków autobusowy Jaworze Poczta. Odległość do przystanku w kierunku wschodnim wynosi ok. 400 metrów, zaś do przystanku w kierunku

			zachodnim tylko 250 metrów, co przekłada się na czas dojścia pieszego wynoszący 3-5 minut.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postojów handlowych na stacji Terespol Pomorski i zapewnienia autobusów dowozowych do Chełmna	2	W nowej wersji HRJ uwzględniono zatrzymania w Terespolu Pomorskim pociągów dalekobieżnych trzech linii komunikacyjnych, tj. linii P07, U08 i P11. Uruchomienie autobusowego połączenia dowozowego w relacji Terespol Pomorski – Świecie – Chełmno zapewniłoby powiatom świeickiemu i chełmińskiemu dogodny dostęp do sieci dalekobieżnych połączeń kolejowych. Organizacja takich połączeń jest przedmiotem analiz w projekcie HRJ w celu włączenia całego kraju w sieć połączeń dalekobieżnych.
<b>INNE</b>	Wzmocnienie oferty P11 poprzez uruchomienie pociągów regionalnych w relacjach Słupsk – Bydgoszcz; Bydgoszcz – Łódź oraz Łódź – Gliwice	1	Informujemy, że zarówno w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych, jak i w nowej wersji HRJ, założono kursowanie pociągów linii P11 z częstotliwością 2-godzinną. Uruchomienie połączeń regionalnych w postulowanych relacjach byłoby możliwe w zależności od decyzji właściwych organizatorów, tj. odpowiednich samorządów wojewódzkich.
<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie pociągów od Katowic przez Mikołów, Żory i Pawłowice z uwagi na nadpodaż połączeń w Tychach i Pszcznie	1	Postulat nie został uwzględniony. Linia P11 stanowi podstawowe połączenie rejonu Tychów oraz Pszczyny z centralną i północną częścią kraju. Jednocześnie postulowana zmiana wiązałaby się ze znaczącym wydłużeniem czasu jazdy w relacji do Bielska-Białej ze względu na zmianę czoła w Rybniku. Z tego względu zdecydowano o pozostawieniu relacji P11 w obecnym kształcie.
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	Aprobata dla proponowanych założeń	1	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Skierowanie części kursów od Dąbrowy Górniczej do Krakowa zamiast Bielska-Białej, zapewnienia bezpośredniego połączenia między województwami	1	Postulat połączenia województw kujawsko-pomorskiego i małopolskiego został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano bezpośrednie połączenie Bydgoszczy i Torunia z Krakowem w postaci linii P31 z częstotliwością 2-godzinną, kursującej przez Toruń, Włocławek, Kutno,

	kujawsko-pomorskim i małopolskim oraz Krakowa z Częstochową		Łódź, Tomaszów Mazowiecki, Opoczno Płd., Włoszczową Płn. i Miechów. W przypadku relacji Kraków – Częstochowa planowana jest bezpośrednia, regionalna oferta przewozowa o charakterze przyspieszonym, której uruchomienie jest uzależnione od organizatorów przewozów w województwach małopolskim oraz śląskim. Dalsze zwiększenie oferty przewozowej w ruchu dalekobieżnym na zachód od Krakowa jest utrudnione ze względu na ograniczoną przepustowość linii kolejowej nr 133 na odcinku Trzebinia – Kraków.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie z Cieszyna do Żyliny w miejsce Ex56	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano linię Ex59 o podobnym przebiegu jak w przypadku linii Ex56 w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych. Różnicę stanowi przebieg na fragmencie łączącym Kraków i Oświęcim (trasowanie przez Skawinę i Zator, a nie przez Trzebinie). Zmiana ta ma na celu optymalne wykorzystanie magistrali kolejowej E 30 pomiędzy Katowicami a Krakowem w warunkach ograniczonej przepustowości. Jednocześnie wytrasowano połączenie w postulowanym przebiegu, tj. z Krakowa do Wiednia, przez Ostrawę i Břeclav, któremu nadano oznaczenie Ex56.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Czeskiego Cieszyna w celu zapewnienia przesiadek na połączenia międzynarodowe	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ zdecydowano o wprowadzeniu alternatywnego rozwiązania w postaci wydłużonej linii P42B z Czeskiego Cieszyna przez Bielsko-Białą, Kraków do Warszawy i Olsztyna. Zapewni ona bezpośrednie połączenie tej części kraju z Krakowem i Warszawą, a także umożliwi przesiadki w głąb Czech i na połączenia międzynarodowe, jak w wyrażonym postulacie.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Wiednia celem umożliwienia rozwoju ŁSSE w Radomsku	1	Postulat nie został uwzględniony. Podróż z Radomska do Wiednia i innych stolic państw w Europie Środkowej możliwe będzie z przesiadką w Katowicach, Opolu i Czechowicach-Dziedzicach.
	<b>RAZEM</b>	<b>10</b>	-

## P12 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Ciechanów – Warszawa – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kraków

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Mławie Mieście	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ rekomendowano zatrzymania na liniach P12, P16 i P42 na stacji kolejowej Mława z uwagi na dostępność infrastruktury dworcowej przy porównywalnej odległości do centrum miasta i głównych skupisk ludności. Rozwiązanie to jest również zgodne z aktualnymi rozwiązaniami przyjętymi przez organizatora krajowego.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wszystkich kursów do Zakopanego przez Suchą Beskidzką	1	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne potwierdziły zasadność wydłużenia linii P12 do Zakopanego trasą przez nową linię kolejową Podłęże – Piekiełko. W nowej wersji HRJ zaproponowano jej wydłużenie z 4-godzinną częstotliwością, na przemian z linią Ex09.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie połowy kursów do Kołobrzegu a drugiej połowy do Łeby/Ustki	1	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne potwierdziły zasadność wydłużenia linii P12. W nowej wersji HRJ zaproponowano jej wydłużenie do Kołobrzegu z 4-godzinną częstotliwością.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P12 do Kołobrzegu	5	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne potwierdziły zasadność wydłużenia linii P12. W nowej wersji HRJ zaproponowano jej wydłużenie do Kołobrzegu z 4-godzinną częstotliwością.
<b>POSTOJE</b>	Rezygnacja z postojów handlowych w Prabutach	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy tu wskazać, że postoje handlowe w Prabutach powinny być rozpatrywane w szerszym kontekście. Zatrzymania pociągów dalekobieżnych w tej lokalizacji mogą zapewnić obsługę Kwidzyna, będącego miastem powiatowym. Dodatkowo postoje

			te realizowane są obecnie na relacjach dalekobieżnych o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi przez organizatora krajowego.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju na stacji Nasielsk celem obsługi węzła kolejowego i miasta Nasielsk	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono postoje handlowe w Nasielsku na liniach komunikacyjnych P12, P16 i P42.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P12 do Słupska	1	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy potwierdziły uzasadnienie handlowe dla wydłużenia linii P12 w stronę Słupska i Kołobrzegu z częstotliwością 4-godzinną. Niniejszym informujemy, że w nowej wersji HRJ linia P12 obsłuży tym samym również Rumię, Wejherowo, Lębork, Słupsk, Sławno, Koszalin i Ustronie Morskie.
	<b>RAZEM</b>	<b>11</b>	-

### P13 Opole – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Skierniewice – Warszawa – Ciechanów – Olsztyn

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>LOTNISKO</b>	Przetrasowanie linii P13 z obsługą nowego portu lotniczego w celu zapewnienia jego bezpośredniego połączenia z Olsztynem	2	Postulat nie został uwzględniony, m.in. ze względu na optymalizację zarządzania przepustowością na linii kolejowej nr 85 pomiędzy Warszawą a nowym portem lotniczym, a także konieczność eksploatacji taboru wielosystemowego na relatywnie krótkim w skali całej relacji odcinku zelektryfikowanym w systemie zasilania 25 kV AC 50 Hz. Należy

			jednocześnie podkreślić, że dla pasażerów podróżujących z Olsztyna do nowego portu lotniczego możliwa będzie podróż z wyłącznie jedną przesiadką w Warszawie, np. na dedykowane obsłudze lotniska połączenia Aero Express.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	4	-
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	<i>Aprobata dla proponowanych założeń</i>	8	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postojów handlowych na stacji Grodzisk Mazowiecki	2	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono postoje handlowe w Grodzisku Mazowieckim na liniach komunikacyjnych P13, P15, P16, P44 i P45. Należy zastrzec, iż zatrzymania pociągów dalekobieżnych w tej lokalizacji będą możliwe w przypadku wybudowania przez zarządcę infrastruktury na stacji kolejowej Grodzisk Mazowiecki nowego peronu.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postojów handlowych na stacji Nasielsk	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono postoje handlowe w Nasielsku na liniach komunikacyjnych P12, P16 i P42.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Giżycka	4	Postulat nie został uwzględniony. Istotnym czynnikiem jest fakt, że najszybsze połączenie z Warszawy do Ełku i Giżycka ma być możliwe na trasie przez Białystok, a nie Olsztyn, dlatego w nowej wersji HRJ zaproponowano wariant P04A (w ramach linii komunikacyjnej P04) w postaci wydłużenia relacji z Białegostoku przez Ełk do Giżycka z częstotliwością 4-godzinną. Jednocześnie ze stacji w Olsztynie zaproponowano wydłużenie linii P06. Wydłużenie linii P13 nie jest uzasadnione ze względu na liczne połączenia Warszawy z Wrocławiem (P15, P44, P45, linie Ex), ograniczoną przepustowość linii kolejowej nr 132 na odcinku Opole - Wrocław, a także kierunkową decyzję o wydłużaniu linii P13 z Opola w stronę Nysy i Kłodzka, a nie Wrocławia.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Ełku	3	Postulat nie został uwzględniony. Najszybsze połączenie z Warszawy do Ełku i Giżycka ma być możliwe na trasie przez Białystok, a nie Olsztyn, dlatego w nowej wersji HRJ zaproponowano wariant P04A (w ramach linii komunikacyjnej P04) w postaci wydłużenia relacji z Białegostoku przez Ełk do Giżycka z częstotliwością 4-godzinną. Jednocześnie ze stacji w Olsztynie zaproponowano wydłużenie linii P06.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Nysy	58	Informujemy, że w nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję obsługi rejonu Nysy i powiatu nyskiego, wpisujący się w postulaty sformułowane w konsultacjach publicznych. Zakłada ona wydłużenie połowy kursów linii P13 z Warszawy przez Częstochowę, Opole do Nysy i Kłodzka, z postojami w Nysie, Otmuchowie, Paczkowie, Kamieńcu Żąbkowickim, Bardzie Śląskim i Kłodzku, w częstotliwości co 4 godziny. Kluczową zmianą jest również kursowanie linii P20 co 2 godziny z Jeleniej Góry przez Paczków, Nysę, Prudnik w bezpośredniej relacji do Katowic, Krakowa i Lublina (co drugi kurs z grupą wagonów do Zamościa i Hrubieszowa). Rozwiązania te stanowią spełniając realizację postulatów wskazujących na potrzebę zapewnienia bezpośredniego połączenia z Warszawą oraz Krakowem.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii przez Nysę do Kłodzka	58	Informujemy, że w nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję obsługi rejonu Nysy i powiatu nyskiego, wpisujący się w postulaty sformułowane w konsultacjach publicznych. Zakłada ona wydłużenie połowy kursów linii P13 z Warszawy przez Częstochowę, Opole do Nysy i Kłodzka, z postojami w Nysie, Otmuchowie, Paczkowie, Kamieńcu Żąbkowickim, Bardzie Śląskim i Kłodzku, w częstotliwości co 4 godziny. Kluczową zmianą jest również kursowanie linii P20 co 2 godziny z Jeleniej Góry przez Paczków, Nysę, Prudnik w bezpośredniej relacji do Katowic, Krakowa i Lublina (co drugi kurs z grupą wagonów do Zamościa i Hrubieszowa). Rozwiązania te stanowią spełniając realizację postulatów wskazujących na potrzebę zapewnienia bezpośredniego połączenia z Warszawą oraz Krakowem.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii przez Nysę i Kłodzko do Kudowy Zdroju	23	Informujemy, że w nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję obsługi rejonu Nysy i powiatu nyskiego, wpisujący się w postulaty sformułowane w konsultacjach publicznych. Zakłada ona wydłużenie połowy kursów linii P13 z Warszawy przez Częstochowę, Opole do Nysy i Kłodzka, z postojami w Nysie, Otmuchowie, Paczkowie, Kamieńcu Żąbkowickim, Bardzie Śląskim i Kłodzku, w częstotliwości co 4 godziny. Kluczową zmianą jest również kursowanie linii P20 co 2 godziny z Jeleniej Góry przez Paczków, Nysę, Prudnik w bezpośredniej relacji do Katowic, Krakowa i Lublina (co drugi kurs z grupą wagonów do Zamościa i Hrubieszowa). Rozwiązania te stanowią spełniając realizację postulatów wskazujących na potrzebę zapewnienia bezpośredniego połączenia z Warszawą oraz Krakowem. W zakresie połączenia z Kudową-Zdrój w nowej wersji HRJ zaplanowano niesystemowe połączenie w ramach linii P20.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii przez Kłodzko i Nową Rudę do Jeleniej Góry	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P13 z Opola przez Nysę i Kamieniec Żąbkowicki do Kłodzka co 4 godziny. Uwzględniono również postulat bezpośredniego połączenia z Krakowem linii P14 (nowe oznaczenie – P20).
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Pragi	1	Postulat nie został uwzględniony. Analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności tak pomyślanego wydłużenia trasy. Połączenie Radomska z Pragą będzie możliwe do zrealizowania z jedną przesiadką, np. w Katowicach.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii przez Nysę do Głucholaz	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P13 z Opola przez Nysę i Kamieniec Żąbkowicki do Kłodzka.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Wrocławia	3	Postulat w proponowanym kształcie nie został uwzględniony. Wydłużenie linii P13 do Wrocławia nie uznano za zasadne ze względu na liczne połączenia Warszawy z Wrocławiem (P15, P44, P45, linie Ex), znaczne wykorzystanie przepustowości linii kolejowej nr 132 na odcinku Opole –

			Wrocław, a także kierunkową decyzję o wydłużaniu linii P13 z Opola w stronę Nysy i Kłodzka, a nie Wrocławia.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii przez Nysę i Świdnicę do Jeleniej Góry	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P13 z Opola przez Nysę i Kamieniec Ząbkowicki do Kłodzka. Połączenia z pozostałych ośrodków wzdłuż linii kolejowej nr 137 (np. Dzierżoniowa) do Warszawy będą możliwe z jedną przesiadką z linii P20.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasowania linii P13 z Lublińca do Opola przez Gliwice	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności proponowanej modyfikacji przebiegu trasy linii P13. Należy tu wskazać w szczególności na znaczące wydłużenie czasu przejazdu w porównaniu z trasowaniem przez linie kolejowe nr 61 i 144. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że podniesiona w postulacie potrzeba przewozowa ma charakter stricte regionalny, dlatego jej zaspokojenie powinno zostać zrealizowane przez regionalnego organizatora przewozów kolejowych.
<b>RAZEM</b>		<b>171</b>	-

## P14 Katowice – Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
--------------	--------------------	-------------	---------------------------

<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości kursowania do dwóch godzin	10	W nowej wersji HRJ zaproponowano linię P20, łączącą Jelenią Górę m.in. przez Nysę, Katowice i Kraków z Lublinem (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną), stanowiącą częściowo połączenie zaproponowanych w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych linii P14 i P21. Dla tej linii komunikacyjnej przyjęto częstotliwość 2-godzinną, zgodnie z treścią postulatów. Taka sama częstotliwość była zakładana dla linii P14 w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	4	-
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	<i>Aprobata dla proponowanych założeń</i>	3	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Janowicach Wielkich	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ przybliżono lokalizację postoju do Janowic Wielkich, wprowadzając postój w Marciszowie, który w przyszłości będzie pełnił rolę węzła kolejowego dla połączeń w stronę Wojcieszowa oraz Kamiennej Góry.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego na stacji Otmuchów	1	W nowej wersji HRJ zaproponowano linię P20, łączącą Jelenią Górę m.in. przez Katowice i Kraków z Lublinem (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną), stanowiącą częściowo połączenie zaproponowanych w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych linii P14 i P21. Postoje handlowe byłyby realizowane także w Otmuchowie. Dodać należy, że zakładano je także w pierwotnej koncepcji linii P14. Dodatkowo nowa wersja zakłada wydłużenie połowy kursów linii P13 z Warszawy przez Częstochowę, Opole do Nysy i Kłodzka, z postojami w Nysie, Otmuchowie, Paczkowie,

			Kamieńcu Ząbkowickim, Bardzie Śląskim i Kłodzku, w częstotliwości co 4 godziny.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoi handlowego w Kamieńcu Ząbkowickim, w celu umożliwienia przesiadek	1	W nowej wersji HRJ zaproponowano linię P20, łączącą Jelenią Górę m.in. przez Katowice i Kraków z Lublinem (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną), stanowiącą częściowo połączenie zaproponowanych w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych linii P14 i P21. Postoje handlowe byłyby realizowane także w Kamieńcu Ząbkowickim. Dodać należy, że zakładano je także w pierwotnej koncepcji linii P14.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Dodanie alternatywnego wariantu przez Kłodzko i Nową Rudę	4	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano linię P20, łączącą Jelenią Górę m.in. przez Katowice i Kraków z Lublinem (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną), stanowiącą częściowo połączenie zaproponowanych w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych linii P14 i P21. Wariantowanie linii przez Nową Rudę było analizowane, natomiast nie zostało uwzględnione ze względu na dążenie do wprowadzenia rozbudowanej, systemowej oferty dla miast powiatowych na linii kolejowej nr 137 (Ząbkowic Śląskich, Dzierżoniowa i Świdnicy), dla których wariantowanie trasy oznaczałoby znaczące pogorszenie oferty przewozowej. Należy jednocześnie wskazać, że dojazd do takich ośrodków jak Nowa Ruda możliwy będzie z jedną przesiadką na połączenia regionalne w Kłodzku, Wałbrzychu lub Jaworzynie Śląskiej.

<b>WARIANTOWANIE</b>	Uruchomienie przewozów w nowym wariantcie od Gliwic przez Knurów, Rybnik, Żory i Oświęcim do Krakowa	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności tak pomyślanego wydłużenia przebiegu, które wpłynęłoby na pominięcie największych generatorów ruchu w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie relacji do Krakowa	38	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nowy układ linii P14, wpisujący się w postulaty kierowane w konsultacjach społecznych. Aktualna wersja zakłada kursowanie linii P20 co 2 godziny z Jeleniej Góry przez Wałbrzych, Kamieniec Ząbkowicki, Paczków, Otmuchów, Nysę, Prudnik w bezpośredniej relacji do Katowic, Krakowa i Lublina (co drugi kurs z grupą wagonów do Zamościa i Hrubieszowa). Rozwiązanie to uwzględnia w szczególności postulat zachowania bezpośredniości ośrodków zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej nr 137 do Krakowa, co było możliwe poprzez połączenie relacji z linią P21 z Lublina. W ten sposób połączenie do Zakopanego będzie możliwe z jedną przesiadką w Krakowie.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Uruchomienie dodatkowych kursów w ramach P14A, na trasie Kudowa Zdrój – Katowice	1	Postulat został przyjęty. Wprowadzone rozwiązanie zostało wdrożone w ramach siatki połączeń niesystemowych, zapewniając całoroczną parę połączeń do/z Kudowy w relacji z Krakowa i Katowic w ramach linii P20 (poprzednie oznaczenie – P14).
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Szklarskiej Poręby	14	Postulat został uwzględniony. Proponowane wydłużenie linii P14 (nowe oznaczenie – P20) do Szklarskiej Poręby zostało ujęte w ramach siatki połączeń niesystemowych o charakterze sezonowym. Jednocześnie linia P20 w nowej wersji HRJ została wydłużona przez Kraków do Lublina, wprowadzając bezpośrednią relację ze Szklarskiej Poręby również do województw małopolskiego, podkarpackiego i lubelskiego. Dodatkowo założono systemowe wydłużeniu z częstotliwością 4-godziną linii Ex18 do

			Szklarskiej Poręby (w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznej zakładane było kończenie biegu w Jeleniej Górze).
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Przemyśla	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano linię P20, łączącą Jelenią Górę przez Kraków z Lublinem (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną), stanowiącą częściowo połączenie zaproponowanych w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych linii P14 i P21. Zasadność takiej zmiany wykazały dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne. Należy tu dodać, że dogodny dostęp z Jeleniej Góry, Wałbrzycha, Świdnicy i Dzierżoniowa do województw małopolskiego i podkarpackiego będzie dostępny z nie więcej niż jedną przesiadką dzięki licznym połączeniom na magistrali E 30.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Zgorzelca przez Lubań Śląski	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano jednak nową linię U17, łączącą Jelenią Górę ze Szczecinem z częstotliwością 4-godzinną m.in. przez Gryfów Śl., Lubań, Węgliniec, Zebrydową, Świątoszów, Żagań i Żary. W przypadku Gryfowa Śl. i Lubania zapewni ona włączenie tych miast do krajowego systemu dalekobieżnych połączeń kolejowych.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Zagórze	1	Postulat został częściowo uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano linię P20, łączącą Jelenią Górę z Lublinem przez Mielec (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną), stanowiącą częściowo połączenie zaproponowanych w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych linii P14 i P21.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie P14 do Żagania przez Lubań Śląski	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano jednak nową linię U17, łączącą Jelenią Górę ze Szczecinem z częstotliwością 4-godzinną m.in. przez Gryfów Śl., Lubań, Węgliniec, Zebrzydową, Świętoszów, Żagań i Żary.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu linii P14 w celu uwzględnienia Strzegomia, Jawora i Legnicy	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy tu wskazać, iż realizacja postulatu wiązałaby się z pominięciem Wałbrzycha i Jeleniej Góry. W zakresie połączenia ze Strzegomia i Jawora należy wskazać, że będzie ono możliwe z jedną przesiadką w węźle w Jaworzynie Śląskiej, do której docierać będą połączenia o charakterze regionalnym.
<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie linii P14 od Jaworzyny Śląskiej na LK302 celem poprawy dostępności transportowej powiatu jaworskiego	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy tu wskazać, iż realizacja postulatu wiązałaby się z pominięciem Wałbrzycha i znaczącym wydłużeniem czasu przejazdu. W zakresie połączenia powiatu jaworskiego należy wskazać, że będzie ono możliwe z Jawora z jedną przesiadką w węźle w Jaworzynie Śląskiej, do której docierać będą połączenia o charakterze regionalnym.
<b>RAZEM</b>		<b>84</b>	-

## P15 Wrocław – Ostrów Wlkp. – Kalisz – Sieradz – Łódź – Skierniewice – Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
--------------	--------------------	-------------	---------------------------



<b>LOTNISKO</b>	Wytrasowanie linii przez nowy port lotniczy w celu zapewnienia dostępu z aglomeracji kalisko-ostrowskiej	1	Postulat nie został uwzględniony w proponowanym kształcie. W nowej wersji HRJ zaproponowano jednak postoje handlowe w Kaliszu na liniach Ex01 i Ex11, co zapewni bezpośrednie połączenie aglomeracji kalisko-ostrowskiej z nowym portem lotniczym z częstotliwością 60-minutową.
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości do 60-minutowej pomiędzy Wrocławiem, Kaliszem a Warszawą	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ założono, że pociągi dalekobieżne łączące Kalisz z Warszawą będą jeździły częściej niż co godzinę – zaproponowano dwie linie komunikacyjne kategorii Ex, tj. Ex01 i Ex11 (każda z częstotliwością 2-godzinną i wytrasowana przez linię kolei dużych prędkości) oraz parę linii P44 i P45, łączących Kalisz z Warszawą co 2 godziny w miejsce linii P15. W stosunku do poprzedniej wersji skrócono znacząco czas przejazdu poprzez wytrasowanie przez odcinki nowej linii kolei dużych prędkości, a także wykorzystanie taboru o wyższej prędkości maksymalnej. W zakresie połączenia z Wrocławiem informujemy, że w nowej wersji HRJ zaproponowano linię komunikacyjną łączącą Wrocław z Kaliszem, tj. linię P44 w częstotliwości co 2 godziny z Kalisza. W odniesieniu do linii P15 podjęto decyzję o zasadniczej zmianie koncepcji poprzez przetrasowanie na ciąg przez Wieluń, Bełchatów i Piotrków Trybunalski.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	Krytyka budowy bypassa w Kaliszu	16	Informujemy, że w nowej wersji HRJ postulat wprowadzenia postojów pociągów KDP w Kaliszu został uwzględniony. W nowej wersji HRJ założono, że pociągi dalekobieżne łączące Kalisz z Warszawą będą jeździły częściej niż co godzinę – zaproponowano dwie linie komunikacyjne kategorii Ex, tj. Ex01 i Ex11 (każda z częstotliwością 2-godzinną i wytrasowana przez linię kolei dużych prędkości) oraz parę linii P44 i P45, łączących Kalisz z Warszawą co 2 godziny w miejsce linii P15. W stosunku do poprzedniej wersji skrócono znacząco czas przejazdu poprzez wytrasowanie przez odcinki nowej linii kolei dużych prędkości, a także wykorzystanie taboru o wyższej prędkości maksymalnej. Utrzymano również założenie wykorzystania obwodnicy Kalisza przez najszybsze pociągi łączące Poznań z Warszawą (Ex33).

<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	<i>Aprobata dla proponowanych założeń</i>	1	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Chotyłowie	2	Postulat nie został uwzględniony. Zgodnie z przyjętą polityką postojów handlowych, Chotyłów nie spełnia żadnego z kryteriów zatrzymań pociągów dalekobieżnych kategorii P. Należy tu wskazać w szczególności na liczbę mieszkańców, a także relatywnie małą odległość do Białej Podlaskiej i Terespoła.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Błazkach	1	Postulat nie został uwzględniony. Zgodnie z przyjętą polityką postojów handlowych, Błazki nie spełniają żadnego z kryteriów zatrzymań pociągów dalekobieżnych kategorii P. Należy tu wskazać w szczególności na liczbę mieszkańców, a także relatywnie małą odległość do Kalisza i Sieradza.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Opatówku	2	Postulat nie został uwzględniony. Zgodnie z przyjętą polityką postojów handlowych, Opatówek nie spełnia żadnego z kryteriów zatrzymań dla pociągów dalekobieżnych kategorii P. Należy tu wskazać w szczególności na liczbę mieszkańców, a także relatywnie małą odległość do Kalisza.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Grodzisku Mazowieckim	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono postoje handlowe w Grodzisku Mazowieckim pociągów linii P15, a także P13, P16, P44 i P45.
<b>PRZEBIEG</b>	Wytrasowanie linii przez Częstochowę	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały natomiast zasadność modyfikacji przebiegu tej linii komunikacyjnej na fragmencie pomiędzy Koluszkami a Wrocławiem. Pociągi linii P15 kursowałyby na nim przez Piotrków Trybunalski, Bełchatów, Wieluń, Wieruszów, Kępno i dalej przez linię KDP.
<b>PRZEBIEG</b>	Zwiększenie liczby połączeń dalekobieżnych przez Krotoszyn w celu poprawy dostępności miasta i powiatu	3	Postulat nie został uwzględniony w proponowanym kształcie. Utrzymano połączenie Krotoszyna z Warszawą poprzez wytrasowanie linii P45 co 4 godziny z Zielonej Góry przez Leszno, Krotoszyn, Kalisz do Warszawy. Z

			kolei połączenie z Wrocławiem realizowane będzie trasą przez Twardogórę oraz fragment nowej linii KDP między Bierutowem a Wrocławiem, w celu skrócenia czasu przejazdu i uwolnienia przepustowości dla połączeń regionalnych na odcinku Oleśnica – Wrocław Mikołajów.
<b>PRZEBIEG</b>	Połączenie linii P15 z P20 w celu zapewnienia bezpośredniego połączenia Drezna i Lipska z Warszawą	2	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ wydłużono linię P15 z Wrocławia do Görlitz z co 4 godziny w miejsce linii P20. Dodatkowo w celu włączenia powiatów wierzuszowskiego, wieluńskiego i bełchatowskiego zdecydowano o przetrasowaniu linii P15 przez nowy ciąg przez Kępno, Wieruszów, Wieluń, Bełchatów i Piotrków Trybunalski do Warszawy. Częstotliwość połączenia na podstawowym odcinku ma wynosić 2 godziny.
<b>PRZEBIEG</b>	Wytrasowanie linii przez Oleśnicę (po LK86), Odolanów, Ostrów Wielkopolski i Kalisz, a następnie do Warszawy po LK85, zmiana oznaczenia na Ex15	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono linię P44 z Wrocławia do Warszawy przez LK86, Oleśnicę, Twardogórę, Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Łódź, Brzeziny, Skierniewice do Warszawy. W ramach tej relacji na znacznej części trasy założono przebieg przez linię KDP i jednocześnie włączenie istotnych ośrodków (miasta powiatowe). W całym korytarzu linia ta charakteryzowałaby się częstotliwością 2-godzinną (co drugi kurs z Wrocławia skrócony do Kalisza, w jego miejsce na odcinku do Warszawy koordynacja z linią P45 z Zielonej Góry).
<b>PRZEBIEG</b>	Podzielenie linii P15 na dwie części (Łódź – Terespol i Łódź – Wrocław) z uwagi na długi przebieg i krótkie relacje	1	W nowej wersji HRJ przyjęto modyfikację trasy linii P15 oraz połączeń pospiesznych w korytarzu Warszawa – Wrocław. Zasadniczą zmianą jest przetrasowanie połączenia P15 z Terespolą przez nowy ciąg Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Wieluń – Wieruszów – Kępno, włączając dotychczas wykluczony obszar w sieć połączeń dalekobieżnych. Jednocześnie zaproponowano nową parę linii komunikacyjnych P44 i P45, które byłyby na fragmencie przebiegu wytrasowane przez linię kolejową nr 85 (KDP) oraz obsługiwałyby miasta powiatowe, takie jak Zduńska Wola, Sieradz czy Kalisz. Dzięki obsłudze taborem o wyższej prędkości maksymalnej oraz trasowaniu nową linią KDP czas przejazdu ulegnie znaczącemu skróceniu w stosunku do pierwotnie proponowanej linii P15.

<b>PRZEBIEG</b>	Wytrasowanie linii przez LK86 celem odciążenia odcinka Wrocław Nadodrze - Oleśnica	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano trasowanie tej linii komunikacyjnych na wschód od Wrocławia przez linię kolejową nr 86. Ocenia się, że takie rozwiązanie zapewni optymalne wykorzystanie nowo wybudowanej infrastruktury kolejowej przy jednoczesnym skróceniu czasu przejazdu.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Poprowadzenie alternatywnego przebiegu P15A nowym ciągiem przez Wieluń, Bełchatów i Piotrków Trybunalski	1	W nowej wersji HRJ przyjęto modyfikację trasy linii P15 oraz połączeń pospiesznych w korytarzu Warszawa – Wrocław. Zasadniczą zmianą jest przetrasowanie połączenia P15 z Terespolą przez nowy ciąg Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Wieluń – Wieruszów – Kępno, włączając dotychczas wykluczony obszar w sieć połączeń dalekobieżnych. Jednocześnie zaproponowano nową parę linii komunikacyjnych P44 i P45, które byłyby na fragmencie przebiegu wytrasowane przez linię kolejową nr 85 (KDP) oraz obsługiwałyby miasta powiatowe, takie jak Zduńska Wola, Sieradz czy Kalisz. Dzięki obsłudze taborem o wyższej prędkości maksymalnej oraz trasowaniu nową linią KDP czas przejazdu ulegnie znaczącemu skróceniu w stosunku do pierwotnie proponowanej linii P15.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Rezygnacja z przebiegu w stronę Terespoli i poprowadzenie linii od Warszawy do Białegostoku i Lublina	5	Postulat został przyjęty w zakresie postojów handlowych na linii komunikacyjnej P15 (nowe oznaczenie – P44 i P45). Uwzględniono również postulat bezpośredniego połączenia z Lublinem (nowa linia P05 co 2 godziny ze Szczecina przez Poznań, Zduńską Wolę, Łódź, Radom).
<b>WARIANTOWANIE</b>	Stworzenie alternatywnego przebiegu dla części pociągów linii P15, po następującej trasie: Warszawa – Ostrów Wielkopolski – Krotoszyn – Leszno – Zielona Góra w celu stworzenia bezpośredniego połączenia dla Leszna i Głogowa z Warszawą	3	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię P45, łączącą Warszawę z Zieloną Górą przez Skierniewice, Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz, Ostrów Wlkp., Krotoszyn, Leszno i Głogów z częstotliwością 4-godzinną.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wybranych kursów do Kłodzka w celu zapewnienia połączenia Kotliny Kłodzkiej z centrum kraju	1	Postulat połączenia Kotliny Kłodzkiej z Warszawą został uwzględniony. W nowej wersji HRJ założono przedłużenie linii P13 z Warszawy przez Opole, Nysę do Kłodzka z częstotliwością 4-godzinną.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wybranych kursów do Jeleniej Góry i Kłodzka w celu zapewnienia alternatywy dla ekspresów	1	Postulat został częściowo uwzględniony. W zakresie połączenia z Jelenią Górą w nowej wersji HRJ założono wydłużenie części kursów linii Ex18 z Gdyni oraz linii Ex26 z Warszawy (Lublina). Dodatkowo założono uruchomienie niesystemowych połączeń o charakterze sezonowym do Szklarskiej Poręby, m.in. postulowane wydłużenie linii P15. Należy również wskazać, że delimitacja linii komunikacyjnych na pospieszne i ekspresowe nie przesądza ostatecznie o ich funkcjonowaniu jako połączeń o charakterze użyteczności publicznej bądź komercyjnych, a jedynie wskazuje charakter połączenia pod kątem ruchowym (połączenie szybkie lub z bardziej rozbudowaną siatką zatrzymań).
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postojów handlowych na linii P15 w Zduńskiej Woli	1	Zarówno w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych w lipcu 2024 roku, jak i obecnie, zakładano postoje handlowe pociągów dalekobieżnych kategorii P w Zduńskiej Woli. W poprzednich założeniach dotyczyło to linii P15, natomiast aktualnie zakłada się zatrzymania pociągów linii P05, P44, P45.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P15 do stacji Białystok oraz Lublin	1	Postulat został przyjęty w zakresie postojów linii komunikacyjnej P15 (nowe oznaczenie – P44 i P45). Uwzględniono również postulat bezpośredniego połączenia z Lublinem (nowa linia P05 ze Szczecina przez Poznań, Zduńską Wolę, Łódź i Radom z częstotliwością 2-godzinną).
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zbyt niska częstotliwość w godzinach szczytowych od Warszawy w stronę Łukowa	1	W nowej wersji HRJ przyjęto wzmocnienie obsługi ciągu z Warszawy do Siedlec i Łukowa. Linia P15 z częstotliwością 2-godzinną została uzupełniona o relacje o charakterze uzupełniającym, tj. linię U45 do Białegostoku przez Hajnówkę oraz linię U46 do Lublina przez Parczew (obie linie z częstotliwością 4-godzinną). Problematyka dostępności i odpowiedniej podaży miejsc jest analizowana w ramach prac nad układem połączeń w HRJ, również w zakresie problematyki połączeń tzw.

			<p>podwójnej funkcji. Jednym z rozważanych rozwiązań dla połączeń na liniach kolejowych nr 30 i nr 31 jest wprowadzenie wzajemnego honorowania biletów z połączeniami regionalnymi - zapewniając jednocześnie większą dostępność czasową (dodatkowe połączenia z przesiadką regio-dalekobieżny) - ale przy uwzględnieniu uwarunkowań związanych z ograniczoną podażą miejsc. Z tego względu możliwym do wprowadzenia scenariuszem jest wzajemne honorowanie biletów okresowych w relacjach do/z Warszawy wyłącznie dla stacji za Siedlcami/Łukowem. Ostatecznie celem proponowanych rozwiązań ma być zapewnienie jak największej dostępności czasowej i elastyczności podróży dla pasażera, przy zachowaniu wszelkich pozostałych uwarunkowań.</p>
<b>PRZEBIEG</b>	Wytrasowanie linii przez Międzybórz celem skrócenia podróży do Wrocławia	1	<p>Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię komunikacyjną P44, łączącą Warszawę z Wrocławiem przez Skierniewice, Brzeziny, Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz, Ostrów Wlkp., Twardogórę i Oleśnicę. Na poprawę czasu przejazdu wpłynie także wykorzystanie nowej infrastruktury (linia KDP) na odcinkach łączących węzeł bolimowski ze Zduńską Wolą oraz węzeł w rejonie Bierutowa z Wrocławiem.</p>
	<b>RAZEM</b>	<b>49</b>	-

## P18 Lublin – Puławy – Radom – Kielce – Katowice / Wrocław

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
--------------	--------------------	-------------	---------------------------

<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie liczby połączeń dla poprawy oferty na linii LK62	1	W nowej wersji HRJ zaplanowano linię P19, która zapewni połączenie Lublina z Katowicami przez Radom, Kielce i linię kolejową nr 62 z częstotliwością 4-godzinną.
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości do dwugodzinnej	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydzielenie osobnych linii komunikacyjnych P18 Wrocław – Lublin i P19 Katowice – Lublin. Wprowadzono również rozwiązanie z wzmocnieniem częstotliwości do 2 godzin linii P18 na odcinku Częstochowa – Wrocław.
<b>INNE</b>	Zapewnienie sprawnego taboru w celu niezawodności łączenia jednostek w Kielcach i utrzymania punktualności	1	W nowej wersji HRJ zmodyfikowano rozwiązanie polegające na łączeniu i dzieleniu składów linii P18.1 i P18.2 w Kielcach. Zaproponowano wydzielenie osobnych linii kursujących w częstotliwości 4-godzinnej. Na wspólnym odcinku Kielce – Lublin byłyby one koordynowane do częstotliwości 2-godzinnej.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	2	-
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	<i>Aprobata dla proponowanych założeń</i>	1	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego na linii P18 w Charsznicy	2	Postulat nie został uwzględniony. Zatrzymania pociągów dalekobieżnych w Charsznicy nie spełniałyby żadnych kryteriów określonych w polityce postojów handlowych. Dodatkowo należy tu wskazać na bliskość Miechowa i Wolbromia, w których będą one realizowane w ramach kilku dalekobieżnych linii komunikacyjnych.
<b>PRZEBIEG</b>	Wprowadzenie zajazdów kieszeniowych na stację Włoszczowa Północ w celu umożliwienia przesiadek	3	Postulat nie został uwzględniony. Tego rodzaju zmiana w przebiegu linii P18 wiązałyby się z wydłużeniem czasu przejazdu z uwagi na konieczność wjazdu kieszeniowego oraz zmiany kierunku jazdy, a także kolizyjnym przebiegiem na stacji Włoszczowa Północ przy bardzo dużym natężeniu

			ruchu. Należy wskazać, że przesiadki będą możliwe na połączenia regionalne, których organizatorem jest województwo świętokrzyskie.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasowania linii P18.1 przez Ostrowiec Świętokrzyski w celu zapewnienia bezpośrednich połączeń z Wrocławiem	1	Postulat nie został uwzględniony. Linia z Lublina do Wrocławia trasowana jest korytarzem przez Puławę, Radom i Skarżysko-Kamienną. Uwzględnienie postulatu bezpośredniości Ostrowca Świętokrzyskiego z Wrocławiem jest znacząco utrudnione przez układ linii kolejowych. Relacja ta będzie możliwa do realizacji w sposób bezpośredni z Wrocławia do Skarżyska, a następnie skomunikowanym połączeniem o charakterze regionalnym.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu linii P18.2 od Kielc do Katowic przez CMK w celu poprawy czasu przejazdu	2	Postulat nie został uwzględniony. Jedną z funkcji linii P18 (nowe oznaczenie – P19) jest włączenie ośrodków takich jak Olkusz, Wolbrom, Sławków w układ połączeń dalekobieżnych. Trasowanie przez CMK powoduje, że pomijane są wszystkie ośrodki między Włoszczową (która ma już identyczne połączenie w ramach linii P18) a Zagłębiem Dąbrowskim. Czas przejazdu w stosunku do stanu obecnego ulegnie skróceniu m.in. ze względu na modernizację linii kolejowej nr 8. Dodatkowo w nowej wersji HRJ zdecydowano o wydzieleniu osobnej linii do Katowic i osobnej do Wrocławia, skracając czas przejazdu o 15 min ze względu na brak zakładanego uprzednio dzielenia składu EZT w Kielcach.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii przez Kędzierzyn-Koźle do Raciborza	1	Postulat nie został uwzględniony. Kontynuacja relacji na obszarze województwa śląskiego będzie możliwa po przesiadce w Katowicach. Ze względu na przepustowość odcinka Katowice – Gliwice, w nowej wersji HRJ zdecydowano o skróceniu linii do Katowic.
<b>Inne</b>	Rezygnacja z uruchamiania pociągów linii P18.2 i zastąpienie ich na odcinku Kielce – Wrocław pociągami regionalnymi, skomunikowanymi w Kielcach z pociągami dalekobieżnymi wytrasowanymi w śladzie linii P18.1	1	W nowej wersji HRJ założono rezygnację z wariantowania tej linii komunikacyjnej. Zaproponowano wydzielenie osobnych linii kursujących w częstotliwości 4-godzinnej z Katowic i Wrocławia do Lublina, które na wspólnym odcinku Kielce – Lublin byłyby koordynowane do częstotliwości 2-godzinnej.

<b>PRZEBIEG</b>	Trasowanie pociągów dalekobieżnych między Katowicami a Olkuszem szybszą trasą przez Jaworzno Szczakową (pominięcie Sławkowa)	1	Postulat nie został uwzględniony. Po wykonaniu dodatkowych analiz handlowych i eksploatacyjnych podjęto decyzję o zmianie trasowania linii P18 na południe/zachód od Kielc poprzez likwidację wariantowania i skierowania wszystkich pociągów w ramach tej linii komunikacyjnej do Wrocławia przez Włoszczową i Lubliniec i dalej przez Kluczbork i linię KDP (włączenie do linii kolejowej nr 86 w rejonie węzła Bierutów). Połączenie Lublina z Górnym Śląskiem zapewni linia P19, w przypadku której założono utrzymanie przebiegu z Olkusza do Katowic przez Sławków
<b>RAZEM</b>		<b>17</b>	-

## P19 Lublin – Puławy – Radom – Kielce – Kraków

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P19 z Krakowa do Bielska-Białej przez Oświęcim i Czechowice-Dziedzice	2	Postulat połączenia Krakowa z Bielsko-Białą został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano jednak nowe trasowanie linii P42 poprzez jej wydłużenie z Kielc przez Kraków, Oświęcim do Bielska-Białej co 2 godziny.
<b>INNE</b>	Połączenie dwóch linii regionalnych Łódź – Przysucha i Przysucha – Radom, celem stworzenia bezpośredniego połączenia	1	Uwaga została włączona w proces konsultacji układu połączeń regionalnych w HRJ z właściwymi organizatorami przewozów, tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Łódzkiego oraz Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego. Jednocześnie wskazujemy, że w nowej

			wersji HRJ ciąg Łódź – Przysucha – Radom został włączony w układ połączeń dalekobieżnych poprzez przetrasowanie linii P05 Lublin – Szczecin.
<b>PRZEBIEG</b>	Wytrasowanie linii P19 przez Kraśnik, Stalową Wolę i Mielec	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię P20 w relacji Lublin – Kraków – Jelenia Góra z częstotliwością 2-godzinną (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną). Efektem uruchomienia tej linii komunikacyjnych byłoby zapewnienie bezpośredniego połączenia m.in. Krakowa, Tarnowa, Dębicy, Mielca, Tarnobrzegu, Stalowej Woli, Kraśnika i Lublina, zgodnie z postulatem. Połączenie to zastąpiło dotychczasową linię P19 przez Radom.
	<b>RAZEM</b>	<b>4</b>	-

## P20 Wrocław – Legnica – Zgorzelec – Görlitz – Drezno – Lipsk

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P20 do Katowic lub Krakowa	3	W nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję obsługi linii kolejowej nr 275 na zachód od Wrocławia. Zaproponowano linię Ex55, obsługującą relację Lipsk – Rzeszów m.in. przez Wrocław, Katowice i Kraków z częstotliwością 4-godzinną. Dodatkowo uwzględniono wydłużenie linii P15 z Wrocławia do Görlitz. W porozumieniu z UMWD, połączenie to jest planowane w ramach

			tw. podwójnej funkcji z połączeniami regionalnymi. Zapewni ono bezpośrednie połączenie tego obszaru z centrum kraju.
<b>PRZEBIEG</b>	Połączenie linii P20 z linią P15 w celu stworzenia międzynarodowych połączeń z Polski centralnej do Drezna i Lipska	2	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano połączenie linii z Görlitz do Wrocławia z linią z Wrocławia do Warszawy (Terespola) przez Kępno, Wieluń, Bełchatów. W zakresie połączenia międzynarodowego z Łodzi zaplanowano niesystemowe wydłużenie linii Ex26 (poprzednie oznaczenie – KDP26) z Wrocławia do Lipska.
<b>INNE</b>	Rezygnacja z linii w obecnym kształcie do czasu elektryfikacji ciągu Zgorzelec (Gorlitz) - Drezno	1	W nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję obsługi linii kolejowej nr 275 na zachód od Wrocławia. Zaproponowano linię Ex55, obsługującą relację Lipsk – Rzeszów m.in. przez Wrocław, Katowice i Kraków z częstotliwością 4-godzinną. Dodatkowo uwzględniono wydłużenie linii P15 z Wrocławia do Görlitz. W porozumieniu z UMWD, połączenie to jest planowane w ramach tzw. podwójnej funkcji z połączeniami regionalnymi. Zapewni ono bezpośrednie połączenie tego obszaru z centrum kraju.
<b>PRZEBIEG</b>	Połączenie linii P20 z linią Ex55 w celu zapewnienia południowej Polsce połączeń z Dreznem oraz Lipskiem	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano linię Ex55, obsługującą relację Lipsk – Rzeszów m.in. przez Wrocław, Katowice i Kraków z częstotliwością 4-godzinną.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ	1	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Postulat ograniczenia częstotliwości do 4h z uwagi na brak dotychczasowych usług na tej trasie	1	W nowej wersji HRJ zaproponowano linię Ex55, obsługującą relację Lipsk – Rzeszów m.in. przez Wrocław, Katowice i Kraków, z częstotliwością 4-godzinną.
<b>INNE</b>	Rezygnacja z linii na rzecz wydłużenia KDP02	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaplanowano niesystemowe wydłużenie linii Ex26 (dawne oznaczenie – KDP26) z Wrocławia do Lipska,

			tworząc połączenie o charakterze KDP z Warszawy do centralnych Niemiec.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P20 do Warszawy	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano połączenie linii z Gorlitz do Wrocławia z linią z Wrocławia do Warszawy (Terespola) przez Kępno, Wieluń, Bełchatów z częstotliwością 4-godzinną.
	<b>RAZEM</b>	<b>11</b>	-

## P21 Kraków – Tarnów – Mielec – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – Zamość

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Ograniczenie częstotliwości do 4-godzinnej z uwagi na brak wystarczającego popytu	2	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię P20 w relacji Jelenia Góra – Lublin z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta. Jako bazową dla tej linii komunikacyjnej przyjęto częstotliwość 2-godzinną, jednak w odniesieniu do ww. grupy wagonów założona została 4-godzinna.
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	Aprobata dla proponowanych założeń	1	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.

<b>INNE</b>	Zwiększenie liczby pociągów regionalnych na trasie Stalowa Wola - Zamość	1	Uwaga została włączona w proces konsultacji układu połączeń regionalnych w HRJ z właściwymi organizatorami przewozów tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego i Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubelskiego.
<b>INNE</b>	Postulat uruchomienia pociągów regionalnych w miejsce P21 przez urzędy marszałkowskie województw podkarpackiego i lubelskiego na trasie Dębica – Hrubieszów	2	Postulat nie został uwzględniony. Analizy handlowe i eksploatacyjne oraz dążenie do zapewnienia spójności transportowej kraju uzasadniają realizację połączeń dalekobieżnych we wskazanej relacji. Należy jednocześnie podkreślić, że w nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię P20 w relacji Jelenia Góra – Lublin (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną).
<b>WARIANTOWANIE</b>	Uruchomienie części kursów od Stalowej Woli do Lublina ze względu na zapotrzebowanie wśród mieszkańców Tarnowa, Dębicy i Mielca	2	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię P20 w relacji Jelenia Góra – Lublin (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną). Konceptcję łączenia w ww. lokalizacji przyjęto ze względu na modernizację stacji kolejowej w Tarnobrzegu z rozbudową układu torowego. Efektem uruchomienia tej linii komunikacyjnych byłoby zapewnienie bezpośredniego połączenia Tarnowa, Dębicy, Mielca, Tarnobrzegu, Stalowej Woli i Lublina, zgodnie z postulatem.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Katowic przez Trzebinę i kursowanie na zakładkę z P14	1	W nowej wersji HRJ przyjęto postulat zapewnienia bezpośredniego połączenia z Zamojszczyzny i Lublina na zachód od Krakowa. Zaproponowano nową linię P20 w relacji Jelenia Góra – Lublin (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną) przez Dębicę, Kraków, Katowice, Kędzierzyn-Koźle, Nysę.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii przez Oświęcim i Rybnik do Wodzisławia Śląskiego	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy natomiast, że połączenie Rybnika i Wodzisławia Śląskiego z Krakowem w nowej wersji HRJ będzie możliwe bezpośrednio linią Ex06 z Pragi do Krakowa w częstotliwości co 2 godziny.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Chełma a w sezonie do Włodawy	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ wszystkie kursy linii P21 (nowe oznaczenie – P20A) skierowano do Hrubieszowa.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Bielska-Białej i Czeskiego Cieszyzna	1	Wyrażone postulaty zostały uwzględnione w nowej wersji HRJ. W zakresie połączenia Lublina z Krakowem, zaproponowano nową linię P20 co 2 godziny w relacji Jelenia Góra – Lublin (z grupą wagonów z Tarnobrzegu do Hrubieszowa Miasta z częstotliwością 4-godzinną) przez Dębicę i Kraków. Połączenie Cieszyzna i Bielska-Białej z Krakowem zostało zrealizowane w ramach wydłużenia linii P42 co 2 godziny z Kielc przez Kraków, Trzebinę do Czeskiego Cieszyzna lub Żywca.
<b>RAZEM</b>		12	-

## P22 Kraków – Nowy Sącz – Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości kursowania z Krakowa do Zagórz do minimum 4 par na dobę	2	Zarówno w wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych w lipcu 2024 roku, jak i obecnie, zakłada się ruch pociągów dalekobieżnych pomiędzy Krakowem a Zagórzem w ramach linii P22 z częstotliwością 2-godzinną.

<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości linii P22	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P22 z Zagórza do Ustrzyk Dolnych (częstotliwość 4-godzinna). Na odcinku Kraków – Zagórz pociągi na tej linii komunikacyjnej kursowałyby co 2 godziny. Zaproponowano również uruchomienie połączenia z Warszawą (Ex54) z Sanoka w częstotliwości co 4 godziny, trasą przez Radom.
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	<i>Aprobata dla proponowanych założeń</i>	1	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>POSTOJE</b>	Zmiana miejsca zatrzymania z Wróblika Szlacheckiego na Besko z uwagi na większą liczbę mieszkańców i lepsze połączenia z Rymanowem i Brzozowem	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ zrezygnowano z postoju we Wróbliku Szlacheckim na rzecz obsługi tego obszaru z Krosna, będącego największym ośrodkiem w okolicy, posiadającego odpowiednią infrastrukturę także pod kątem połączeń dowozowych do Brzozowa czy Rymanowa.
<b>PRZEBIEG</b>	Przekierowanie P22 na LK96 w celu obsługi miejscowości znajdujących się wzdłuż linii	2	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ przekierowano linię P22 przez Tarnów do Krakowa z zachowaniem 2-godzinnej częstotliwości.
<b>PRZEBIEG</b>	Rezygnacja z wjazdu kieszeniowego do stacji Gorlice w celu skrócenia czasu przejazdu	1	Postulat został przyjęty. W zamian zaproponowano obsługę miasta Gorlice poprzez zatrzymania pociągów linii P22 na stacji kolejowej Gorlice Zagórzany.
<b>INNE</b>	Zapewnienie wygodnego dojazdu z Nowego Sącza do Zakopanego poprzez bezpośrednie połączenie bądź skomunikowanie	2	Ze względu na przetrasowanie linii P22 przez Tarnów uwaga nie została uwzględniona w proponowanym kształcie. Została ona jednak włączona w proces konsultacji układu połączeń regionalnych w HRJ z właściwym organizatorem przewozów tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wybranych kursów do Wrocławia	1	Postulat nie został uwzględniony. Połączenie z Wrocławiem będzie możliwe z jedną przesiadką w węźle w Krakowie na częste połączenia w osi wschód-zachód. Możliwości bezpośredniego wydłużenia są

			ograniczone ze względu m.in. na znaczne wykorzystanie przepustowości korytarza E 30, intensywnie wykorzystywanego w różnych segmentach ruchu.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Bielska-Białej	1	Postulat nie został uwzględniony. Połączenie z Bielsko-Białą będzie możliwe z jedną przesiadką w węźle w Krakowie, z którego zaplanowano bezpośrednie połączenie dalekobieżne linią P42 co 2 godziny.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Katowic lub Gliwic	2	Postulat nie został uwzględniony. Połączenie z GZM będzie możliwe z jedną przesiadką w węźle w Krakowie na częste połączenia w osi wschód-zachód. Możliwości bezpośredniego wydłużenia są ograniczone ze względu m.in. na znaczne wykorzystanie przepustowości korytarza E 30, intensywnie wykorzystywanego w różnych segmentach ruchu.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Ustrzyk Dolnych lub Krościenka	3	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P22 z Zagórza do Ustrzyk Dolnych co 4 godziny.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wybranych kursów do Humennego na Słowacji	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano jednak wydłużenie linii P22 z Zagórza do Ustrzyk Dolnych.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Jeleniej Góry	1	Postulat nie został uwzględniony. Połączenie południowej Małopolski z Jelenią Górą będzie możliwe z jedną przesiadką w Krakowie. Możliwości bezpośredniego wydłużenia są ograniczone ze względu m.in. na znaczne wykorzystanie przepustowości korytarza E 30, intensywnie wykorzystywanego w różnych segmentach ruchu.
	<b>RAZEM</b>	<b>19</b>	-

## P24 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Chojnice – Piła – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>INNE</b>	Zapewnienie przesiadek w Kostrzynie na pociągi do Berlina Lichtenberg	1	Uwaga została włączona w proces konsultacji układu połączeń regionalnych w HRJ z właściwym organizatorem przewozów. tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Lubuskiego i ich powiązania z układem dalekobieżnym.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Stworzenie dwóch wariantów dla linii P24: P24.1 od Piły przez Chojnice i Tczew do Trójmiasta oraz P24.2 od Piły przez Bydgoszcz do Trójmiasta	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ założono podział linii P24 na linie U23 i U24 z częstotliwością 4-godzinną ze wspólnym odcinkiem z Gdyni do Chojnic (wspólna częstotliwość 2-godzinna), dalej przez Drawsko Pomorskie do Szczecina (linia U23) oraz przez Piłę do Kostrzyna (linia U24).
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-
<b>PRZEBIEG</b>	Postulat przetrasowania linii P24 przez Człuchów po realizacji linii Człuchów – Wierzchowo Człuchowskie	1	Informujemy, że aktualne założenia infrastrukturalne dla roku 2035 przekazane przez zarządcę infrastruktury (PKP Polskie Linie Kolejowe) nie uwzględniały budowy tzw. bypassu człuchowskiego w ww. horyzoncie. W nowej wersji HRJ włączono jednak Człuchów w sieć połączeń dalekobieżnych poprzez nową linię U23 ze Szczecina przez Człuchów i Chojnice do Gdyni z częstotliwością 4-godzinną.
<b>INNE</b>	Zapewnienie przesiadek w Krzyżu między P24 a KDP11	1	Postulat nie został uwzględniony z uwagi na brak planowanego postoju na stacji kolejowej Krzyż w przypadku linii Ex11 (w poprzedniej wersji HRJ oznaczona jako KDP10).

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P24 do Berlina-Lichtenberg w celu zapewnienia Pile i Gorzowowi bezpośrednich połączeń	1	Na obecnym etapie prac nad projektem HRJ nie jest planowane wydłużenie linii U24 z Kostrzyna n. Odrą do Berlina. Nie należy jednak wykluczać podjęcia w przyszłości pogłębionych analiz handlowych i eksploatacyjnych w przedmiotowej kwestii w zależności od możliwych rozmów ze stroną niemiecką.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Pinczynie	1	Na obecnym etapie prac nad projektem HRJ uzgodniono dodatkowe postoje handlowe na linii U24 pomiędzy Starogardem Gdańskim a Czerskiem w miejscowościach Zblewo, Kaliska i Czarna Woda. Ze względu na niewielką odległość Pinczyna od Zblewa nie wprowadzono kolejnego postoju dla ww. relacji.
<b>PRZEBIEG</b>	Rezygnacja z przebiegu od Piły do Kostrzyna a w zamian wytrasowanie linii P24 na Poznań, Leszno do Głogowa i Legnicy	1	Postulat nie został uwzględniony. Wprowadzenie dodatkowego połączenia w korytarzu Piła – Poznań – Leszno jest znacząco utrudnione ze względu na ograniczenia infrastruktury i przepustowość linii kolejowej nr 354 oraz 271. Połączenie z ww. ośrodków do Poznania będzie możliwe z jedną przesiadką w Pile na linii P10 i P40.
<b>RAZEM</b>		<b>8</b>	-

## P29 Świnoujście – Szczecin – Stargard – Poznań – Ostrów Wlkp. – Katowice – Kraków

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości do częstotliwości godzinnej	1	Postulat zwiększenia częstotliwości nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ rzeczona linia komunikacyjna została przeformułowana na Ex10 (modyfikacja przebiegu w województwie wielkopolskim, ograniczenie siatki zatrzymań). Na odcinku Poznań – Pleszew zaproponowano przejazd przez linię KDP, co wpłynie korzystnie na czas przejazdu. W przyszłości, po realizacji inwestycji w przebudowę infrastruktury i zwiększenia dostępnej przepustowości, nie wykluczamy zwiększenia częstotliwości w korytarzu linii Ex10.
<b>INNE</b>	Przekwalifikowanie linii P29 na linię KDP	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ rzeczona linia komunikacyjna została przeformułowana na Ex10 (modyfikacja przebiegu w województwie wielkopolskim, ograniczenie siatki zatrzymań). Na odcinku Poznań – Pleszew zaproponowano przejazd przez linię KDP, co wpłynie korzystnie na czas przejazdu. Dodatkowo do Świnoujścia skierowane zostały niesystemowe wydłużenia linii Ex11 (poprzednie oznaczenie – KDP11) z Warszawy.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoi handlowego na stacji Chorzów Batory	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy podkreślić, że w nowej wersji HRJ rzeczona linia komunikacyjna została przeformułowana na Ex10 (modyfikacja przebiegu w województwie wielkopolskim, ograniczenie siatki zatrzymań), jednocześnie utrzymano zakładane zatrzymania w Chorzowie Mieście.

<b>PRZEBIEG</b>	Skierowanie linii P29 od Ostrowa Wielkopolskiego po linii kolejowej nr 14 do Krotoszyna i następnie w stronę Jarocina, w celu poprawy połączenia miasta i powiatu z Poznaniem	2	Postulat nie został uwzględniony. Połączenie z Krotoszyna będzie możliwe z jedną przesiadką w węźle w Ostrowie Wielkopolskim.
<b>PRZEBIEG</b>	Zamiana końcówek tras P29 oraz P10/P40 w celu lepszego dostosowania do popytu	2	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zmieniono jednak założenia w zakresie linii P29, której koncepcja została przeformułowana wraz z podniesieniem kategorii z P do Ex, zmianą oznaczenia na Ex10 i ograniczeniem siatki postojów handlowych. Jednocześnie utrzymano proponowany przebieg od Poznania przez Ostrów Wlkp. do Katowic, z wydłużeniem w stronę Krakowa i Nowego Sącza.
<b>PRZEBIEG</b>	Skierowanie linii P29 przez Leszno, celem zapewnienia bezpośrednich połączeń ze Stargardem, Szczecinem i Świnoujściem	1	Postulat nie został uwzględniony. Połączenie w ww. relacjach będzie możliwe z jedną przesiadką w Poznaniu Głównym.
<b>INNE</b>	Skomunikowanie pociągów osobowych z pociągami pospieszными, np. w Ostrowie Wielkopolskim i Lublińcu	1	Integralną częścią projektu HRJ jest szeroki proces konsultacyjny, obejmujący m.in. konsultacje z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami przewozów kolejowych, w których istotne znaczenie mają uzgodnienia w zakresie koordynacji dalekobieżnych i regionalnych połączeń kolejowych. W ramach powyższego dąży się do zapewnienia systemowych skomunikowań na stacjach węzłowych.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Poprowadzenie co drugiego pociągu przez Wieluń i Wieruszów do Katowic	2	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ linia P29 została przeformułowana na Ex10 (modyfikacja przebiegu w województwie wielkopolskim, ograniczenie siatki zatrzymań). Należy jednocześnie podkreślić, że uwzględniono nową linię komunikacyjną P15 z Terespolą do Goerlitz, na odcinku Warszawa – Wrocław kursującej m.in. przez Bełchatów, Wieluń i Wieruszów.

<b>WARIANTOWANIE</b>	Poprowadzenie co drugiego pociągu przez Wieluń, Wieruszów i Częstochowę do Krakowa	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ linia P29 została przeformułowana na Ex10 (modyfikacja przebiegu w województwie wielkopolskim, ograniczenie siatki zatrzymań). Należy jednocześnie podkreślić, że uwzględniono nową linię komunikacyjną P15 z Terespolą do Görlitz, na odcinku Warszawa – Wrocław kursującej m.in. przez Bełchatów, Wieluń i Wieruszów. Nie zdecydowano się na wariantowanie ww. linii komunikacyjnej ze względu na potencjalne pomijanie ośrodków takich jak Kluczbork, Olesno Śląskie i Lubliniec, których obsługa zapewniona jest systemową linią Ex10.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Poprowadzenie co drugiego pociągu od Poznania przez Międzychód, Gorzów Wielkopolski i Kostrzyn do Szczecina	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zmieniono oznaczenie linii P29 na Ex10 (modyfikacja przebiegu w województwie wielkopolskim, ograniczenie siatki zatrzymań). Trasowanie pociągów do Szczecina przez Gorzów Wielkopolski uzależnione jest od realizacji inwestycji infrastrukturalnych na sieci PLK.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Ograniczenie przebiegu P29 do Szczecina a w zamian wydłużenie P03 do Świnoujścia w celu umożliwienia bezpośredniego połączenia z Wrocławiem	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P03 do Świnoujścia. W przypadku linii P29 podjęta została decyzja o zmianie formuły jej funkcjonowania poprzez podniesienie kategorii z P do Ex i ograniczenie siatki postojów handlowych. Nowa linia komunikacyjna oznaczona jako Ex10 kursowałaby jednak w niezmienionej relacji, tj. ze Świnoujścia do Krakowa m.in. przez Poznań i Ostrów Wlkp.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P29 do Rzeszowa i Przemyśla w celu utrzymania bezpośredniego połączenia ze Szczecinem	1	Postulat nie został uwzględniony. Jednocześnie podkreślić, że zaproponowana w nowej wersji HRJ linia Ex10 (poprzednie oznaczenie – P29) zapewni połączenie Świnoujścia i Szczecina z Krakowem i Nowym Sączem. Dzielne połączenie z Rzeszowem i Przemyśłem będzie możliwe z jedną przesiadką w Krakowie. Jednocześnie ww. relacja będzie możliwa do obsługi w sposób bezpośredni przez połączenie nocne z Przemyśla do Szczecina i Świnoujścia.
<b>RAZEM</b>		<b>16</b>	-

## P32 Kołobrzeg – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – Warszawa

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>PRZEBIEG</b>	Skrócenie linii P32 do Piły, w zamian za wzmocnienie częstotliwości P10 oraz P40	1	Postulat nie został uwzględniony. Wzmocnienie linii P10 i P40 do wyższej częstotliwości nie jest możliwe na pozostałej części trasy ze względu na ograniczenia infrastrukturalne. Jednocześnie utrzymano połączenie P32 jako bezpośrednie połączenie rejonu Kołobrzegu i Szczecinka z Bydgoszczą, Toruniem i Warszawą.
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zapewnienie co najmniej 12 par pociągów z Bydgoszczy do Warszawy	1	W nowej wersji HRJ zaproponowano bardzo rozbudowaną ofertę przewozową pomiędzy Bydgoszczą, Toruniem i Włocławkiem a Warszawą. Relacja byłaby obsługiwana przez linie P32, P33 i P34, koordynowane do 60-minutowej częstotliwości.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Poprowadzenie wybranych pociągów do Słupska i Ustki	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy jednocześnie podkreślić, że podróż w tej relacji będzie możliwa z przesiadką lub w sposób bezpośredni (w zależności od relacji) szybszą trasą przez Trójmiasto.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-
<b>WARIANTOWANIE</b>	Poprowadzenie co drugiego pociągu od Piły do Kostrzyna, celem zapewnienia Trzciance i Wieleniowi bezpośrednich połączeń z Warszawą i Toruniem	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii P33 przez Piłę, Trzciankę, Wielen, Krzyż do Szczecina z częstotliwością 4-godzinną, zapewniając bezpośrednie połączenie m.in. z Toruniem i Warszawą.

<b>RAZEM</b>	<b>5</b>	
--------------	----------	--

### **P33 Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – Warszawa – Puławy – Lublin – Rzeszów / Zamość**

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>POSTOJE</b>	Postulat wjazdu kieszeniowego do Rejowca bądź wybudowania przystanku kolejowego na łącznicy	1	Postulat nie został uwzględniony. Wjazdy kieszeniowe pociągów dalekobieżnych na stację kolejową Rejowiec wiązałyby się ze znaczącym wydłużeniem czasów przejazdów z uwagi na konieczność zmiany kierunku jazdy. Jednocześnie przypominamy, że postój w Rejowcu jest uwzględniony dla linii P32, w dużej mierze w pokrywającej się z linią P33.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Niedrzwicy z uwagi na potencjał miejscowości	1	Postulat wprowadzenia postojów w Niedrzwicy nie został uwzględniony. Miejscowość ta nie spełnia obecnie warunków uwzględnionych w polityce postojów handlowych (poniżej 5 tysięcy mieszkańców).
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu wariantu P33.1 linii P33, tj. przebieg przez Tarnobrzeg, Mielec i Dębicę zamiast przez Stalową Wolę w celu zapewnienia bezpośrednich połączeń Mielca z Lublinem i Warszawą	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy jednocześnie podkreślić, że w nowej wersji HRJ uwzględniono bezpośrednie połączenie Mielca z Lublinem z częstotliwością 2-godzinną w ramach linii P20, stanowiącej połączenie w zoptymalizowanej i rozszerzonej formie linii P14 i P21. Umożliwi to dojazd do Warszawy co 2 godziny z jedną przesiadką, tj. w Tarnobrzegu na linię Ex54 albo w Lublinie na linii Ex26, P32, P33 i P34.

<b>PRZEBIEG</b>	Rezygnacja z odnogi do Zamościa i pozostawienie wyłącznie połączenia z Rzeszowem	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy jednocześnie, że w nowej wersji HRJ zrezygnowano z wariantowania linii P33, wyodrębniając osobną linię P34. Na każdej z wyżej wymienionych linii komunikacyjnych założono częstotliwość 4-godzinną, co oznacza utrzymanie dotychczasowych założeń w zakresie obsługi relacji z Lublina do Rzeszowa (linia P34, dawniej P33.1) i z Lublina do Zamościa (linia P33, dawniej P33.2).
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P33.1 do Krosna	2	Postulat nie został uwzględniony. Należy jednocześnie podkreślić, że w nowej wersji HRJ uwzględniono bezpośrednie połączenie Rzeszowa z Krosnem (i dalej z Sanokiem) za pomocą wariantu Ex54B (grupa wagonów) w ramach linii komunikacyjnej Ex54 z częstotliwością 4-godzinną.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Trójmiasta w celu zapewnienia bezpośredniego połączenia Lubelszczyzny z Pomorzem	1	Postulat nie został uwzględniony w proponowanym kształcie. W nowej wersji HRJ uwzględniono natomiast postulat połączenia Lubelszczyzny z wybrzeżem poprzez niesystemowy wariant linii P12 z Lublina przez Warszawę do Gdyni. Dodatkowo dzięki rozbudowanej ofercie przewozowej w relacjach Lublin – Warszawa oraz Warszawa – Trójmiasto dostępne będą liczne opcje podróży z dogodną przesiadką w Warszawie Wschodniej.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P33.1 do Krosna (co 4 godziny) oraz do Gorlic (co 4 godziny)	1	Postulat nie został uwzględniony w tym kształcie. Należy jednocześnie podkreślić, że w nowej wersji HRJ uwzględniono bezpośrednie połączenie Rzeszowa przez Krosno z Sanokiem za pomocą wariantu Ex54B (grupa wagonów) w ramach linii komunikacyjnej Ex54 z częstotliwością 4-godzinną. Trasowanie przez Tarnobrzeg umożliwi krótszy czas przejazdu z rejonu Krosna i Sanoka do Warszawy w stosunku to trasy przez Leżajsk.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P33 do Grudziądza w celu zapewnienia miastu dobrego połączenia z Toruniem i Bydgoszczą, a	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ przewidziano jednak obsługę Grudziądza pociągami dalekobieżnymi. Połączenie tego miasta z Warszawą miałyby zapewnić U37, łącząca Warszawę przez Płońsk, Sierpc, Brodnicę, Grudziądz i Malbork z Trójmiastem. Obsługę

	także nowym portem lotniczym i Warszawą		relacji Bydgoszcz – Grudziądz zapewniłaby linia U08, w przypadku której w nowej wersji HRJ zaplanowano przebieg ze Szczecina przez Stargard, Wałcz, Piłę, Bydgoszcz, Grudziądz i Iławę do Olsztyna.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P33.1 do Sanoka i/lub Zagórza	3	Postulat nie został uwzględniony w tym kształcie. Należy jednocześnie podkreślić, że w nowej wersji HRJ uwzględniono bezpośrednie połączenie Rzeszowa przez Krosno z Sanokiem za pomocą wariantu Ex54B (grupa wagonów) w ramach linii komunikacyjnej Ex54 z częstotliwością 4-godzinną. Trasowanie przez Tarnobrzeg umożliwi krótszy czas przejazdu z rejonu Krosna i Sanoka do Warszawy w stosunku do trasy przez Leżajsk.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii P33.2 do Hrubieszowa	1	Postulat nie został uwzględniony. W zakresie wydłużenia do Hrubieszowa założono skomunikowania połączeń P33 oraz P20A w Zamościu w relacji do Hrubieszowa. Bezpośrednie wydłużenie linii P33 wymagałoby zaangażowania trakcji spalinowej na odcinek Zamość – Hrubieszów.
<b>RAZEM</b>		<b>13</b>	-

## P40 Ustka – Słupsk – Koszalin – Piła – Poznań – Leszno – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WARIANTOWANIE</b>	Poprowadzenie części pociągów przez Miastko do Słupska	2	Postulat nie został uwzględniony. Należy tu wskazać w szczególności na pominięcie Koszalina, a także dwóch innych miast powiatowych, tj. Białogardu i Sławna. Dodatkowo trasowanie przez linię kolejową nr 405 oznaczałoby konieczność zaangażowania trakcji spalinowej do obsługi ww. odcinka.
<b>PRZEBIEG</b>	Rezygnacja z poprowadzenia linii z Poznania na Piłę i do Słupska	1	Postulat nie został uwzględniony. Relacja ze Słupska i Koszalina w kierunku Poznania i południa kraju została zidentyfikowana jako istotna w sieci połączeń dalekobieżnych.
<b>INNE</b>	Sprawne przesiadki na stacji Przemyśl Główny do Lwowa	1	Informujemy, że powiązania linii komunikacyjnych po stronie polskiej i ukraińskiej są przedmiotem uwagi oraz analiz handlowych i eksploatacyjnych. Informujemy jednocześnie, że w długim okresie nie należy wykluczać wydłużania linii komunikacyjnych na Ukrainę, zwłaszcza w przypadku zakończenia wojny i wejścia tego państwa na ścieżkę integracji ze strukturami Unii Europejskiej.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-
<b>RAZEM</b>		<b>5</b>	-

## P42 Olsztyn – Ciechanów – Warszawa – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>POSTOJE</b>	Wprowadzenie postoju handlowego w Mławie Mieście i wydłużenie relacji na Śląsk	1	Postulat został częściowo przyjęty. Zaproponowano wydłużenie relacji z Kielc przez Kraków, Oświęcim, Czechowice-Dziedzice i Bielsko-Białą do Cieszyna. W Mławie przewidziano natomiast postój handlowy na stacji kolejowej Mława, która nie jest zlokalizowana w znacznie większej odległości niż przystanek osobowy Mława Miasto, który nie posiada infrastruktury dworcowej.
<b>POSTOJE</b>	Wprowadzenie postoju handlowego w Nasielsku	1	Postulat został przyjęty. Na stacji kolejowej Nasielsk przewidziano także postoje handlowe w przypadku linii komunikacyjnych P12 i P16.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasy od Działdowa przez Nidzicę do Olsztyna	2	Postulat nie został uwzględniony. Utrzymano założenia trasowania przez Nidzicę linii P16 z Katowic. Linia P42 wraz z linią P12 tworzą podstawowy układ połączeń na linii kolejowej nr 9 między Ławą a Warszawą (cykl 60-minutowy). Istotnym czynnikiem dla skrócenia czasu przejazdu, pomimo trasowania przez Ostródę, jest wykorzystanie taboru o prędkości maksymalnej 200 km/h.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Katowic (Gliwic / Rybnika) w celu poprawy połączenia województwa świętokrzyskiego i śląskiego	2	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano inne wydłużenie relacji, tj. z Kielc przez Kraków, Oświęcim, Czechowice-Dziedzice i Bielsko-Białą do Cieszyna.

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Katowic (Rybnika) w celu poprawy połączenia województwa świętokrzyskiego i śląskiego	1	Postulat bezpośredniego połączenia Olsztyna z Górnym Śląskiem został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaproponowano linię komunikacyjną P16 z Katowic przez Bytom, Tarnowskie Góry, Częstochowę, Warszawę, Nidzicę do Olsztyna z częstotliwością 2-godzinnej.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie na Górny Śląsk lub Podkarpacie	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie relacji z Kielc przez Kraków, Oświęcim, Czechowice-Dziedzice i Bielsko-Białą do Cieszyna.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Krakowa Głównego celem wzmocnienia częstotliwości między Kielcami a Krakowem do 1 godziny	7	Postulat został przyjęty. Skoordynowane linie P12 i P42 na odcinku Kielce – Kraków zapewnią ruch pociągów dalekobieżnych z 60-minutową częstotliwością.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Buska-Zdroju celem włączenia powiatu buskiego i uzdrowiska do sieci połączeń dalekobieżnych	2	Postulat nie został uwzględniony. W przypadku linii P42 zdecydowano o wydłużeniu linii do Krakowa i w stronę Bielska-Białej, adresując istotną potrzebę wzmocnienia korytarza między Kielcami a Krakowem. Połączenie do Buska-Zdroju będzie możliwe z jedną przesiadką z połączenia regionalnego w Kielcach na kursującą co godzinę parę linii P12 i P42. Należy jednocześnie wskazać, że zgodnie z pozyskanymi danymi najistotniejszym kierunkiem ciężenia uzdrowiska Busko Zdrój jest Śląsk, a nie kierunek Warszawy i północy kraju, więc wydłużenie linii P42 nie adresowałoby tej potrzeby we właściwy sposób.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie do Łomży (Białegostoku)	2	Postulat nie został uwzględniony. Zakłada się, że obsługę relacji Warszawa – Ostrołęka – Łomża zapewniłaby linia U43, kursująca z częstotliwością 2-godzinną, która została zaproponowana w nowej wersji HRJ.
<b>RAZEM</b>		<b>19</b>	-

## P54 Warszawa – Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Tarnobrzeg – Rzeszów – Przemyśl

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	2	-
<b>INNE</b>	Zapewnienie wygodnych przesiadek w Przemyślu na pociągi w stronę Lwowa	1	Informujemy, że powiązania linii komunikacyjnych po stronie polskiej i ukraińskiej są przedmiotem uwagi i analiz handlowych i eksploatacyjnych. Informujemy jednocześnie, że w długim okresie nie należy wykluczać wydłużania linii komunikacyjnych na Ukrainę, zwłaszcza w przypadku zakończenia wojny i wejścia tego państwa na ścieżkę integracji ze strukturami Unii Europejskiej.
<b>POSTOJE</b>	Rezygnacja z postojów w Skarżysku-Kamiennej	1	Postulat został przyjęty. W celu zapewnienia bardziej atrakcyjnego czasu przejazdu na linii Ex54 (dawniej P54) założono trasowanie pociągów z pominięciem stacji kolejowej Skarżysko-Kamienna, co umożliwi uniknięcie konieczności zmiany kierunku jazdy.
<b>POSTOJE</b>	Rezygnacja z postojów handlowych w Jasicach	3	Postulat został częściowo przyjęty związku z podniesieniem kategorii tej linii komunikacyjnej z P do Ex. Z tego powodu nie przewiduje się postojów handlowych w innych lokalizacjach na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz. Potencjalna obsługa powiatu opatowskiego autobusami dowozowymi mogłaby być realizowana w relacji Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski.
<b>POSTOJE</b>	Wprowadzenie postojów handlowych w Głogowie Małopolskim	1	W wersji roboczej HRJ, która została przekazana do konsultacji publicznych, uwzględniono zatrzymania pociągów linii P54 w tej lokalizacji. W związku z podniesieniem kategorii tej linii komunikacyjnej z

			P do Ex zrezygnowano z uwzględnienia postojów handlowych w Głogowie Małopolskim.
<b>POSTOJE</b>	Rezygnacja z postojów handlowych w Głogowie Małopolskim	1	Postulat został przyjęty. Decyzja ta związana jest z podniesieniem kategorii linii komunikacyjnej z P do Ex i dążeniem do zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu. Dodatkowo Głogów Małopolski znajduje się w relatywnie bliskiej odległości od Rzeszowa i Kolbuszowej,
<b>WARIANTOWANIE</b>	Wydłużenie części połączeń do Krosna i Sanoka	1	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy potwierdziły uzasadnienie handlowe dla wydłużenia relacji. Założono, że nowa linia Ex54 byłaby wariantowana. Rekomenduje się zapewnienie bezpośredniego połączenia Sanoka i Krosna z Warszawą z częstotliwością 4-godzinną poprzez wariant tej linii komunikacyjnej, oznaczony jako Ex54B. Jednocześnie utrzymano 2-godzinną częstotliwość na odcinku Rzeszów – Przemyśl.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Łomży	2	Postulat nie został uwzględniony. Zakłada się, że obsługę relacji Warszawa – Ostrołęka – Łomża zapewniłaby linia U43, kursująca z częstotliwością 2-godzinną, która została zaproponowana w nowej wersji HRJ. Wydłużenie jednej z linii komunikacyjnych z głębi kraju w stronę Łomży będzie możliwe po elektryfikacji odcinka Ostrołęka – Łomża.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Olsztyna (zamiast P42)	1	Postulat został częściowo przyjęty. Podjęto decyzję o ograniczeniu siatki postojów handlowych dla linii P54 (nowe oznaczenie – Ex54). Na odcinku Piaseczno – Skarżysko-Kamienna przewidziano zatrzymanie tylko w Radomiu, rezygnując z postojów handlowych w Warce (Warce Mieście), Dobieszynie i Szydłowcu. Obsługę relacji Warszawa – Ostrołęka – Łomża zapewniłaby linia U43, kursująca z częstotliwością 2-godzinną.
	<b>RAZEM</b>	<b>13</b>	-

## 6.1.2 Linie komunikacyjne kategorii KDP i Ex (Kolej Dużych Prędkości i ekspresowe)

### KDP01 Warszawa – Łódź – Poznań – Berlin

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego dla linii KDP01 w Kaliszu	145	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono zatrzymania w Kaliszu pociągów linii Ex01, a także linii Ex11, zapewniając bezpośrednie połączenie Kalisza co 60 minut z Poznaniem oraz Łodzią, nowym portem lotniczym i Warszawą, a także co 2 godziny ze Szczecinem i Berlinem.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju dla linii KDP01 w Sieradzu	3	Postulat został częściowo przyjęty. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności zatrzymań pociągów linii Ex01 (dawniej KDP01) w Sieradzu. Informujemy jednocześnie, że w nowej wersji HRJ uwzględniono postoje handlowe pociągów linii Ex26 w tej lokalizacji. Wskazana linia komunikacyjna łączy Wrocław (co drugi kurs do/z Jeleniej Góry) przez Warszawę, Sieradz, Łódź, nowy port lotniczy i Warszawę z Lublinem.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju dla linii KDP01 w Zbąszynku	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, że w przypadku linii komunikacyjnych kategorii Ex i KDP, w nowej wersji HRJ zintegrowanych w ramach kategorii Ex, priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. Dlatego w ramach linii Ex01 (dawniej KDP01)

			<p>rekomendowano pominięcie Zbąszynka bez zatrzymania. Informujemy jednocześnie, że pasażerowie podróżujący z Poznania do Gorzowa Wlkp. mogliby przesiadać się w Zbąszynku z pociągów linii P04 i P07, koordynowanych do wspólnej częstotliwości 60-minutowej, na pociągi linii U33, łączącej Wrocław z Gorzowem Wlkp. z częstotliwością 4-godzinną, a także na pociągi regionalne.</p>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Lublina Głównego	1	<p>Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności proponowanego wydłużenia relacji. Informujemy jednocześnie, że zarówno w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r., jak również w nowej wersji HRJ, przewidziano linię Ex26, łączącą z częstotliwością 2-godzinną Wrocław (co drugi pociąg do/z Jeleniej Góry) przez Sieradz (w nowej wersji HRJ z postojem handlowym), Łódź, nowy port lotniczy i Warszawę z Lublinem.</p>
	<b>RAZEM</b>	<b>151</b>	-

## KDP02 Wrocław – Łódź – Warszawa – Białystok

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Podniesienie sumarycznej częstotliwości pociągów KDP na odcinku Wrocław –	1	<p>Informujemy, że linie komunikacyjne KDP02, KDP25 i KDP26 w wersji roboczej z dnia 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych (w nowej wersji HRJ przemianowane na Ex02, Ex25 i Ex26) zapewniają średnio 30-minutową częstotliwość kursowania pociągów po linii KDP</p>

	Warszawa do 30 minut, analogicznie do linii na Poznań, Kraków i Katowice		między Warszawą a Wrocławiem, podobnie jak w przypadku relacji Warszawa –Poznań czy na pociągów z Warszawy do Katowice i Krakowa przez Centralną Magistralę Kolejową. Średnio 30-minutowa częstotliwość została także przewidziana w nowej wersji HRJ.
<b>INNE</b>	Uruchomienie pociągów nocnych z Wrocławia do Białegostoku	1	Informujemy, że koncepcja HRJ zakłada również uruchomienie połączeń niesystemowych, w tym pojedynczych wydłużeń relacji czy pociągów sezonowych i nocnych. W zakresie połączeń nocnych między Białymstokiem a Wrocławiem należy mieć na uwadze fakt, że po otwarciu nowej infrastruktury linii KDP „Y” czas przejazdu skróci się do ok. 4 godzin, co ma wpływ na zasadność uruchomienia połączenia nocnego. Propozycja układu połączeń nocnych zostanie zaprezentowana w kolejnych etapach prac nad HRJ.
<b>INNE</b>	Uruchomienie pociągów między Warszawą a Łodzią w godzinach nocnych	1	Informujemy, że w horyzoncie oddania do użytku nowego lotniska centralnego oraz linii KDP na fragmencie Warszawa – Łódź zakłada się zapewnienie całodobowej obsługi relacji z Warszawy do Łodzi w ramach kategorii pociągów AEx, planowanej do uruchomienia w ramach osobnego projektu.
<b>POSTOJE</b>	Przetrasowanie linii przez Kalisz i Ostrów Wlkp.	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, że realizacja postulatu nie jest uzasadniona, ponieważ w przypadku linii komunikacyjnych kategorii Ex i KDP, w nowej wersji HRJ ujednoliconych do kategorii Ex, priorytetowe znaczenie ma zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzywojewódzkich. W przypadku linii Ex02 (dawniej KDP02) oznacza to trasowanie przez linię kolei dużych prędkości, która pomiędzy Wrocławiem a Sieradzem przebiega z pominięciem Ostrowa Wlkp. i Kalisza. Jednocześnie w nowej wersji HRJ uwzględniono szereg linii komunikacyjnych łączących wyżej wymienione miasta, np. linie P44 i P45 w kierunku Wrocławia i Zielonej Góry oraz Łodzi i Warszawy.

<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju dla linii KDP02 w Sieradzu	1	Postulat został częściowo przyjęty. Wprowadzie dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności zatrzymań pociągów linii Ex02 (dawniej KDP02), jednak wskazały na celowość poprawy obsługi Sieradza przez pociągi dalekobieżne, dlatego w nowej wersji HRJ uwzględniono m.in. zatrzymania pociągów linii Ex26 (dawniej KDP26) w tej lokalizacji.
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Podniesienie częstotliwości do dwóch godzin na odcinku Wrocław – Białystok	1	W przekazanym do konsultacji publicznych materiale informacyjnym wskazano dla linii KDP02 częstotliwość 2-godzinną. Została ona utrzymana również w nowej wersji HRJ (nowe oznaczenie – Ex26).
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii KDP02 z Wrocławia do Zgorzelca	1	W ramach nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję obsługi magistrali kolejowej E 30 na zachód od Wrocławia przez pociągi dalekobieżne. Linia P15, na zachód od Wrocławia z częstotliwością 4-godzinną, połączyłaby Görlitz przez Bolesławiec, Legnicę, Wrocław, linię KDP, Kępno, Wieluń, Bełchatów, Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Warszawę, Siedlce, Łuków i Białą Podlaską z Terespołem. Z kolei linia Ex55 miałyby połączyć Lipsk z Rzeszowem przez magistralę kolejową E 30, z częstotliwością 4-godzinną na zachód od Wrocławia. Dodatkowo zakładane jest niesystemowe wydłużenie wybranych kursów linii Ex26 z Lublina przez Warszawę, nowy port lotniczy, Łódź, Sieradz, Wrocław, Legnicę, Bolesławiec do Lipska.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii KDP02 do Drezna, w miejsce linii P20	2	W ramach nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję obsługi magistrali kolejowej E 30 na zachód od Wrocławia przez pociągi dalekobieżne. Linia P15, na zachód od Wrocławia w częstotliwości 4-godzinnej, połączyłaby Görlitz przez Bolesławiec, Legnicę, Wrocław, linię KDP, Kępno, Wieluń, Bełchatów, Piotrków Trybunalski, Skierniewice, Warszawę, Siedlce, Łuków i Białą Podlaską z Terespołem. Z kolei linia Ex55 miałyby połączyć Lipsk z Rzeszowem przez magistralę kolejową E 30, z częstotliwością 4-godzinną na zachód od Wrocławia. Dodatkowo zakładane jest niesystemowe wydłużenie wybranych kursów linii Ex26 z

			Lublina przez Warszawę, nowy port lotniczy, Łódź, Sieradz, Wrocław, Legnicę i Bolesławiec do Lipska.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii KDP02 za Białystok do krajów bałtyckich	1	W ramach prac nad kolejną iteracją HRJ prowadzono analizy dotyczące wydłużenia linii KDP02 (nowe oznaczenie – Ex02) w stronę Litwy. Podobne rozwiązanie było również przedstawiane w ramach konsultacji międzynarodowych projektu. Uruchomienie linii Ex02 w relacji dłuższej niż do Białegostoku jest ściśle uzależnione od dostępności infrastruktury projektu Rail Baltica oraz popytu na połączenia dalekobieżne w relacjach między Polską a Litwą. Na ten moment zaproponowano wydłużenie wyłącznie linii KDP04 (nowe oznaczenie – Ex04) z Krakowa, natomiast nie wyklucza to wydłużenia również linii Ex02 w przypadku wystąpienia korzystnych uwarunkowań związanych z infrastrukturą i popytem na połączenia dalekobieżne w tym korytarzu.
	<b>RAZEM</b>	<b>10</b>	-

## KDP03 Warszawa – Katowice – Ostrawa – Praga / Wiedeń / Budapeszt

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>LOTNISKO</b>	Zmiana trasy w celu zapewnienia bezpośredniego dojazdu do nowego portu lotniczego	4	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono bezpośrednie połączenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z Centralnej Magistrali Kolejowej do

			nowego węzła kolejowego. Zaproponowano linię P23, łączącą z 2-godzinną częstotliwością Ostrawę przez Racibórz, Rybnik, Katowice z Warszawą, na której przewidziano postój na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy.
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	<i>Aprobata dla dotychczasowych założeń</i>	6	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Grodzisku Mazowieckim	3	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, że w przypadku linii komunikacyjnych kategorii Ex i KDP, w nowej wersji HRJ zintegrowanych w ramach kategorii Ex, priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. Grodzisk Mazowiecki jest miastem liczącym ok. 35 tys. mieszkańców, natomiast w projekcie HRJ dla kategorii Ex założono zatrzymania w miastach zamieszkiwanych przez co najmniej 50 tys. osób, z dopuszczeniem zatrzymań w mniejszych miastach w przypadku obsługi większych (np. Malbork – obsługa Elbląga).
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju dla linii KDP03 w Opcznie	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ, założono postoje handlowe pociągów dalekobieżnych w Opcznie. Będą one realizowane na linii P23 z Warszawy przez nowy port lotniczy, Katowice, Rybnik i Racibórz do Ostrawy oraz na linii P30 z Warszawy przez nowy port lotniczy, Kraków do Nowego Sącza. Na obydwu liniach komunikacyjnych założono kursowanie z częstotliwością 2-godzinną, co przekłada się na wspólną częstotliwość 60-minutową w obsłudze relacji z Opcznią (a także Włoszczową i Białą Rawską) do Warszawy. Dodatkowo w nowej wersji HRJ założono postoje w Opcznie linii P13 Warszawa – Opole – Kłodzko co 2 godziny.
<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie linii KDPO3 w celu obsługi Wodzisławia Śląskiego	42	W nowej wersji HRJ atrakcyjne czasowo połączenie aglomeracji rybnickiej z Warszawą oparte będzie na linii komunikacyjnej P23, która przed oddaniem do eksploatacji linii kolejowej nr 170 zapewni połączenie z Warszawą w czasie ok. 3 godzin. Dla linii P23 Ostrawa – Warszawa

			przyjęto częstotliwość 2-godzinną. Połączenia międzynarodowe w stronę Wiednia realizowane będą co do zasady trasą przez Zebrzydowice ze względu na większą niezawodność (brak odcinków jednotorowych) oraz krótszy czas przejazdu po modernizacji tego korytarza. Koncepcja ta wpisuje się również w układ wypracowany na szczeblu międzynarodowym wraz ze stroną czeską. Aglomeracja rybnicka wraz z Wodzisławiem Śląskim została uwzględniona w nowej wersji HRJ w sieci połączeń międzynarodowych w ramach linii Ex06 z Krakowa do Pragi z częstotliwością 2-godzinną przez Wodzisław Śląski i Ostrawę.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasy pociągu KDP03P i KDP03W przez linię kolejową nr 170	2	Informujemy, że w horyzoncie 2035 roku, którego dotyczyły konsultacje publiczne HRJ, nie zakłada się oddania do użytku linii kolejowej nr 170, dlatego nie jest możliwe uwzględnienie tego postulatu, niezależnie od wyników analiz handlowych i eksploatacyjnych. W dalszej perspektywie podjęte zostaną prace nad docelowym układem dalekobieżnych linii komunikacyjnych na terenie województwa śląskiego, zapewniającym wykorzystanie nowo powstałej infrastruktury.
<b>PRZEBIEG</b>	Poprowadzenie linii przez linię kolejową nr 1 celem obsługi Radomska	1	Postulat nie został uwzględniony. W przypadku linii komunikacyjnych kategorii KDP i Ex (w nowej wersji HRJ ujednoliconych do kategorii Ex), priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnych czasów przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. W przypadku linii Ex03 (poprzednie oznaczenie – KDP03) kluczowe jest zapewnienie możliwie szybkiego połączenia między Warszawą a Wiedniem, dlatego została ona wytrasowana przez Centralną Magistralę Kolejową. Informujemy jednocześnie, że dojazd z Radomska do Wiednia możliwy byłby z jedną przesiadką, np. z linii P11 na linię Ex03 w Katowicach.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasy w celu uwzględnienia Łodzi	1	Postulat nie został uwzględniony. W przypadku linii komunikacyjnych kategorii KDP i Ex (w nowej wersji HRJ ujednoliconych do kategorii Ex), priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnych czasów przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. Trasowanie pociągów linii Ex03 przez Łódź uniemożliwiłoby ich uzyskanie w porównaniu z

			przejazdem z Warszawy do Katowic przez Centralną Magistralę Kolejową.
<b>PRZEBIEG</b>	Rezygnacja z proponowanego przebiegu przez Racibórz	1	Informujemy, że przypadku linii Ex03 (dawniej KDP03) w nowej wersji HRJ założono trasowanie z Katowic do Ostrawy przez Tychy i Zebrzydowice. Zrezygnowano przy tym z wariantowania tej linii komunikacyjnej. Tym samym wszystkie pociągi połączą Warszawę z Wiedniem w częstotliwości co 2h. W Rybniku założono kursowanie dwóch międzynarodowych linii komunikacyjnych, tj. Ex06 do Pragi przez Wodzisław Śląski i Ostrawę oraz P23 do Ostrawy przez Racibórz.
<b>PRZEBIEG</b>	Skierowanie linii KDP03B trasą przez Czeski Cieszyn i Żylinę do Budapesztu	1	Postulat został częściowo przyjęty. Informujemy, że w nowej wersji HRJ wytrasowano w dużej mierze zgodnie z postulatem linię Ex56 szybszą trasą, tj. przez Czechowice-Dziedzice i Zebrzydowice i dalej przez Ostrawę. Uwzględniona została także nowa linia Ex59, kursująca z Krakowa do Zebrzydowic na wspólnym odcinku z linią Ex56 i dalej przez Karwinę, Czeski Cieszyn, Trzyniec, Żylinę i Bratysławę do Wiednia.
<b>PRZEBIEG</b>	Rezygnacja z wariantu KDP03P, pozostawienie wyłącznie wariantu KDP03W	18	W nowej wersji HRJ zdecydowano o rezygnacji z linii KDP03P w uprzednio proponowanym trasowaniu. W zamian ujednolicono trasowanie do jednego korytarza linii Ex03 (przez Tychy, Zebrzydowice) do Wiednia co 2h, co wpisuje się w przesłany postulat. Jednocześnie połączenie Warszawy z Pragą przekierowano nowym korytarzem przez Wrocław, Wałbrzych.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-
<b>RAZEM</b>		<b>77</b>	-

## KDP04 Kraków – Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki – Kowno – Ryga / Wilno

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>LOTNISKO</b>	Zmiana trasy w celu obsługi nowego portu lotniczego	2	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono bezpośrednie połączenie Krakowa z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z CMK do nowego węzła kolejowego. Zaproponowano linię P30, łącząca Warszawę z Nowym Sączem przez Kraków z częstotliwością 2-godzinną, która została wytrasowana przez nowe lotnisko.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Grodzisku Mazowieckim	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, że w przypadku linii komunikacyjnych kategorii Ex i KDP, w nowej wersji HRJ zintegrowanych w ramach kategorii Ex, priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. Grodzisk Mazowiecki jest miastem liczącym ok. 35 tys. mieszkańców, natomiast w projekcie HRJ dla kategorii Ex założono zatrzymania w miastach zamieszkiwanych przez co najmniej 50 tys. osób, z dopuszczeniem zatrzymań w mniejszych miastach w przypadku obsługi większych (np. Malbork – obsługa Elbląga).
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie relacji z Krakowa do Pragi / Wiednia / Budapesztu	1	Ze względu na długość trasy, a także uwarunkowania ekonomiczne i eksploatacyjne, nie zdecydowano się na połączenie linii KDP04 (nowe oznaczenie – Ex04) z innymi liniami międzynarodowymi. Należy zwrócić uwagę, że połączenia w takich relacjach będą możliwe z jedną przesiadką w Warszawie (do Wiednia, Pragi) lub Krakowie (do Budapesztu, nowa linia P58).

<b>RAZEM</b>	<b>4</b>	-
--------------	----------	---

## KDP07 Warszawa – Kraków – Nowy Sącz

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>LOTNISKO</b>	Zmiana trasy w celu obsługi nowego portu lotniczego	3	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono postulowane w niniejszej uwadze bezpośrednie połączenie GZM oraz Krakowa z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z CMK do nowego węzła kolejowego. Zaproponowano linię P23, łączącą Ostrawę przez Racibórz, Rybnik, Katowice, nowy port lotniczy z Warszawą oraz linię P30 z Nowego Sącza przez Kraków, nowy port lotniczy do Warszawy. Linie te łącznie zapewniają godzinną częstotliwość obsługi nowego portu lotniczego z południem kraju.
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	Połączenie Warszawy z Limanową	1	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono wyrażone w postulatcie połączenie Limanowy z Warszawą, poprzez linię P30 z Nowego Sącza do Warszawy.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju dla linii KDP07 we Włoszczowie	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ, założono postoje handlowe pociągów dalekobieżnych we Włoszczowie. Będą one realizowane na linii P23 z Warszawy przez nowy port lotniczy, Katowice, Rybnik i Racibórz do Ostrawy oraz na linii P30 z Warszawy przez nowy port lotniczy, Kraków do Nowego Sącza. Na obydwu liniach komunikacyjnych

			<p>założono kursowanie pociągów z częstotliwością 2-godzinną, co przekłada się na wspólną częstotliwość 60-minutową w obsłudze relacji z Włoszczowy (a także Opoczna i Białej Rawskiej) do Warszawy. Dodatkowo w nowej wersji HRJ założono postoje we Włoszczowie linii P13 Warszawa – Opole – Kłodzko co 2 godziny.</p>
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoi dla linii KDP07 w Opocznie	1	<p>Informujemy, że w nowej wersji HRJ, założono postoje handlowe pociągów dalekobieżnych we Włoszczowie. Będą one realizowane na linii P23 z Warszawy przez nowy port lotniczy, Katowice, Rybnik i Racibórz do Ostrawy oraz na linii P30 z Warszawy przez nowy port lotniczy, Kraków do Nowego Sącza. Na obydwu liniach komunikacyjnych założono kursowanie z częstotliwością 2-godzinną, co przekłada się na wspólną częstotliwość 60-minutową w obsłudze relacji z Włoszczowy (a także Opoczna i Białej Rawskiej) do Warszawy. Dodatkowo w nowej wersji HRJ założono postoje we Włoszczowie linii P13 Warszawa – Opole – Kłodzko co 2 godziny.</p>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii do Koszyc wraz z decyzją o budowie Tatrzańskiego Tunelu Bazowego	1	<p>W nowej wersji HRJ przewidziano uruchomienie nowej oferty między Polską a Słowacją, wykorzystując w trasowaniu dostępną w 2035 infrastrukturę (m.in. nową linię Podłęże – Piekiełko). Zaproponowano systemową linię P58 co 4 godziny w relacji Kraków – Koszyce – Budapeszt. Dodatkowo w ramach siatki połączeń niesystemowych przewidywane jest uruchomienie bezpośredniego połączenia Warszawy z Budapesztem przez Kraków i Koszyce.</p>
	<b>RAZEM</b>	<b>7</b>	-

## KDP09 Kraków – Warszawa – Gdańsk – Gdynia – Słupsk – Koszalin – Kołobrzeg

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>LOTNISKO</b>	Zmiana trasy w celu obsługi nowego portu lotniczego	3	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono wyrażone w postulacie bezpośrednie połączenie Krakowa z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z CMK do nowego węzła kolejowego. Zaproponowano linię P30 z Nowego Sącza przez Kraków i nowy port lotniczy do Warszawy z częstotliwością 2-godzinną.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	2	-
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Łęborku	5	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, że postoje handlowe w Łęborku na linii Ex09 (dawniej KDP09) nie zostały uwzględnione zarówno w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych, jak i w nowej wersji HRJ, ponieważ w przypadku linii komunikacyjnych tej kategorii priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu. Należy jednocześnie podkreślić, że Łębork będzie obsługiwany przez linię P01 z częstotliwością 2-godzinną, a w nowej wersji HRJ uwzględniono dodatkowo linię P12 Zakopane – Kołobrzeg z częstotliwością 4-godzinną. Pragniemy ponadto poinformować, że zatrzymania w Sławnie na linii Ex09 zostały uwzględnione z uwagi na fakt, iż to miasto znajduje się na końcowym odcinku linii komunikacyjnych i nie dysponuje tak dużą liczbą połączeń regionalnych jak Łębork. Istotne znaczenie ma tu także zapewnienie przesiadek do pociągów regionalnych do Darłowa. W przypadku

			połączenia do Łeby przesiadka możliwa jest z linii P01 lub P12, a także poprzez bezpośrednie połączenie regionalne z Gdyni.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Nasielsku	1	<p>Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, że postoje handlowe w Lęborku na linii Ex09 (poprzednie oznaczenie – KDP09) nie zostały uwzględnione zarówno w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych, jak i w nowej wersji HRJ, ponieważ w przypadku linii komunikacyjnych tej kategorii priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu. Należy jednocześnie podkreślić, że Lębork będzie obsługiwany przez linię P01 z częstotliwością 2-godzinną, a w nowej wersji HRJ uwzględniono dodatkowo linię P12 Zakopane - Kołobrzeg z częstotliwością 4-godzinną. Pragniemy ponadto poinformować, że zatrzymania w Sławnie na linii Ex09 zostały uwzględnione z uwagi na fakt, iż to miasto znajduje się na końcowym odcinku linii komunikacyjnych i nie dysponuje tak dużą liczbą połączeń regionalnych jak Lębork. Istotne znaczenie ma tu także zapewnienie przesiadek do pociągów regionalnych do Darłowa. W przypadku połączenia do Łeby przesiadka możliwa jest z linii P01 lub P12, a także poprzez bezpośrednie połączenie regionalne z Gdyni.</p>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii za Kołobrzeg do Szczecina celem dodania ekspresowego połączenia między Trójmiastem a Szczecinem	1	<p>Zarówno w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych, jak i w nowej wersji HRJ, założono obsługę relacji Trójmiasto – Szczecin pociągami linii pospiesznej P01. Potencjalne szybkie połączenie łączące miasta położone na wybrzeżu było przedmiotem analiz w ramach prac nad projektem HRJ. Jego uwzględnienie w dalszych horyzontach czasowych będzie uwarunkowane realizacją inwestycji infrastrukturalnych, tj. elektryfikacją i podwyższeniem prędkości szlakowej na całym korytarzu przez Koszalin i Kołobrzeg do Szczecina. Do tego czasu założono kursowanie z częstotliwością 2-godzinną pociągów w ramach linii komunikacyjnej kategorii PE, łączącej Berlin, Szczecin, Koszalin, Trójmiasto, Olsztyn i Białystok.</p>

<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii za Kraków do Zakopanego celem stworzenia bezpośredniego połączenia z Pomorzem Środkowym	3	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano połączenie z Pomorza Środkowego do Zakopanego w ramach linii Ex09 co 4 godziny oraz do Krakowa w ramach linii Ex09 i P12 co 4 godziny.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wybranych kursów za Kraków do Rzeszowa bądź Przemyśla	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności wydłużenia linii Ex09 (poprzednie oznaczenie – KDPO9) do Rzeszowa i dalej do Przemyśla. W nowej wersji HRJ zaproponowano jednocześnie wydłużenie relacji do Zakopanego (co drugie połączenie, częstotliwość 4-godzinna) przy jednoczesnym skróceniu do Krakowa relacji linii Ex37 (poprzednie oznaczenie – KDP37).
<b>RAZEM</b>		<b>16</b>	-

### KDP10 Kraków – Tomaszów Maz. – Łódź – Kalisz – Poznań – Szczecin

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-

<b>POSTOJE</b>	Zatrzymanie pociągów KDP10 w Kaliszu	25	Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję linii Ex10 (dawniej KDP10). Zaproponowano kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej w relacji ze Szczecina przez Poznań, linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna). Jednocześnie znacząco zwiększono zakres obsługi Kalisza przez pociągi kursujące po linii KDP (co godzinę do Poznania oraz do Łodzi, nowego portu lotniczego i Warszawy).
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego dla KDP10 w Opocznie	1	Postulat został częściowo uwzględniony. W nowej wersji HRJ linia KDP10 Szczecin – Kraków została zastąpiona nową linią P31 Kraków – Opoczno – Łódź – Bydgoszcz, kursująca co 2 godziny, z postojem na stacji Opoczno Południe, co zapewni mieszkańcom Opoczna bezpośrednie połączenie z Krakowem i Łodzią.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego dla linii KDP w Sieradzu	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ uwzględniono zatrzymanie pociągów KDP w Sieradzu. Założono zatrzymania pociągów Ex26, kursujących co 2 godziny z Wrocławia (co drugi kurs z Jeleniej Góry) przez Sieradz, Łódź, nowy port lotniczy, Warszawę do Lublina. Dodatkowo zaplanowano koordynowane linie P44 i P45, obsługiwane taborem o maksymalnej prędkości eksploatacyjnej 200 km/h i wykorzystujące w trasowaniu linię KDP, w relacji z Zielonej Góry / Wrocławia przez Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Łódź do Warszawy, zapewniające w relacji do Warszawy wspólną częstotliwość 2-godzinną. W zakresie postoju linii KDP10 informujemy, że w nowej iteracji HRJ przyjęto kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej (nowe oznaczenie – Ex10) w nowej relacji ze Szczecina przez Poznań, linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna).
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego dla KDP10 w Jarocinie	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję linii Ex10 (poprzednie oznaczenie – KDP10). Zaproponowano kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej w relacji ze Szczecina przez Poznań,

			<p>linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna). W założeniu linia ta na odcinku z Poznania do Pleszewa ma wykorzystywać infrastrukturę nowej linii kolejowej nr 85, skracając czas przejazdu oraz uwalniając przepustowość dla połączeń regionalnych na istniejącym korytarzu konwencjonalnym między Pleszewem, Jarocinem a Poznaniem. Jednocześnie informujemy, że postulat włączenia Jarocina w układ połączeń w osi dotychczasowej linii KDP10 został częściowo spełniony poprzez wytrasowanie nowego połączenia pospiesznego P05 co 2h ze Szczecina przez Poznań, Kalisz, Łódź do Lublina, z postojem na stacji w Jarocinie.</p>
<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie linii z Kalisza na Ostrów Wielkopolski celem włączenia tego miasta do sieci KDP	3	<p>Postulat został przyjęty. Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję linii Ex10 (poprzednie oznaczenie – KDP10). Zaproponowano kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej w relacji ze Szczecina przez Poznań, linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna).</p>
<b>TABOR</b>	Zmiana parametrów preferowanego taboru z 250 km/h na 320 km/h	1	<p>Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję linii Ex10 (dawniej KDP10). Zaproponowano kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej w relacji ze Szczecina przez Poznań, linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna).</p>
<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie linii z CMK na linię kolejową nr 1 z obsługą Piotrkowa Trybunalskiego	1	<p>Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję linii Ex10 (dawniej KDP10). Zaproponowano kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej w relacji ze Szczecina przez Poznań, linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna).</p>

<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie wybranych kursów celem obsługi Zduńskiej Woli	6	<p>Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję obsługi stacji Zduńska Wola przez połączenia dalekobieżne. W ślad za postulatami związanymi z obsługą miasta i węzła kolejowego przez połączenia wykorzystujące linię "Y", zaplanowano koordynowane linie P44 i P45 w relacji z Warszawy przez Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz do Wrocławia lub Zielonej Góry. Linia w dużej części swojej trasy ma wykorzystywać nową linię kolejową nr 85. Częstotliwość połączeń ze Zduńskiej Woli ma wynosić łącznie co 2 godziny. Dzięki wykorzystaniu linii KDP możliwe będzie uzyskanie konkurencyjnego czasu przejazdu względem dotychczas proponowanych połączeń do Warszawy (w korytarzu linii konwencjonalnej). Jednocześnie na linii kolejowej nr 14 utrzymana zostanie obsługa ruchem dalekobieżnym – w nowej wersji HRJ zaproponowano linię P05 co 2 godziny ze Szczecina przez Poznań, Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Pabianice, Łódź i Radom do Lublina.</p>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii komunikacyjnej z Krakowa do Rzeszowa	2	<p>W nowej wersji HRJ przyjęto wydłużenie i zmianę trasowania linii komunikacyjnej KDPI0 (nowe oznaczenie Ex10) z Krakowa. Zaproponowano kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej w relacji ze Szczecina przez Poznań, linię KDP, Pleszew, Ostrów Wlkp., Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry, Katowice i Kraków do Nowego Sącza (częstotliwość 2-godzinna). Decyzja o przetrasowaniu wynika m.in. z ograniczeń po stronie infrastruktury w horyzoncie roku 2035 - wyczerpanej przepustowości linii kolejowej nr 8 na wylocie z Krakowa, a także braku układu łącznic na przecięciu Centralnej Magistrali Kolejowej i linii kolejowej nr 25 w rejonie Opoczna. Realizacja połączenia w tym korytarzu, wraz z potencjalnym wydłużeniem w stronę Rzeszowa, będzie możliwa do rozważenia w późniejszym horyzoncie, po uzyskaniu konkurencyjnych czasów przejazdu z Krakowa do Poznania w trasowaniu przez CMK i Łódź.</p>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii komunikacyjnej do Świnoujścia	3	<p>Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ przyjęto koncepcję wydłużenia połowy połączeń na linii Ex10 (dawniej KDPI0) do Świnoujścia, co oznacza częstotliwość 4-godzinną na odcinku Szczecin –</p>

			Świnoujście, koordynowaną z linią P03 do wspólnej częstotliwości 2-godzinnej.
	<b>RAZEM</b>	<b>45</b>	-

## KDP11 Warszawa – Łódź – Poznań – Stargard – Szczecin

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego dla KDP11 w Kaliszu	29	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono zatrzymania w Kaliszu pociągów linii Ex01 i Ex11, zapewniając bezpośrednie połączenie Kalisza co 60 minut z Poznaniem oraz Łodzią, nowym portem lotniczym i Warszawą, a także co 2 godziny ze Szczecinem i Berlinem.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego dla KDP11 w Sieradzu	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ uwzględniono zatrzymanie pociągów KDP w Sieradzu. Założono zatrzymanie pociągów Ex26 co 2h z Wrocławia (co drugi kurs z Jeleniej Góry) przez Sieradz, Łódź, nowy port lotniczy, Warszawę do Lublina. Dodatkowo zaplanowano koordynowane linie P44 i P45, obsługiwane taborem o maksymalnej prędkości eksploatacyjnej 200 km/h i wykorzystujące linię KDP, w relacji z Zielonej Góry / Wrocławia przez Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Łódź do Warszawy, co 2 godziny. W zakresie postoju linii KDP10 informujemy, że w nowej iteracji HRJ przyjęto kursowanie pociągów tej linii komunikacyjnej (nowe



<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii KDP11 do Łomży	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ założono włączenie Łomży do sieci połączeń dalekobieżnych. Ze względu na układ infrastruktury w 2035 roku (m.in. brak elektryfikacji odcinka Ostrołęka – Łomża), zaplanowano linię U43 Warszawa – Łomża z częstotliwością 2-godzinną, obsługiwaną taborem hybrydowym.
<b>RAZEM</b>		<b>41</b>	-

## KDP20 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Ciechanów – Warszawa – Katowice – Gliwice

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>LOTNISKO</b>	Zatrzymanie na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy	1	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono wyrażone w postulatcie bezpośrednie połączenie z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z Centralnej Magistrali Kolejowej do węzła kolejowego obsługującego lotnisko. W zakresie połączenia z GZM zaproponowano linię P23 (częstotliwość 2-godzinna), łączącą Ostrawę przez Racibórz, Rybnik, Katowice i nowy port lotniczy z Warszawą. W zakresie połączenia z Krakowem założono linię P30 (częstotliwość 2-godzinna) z Nowego Sącza przez Kraków, nowy port lotniczy do Warszawy. Wyżej wymienione linie komunikacyjne zapewniłyby godzinną częstotliwość pomiędzy nowym portem lotniczym a południową częścią kraju. Z kolei połączenie z Trójmiastem możliwe będzie z jedną przesiadką w Warszawie np. na połączenia Aero Express

			(kursujące do lotniska z częstotliwością 15-minutową). Zaplanowano także niesystemowe wydłużenie linii P30 do Gdyni, umożliwiając bezpośredni dojazd z Trójmiasta do nowego portu lotniczego w godzinach wczesnoporannych/późnowieczornych.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Działdowie	1	Informujemy, że w przypadku linii komunikacyjnych kategorii Ex i KDP, w nowej wersji HRJ zintegrowanych w ramach kategorii Ex, priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. Działdowo jest miastem liczącym ok. 20 tys. mieszkańców, natomiast w projekcie HRJ dla kategorii Ex założono zatrzymania w miastach zamieszkiwanych przez co najmniej 50 tys. osób, z dopuszczeniem zatrzymań w mniejszych miastach w przypadku przesiadkowej obsługi większych (np. Malbork – obsługa Elbląga). Jednocześnie informujemy, że w nowej wersji HRJ założono w ramach linii P16 bezpośrednie połączenia z Częstochową i Katowicami z częstotliwością 2-godzinną. Co więcej, ze względu na wydłużenie linii P42 z Olsztyna przez Iławę, Warszawę i Kielce do Krakowa zwiększono również zakres obsługi relacji z Działdowa do Krakowa do częstotliwości godzinnej. Rozwiązanie te częściowo wpisuje się w postulat lepszego włączenia Działdowa w układ połączeń ze południem kraju.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Opcznie	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ, założono postoje handlowe pociągów dalekobieżnych w Opcznie. Będą one realizowane na linii P23 z Warszawy przez nowy port lotniczy, Katowice, Rybnik i Racibórz do Ostrawy oraz na linii P30 z Warszawy przez nowy port lotniczy, Kraków do Nowego Sącza. Na obydwu liniach komunikacyjnych założono kursowanie z częstotliwością 2-godzinną, co przekłada się na wspólną częstotliwość 60-minutową w obsłudze relacji z Opcznią (a także Włoszczową i Białą Rawską) do Warszawy. Dodatkowo w nowej wersji HRJ założono postoje w Opcznie linii P13 Warszawa – Opole – Kłodzko, kursującej co 2 godziny.

<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Nasielsku	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ, w porównaniu z przekazaną do konsultacji publicznych wersją roboczą HRJ z dnia 16 lipca 2024 r., przewidziano zatrzymania w Nasielsku pociągów dalekobieżnych linii P12, P16 i P42, zapewniając bezpośrednie połączenie m.in. z Warszawą, Krakowem, Katowicami, Olsztynem (od Działdowa wariantowo – przez Nidzicę lub Ławę i Ostródę) oraz Trójmiastem i dalej z Słupskiem i Kołobrzegiem. W nowej wersji HRJ zaproponowano dodatkowo linię U37 z Warszawy przez Nasielsk i dalej przez Sierpc, Brodnicę, Jabłonowo Pom., Grudziądz, Malbork i Tczew do Trójmiasta (częstotliwość 4-godzinna).
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Nowym Dworze Mazowieckim	1	Informujemy, że w przypadku linii komunikacyjnych kategorii Ex i KDP, w nowej wersji HRJ zintegrowanych w ramach kategorii Ex, priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. W projekcie HRJ dla kategorii Ex założono zatrzymania w miastach zamieszkiwanych przez co najmniej 50 tys. osób, z dopuszczeniem zatrzymań w mniejszych miastach w przypadku przesiadkowej obsługi większych (np. Malbork – obsługa Elbląga). Informujemy jednocześnie, że w HRJ przewidziano zatrzymania w Nowym Dworze Mazowieckim pociągów dalekobieżnych linii P12, P16 i P42, zapewniając bezpośrednie połączenie m.in. z Warszawą, Katowicami, Krakowem, Olsztynem (od Działdowa wariantowo – przez Nidzicę lub Ławę i Ostródę) oraz Trójmiastem i dalej z Słupskiem i Kołobrzegiem. W nowej wersji HRJ zaproponowano dodatkowo linię U37 z Warszawy przez Nasielsk i dalej przez Sierpc, Brodnicę, Jabłonowo Pom., Grudziądz, Malbork i Tczew do Trójmiasta (częstotliwość 4-godzinna).
<b>POSTOJE</b>	Usunięcie postoju handlowego w Ciechanowie	2	Postulat został przyjęty. W nowej iteracji HRJ uwzględniono obecny układ postojów pociągów ekspresowych na linii kolejowej nr 9 łączących Warszawę z Trójmiastem, tj. postoje w Ławie (węzeł w kierunku Olsztyna), Malborku (węzeł w kierunku Elbląga) oraz Tczewie (węzeł w

			kierunku Starogardu Gdańskiego, Chojnic), a także pociągi bez zatrzymań między Gdańskiem a Warszawą (połączenia typu „sprinter”).
	<b>RAZEM</b>	<b>7</b>	-

## KDP21 Warszawa – Katowice – Bielsko-Biała – Żywiec

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>LOTNISKO</b>	Zatrzymanie na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy	2	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono wyrażone w postulatcie bezpośrednio z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z CMK do nowego węzła kolejowego. Zaproponowano linię P23, łączącą Ostrawę przez Racibórz, Rybnik, Katowice, nowy port lotniczy z Warszawą oraz linię P30 z Nowego Sącza przez Kraków, nowy port lotniczy do Warszawy. Linie te łącznie zapewniają godzinną częstotliwość obsługi nowego portu lotniczego z południem kraju.
<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie linii KDP21 od Katowic przez LK170 do Jastrzębia-Zdroju i dalej przez Czechowice-Dziedzice do Bielska	2	Informujemy, że w horyzoncie 2035 roku, którego dotyczą konsultacje publiczne HRJ, nie zakłada się oddania do użytku linii kolejowej nr 170, dlatego nie jest możliwe uwzględnienie tego postulatu. Potencjalna modyfikacja przebiegu linii Ex21 (dawniej KDP21) będzie jednak przedmiotem analiz w zakresie układu linii komunikacyjnych w kolejnych horyzontach czasowych, dlatego docelowo nie należy wykluczyć implementacji postulatu.

<b>RAZEM</b>	<b>4</b>	<b>-</b>
--------------	----------	----------

## KDP25 Warszawa – Łódź – Wrocław

<b>PODKATEGORIA</b>	<b>STRESZCZENIE UWAGI</b>	<b>LICZBA UWAG</b>	<b>ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ</b>
<b>LOTNISKO</b>	Zatrzymanie na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności zatrzymań pociągów linii Ex25 (poprzednie oznaczenie – KDP25) na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy. Miałyby to być bowiem linia komunikacyjną typu "sprinter", na której w celu maksymalnego skrócenia czasu przejazdu przewidziano postój między Wrocławiem a Warszawą wyłącznie w Łodzi Fabrycznej.
<b>TABOR</b>	Zmiana parametrów taboru z 320 km/h na 250 km/h	1	Postulat nie został uwzględniony. Analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały zasadność trasowania części pociągów kategorii Ex na prędkość powyżej 300 km/h. Ma to na celu zapewnienie atrakcyjnych czasów przejazdu i optymalne wykorzystanie parametrów nowo powstałej infrastruktury.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Sieradzu i w Kępnie	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano postój handlowy w Sieradzu na linii Ex26 (poprzednie oznaczenie – KDP26), kursującej z Wrocławia (co drugi kurs z Jeleniej Góry) do Lublina przez Warszawę z częstotliwością 2-godzinna. Linia Ex25

			(poprzednie oznaczenie – KDP25) miałyby być linią komunikacyjną typu "sprinter", na której w celu maksymalnego skrócenia czasu przejazdu przewidziano postój między Wrocławiem a Warszawą wyłącznie w Łodzi Fabrycznej. Informujemy jednocześnie, że w nowej wersji HRJ zaproponowano nową koncepcję obsługi Kępna w postaci uwzględnienia nowego korytarza z Wrocławia do Warszawy przez Kępno, Wieluń, Bełchatów w sieci połączeń dalekobieżnych.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Kaliszu	1	Postulat uwzględnienia zatrzymania w Kaliszu pociągów KDP został przyjęty. W nowej wersji HRJ uwzględniono zatrzymania w Kaliszu pociągów linii Ex01 i Ex11 (wcześniejsze oznaczenia – KDP01 i KDP11), zapewniając bezpośrednie połączenie Kalisza co 60 minut z Poznaniem oraz Łodzią, nowym portem lotniczym i Warszawą, a także co 2 godziny ze Szczecinem i Berlinem.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Sycowie	1	Postulat nie został uwzględniony. Linia Ex25 (poprzednie oznaczenie – KDP25) w celu zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu pomiędzy Warszawą a Wrocławiem została wytrasowana przez linię kolei dużych prędkości, bez przystanków pośrednich za wyjątkiem Łodzi Fabrycznej. W zakresie obsługi okolic Sycowa należy wskazać, że w nowej wersji HRJ uwzględniono nową linię dalekobieżną P15 z Wrocławia przez Kępno, Wieluń, Bełchatów do Warszawy co 2 godziny. Zaproponowano również nową linię dalekobieżną P44 z Wrocławia do Warszawy przez Oleśnicę, Kalisz, Sieradz i Łódź, wykorzystującą w swoim trasowaniu linię KDP "Y".
<b>WARIANTOWANIE</b>	Zmiana trasowania wybranych pociągów celem obsługi Zduńskiej Woli	7	Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję obsługi stacji Zduńska Wola przez połączenia dalekobieżne. W ślad za postulatami związanymi z obsługą miasta i węzła kolejowego przez połączenia wykorzystujące linię KDP, zaplanowano koordynowane linie P44 i P45 w relacji z Warszawy przez Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz do Wrocławia lub Zielonej Góry, wykorzystujące linię KDP na części trasy. Częstotliwość połączeń ze Zduńskiej Woli ma wynosić łącznie co 2 godziny. Dzięki wykorzystaniu linii KDP możliwe będzie

			uzyskanie konkurencyjnego czasu przejazdu). Jednocześnie na linii kolejowej nr 14 utrzymana zostanie obsługa ruchem dalekobieżnym – w nowej iteracji HRJ zaproponowano linię P05 co 2 godziny ze Szczecina przez Poznań, Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Pabianice, Łódź i Radom do Lublina.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Sieradzu	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ uwzględniono zatrzymanie pociągów KDP w Sieradzu. Założono zatrzymanie pociągów Ex26 co 2h z Wrocławia (co drugi kurs z Jeleniej Góry) przez Sieradz, Łódź, nowy port lotniczy, Warszawę do Lublina. Dodatkowo uwzględniono skoordynowane linie P44 i P45, obsługiwane taborem o maksymalnej prędkości eksploatacyjnej 200 km/h i trasowane częściowo przez linię KDP, w relacji z Zielonej Góry lub Wrocławia przez Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Łódź do Warszawy (na wspólnym fragmencie od Kalisza do Warszawy częstotliwość 2-godzinna).
<b>PRZEBIEG</b>	Przetrasowanie linii przez Opole celem poprawy dostępności transportowej tego miasta	1	W zakresie połączenia Warszawy z Opolem informujemy, iż zarówno w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych, jak i w nowej wersji HRJ, założono kursowanie pociągów linii P13 w kierunku Warszawy z częstotliwością 2-godzinną. W nowej wersji HRJ modyfikacji uległo trasowanie relacji pomiędzy Częstochową a Warszawą, tj. skierowanie przez Centralną Magistralę Kolejową zamiast wcześniejszego trasowania przez linię kolejową nr 1 przez Piotrków Trybunalski.
<b>RAZEM</b>		<b>14</b>	-

## KDP26 Lublin – Puławy – Warszawa – Łódź – Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Nałęczowie	1	Postulat nie został uwzględniony. W przypadku pociągów kategorii Ex priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. Informujemy jednocześnie, że w nowej wersji HRJ przewidziano zatrzymania na stacji kolejowej Nałęczów trzech linii komunikacyjnych między Warszawą a Lublinem, czyli P32, P33 i P34, koordynowanych do wspólnej częstotliwości 60-minutowej, oraz trzech linii komunikacyjnych między Radomiem a Lublinem, czyli P05, P18 i P19, również koordynowanych do 60-minutowej częstotliwości.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Dęblinie	1	Postulat nie został uwzględniony. W przypadku pociągów kategorii Ex priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych. Informujemy jednocześnie, że w nowej wersji HRJ przewidziano zatrzymania na stacji kolejowej w Dęblinie trzech linii komunikacyjnych między Warszawą a Lublinem, czyli P32, P33 i P34, koordynowanych do wspólnej częstotliwości 60-minutowej.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Sieradzu	2	Informujemy, że w nowej wersji HRJ uwzględniono zatrzymanie pociągów KDP w Sieradzu. Założono zatrzymanie pociągów Ex26 co 2h z Wrocławia (co drugi kurs z Jeleniej Góry) przez Sieradz, Łódź, nowy port lotniczy, Warszawę do Lublina. Dodatkowo zaplanowano

			<p>koordynowane linie P44 i P45, wykorzystujące na fragmentach trasy linię KDP i obsługiwane taborem o prędkości maksymalnej 200 km/h, kursujące w relacji z Zielonej Góry lub Wrocławia przez Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Łódź do Warszawy (na wspólnym fragmencie od Kalisza do Warszawy częstotliwość 2-godzinna).</p>
<b>WARIANTOWANIE</b>	Zmiana trasowania celem obsługi Zduńskiej Woli	4	<p>Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję obsługi stacji Zduńska Wola przez połączenia dalekobieżne. Zgodnie z postulatami dotyczącymi obsługi miasta przez połączenia wykorzystujące linię KDP, zaplanowano koordynowane linie P44 i P45 w relacji z Warszawy przez Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz do Wrocławia lub Zielonej Góry, wykorzystujące nową linię KDP. Wspólna częstotliwość połączeń ze Zduńskiej Woli ma wynosić łącznie co 2 godziny. Dzięki wykorzystaniu linii KDP możliwe będzie uzyskanie konkurencyjnego czasu przejazdu. Jednocześnie na linii kolejowej nr 14 utrzymana zostanie obsługa ruchem dalekobieżnym – w nowej iteracji HRJ zaproponowano linię P05 co 2 godziny ze Szczecina przez Poznań, Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Pabianice, Łódź, Radom do Lublina.</p>
<b>WARIANTOWANIE</b>	Zmiana trasy dla wybranych kursów z Łodzi na Radom i dalej do Dębina	2	<p>Informujemy, że w nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię P05 w relacji Lublin – Puławy – Radom – Tomaszów Maz. – Łódź – Sieradz – Kalisz – Jarocin – Poznań – Krzyż – Stargard – Szczecin z częstotliwością 2-godzinną oraz linię P18 w relacji Lublin – Puławy – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce – Częstochowa – Lubliniec – Kluczbork – Wrocław z częstotliwością 4-godzinną, które wpisują się w przedstawiony postulat.</p>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii za Lublin do Hrebennego/Rawy Ruskiej celem ułatwienia podróży na Ukrainę	2	<p>Postulat nie został uwzględniony. Założenia infrastrukturalne na 2035 rok nie uwzględniają powstania nowej linii kolejowej z Lublina na południowy wschód do Rawy Ruskiej, stąd nie ma możliwości przyjęcia tego postulatu m.in. przez brak elektryfikacji na istniejących odcinkach. Projektowana oferta przewozowa dla dalszych horyzontów czasowych będzie uwzględniała rekomendacje sformułowane w ramach projektu</p>

			Zintegrowana Sieć Kolejowa, w tym w zakresie połączenia Polski z Ukrainą.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii za Jelenią Górę do Szklarskiej Poręby	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nowe założenia dotyczące obsługi Szklarskiej Poręby, tj. wydłużenie linii Ex18A (co 4 godziny), a także wprowadzono obsługę połączeniami niesystemowymi (2 pary połączeń linii P20 z Lublina i Krakowa, a także 1 parę połączeń linii P15 z Terespoła i Warszawy, kursujących w weekendy oraz w sezonie letnim i zimowym).
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii za Lublin do Zamościa celem poprawy dostępności regionu	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności proponowanego wydłużenia linii Ex26 (poprzednie oznaczenie – KDP26). Informujemy jednocześnie, iż bezpośrednie połączenie Lublina z Warszawą oraz nowym portem lotniczym możliwe będzie w sposób bezpośredni linią P33 co 4 godziny. Dodatkowo w nowej wersji HRJ znacząco zwiększono zakres obsługi Zamościa m.in. poprzez uwzględnienie bezpośrednich połączeń z Hrubieszowa przez Kraków i Katowice do Jeleniej Góry czy bezpośredniego, niesystemowego połączenia z Wrocławiem.
	<b>RAZEM</b>	<b>15</b>	-

## KDP27 Warszawa – Katowice – Rybnik – Ostrawa

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>LOTNISKO</b>	Zatrzymanie na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy	1	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono wyrażone w postulatcie bezpośrednie połączenie z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z Centralnej Magistrali Kolejowej do nowego węzła kolejowego obsługującego lotnisko. W zakresie połączenia z GZM zaproponowano linię P23 co 2 godziny, łączącą Ostrawę przez Racibórz, Rybnik, Katowice i nowy port lotniczy z Warszawą.
<b>INNE</b>	Rezygnacja z linii KDP27 z uwagi na zbyt niezadowolające parametry handlowe	12	Postulat rezygnacji z linii KDP27 (nowe oznaczenie – P23) nie został uwzględniony. Zapewnia ona atrakcyjne czasowo połączenie subregionu zachodniego województwa śląskiego (Rybnik, Żory) z Warszawą i nowym lotniskiem, przed oddaniem do eksploatacji linii kolejowej nr 170. Dla linii P23, łączącej Ostrawę z Warszawą, założono 2-godzinną częstotliwość kursowania oraz czas przejazdu wynoszący ok. 3 godziny. Połączenia międzynarodowe w kierunku Wiednia realizowane byłyby co do zasady przez Zebrzydowice ze względu na większą niezawodność (brak odcinków jednotorowych) oraz krótszy czas przejazdu po modernizacji tego korytarza. Koncepcja ta wpisuje się również w ustalenia dokonane wraz ze stroną czeską.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Chałupkach	1	Postulat został uwzględniony. W nowej wersji HRJ zaplanowano postoje handlowe w Chałupkach.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasowania przez Racibórz, Gliwice, Zabrze w przypadku poprowadzenia KDP03 przez Rybnik i Wodzisław Śląski	6	Postulat nie został uwzględniony. Połączenia międzynarodowe w kierunku Wiednia realizowane byłyby co do zasady przez Zebrzydowice ze względu na większą niezawodność (brak odcinków jednotorowych) oraz krótszy czas przejazdu po modernizacji tego korytarza. Koncepcja ta wpisuje się również w ustalenia dokonane wraz ze stroną czeską. Rybnik i Wodzisław Śląski zostały utrzymane w nowej wersji HRJ w sieci połączeń międzynarodowych: uwzględniono linię Ex06 Kraków – Praga,

			co 2 godziny przez Wodzisław Śląski, Chałupki i Ostrawę oraz linię P23 Ostrawa – Warszawa co 2 godziny przez Rybnik, Katowice i nowy port lotniczy.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana trasy – przez linię kolejową nr 1 wraz z wydłużeniem do Wiednia w celu zapewnienia połączeń międzynarodowych w Radomsku	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, iż połączenie Radomska z Wiedniem będzie możliwe z jedną przesiadką w Katowicach między liniami P11 oraz Ex03.
	<b>RAZEM</b>	<b>21</b>	-

### KDP31 Warszawa – Katowice – Bielsko-Biała – Wisła

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>LOTNISKO</b>	Zatrzymanie na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy	3	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ zrealizowano wyrażone w postulatcie oczekiwanie zapewnienia bezpośredniego połączenia południowej części kraju z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z Centralnej Magistrali Kolejowej do nowego węzła kolejowego obsługującego lotnisko. Zaproponowano linię P23, łączącą Ostrawę przez Racibórz, Rybnik, Katowice i nowy port lotniczy z Warszawą oraz linię P30 z Nowego Sącza przez Kraków, nowy port lotniczy do Warszawy. Linie te łącznie zapewniają godzinną częstotliwość obsługi nowego portu lotniczego z południową Polską.

<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Grodzisku Mazowieckim	1	Postulat nie został uwzględniony. W przypadku linii komunikacyjnych kategorii KDP i Ex, w nowej wersji HRJ ujednoczonych do kategorii Ex, priorytetem jest zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych, co implikuje mniej rozbudowaną siatkę zatrzymań, uwzględniającą co do zasady miasta łączące co najmniej 50 tys. mieszkańców, do których nie należy Grodzisk Mazowiecki. Wyjątkiem od tej reguły mogą być końcowe fragmenty poszczególnych linii komunikacyjnych czy też odcinki, na których nie założono kursowania pociągów dalekobieżnych kategorii P lub założono ich uruchamianie w ograniczonym zakresie. Informujemy jednocześnie, że nowej wersji HRJ uwzględniono postoje handlowe w Grodzisku Mazowieckim pociągów linii P15, a także P13, P16, P44 i P45.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie KDP31 do Łomży	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ zmieniono sposób obsługi Łomży poprzez włączenie jej w sieć połączeń dalekobieżnych. Ze względu na układ infrastruktury w 2035 roku (m.in. brak elektryfikacji odcinka Ostrołęka – Łomża), zaplanowano połączenie U43 Warszawa – Łomża z częstotliwością 2-godzinną, obsługiwane taborem hybrydowym. Dalsze zmiany w ofercie przewozowej będą możliwe po realizacji inwestycji infrastrukturalnych na linii kolejowej nr 49.
<b>PRZEBIEG</b>	Przebieg do Wisły z wykorzystaniem LK170	2	Informujemy, że w horyzoncie 2035 roku, którego dotyczą konsultacje publiczne HRJ, nie zakłada się oddania do użytku linii kolejowej nr 170, dlatego nie jest możliwe uwzględnienie tego postulatu. Potencjalna modyfikacja przebiegu linii Ex31 (poprzednie oznaczenie – KDP31) będzie jednak przedmiotem analiz w zakresie układu linii komunikacyjnych w kolejnych horyzontach czasowych, dlatego docelowo nie należy wykluczyć implementacji postulatu.
<b>RAZEM</b>		<b>7</b>	-

## KDP33 Warszawa – Łódź – Poznań

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
INNE	Niejasna informacja na temat postępu na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ wśród linii komunikacyjnych pomiędzy Warszawą a Łodzią wytrasowanych przez linię kolei dużych prędkości zatrzymania na nowym porcie lotniczym nie będą realizowane jedynie w przypadku linii Ex25 (d. KDP25) i Ex33 (d. KDP33), co zostało wyszczególnione w nowym schemacie linii komunikacyjnych.
INNE	Obniżenie prędkości maksymalnej do 250 km/h	1	Postulat nie został uwzględniony. Analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały zasadność trasowania części pociągów z Warszawy do Poznania i Wrocławia na prędkość co najmniej 300 km/h w celu wykorzystania parametrów eksploatacyjnych nowo powstałej infrastruktury oraz zapewnienia bardzo atrakcyjnego czasu przejazdu. Jedną z tego rodzaju relacji jest linia Ex33 (pociąg typu "sprinter").
POSTOJE	Dodanie postępu handlowego dla KDP33 w Kaliszu	30	Informujemy, że w nowej wersji HRJ postulat wprowadzenia postępu handlowych pociągów KDP w Kaliszu został uwzględniony. Uwzględniono zatrzymania w Kaliszu pociągów linii Ex01 i Ex11 (poprzednie oznaczenia – KDP01 i KDP11), zapewniając bezpośrednie połączenie Kalisza co 60 minut z Poznaniem oraz Łodzią, nowym portem lotniczym i Warszawą, a także co 2 godziny ze Szczecinem i Berlinem. Utrzymano jednocześnie założenie wykorzystania obwodnicy Kalisza przez najszybsze pociągi łączące Poznań z Warszawą (Ex33).

<b>POSTOJE</b>	Linie KDP01+KDP11 bez postojów na odcinku Poznań – Łódź, KDP33 z postojem w Sieradzu, Kaliszu i Jarocinie	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ wprowadzono nową koncepcję obsługi Jarocina, Kalisza oraz Sieradza. Wprowadzono zatrzymania w Kaliszu pociągów linii Ex01 i Ex11 (poprzednie oznaczenia – KDP01 i KDP11), zapewniając bezpośrednio połączenie Kalisza co 60 minut z Poznaniem oraz Łodzią, nowym portem lotniczym i Warszawą, a także co 2 godziny ze Szczecinem i Berlinem. W HRJ wprowadzono również zatrzymania linii Ex26 (poprzednie oznaczenie – KDP26) co 2 godziny w Sieradzu. Połączenie z Warszawą zapewnią także koordynowane linie P44 i P45, wytrasowane częściowo przez linię KDP. Dodatkowo w nowej wersji HRJ wytrasowano nową linię pospieszną P05 łączącą Szczecin z Lublinem przez Poznań, Jarocin, Kalisz, Sieradz, Łódź i Radom.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego na linii KDP33 na stacji Poznań Wschód	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy, że pociągi linii Ex33 miałyby kursować przez linię KDP, co oznacza brak możliwości uwzględnienia postoju handlowego na stacji kolejowej Poznań Wschód (bez powodującego znaczące wydłużenie czasu objazdu przez Poznań Franowo). Dodatkowo nie znaleziono uzasadnienia dla zatrzymania pociągów dalekobieżnych w tej lokalizacji.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego na linii KDP33 w Jarocinie	2	Postulat nie został uwzględniony. W zakresie obsługi Jarocina w nowej wersji HRJ wprowadzono nową linię komunikacyjną P05 łączącą Szczecin z Lublinem przez Poznań, Jarocin, Kalisz, Sieradz, Łódź i Radom, w częstotliwości co 2 godziny, która na wybranych odcinkach wykorzystuje infrastrukturę nowej linii KDP. Połączenie Jarocina linią KDP np. z Warszawą możliwe będzie z jedną przesiadką w Kaliszu lub Poznaniu.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego na linii KDP33 w Sieradzu	1	W zakresie obsługi Sieradza informujemy, że w nowej wersji HRJ uwzględniono postoje handlowe pociągów linii Ex26 w tej lokalizacji. Wskazana linia komunikacyjna łączy Wrocław (co drugi kurs do/z Jeleniej Góry) przez Warszawę, Sieradz, Łódź, nowy port lotniczy i Warszawę z Lublinem. Dodatkowo zaplanowano koordynowane linie

			<p>P44 i P45 w relacji z Warszawy przez Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz do Wrocławia lub Zielonej Góry, wykorzystujące na części trasy linię KDP i zapewniające w Sieradzu wspólną częstotliwość 2-godzinną. Dzięki wykorzystaniu linii KDP możliwe będzie uzyskanie konkurencyjnego czasu przejazdu).</p>
<b>WARIANTOWANIE</b>	Zmiana trasowania wybranych pociągów celem obsługi Zduńskiej Woli	5	<p>Informujemy, że w nowej wersji HRJ przyjęto nową koncepcję obsługi stacji Zduńska Wola przez połączenia dalekobieżne. Zgodnie z postulatami związanymi z obsługą miasta przez połączenia wykorzystujące linię KDP, zaplanowano koordynowane linie P44 i P45 w relacji z Warszawy przez Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz do Wrocławia lub Zielonej Góry. Linie te w dużej części trasy wykorzystywałyby nową linię KDP i w Zduńskiej Woli zapewniłyby wspólną częstotliwość 2-godzinną. Dzięki wykorzystaniu linii KDP możliwe będzie uzyskanie konkurencyjnego czasu przejazdu).</p> <p>Jednocześnie na linii kolejowej nr 14 utrzymana zostanie obsługa ruchem dalekobieżnym – w nowej iteracji HRJ zaproponowano linię P05 co 2 godziny ze Szczecina przez Poznań, Kalisz, Sieradz, Zduńską Wolę, Pabianice, Łódź, Radom do Lublina. Wspomniane w postulacie połączenie ze Zduńskiej Woli do Berlina będzie możliwe z jedną przesiadką w Kaliszu lub Łodzi.</p>
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii KDP33 do Szczecina	1	<p>Informujemy, że zarówno w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych, jak i w nowej wersji HRJ, przewidziano linię Ex11 (wcześniej oznaczoną jako KDP11), łączącą Szczecin z Warszawą przez Poznań, Łódź i nowy port lotniczy. Warto dodać, że w nowej wersji HRJ w ramach linii Ex11 uwzględniono dodatkowe zatrzymanie – w Kaliszu.</p>
	<b>RAZEM</b>	<b>43</b>	-

## KDP37 Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Kraków – Zakopane

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>LOTNISKO</b>	Zatrzymanie na stacji kolejowej obsługującej nowy port lotniczy	2	Informujemy, iż w nowej wersji HRJ uwzględniono wyrażone w postulacie bezpośrednie połączenie z nowym portem lotniczym, uwzględniając łącznicę z CMK do nowego węzła kolejowego. W zakresie połączenia z GZM zaproponowano linię P23 łączącą z 2-godzinną częstotliwością Ostrawę przez Racibórz, Rybnik, Katowice i nowy port lotniczy z Warszawą. W zakresie połączenia z Krakowem zaproponowano linię P30 z Nowego Sącza przez Kraków i nowy port lotniczy do Warszawy (częstotliwość 2-godzinna). Linie te łącznie zapewniają godzinną częstotliwość obsługi nowego portu lotniczego z południem kraju. Połączenie z Trójmiastem możliwe będzie z jedną przesiadką w Warszawie np. na połączenia Aero Express (kursujące do lotniska z częstotliwością 15-minutową). Zaplanowano także niesystemowe wydłużenie linii P30 do Gdyni, umożliwiając bezpośredni dojazd z Trójmiasta do nowego portu lotniczego w godzinach wczesnoporannych/późnowieczornych.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoi handlowego KDP37 w Nasielsku	1	Informujemy, że w nowej wersji HRJ, w porównaniu z przekazaną do konsultacji publicznych wersją roboczą HRJ z dnia 16 lipca 2024 r., przewidziano zatrzymanie w Nasielsku pociągów dalekobieżnych linii P12, P16 i P42, zapewniając bezpośrednie połączenie m.in. z Warszawą, Krakowem, Katowicami, Olsztynem (przez Działdowo i Nidzicę lub Iławę i Ostródę) oraz Trójmiastem i dalej z Słupskiem i Kołobrzegiem. W nowej wersji HRJ zaproponowano dodatkowo linię U37 z Warszawy

			przez Nasielsk i dalej przez Sierpc, Brodnicę, Jabłonowo Pom., Grudziądz, Malbork i Tczew do Trójmiasta.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postojów handlowych między Warszawą a Gdańskiem celem poprawy dostępności	1	W celu poprawy obsługi Ławy, Malborka i Tczewa w nowej wersji HRJ zaproponowano trzy linie komunikacyjne z zatrzymaniami w tych miastach, tj. Ex20, Ex21 i Ex31, koordynowane do wspólnej częstotliwości 60-minutowej. Oznacza to dwukrotne zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów z takim wzorcem postojów handlowych w porównaniu z wersją roboczą HRJ z 16 lipca 2024 r. przekazaną do konsultacji publicznych. W zakresie połączenia z Krakowem należy wskazać, że może być ono realizowane bezpośrednio ze wszystkich ośrodków zlokalizowanych na linii kolejowej nr 9 poprzez linię pospieszną P12. Dodatkowo w nowej wersji HRJ wydłużono linię P42 z Kielc do Krakowa, dzięki czemu częstotliwość bezpośredniego połączenia większości ośrodków zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej nr 9 z Krakowem wyniesie 60 minut.
<b>POSTOJE</b>	Rezygnacja z postojów handlowych w Mszanie Dolnej	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ pomiędzy Zakopanem a Krakowem w miejsce linii KDP37 zaproponowano linię Ex09 do Kołobrzegu przez Centralną Magistralę Kolejową, Warszawę, Trójmiasto, Słupsk i Koszalin. Na odcinku Kraków – Zakopane zaproponowano identyczny wzorzec postojów handlowych jak w przypadku linii KDP37. Zatrzymania w Mszanie Dolnej podyktowane są obsługą powiatu limanowskiego. Dodatkowo w HRJ zakłada się możliwość dogęszczania siatki zatrzymań na końcowych fragmentach linii komunikacyjnych, zwłaszcza w przypadku planów uruchamiania ekspresów regionalnych przez organizatorów samorządowych, co uzasadnia dążenie do ujednolicenia wzorców zatrzymań na takich fragmentach.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoiu handlowego w Szczyrzycu celem umożliwienia	1	Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ pomiędzy Zakopanem a Krakowem w miejsce linii KDP37 zaproponowano linię Ex09 do Kołobrzegu przez Centralną Magistralę Kolejową, Warszawę,

	przesiadek z P22 w stronę Zakopanego i Nowego Targu		Trójmiasto, Słupsk i Koszalin. Na odcinku Kraków – Zakopane zaproponowano identyczny wzorzec postojów handlowych jak w przypadku linii KDP37. Wspomniana w postulacie relacja będzie mogła być najprawdopodobniej realizowana przez połączenia o charakterze regionalnym.
<b>PRZEBIEG</b>	Skrócenie KDP37 z Zakopanego do Krakowa w zamian za wydłużenie KDP09 do Zakopanego	2	Postulat został przyjęty, podjęto decyzję o skróceniu linii KDP37 do Krakowa i jednoczesnym wydłużeniu linii KDP09 do Zakopanego. Informujemy ponadto, iż w nowej wersji HRJ ujednolicono oznaczenie linii komunikacyjnych kategorii Ex i KDP do pierwszej z nich.
	<b>RAZEM</b>	<b>8</b>	-

## Ex05 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz – Poznań – Leszno – Wrocław – Praga

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości od Wrocławia do Pragi do 2 godzin	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaplanowano połączenie Gdyni z Pragą linią Ex05 co 2 godziny.
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zmniejszenie częstotliwości Ex05 i Ex18, tak by kursowały co dwie godziny na odcinku Wrocław – Trójmiasto	1	Analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały zasadność uruchomienia pociągów dalekobieżnych pomiędzy Trójmiastem a Wrocławiem z 60-minutową częstotliwością. Należy również wskazać, że delimitacja linii komunikacyjnych na pospieszne i ekspresowe nie przesądza ostatecznie o ich funkcjonowaniu jako połączeń o charakterze użyteczności publicznej bądź komercyjnych, a jedynie wskazuje charakter połączenia pod kątem ruchowym (połączenie szybkie lub z bardziej rozbudowaną siatką zatrzymań).
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	9	-
<b>NIEPOSTULUJĄCE ZMIAN</b>	<i>Aprobata dla proponowanych założeń</i>	4	Dziękujemy za wyrażenie poparcia dla założeń Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postojów handlowych w Kościanie, Rawiczu, Żmigrodzie i Obornikach, aby zapobiec utracie bezpośrednich połączeń z Bydgoszczą i Trójmiastem	1	Postulat nie został uwzględniony. Zarówno Kościan i Rawicz, jak również Żmigród i Oborniki Śląskie, są miastami niespełniającymi wymogów dla zatrzymań pociągów kategorii Ex (poniżej 50 tys. mieszkańców, ponadto w żadnym z wyżej wymienionych miast nie znajduje się obecnie stacja węzłowa). Uwzględnienie postojów handlowych w tych lokalizacjach w ramach linii komunikacyjnej kategorii Ex przyczyniłoby się do

			<p>znaczącego wydłużenia czasu przejazdu. Należy jednocześnie podkreślić, że w nowej wersji HRJ, podobnie jak w wersji roboczej z 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych, zaplanowano kursowanie pomiędzy Poznaniem a Wrocławiem pociągów dalekobieżnych linii P06, P10 i P40, koordynowanych do wspólnej częstotliwości 60-minutowej. Dojazd do Bydgoszczy i Trójmiasta może być realizowany z przesiadką w Poznaniu.</p>
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postojów w Kamieńcu Ząbkowickim celem umożliwienia przesiadek z P14	1	<p>Informujemy, że zarówno w wersji roboczej HRJ z dnia 16 lipca 2024 r. przekazanej do konsultacji publicznych, jak i w nowej wersji HRJ, uwzględniono postoje handlowe wszystkich pociągów dalekobieżnych w Kamieńcu Ząbkowickim. Po dodatkowych konsultacjach ze stroną czeską podjęto jednak decyzję o zmianie trasowania pociągów linii Ex05 na korytarz przez Wałbrzych, w efekcie czego pominią one Strzelin, Kamieniec Ząbkowicki i Kłodzko. W nowej wersji HRJ w Kamieńcu Ząbkowickim będą zatrzymywać się pociągi linii Ex18B (od Wrocławia do Trójmiasta – wspólna trasa z linią Ex05), P13 i P20.</p>
<b>TABOR</b>	Prowadzenie połączeń składami ED250	1	<p>Postulat nie został uwzględniony. W horyzoncie 2035 roku na żadnym fragmencie ciągu łączącego Trójmiasto, Poznań, Wrocław i granicę polsko-czeską nie będzie obowiązywała prędkość szlakowa przekraczająca 200 km/h, co czyni wykorzystanie jednostek elektrycznych serii ED250 nieuzasadnionym. Należy tu jednocześnie wskazać, że z uwagi na prognozowane potoki pasażerskie pojedyncza jednostka byłaby za mało pojemna. W odniesieniu do wskazanej relacji informujemy ponadto, że w nowej wersji HRJ zaproponowano trasowanie z Wrocławia do Pragi nie przez Kłodzko i Międzyzlesie, lecz przez Wałbrzych i Mieroszów, co zapewni większe potoki pasażerskie i obsługę ośrodków o większej liczbie mieszkańców. Połączenie Trójmiasta z Kłodzkiem zapewni linia Ex18B.</p>
<b>WARIANTOWANIE</b>	Stworzenie grupy wagonowej z Poznania do Świnoujścia celem stworzenia	1	<p>Postulat nie został uwzględniony. W nowej wersji HRJ przewidziano jednocześnie linie komunikacyjne, które umożliwią dojazd z Pragi linią</p>

	bezpośrednich połączeń z Pragi na Pomorze Zachodnie		Ex05 i dalej do Świnoujścia w dwóch wariantach z tylko jedną przesiadką, tj. we Wrocławiu na linię P03 lub w Poznaniu na linię Ex10.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie części linii od Wrocławia przez Opole w stronę Austrii, Słowacji i Węgier	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano nową linię Ex53 w relacji Wrocław – Wiedeń z częstotliwością 4-godzinną. Dodatkowo zaproponowano niesystemowe wydłużenie tej linii do Poznania.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie linii od Bydgoszczy po Magistrali Węglowej do Szadka a następnie po KDP do Wrocławia	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy tu wskazać w szczególności na pominięcie kluczowego generatora potoków pasażerskich, jakim jest Poznań, a także innych istotnych generatorów ruchu, tj. Gniezna i Leszna. Natomiast na linii kolejowej nr 131 pomiędzy Inowrocławiem a Szadkiem brak jest większych ośrodków miejskich. Dodatkowo w ramach obowiązujących planów inwestycyjnych zarządcy infrastruktury w horyzoncie 2035 roku nie jest planowane podwyższenie prędkości szlakowej na rzeczonym odcinku powyżej 140 km/h.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Uruchomienie wybranych połączeń w ramach linii Ex05 od Inowrocławia przez Toruń i Iławę do Trójmiasta	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności trasowania pociągów linii Ex05 przez Toruń i Iławę. Należy tu wskazać w szczególności na znaczące wydłużenie czasów przejazdu.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie wybranych kursów do Ustki lub Kołobrzegu	1	Postulat został częściowo zaakceptowany. Zaplanowano niesystemowe sezonowe wydłużenie Ex05 do Helu. Możliwa będzie jednak podróż z Pragi do Kołobrzegu lub Ustki z tylko jedną przesiadką w Poznaniu lub Gdyni.
<b>RAZEM</b>		<b>23</b>	-

## Ex06 Kraków – Katowice – Rybnik – Ostrawa – Praga

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie linii przez Wodzisław Śląski zamiast przez Racibórz	11	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ przetrasowano linię Ex06 przez Rybnik i Wodzisław Śląski (częstotliwość 2-godzinna).
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii z Krakowa do Przemyśla z uwagi na istniejące połączenia między Przemyślem a Republiką Czeską	1	Postulat nie został uwzględniony. Należy wskazać, iż podróże z Ostrawy oraz Pragi i Wiednia do Przemyśla możliwe będą z przesiadką w Krakowie.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii z Krakowa do Zakopanego	2	Postulat został przyjęty. Zaplanowano całoroczne niesystemowe wydłużenie linii Ex06 do Zakopanego.
	<b>RAZEM</b>	<b>14</b>	-

## Ex18 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz – Poznań – Leszno – Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii Ex18 do Szklarskiej Poręby	3	Postulat został przyjęty. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne potwierdziły zasadność wydłużenia relacji z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie wybranych połączeń od Wrocławia na LK285 celem włączenia w sieć dalekobieżnych Sobótka i Świdnicy	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały, iż proponowana modyfikacja przebiegu trasy nie jest zasadna. Należy tu wskazać w szczególności na znaczące wydłużenie czasu przejazdu.
<b>WARIANTOWANIE</b>	Wydłużenie 1 pary z Jeleniej Góry do Zgorzelca przez Lubań	1	Postulat nie został uwzględniony. Informujemy jednocześnie, że w nowej wersji HRJ uwzględniono włączenie Lubania Śląskiego do sieci połączeń dalekobieżnych – zaplanowano linię U17 ze Szczecina do Jeleniej Góry z częstotliwością 4-godzinną.
	<b>RAZEM</b>	<b>5</b>	-

## Ex51 Rzeszów – Tarnów – Kraków – Katowice – Opole – Wrocław – Zielona Góra – Berlin

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości linii Ex51 (oraz Ex55) celem możliwości przejęcia ruchu z A4	2	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy eksploatacyjne nie wykazały możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania linii Ex51 i Ex55 w horyzoncie 2035 roku. W tym kontekście trzeba mieć na uwadze przepustowość infrastruktury kolejowej. Dodatkowo na ciągu Wrocław – Rzeszów kursować miałyby koordynowane do częstotliwości 2-godzinnej pociągi linii P10 i P40, zapewniające bezpośrednie połączenie tych miast.
<b>INNE</b>	Zmiana kategorii linii Ex51 na KDP	1	Postulat nie został uwzględniony. Wykorzystywanie składów zespolonych dużych prędkości na linii Ex51 jest nieuzasadnione, ponieważ w horyzoncie 2035 roku prędkość szlakowa na żadnym odcinku magistrali kolejowej E 30 nie będzie większa niż 160 km/h.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	2	-
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Oławie	1	Postulat nie został uwzględniony. Oława nie jest bowiem miastem powyżej 50 tys. mieszkańców ani ośrodkiem turystycznym generującym znaczące potoki pasażerskie (w polityce postojów handlowych wskazano ww. kryteria w kontekście postojów handlowych na liniach komunikacyjnych kategorii Ex). W nowej wersji HRJ przewidziano jednak obsługę Oławy przez pociągi dalekobieżne linii P03, P10 i P40, których kursowanie na odcinku Wrocław – Opole byłoby koordynowane do 60-minutowej częstotliwości modułowej.

<b>WARIANTOWANIE</b>	Przetrasowanie wybranych połączeń do Gorzowa Wielkopolskiego	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności dla tak pomyślanego wariantowania relacji.
<b>POSTOJE</b>	Rezygnacja z postoju handlowego w Jarosławiu	1	Postulat nie został uwzględniony. Analizy handlowe i eksploatacyjne wykazały, że uwzględnienie postojów handlowych w Jarosławiu na linii Ex51 w drodze wyjątku jest uzasadnione. Wprawdzie miasto liczy poniżej 50 tys. mieszkańców, a stacja kolejowa Jarosław nie jest znaczącym węzłem. Jest to jednak największy ośrodek pomiędzy Rzeszowem a Przemyślem, a jego obsługa może poprawić frekwencję na końcowym odcinku tej linii komunikacyjnej przy nieznacznym wydłużeniu czasu przejazdu. Nie podjęto jednocześnie decyzji o ujednoczeniu wzorca zatrzymań na wszystkich liniach komunikacyjnych pomiędzy Rzeszowem a Przemyślem ze względu na linie P10 i P40, koordynowane do częstotliwości 2-godzinnej i zapewniające wystarczającą obsługę Łańcuta, Przeworska i Radymna.
<b>INNE</b>	Sprawne przesiadki na stacji Przemyśl Główny do Lwowa	1	Informujemy, że z uwagi na trwającą wojnę na obecnym etapie prac szczegółowe planowanie dalekobieżnej oferty przewozowej pomiędzy Polską a Ukrainą obarczone jest wysokim ryzykiem. Dlatego podjęto decyzję o utrzymaniu Przemyśla Głównego jako stacji docelowej w ramach linii Ex51. Informujemy jednocześnie, że w długim okresie nie należy wykluczać wydłużania linii komunikacyjnych na Ukrainę, zwłaszcza w przypadku zakończenia wojny i wejścia tego państwa na ścieżkę integracji ze strukturami Unii Europejskiej.
<b>RAZEM</b>		<b>9</b>	-

## Ex55 RZESZÓW – TARNÓW – KRAKÓW – KATOWICE – OPOLE – WROCLAW

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>CZĘSTOTLIWOŚĆ</b>	Zwiększenie częstotliwości linii Ex55 celem możliwości przejścia ruchu z A4	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy eksploatacyjne nie wykazały możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania linii Ex51 i Ex55 w horyzoncie 2035 roku. W tym kontekście trzeba mieć na uwadze przepustowość infrastruktury kolejowej. Dodatkowo na ciągu Wrocław – Rzeszów kursować miałyby koordynowane do częstotliwości 2-godzinnej pociągi linii P10 i P40, zapewniające bezpośrednie połączenie tych miast.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Chorzowie Batorym	1	Postulat nie został uwzględniony. W projekcie dalekobieżnej oferty przewozowej zdecydowano się na ograniczenie postojów handlowych w dużych aglomeracjach na lokalizacjach spełniających kryteria, jeśli spowodowałyby to wydłużenie czasu przejazdu, a brak zatrzymań pociągów dalekobieżnych byłby rekompensowany funkcjonującą koleją aglomeracyjną lub regionalną o wysokiej częstotliwości kursowania.
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego w Oławie	1	Postulat nie został uwzględniony. Oława nie jest bowiem miastem powyżej 50 tys. mieszkańców ani ośrodkiem turystycznym generującym znaczące potoki pasażerskie (w polityce postojów handlowych wskazano ww. kryteria w kontekście postojów handlowych na liniach komunikacyjnych kategorii Ex). W nowej wersji HRJ przewidziano jednak obsługę Oławy przez pociągi dalekobieżne linii P03, P10 i P40, których kursowanie na odcinku Wrocław – Opole byłoby koordynowane do 60-minutowej częstotliwości modułowej.
<b>PRZEBIEG</b>	Zmiana przebiegu linii Ex51 i Ex55 – z Wrocławia przez Katowice i dalej do Warszawy (Białegostoku)	1	Postulat nie został uwzględniony. Analizy handlowe i eksploatacyjne nie uzasadniają takiego przebiegu trasy.

<b>TABOR</b>	Wprowadzenie składów KDP do obsługi linii	2	Postulat nie został uwzględniony. Wykorzystywanie składów zespolonych dużej prędkości na linii Ex55 może nie być zasadne, ponieważ w horyzoncie 2035 roku prędkość szlakowa na żadnym odcinku magistrali kolejowej E 30 nie będzie większa niż 160 km/h.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii Ex55 do Lipska	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano wydłużenie linii Ex55 przez Legnicę, Węgliniec i Bielawę Dolną / Horkę do Lipska z częstotliwością 4-godzinną. Zasadność takiego wydłużenia wykazały dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne.
<b>RAZEM</b>		<b>7</b>	-

## Ex56 Kraków – Oświęcim – Żylna – Bratysława – Wiedeń

PODKATEGORIA	STRESZCZENIE UWAGI	LICZBA UWAG	ODPOWIEDŹ ZESPOŁU DS. HRJ
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Uruchomienie linii komunikacyjnej z Bohumína do Bielska-Białej lub dalej do Krakowa, stanowiącej wydłużenie czeskiej linii R8 Bohumín – Brno Královo Pole	1	Połączenia międzynarodowe podlegają uzgodnieniom z partnerami zagranicznymi. Podczas dotychczasowych rozmów z partnerami zagranicznymi nie uzgodniono proponowanego połączenia. Informujemy jednocześnie, że na odcinku Bohumín – Přerov przebieg czeskiej dalekobieżnej linii komunikacyjnej R8 pokrywa się z planowaną linią Ex56 z Krakowa do Wiednia. Oznacza to, że podróże z Brna i miast położonych pomiędzy Brnem a Přerovem do Krakowa możliwe będą z jedną przesiadką, zaś podróże z Krakowa do innych miast obsługiwanych

			przez linię R8 będą możliwe z przesiadką w Bohumině lub Ostrawie lub bez żadnej przesiadki.
<b>WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES</b>	<i>Uwaga niepełna, niezrozumiała bądź wykraczająca poza temat konsultacji HRJ</i>	1	-
<b>POSTOJE</b>	Dodanie postoju handlowego na stacji Brzeszcze Jawiszowice	1	Postulat nie został uwzględniony. Zatrzymania pociągów dalekobieżnych kategorii Ex w Brzeszczach Jawiszowicach nie są uzasadnione, gdyż nie spełnia to warunków w polityce postojów (powyżej 50 tys. mieszkańców). Należy tu ponadto wskazać na realizowanie postojów handlowych na stacji kolejowej Oświęcim, która znajduje się zaledwie ok. 10 kilometrów od Brzeszcz Jawiszowic.
<b>PRZEBIEG</b>	Zaproponowany przebieg uniemożliwia swobodny dojazd do Brna	2	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano trasowanie linii Ex56 z częstotliwością 4-godzinną od Zebrzydowic przez Ostrawę, Přerov i Břeclav. Jednocześnie uwzględniona została linia Ex59 z częstotliwością 4-godzinną z Krakowa przez Oświęcim, Czechowice-Dziedzice, Zebrzydowice, Czeski Cieszyn, Żylinę i Bratysławę do Wiednia.
<b>PRZEBIEG</b>	Modyfikacja przebiegu przez Pszczynę, Żory, Rybnik i Wodzisław Śl. Celem stworzenia bezpośredniego połączenia z Krakowem	2	Postulat nie został uwzględniony. Postulowana zmiana przebiegu tej linii komunikacyjnej wiązałaby się ze znacząco wydłużonym czasem przejazdu.
<b>PRZEBIEG</b>	Modyfikacja przebiegu przez Bielsko-Białą, Żywiec i Zwardoń	2	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności proponowanej modyfikacji przebiegu trasy. Trasowanie przez Bielsko-Białą, Żywiec i Zwardoń wiązałoby się ze wydłużonym czasem przejazdu i koniecznością zmiany kierunku jazdy w Czechowicach-Dziedzicach.

<b>PRZEBIEG</b>	Modyfikacja przebiegu przez Ostrawę i Brzeclaw, w zamian wydłużenie P11 do Żyliny	1	Postulat został częściowo przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano trasowanie linii Ex56 z częstotliwością 4-godzinną od Zebrzydowic przez Ostrawę, Přerov i Břeclav. Obsługę tego odcinka zapewniłaby linia Ex59 z częstotliwością 4-godzinną z Krakowa przez Oświęcim, Czechowice-Dziedzice, Zebrzydowice, Czeski Cieszyn, Żylinę i Bratysławę do Wiednia.
<b>WYDŁUŻENIA</b>	Wydłużenie linii Ex56 do Przemysła celem umożliwienia przesiadek z Ukrainy i zachowania relacji obecnych pociągów (Porta Moravica)	1	Postulat nie został uwzględniony. Dodatkowe analizy handlowe i eksploatacyjne nie wykazały zasadności proponowanego systemowego wydłużenia relacji. Należy tu jednocześnie podkreślić, iż podróże z Ostrawy oraz Pragi i Wiednia do Przemysła możliwe będą z przesiadką w Krakowie.
<b>PRZEBIEG</b>	Skierowanie linii Ex56 do Wiednia najszybszą trasą tj. przez Ostrawę i Břeclav	1	Postulat został przyjęty. W nowej wersji HRJ zaproponowano trasowanie linii Ex56 z częstotliwością 4-godzinną od Zebrzydowic przez Ostrawę, Přerov i Břeclav. Jednocześnie uwzględniona została linia Ex59 z częstotliwością 4-godzinną z Krakowa przez Oświęcim, Czechowice-Dziedzice, Zebrzydowice, Czeski Cieszyn, Żylinę i Bratysławę do Wiednia.
<b>RAZEM</b>		<b>11</b>	-

## 6.2 Kategoria IZUG

Uwagi zakwalifikowane do kategorii IZUG (Inne Zagadnienia i Uwagi Ogólne) charakteryzowały się szerokim zakresem, często wykraczającym poza ramy przypisane pozostałym wyróżnionym kategoriom. Jak wskazano we wcześniejszej części opracowania, podjęto decyzję o wydzieleniu dodatkowej kategorii NL (Nowa Linia) w celu wyodrębnienia postulatów związanych z rozszerzeniem sieci połączeń dalekobieżnych o nowe linie komunikacyjne. W celu uporządkowania pozostałych uwag z kategorii IZUG dokonano przyporządkowania ich do jednej z pięciu podkategorii.

Poniżej przedstawiono opis poszczególnych podkategorii wraz z najczęściej powtarzającymi się postulatami.

### INFRASTRUKTURA PORT POLSKA

Podkategoria ta objęła wszystkie uwagi, które dotyczyły inwestycji w ramach programu Port Polska, a także postulaty rozbudowy sieci kolejowej o nowe odcinki, które zostały przekazane zespołowi odpowiedzialnemu za projekt pn. Zintegrowana Sieć Kolejowa w spółce Centralny Port Komunikacyjny. Łącznie do tej podkategorii przydzielono 68 uwag.

W ramach tej podkategorii najczęściej występowały uwagi do koncepcji budowy nowej linii kolejowej nr 170, która ma stanowić nowe, szybkie połączenie Katowic z Ostrawą.

W tym kontekście należy wskazać, że w przedmiocie konsultacji publicznych HRJ jest dalekobieżna oferta przewozowa w horyzoncie 2035 roku. Zakłada się, że linia kolejowa nr 170 nie będzie wówczas oddana do użytku. Zmiany w układzie dalekobieżnych linii komunikacyjnych, związane z rozpoczęciem jej eksploatacji, będą analizowane na dalszych etapach prac nad założeniami oferty przewozowej w ramach projektu HRJ.

### INFRASTRUKTURA PLK

Do powyższej podkategorii przypisano uwagi zawierające postulaty dotyczące poprawy parametrów linii istniejących lub planowanych do realizacji przez PLK S.A. Łącznie do tej podkategorii przydzielono 98 uwag.

W ramach tej podkategorii najczęściej występowały uwagi postulujące modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 137 od Kędzierzyna-Koźła do Nowej Wsi Legnickiej. W tym kontekście należy wskazać, że zadania „Prace na linii kolejowej nr 137 etap I: Kędzierzyn Koźle – Nysa”, „Prace na linii kolejowej nr 137 etap II: Nysa – Kamieniec Ząbkowicki” oraz „Prace na linii kolejowej nr 137 etap III: Kamieniec Ząbkowicki – Legnica” ujęte są na liście rezerwowej Krajowego

Programu Kolejowego. Dla ww. inwestycji opracowano studium wykonalności, zaś kontynuacja procesu inwestycyjnego uzależniona jest od zapewnienia finansowania.

## OBSŁUGA

Do tej podkategorii przypisano wszystkie uwagi, które dotyczyły obsługi poszczególnych obszarów (pojedynczych miejscowości lub większych obszarów kraju) zaprezentowanych w roboczej wersji HRJ jako nieobsługiwane przez pociągi dalekobieżne. Łącznie do tej podkategorii przydzielono 120 uwag.

W ramach tej podkategorii najczęściej występowały uwagi postulujące poprawę obsługi Nysy przez dalekobieżne połączenia kolejowe. W nowej wersji HRJ uwzględniono te uwagi, zakładając, że na linii P13 połowa pociągów będzie kursować w relacji wydłużonej do/z Kłodzka przez Nysę (częstotliwość 4-godzinna). Na miejsce linii P14 zaproponowano linię P20, również z częstotliwością 2-godzinną, w relacji wydłużonej z Katowic przez Kraków, Tarnów, Dębicę, Mielec, Tarnobrzeg i Kraśnik do Lublina (co drugi pociąg z grupą wagonów z Tarnobrzegu przez Stalową Wolę, Biłgoraj i Zamość do Hrubieszowa).

## AUTOBUSY DOWOZOWE

W ramach tej podkategorii zgromadzono wszystkie postulaty dotyczące autobusowych linii dowozowych, które mogłyby uzupełniać ofertę kolejową. Wśród postulatów znalazło się łącznie 20 propozycji relacji linii autobusowych:

- Jędrzejów – Pińczów – Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka – Proszowice – Kraków
- Zegrze Płd. – Przasnysz
- Terespol Pomorski – Świecie – Chełmno – Grudziądz
- Terespol Pomorski – Świecie – Chełmno – Toruń
- Toruń – Golub-Dobrzyń – Brodnica – Nowe Miasto Lubawskie – Rakowice – Lubawa – Ostróda – Olsztyn
- Toruń – Golub-Dobrzyń – Rypin – Żuromin – Mława
- Gdańsk – Nowy Dwór Gdański – Krynica Morska
- Malbork – Nowy Dwór Gdański – Krynica Morska
- Kartuzy – Bytów – Słupsk
- Giżycko – Węgorzewo – Gołdap – Olecko – Ełk
- Bartoszyce – Lidzbark Warmiński – Olsztyn
- Pisz – Kolno – Łomża
- Tomaszów Lubelski – Zamość – Krasnystaw – Lublin
- Włodawa – Łęczna – Lublin
- Gorzów Wlkp. – Myślibórz – Pyrzyce – Szczecin
- Żnin – Inowrocław – Kruszwica – Chełmce – Radziejów – Włocławek
- Bydgoszcz – Żnin – Gniezno

- Bydgoszcz – Sępólno Krajeńskie – Lipka Krajeńska – Debrzno
- Tomaszów Maz. – Opoczno Pd. – Końskie

W tym kontekście należy przypomnieć, że jednym z podstawowych założeń projektu HRJ jest zapewnienie dostępu do pociągów dalekobieżnych z poziomu każdego powiatu z maksymalnie jedną przesiadką. Wobec przewidywanego kształtu polskiej sieci kolejowej w horyzoncie 2035 roku powyższe założenie uzasadnia organizację autobusowych połączeń dowozowych.

Należy jednak zastrzec, że na obecnym etapie prac nad projektem HRJ docelowy kształt tego rodzaju połączeń nie został określony. Będzie on podlegał dalszym uzgodnieniom z samorządowymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego.

## INNE

Do powyższej podkategorii przypisano wszystkie pozostałe uwagi, których przypisanie do uprzednio wymienionych podkategorii nie było możliwe. Była to na tyle różnorodna grupa, że uznano za nieuzasadnione wyodrębnianie ich do kolejnych podkategorii. W tej podkategorii znalazły się m.in. uwagi dotyczące metodyki prac i ogólnych założeń projektu HRJ oraz zakresu publikowanych materiałów czy postulaty związane z integracją taryfową i uwagi odnoszące się nie do planowanej w ramach projektu HRJ oferty przewozowej w horyzoncie 2035 roku, ale do obecnego rozkładu jazdy. Łącznie do tej grupy zakwalifikowano 80 uwag.

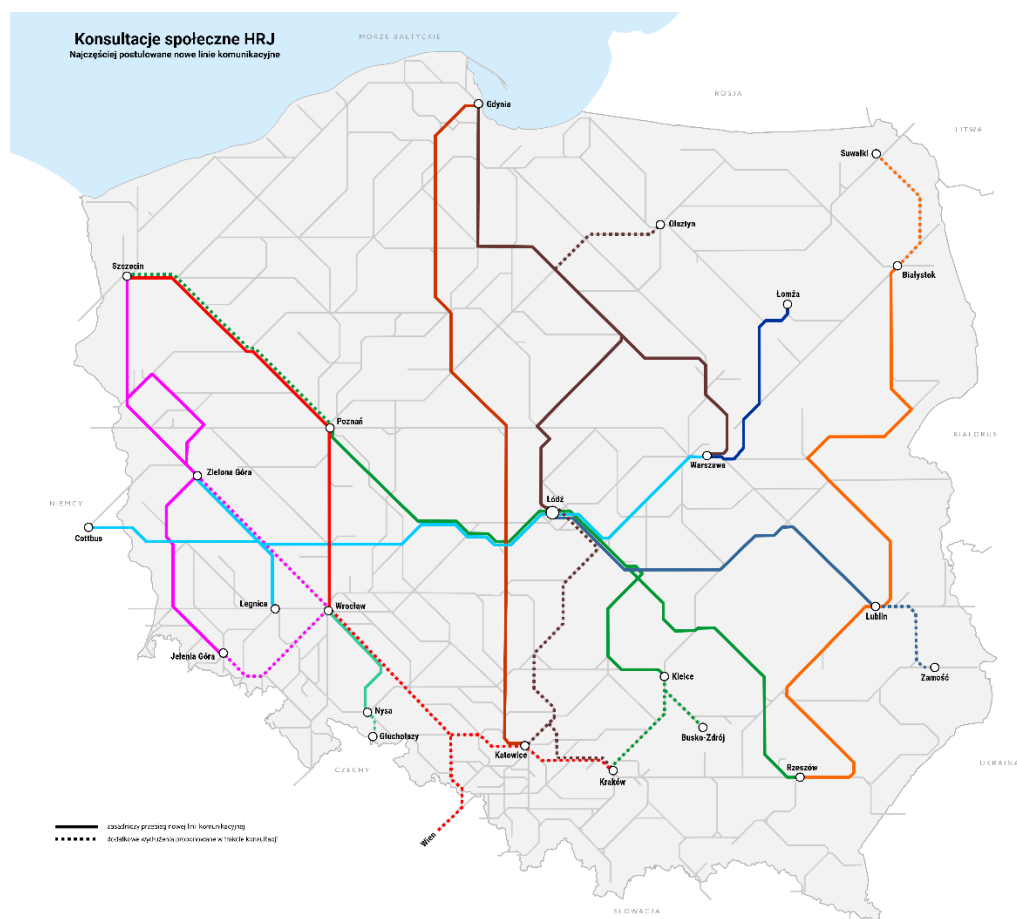
W ramach tej podkategorii najczęściej występowały uwagi postulujące rezygnację z planowanego ruchu pociągów KDP z prędkością większą niż 250 km/h.

## 6.3 Kategoria NL

W ramach wyodrębnionej w trakcie analizy i porządkowania uwag kategorii NL co do zasady nie wydzielano podkategorii. Pierwszym wyjątkiem były uwagi, które postulowały uwzględnienie w HRJ połączeń z częstotliwością niższą niż 4-godzinna (np. uruchomienie połączeń nocnych lub międzynarodowych). Uwagi te zaklasyfikowano do podkategorii „Niesystemowe”. Drugim wyjątkiem były uwagi dotyczące połączeń regionalnych, które przypisano do podkategorii „Regionalne”. Powyższe uwagi stanowiły jednak niewielką część ww. kategorii – z udziałem wynoszącym ok. 7%.

Choć postulowany w uwagach przebieg nowych linii komunikacyjnych różniła w większości przypadków stacja początkowa i końcowa, w przypadku wielu z nich zidentyfikowano wspólne rdzenie (tj. określone ciągi komunikacyjne), czasem powtarzające się kilkadziesiąt razy.

W oparciu o powyżej opisaną prawidłowość na potrzeby niniejszego raportu wyróżniono dziesięć fragmentów sieci kolejowej, w odniesieniu do których ww. uwagi powtarzały się najczęściej. Ich graficzne przedstawienie stanowi rysunek 13.



Rysunek 14 – Najczęściej postulowane w konsultacjach społecznych nowe linie komunikacyjne

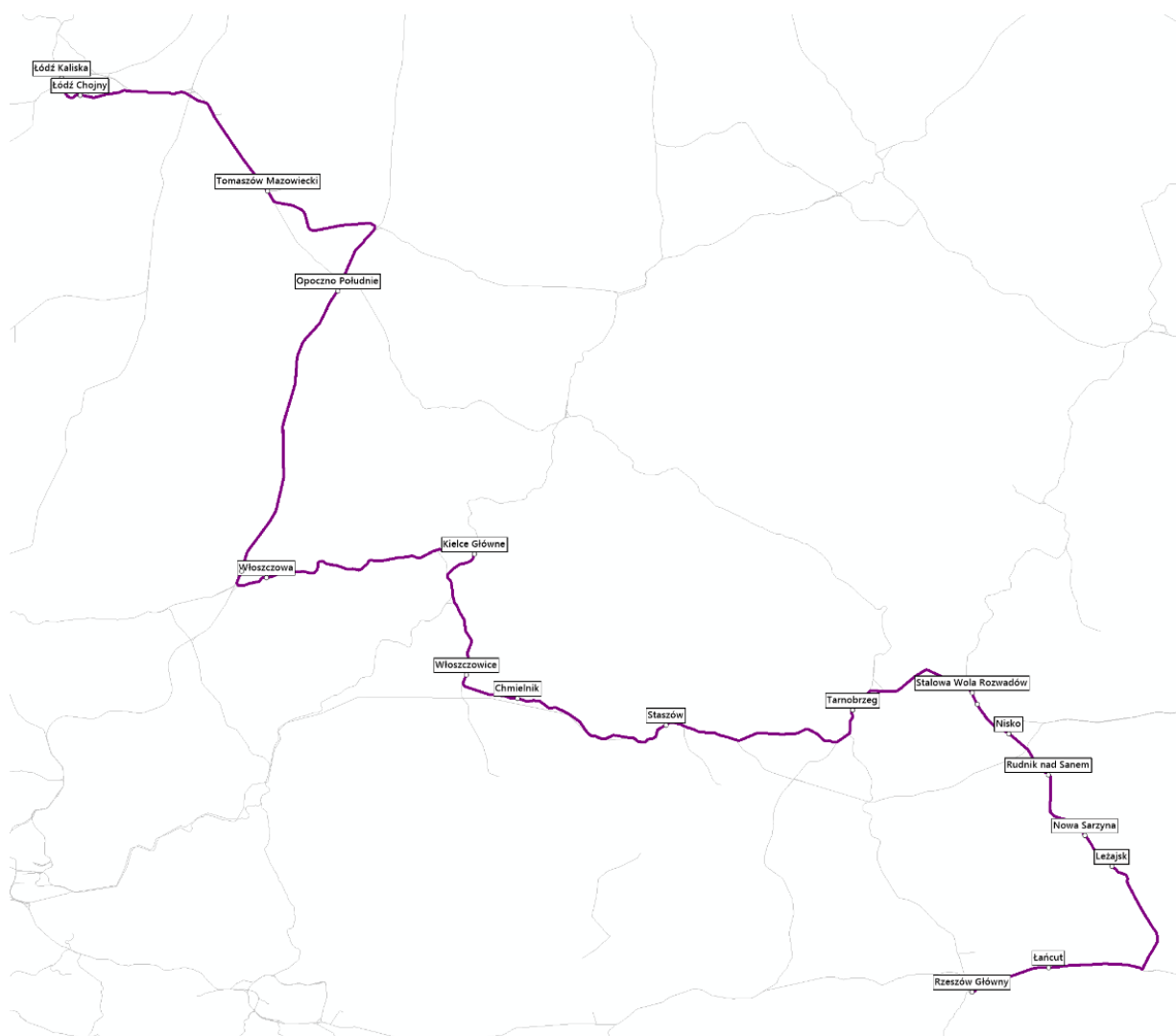
## 1. RZESZÓW / KIELCE – ŁÓDŹ – POZNAŃ

Najczęściej powtarzającą się grupą uwag w kategorii NL były postulaty dotyczące uruchomienia połączeń między Rzeszowem i Kielcami a Łodzią z możliwością wydłużenia na zachód w kierunku Poznania (a nawet Szczecina) oraz na południe od Kielc w stronę Krakowa lub Buska-Zdroju. Wśród postulatów znalazły się propozycje uruchamiania tych połączeń zarówno z wykorzystaniem łącznicy w Czarncy, jak i przez północną część województwa świętokrzyskiego, tj. Skarżysko-Kamienną, Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski.

### Proponowane rozwiązanie:

W nowej wersji HRJ zaadresowano ww. postulaty poprzez uwzględnienie dwóch nowych linii komunikacyjnych. Mówimy tu o linii U41 z Łodzi przez Opoczno, Kielce, Staszów, Tarnobrzeg i Stalową Wolę do Rzeszowa oraz linii U31, łączącej Kielce przez Częstochowę z Poznaniem. Dla ww. linii komunikacyjnych przewidziano częstotliwość 4-godzinną. W przyszłości oferta przewozowa na będzie mogła zostać rozbudowywana. W tym celu niezbędne byłoby jednak podjęcie inwestycji infrastrukturalnych, zapewniających poprawę przepustowości na północnym wlocie do Rzeszowa. Częstotliwość 2-godzinna na linii Ex54 oraz regionalna oferta przewozowa wymuszają trasowanie linii U41 przez Stalową Wolę i Leżajsk.

Należy dodać, że dzięki rekomendowanym w ramach projektu pn. Zintegrowana Sieć Kolejowa inwestycjom infrastrukturalnym (most w Połańcu, planowana nowa linia kolejowa przez Mielec do Rzeszowa), docelowo powstanie spójny, funkcjonalny ciąg komunikacyjny dla połączenia Rzeszów – Kielce – Łódź.



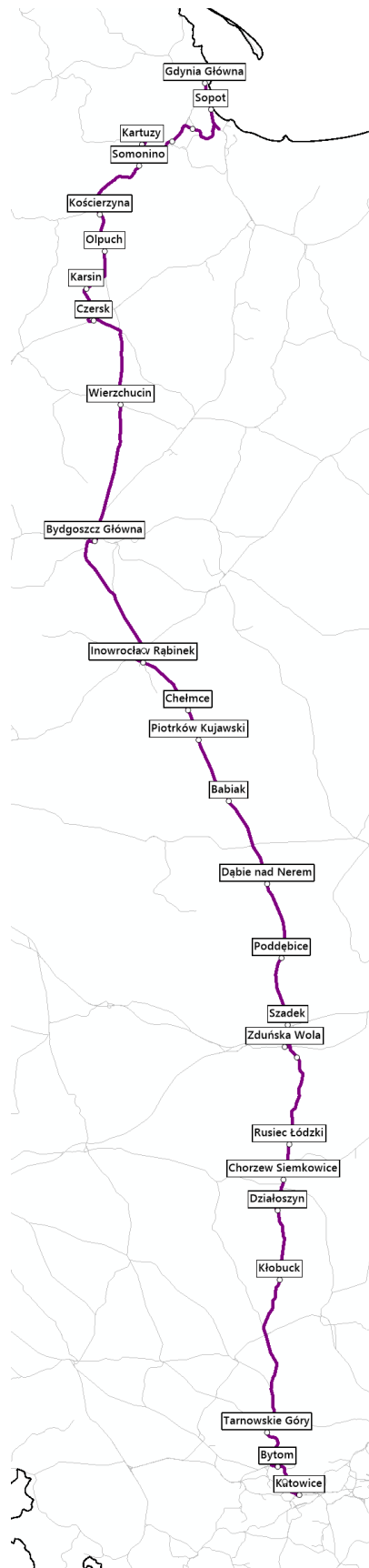
Rysunek 15 – Trasa linii komunikacyjnej U41 relacji Rzeszów Główny – Tarnobrzeg – Kielce – Włoszczowa – Łódź Kaliska

## 2. KATOWICE – TARNOWSKIE GÓRY – ZDUŃSKA WOLA – INOWROCŁAW – BYDGOSZCZ – TRÓJMIASTO

Kolejnym często pojawiającym się postulatem było uruchomienie przewozów dalekobieżnych przez tzw. Magistralę Węglową. Propozycje w tym zakresie w zdecydowanej większości przypadków były spójne i dotyczyły uruchomienia połączeń między Górnym Śląskiem a Pomorzem.

### **Proponowane rozwiązanie:**

W odpowiedzi na ww. postulaty w nowej wersji HRJ zaproponowano linię U30 w relacji Katowice – Gdynia Główna, dla której przewidziano częstotliwość 4-godzinną. Zapewniłaby ona obsługę wszystkich istotnych ośrodków na wzdłuż Magistrali Węglowej pomiędzy Tarnowskimi Górami a Bydgoszczą. Dodatkowo na odcinku Chorzew Siemkowice – Dąbie nad Nerem obsługę Magistrali Węglowej wzmocniłaby wskazana z poprzednim punkcie linia U31 w relacji Kielce – Częstochowa – Poznań.



Rysunek 16 – Trasa linii komunikacyjnej U30 relacji Katowice – Zduńska Wola – Bydgoszcz Główna – Kościerzyna – Gdynia Główna

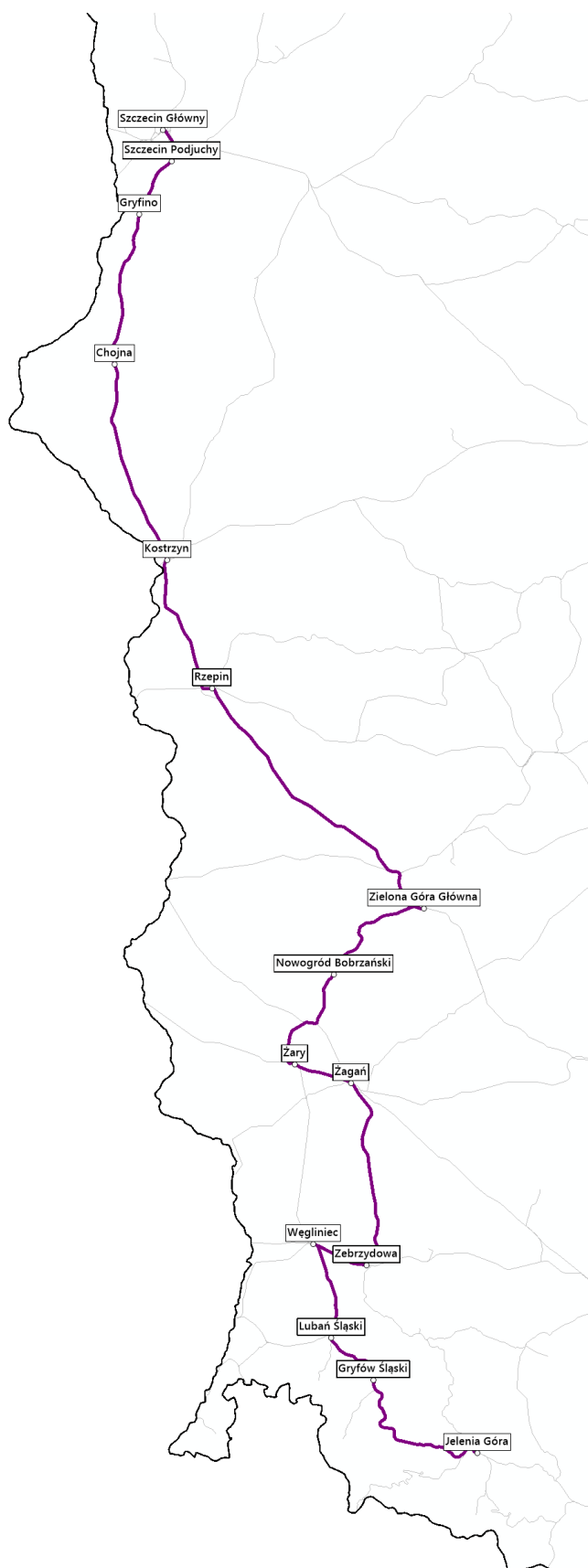
### 3. SZCZECIN – GORZÓW WLKP. – ZIELONA GÓRA – JELENIA GÓRA

Zgłoszono również kilkanaście uwag postulujących linie komunikacyjne, które obsługiwałyby w osi północ-południe miasta zlokalizowane w zachodniej części kraju. Wskazywano w uzasadnieniach, że umożliwi to podróżowanie Jelenią Górą a województwem lubuskim bez konieczności przejazdu przez Wrocław, pozwoli włączenie Żary i Żagań w sieć połączeń dalekobieżnych oraz zapewni poprawę oferty przewozowej dla Gorzowa Wielkopolskiego.

#### **Proponowane rozwiązanie:**

W nowej wersji HRJ uwzględniono linię U17 w relacji Jelenia Góra – Szczecin Główny z częstotliwością 4-godzinną (przez Lubań, Świątoszów, Żagań, Żary, Zieloną Górę i Kostrzyn n. Odrą). Po przeprowadzonych analizach ustalono przebieg z pominięciem Zbąszynka i Gorzowa Wielkopolskiego z uwagi na istotne różnice w czasie przejazdu, który skutkowałby pogorszeniem konkurencyjności względem drogi ekspresowej S3. Nie należy jednak wykluczyć zmiany przebiegu w przyszłości, zwłaszcza po realizacji rekomendowanej w projekcie pn. Zintegrowana Sieć Kolejowa koncepcji Magistrali Zachodniej, która stanowiłaby nową oś komunikacyjną w zachodniej części kraju.

Zaproponowano jednocześnie rozwiązanie adresujące potrzeby zapewnienia połączeń Gorzowa Wielkopolskiego w kierunku południowym w postaci linii U33 przez Międzyrzecz, Zbąszynek, Zieloną Górę i Głogów do Wrocławia.



Rysunek 17 – Trasa linii komunikacyjnej UT7 relacji Jelenia Góra – Węgliniec – Zebrzydowa – Żagań – Żary – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Główny

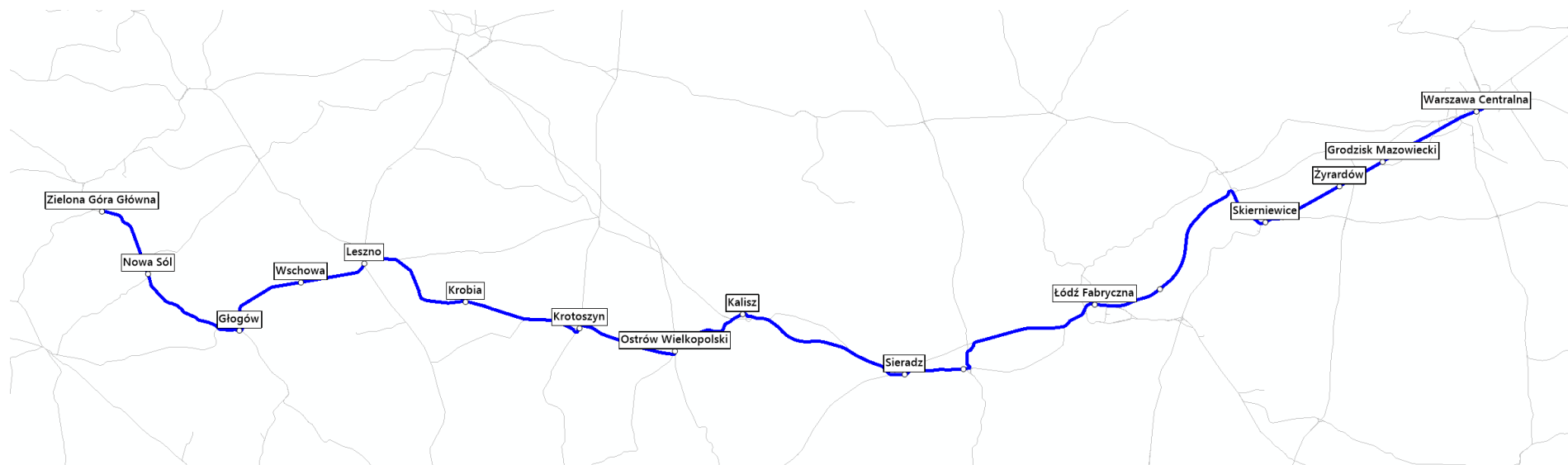
#### 4. WARSZAWA – ŁÓDŹ – KALISZ – KROTOSZYN – LESZNO – GŁOGÓW – ZIELONA GÓRA / LEGNICA / COTTBUS

Kolejna grupa uwag dotyczyła postulatów dotyczących uruchomienia połączeń z Warszawy na zachód od Kalisza przez linię kolejową nr 14. Uzasadnieniem dla ww. postulatu jest zapewnienie bezpośredniego połączenia Warszawy z Leszmem i Zagłębiem Miedziowym bez dodatkowego obciążania linii kolejowej nr 271. W ramach tych propozycji określono różne stacje końcowe – w niektórych przypadkach była to Legnica, w innych Zielona Góra czy Żagań i Żary lub nawet Cottbus w Niemczech.

##### **Proponowane rozwiązanie:**

W odpowiedzi na ww. postulaty w nowej wersji HRJ zaproponowano linię P45 w relacji Warszawa Wschodnia – Zielona Góra Główna z częstotliwością 4-godzinną. Na odcinku Bolimów – Łódź – Szadek założono trasowanie przez linię KDP, co zrekompensowałoby ograniczone parametry eksploatacyjne linii kolejowej nr 14. W efekcie Krotoszyn, Leszno, Wschowa, Głogów i Nowa Sól zyskałyby bezpośrednie połączenie z Warszawą. W kolejnych horyzontach możliwa jest rozbudowa wspomnianej oferty – będzie ona jednak przede wszystkim uzależniona od modernizacji przedmiotowego korytarza.

Z kolei mieszkańcy Legnicy otrzymają bezpośrednie połączenie za sprawą nowego kształtu linii pospiesznej P15 (w nowej wersji HRJ relacja Terespol – Görlitz) oraz niesystemowej linii Ex26A, które stanowiąc będą połączenie Warszawy i Lipska obsługiwane taborem KDP.



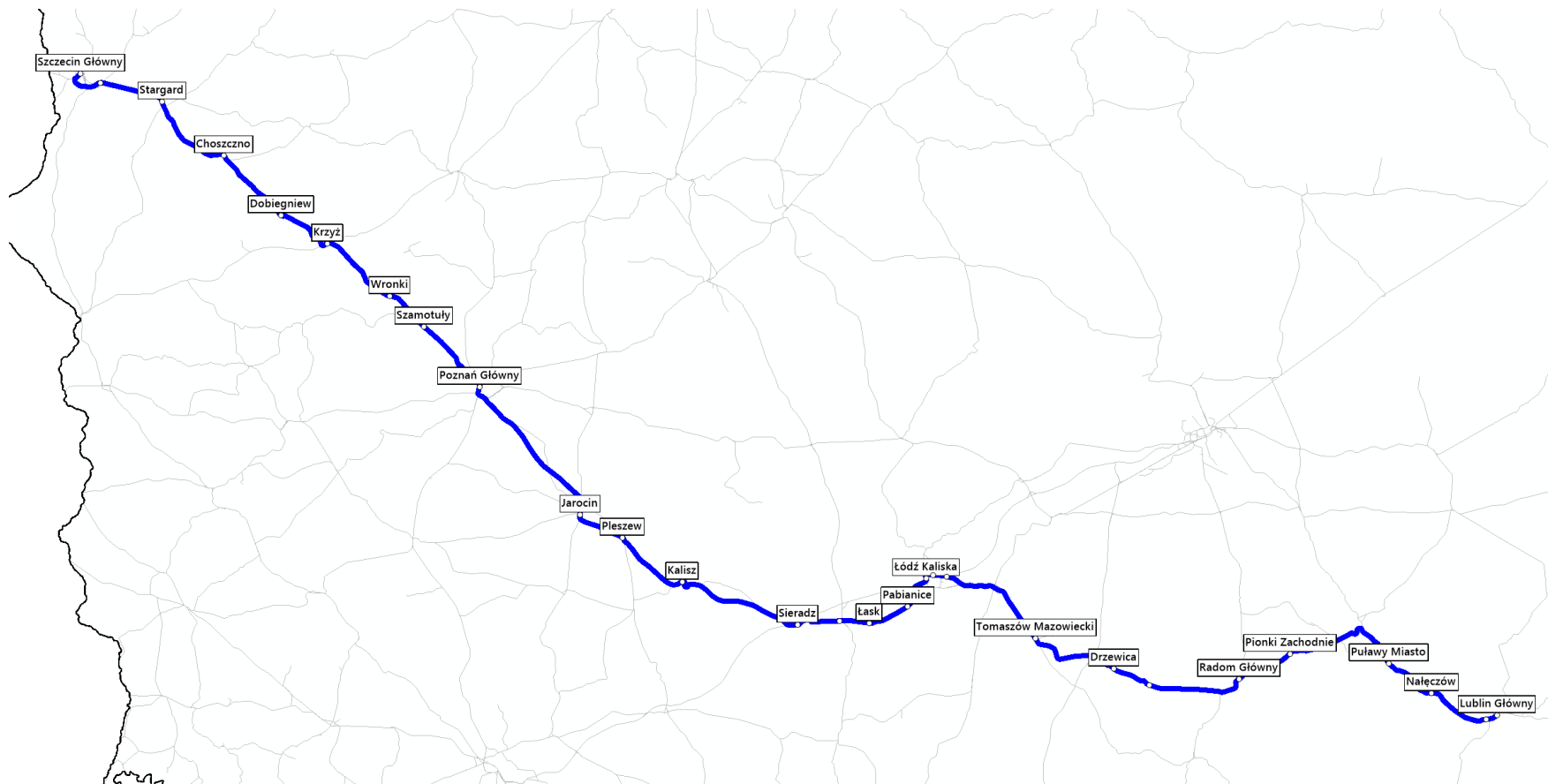
Rysunek 18 – Trasa linii komunikacyjnej P45 relacji Warszawa Wschodnia – Skierniewice – Łódź Fabryczna – Zduńska Wola – Sieradz – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów – Zielona Góra Główna

## 5. ŁÓDŹ – TOMASZÓW MAZ. – RADOM – DĘBLIN – LUBLIN

Kolejnym postulatem zidentyfikowanym w trakcie analizy zgromadzonego materiału było utworzenie linii komunikacyjnej w korytarzu kursującego obecnie pociągu IC Koziołek, przy czym największa część uwag dotyczyła wschodniego fragmentu relacji, tj. Łódź – Radom – Lublin. Z uwagi na niską prognozowaną frekwencję, wskazującą na brak uzasadnienia dla uruchamiania linii komunikacyjnej z częstotliwością minimum 4-godzinną, w poprzedniej iteracji HRJ zrezygnowano z takiego rozwiązania na poczet linii KDP26 (w najnowszej iteracji Ex26) wiodącej z Łodzi do Lublina przez Warszawę.

### **Proponowane rozwiązanie:**

Po powtórnej weryfikacji niniejszego zagadnienia, w trakcie której zidentyfikowano bliźniacze ograniczenia popytowe dla krótkiej relacji Łódź – Radom – Lublin (wynikające również z konkurencji powstającej drogi S12), zdecydowano się na zupełnie nowe rozwiązanie. Na powyżej wskazany ciąg komunikacyjny w nowej wersji HRJ przetrasowano istniejącą już wcześniej linię komunikacyjną P05 (Szczecin Główny – Lublin Główny). Modyfikacja przebiegu zapewnia dodatkowe korzyści w ujęciu funkcjonalnym, w szczególności rozbudowę oferty przewozowej dla Radomia o nowe kierunki przy jednoczesnym zachowaniu atrakcyjnego czasu przejazdu z Lublina do Poznania i Szczecina względem poprzedniej wersji HRJ (dzięki wykorzystaniu na części trasy linii KDP). Rozwiązanie rekomendowane w nowej wersji HRJ pozwoli także odciążyć wloty do Warszawy i Poznania na magistrali E 20, co pozytywnie przełoży się na możliwości rozwoju ruchu regionalnego i aglomeracyjnego.



Rysunek 19 – Trasa linii komunikacyjnej P05 relacji Lublin Główny – Radom Główny – Łódź Fabryczna – Pabianice – Kalisz – Jarocin – Poznań Główny – Szczecin Główny

## 6. WROCLAW – BRZEG – NYSA – (GŁUCHOŁAZY)

Postulatem z pogranicza zagadnień związanych z ofertą regionalną i międzywojewódzkiej było uruchomienie bezpośrednich pociągów między Wrocławiem a Nysą. W kontekście tego ciągu komunikacyjnego pojawiła się również propozycja wydłużenia dalej w kierunku Głuchołaz, a nawet Republiki Czeskiej (Ostrawy).

Ze względu na brak elektryfikacji linii kolejowej nr 288 i spodziewaną dostępność taboru hybrydowego bądź spalinowego w horyzoncie 2035 roku, Zespół ds. HRJ zdecydował się poruszyć temat obsługi wskazanego odcinka w trakcie spotkań z przedstawicielami urzędów marszałkowskich województw dolnośląskiego i opolskiego. Ostatecznie UMWD nie zdecydował się na uruchomienie bezpośrednich połączeń, wskazując na parametry ruchowe pojazdów spalinowych, ograniczoną przepustowość linii kolejowej nr 132 pomiędzy Wrocławiem a Brzegiem oraz znaczną asymetrię potoków pasażerskich na odcinkach Wrocław – Brzeg i Brzeg – Nysa.

### **Proponowane rozwiązanie:**

Pomimo braku uwzględnienia postulatu uruchomienia bezpośrednich połączeń między Wrocławiem a Nysą w nowej wersji, nie należy wykluczyć zmian w tym zakresie w kolejnych iteracjach. Obecnie zakłada się, że połączenia byłyby realizowane w oparciu o przesiadkę w Brzegu.

## 7. (SUWAŁKI) – BIAŁYSTOK – LUBLIN – (RZESZÓW)

Podobnie jak w przypadku postulatów dotyczących uruchomienia przewozów dalekobieżnych w osi północ-południe wzdłuż zachodniej granicy w kraju, w trakcie konsultacji publicznych zgromadzono także znaczną liczbę uwag postulujących uruchomienie takich połączeń wzdłuż wschodniej granicy, przede wszystkim między Białymstokiem a Lublinem (część postulatów odnosiła się do uruchamiania takich połączeń z samego Rzeszowa w celu połączenia trzech największych miast we wschodniej części kraju). Ponadto w jednej z uwag postulowano wydłużenie przebiegu hipotetycznej linii komunikacyjnej do Suwałk.

### **Proponowane rozwiązanie:**

Zespół ds. HRJ dokonał analizy potencjalnej obsługi połączenia Białegostoku z Lublinem. Ze względu na parametry eksploatacyjne i ograniczony zasób pojazdów hybrydowych do czasu przeprowadzenia elektryfikacji linii kolejowej nr 30 nie założono bezpośredniego połączenia w tej relacji. Zakłada się jednak, że pasażerowie będą mogli podróżować pomiędzy tymi miastami z jedną przesiadką w Siedlcach, korzystając z wprowadzonych w nowej wersji HRJ linii U45 i U46, stanowiącymi alternatywne połączenia odpowiednio Białegostoku i Lublina z Warszawą.

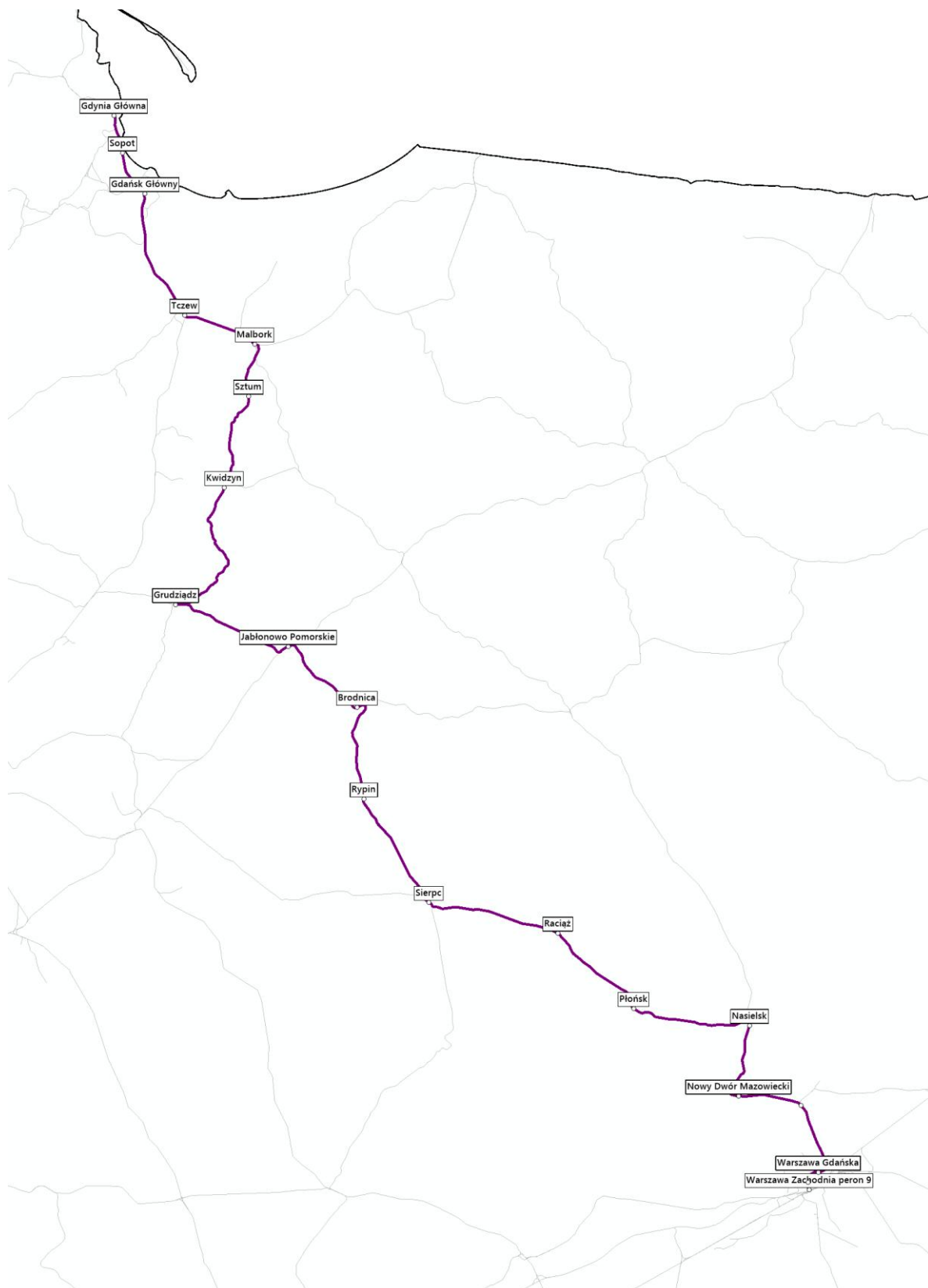
W ramach projektu pn. Zintegrowana Sieć Kolejowa rekomendowano realizację inwestycji infrastrukturalnych, mających na celu zwiększenie przepustowości i poprawę czasu jazdy, co wpłynie pozytywnie nie tylko na możliwości uruchamiania bezpośrednich połączeń w relacji Białystok – Lublin – Rzeszów, ale także przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności kolei względem drogi ekspresowej S19.

## 8. ŁÓDŹ / WARSZAWA – PŁOCK – BRODNICA – GRUDZIĄDZ – TRÓJMIASTO

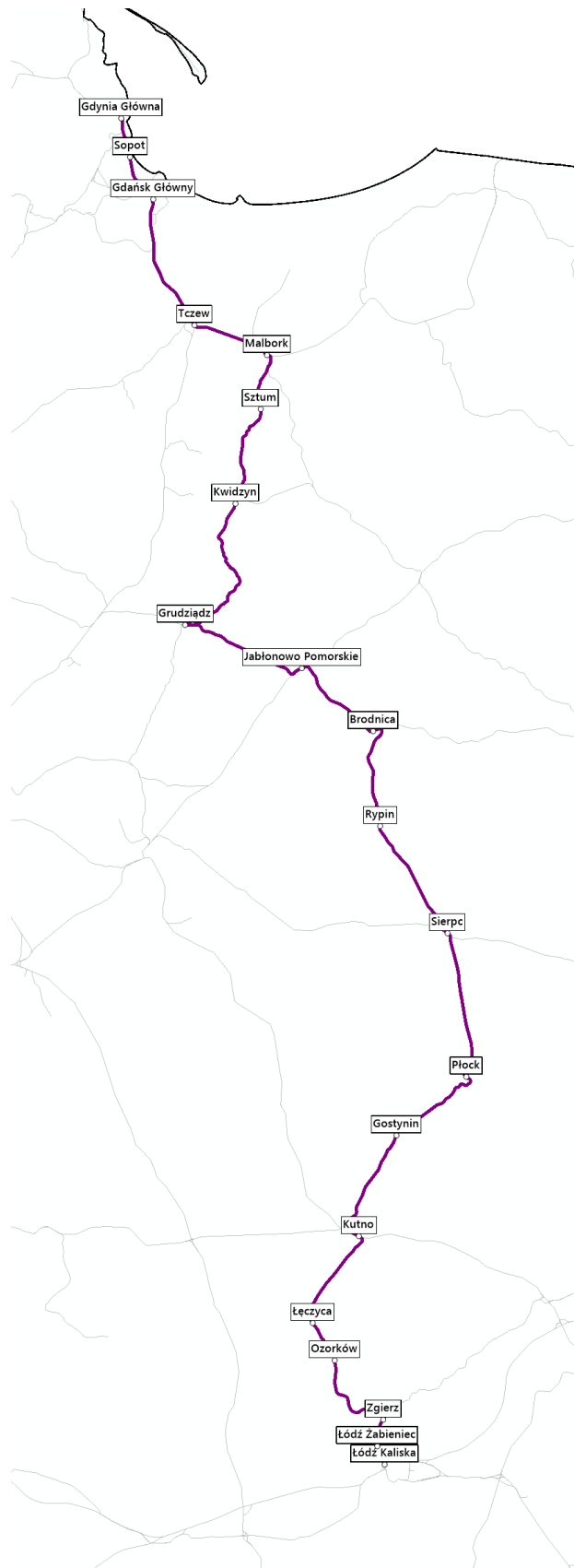
W trakcie konsultacji interesariusze zwrócili również uwagę na brak obsługi połączeniami dalekobieżnymi ciągu komunikacyjnego przebiegającego przez centralną część kraju, tj. przez pogranicze Kujaw i Mazowsza, północną część województwa kujawsko-pomorskiego oraz wschodnią część województwa pomorskiego. Część uwag zawierała postulaty uruchamiania linii komunikacyjnej z Warszawy, część z Łodzi – zdarzały się również pojedyncze głosy wskazujące na zasadność trasowania już z Krakowa lub Katowic. Najczęściej wskazywaną stacją końcową była Gdynia Główna.

### **Proponowane rozwiązanie:**

W nowej wersji HRJ uwzględniono dwie nowe linie komunikacyjne, tj. linię U37 (Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna) oraz linię U47 (Łódź Kaliska – Gdynia Główna), które na odcinku Sierpc – Gdynia Główna byłyby koordynowane do wspólnej częstotliwości 2-godzinnej. W Łodzi i Warszawie istniałaby możliwość przesiadki do licznych pociągów na różne linie komunikacyjne w kierunku Krakowa i Katowic.



Rysunek 20 - Trasa linii komunikacyjnej U37 relacji Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska – Nasielsk – Sierpc – Brodnica – Grudziądz – Kwidzyn – Malbork – Gdynia Główna



Rysunek 21 - Trasa linii komunikacyjnej U47 relacji Łódź Kaliska – Kutno – Płock – Sierpc – Brodnica – Grudziądz – Kwidzyn – Malbork – Gdynia Główna

## 9. SZCZECIN – POZNAŃ – WROCŁAW

Jedną z istotniejszych zmian względem stanu istniejącego, które zaprezentowano w 2024 roku w ramach wersji roboczej HRJ przekazanej do konsultacji publicznych, było skierowanie wszystkich pociągów dalekobieżnych pomiędzy Wrocławiem a Szczecinem przez tzw. Nadodrzanekę (linia kolejowa nr 273 przez Zieloną Górę). W trakcie konsultacji publicznych decyzja ta była szeroko komentowana przez stronę społeczną, choć liczba postulatów postulujących uwzględnienie linii komunikacyjnej przez Poznań była stosunkowo niewielka. W tych uwagach wskazywano przede wszystkim, że trasowanie przez Poznań pozwoliłoby na skrócenie czasu przejazdu.

### **Proponowane rozwiązanie:**

W nowej wersji HRJ utrzymano wcześniejszą propozycję w tym zakresie. co wynikało z jedynie nieznacznie dłuższych czasów przejazdu dla najszybszych pociągów przez Zieloną Górę względem trasowania przez Poznań (biorąc pod uwagę planowane na linii nr 273 prace inwestycyjne). Decyzję o trasowaniu pociągów Wrocław – Szczecin przez Nadodrzanekę uzasadnia również optymalizacja przewozów w skali sieci. Takie trasowanie umożliwi bowiem utrzymanie racjonalnego, przejrzystego podziału częstotliwości połączeń między Wrocławiem i Poznaniem, gdzie zaplanowano co godzinę pociąg ekspresowy i co godzinę pociąg pospieszny. Dalsze zwiększanie oferty dalekobieżnej na linii kolejowej nr 271 pomiędzy Poznaniem a Wrocławiem z uwagi na znaczne wykorzystanie przepustowości oddziaływałoby negatywnie na połączenia regionalne, zaś jej ograniczenie przyniosłoby negatywne skutki w szczególności dla wysoce konkurencyjnej w stosunku do innych środków transportu oferty połączeń dalekobieżnych w osi Wrocław – Poznań – Trójmiasto.

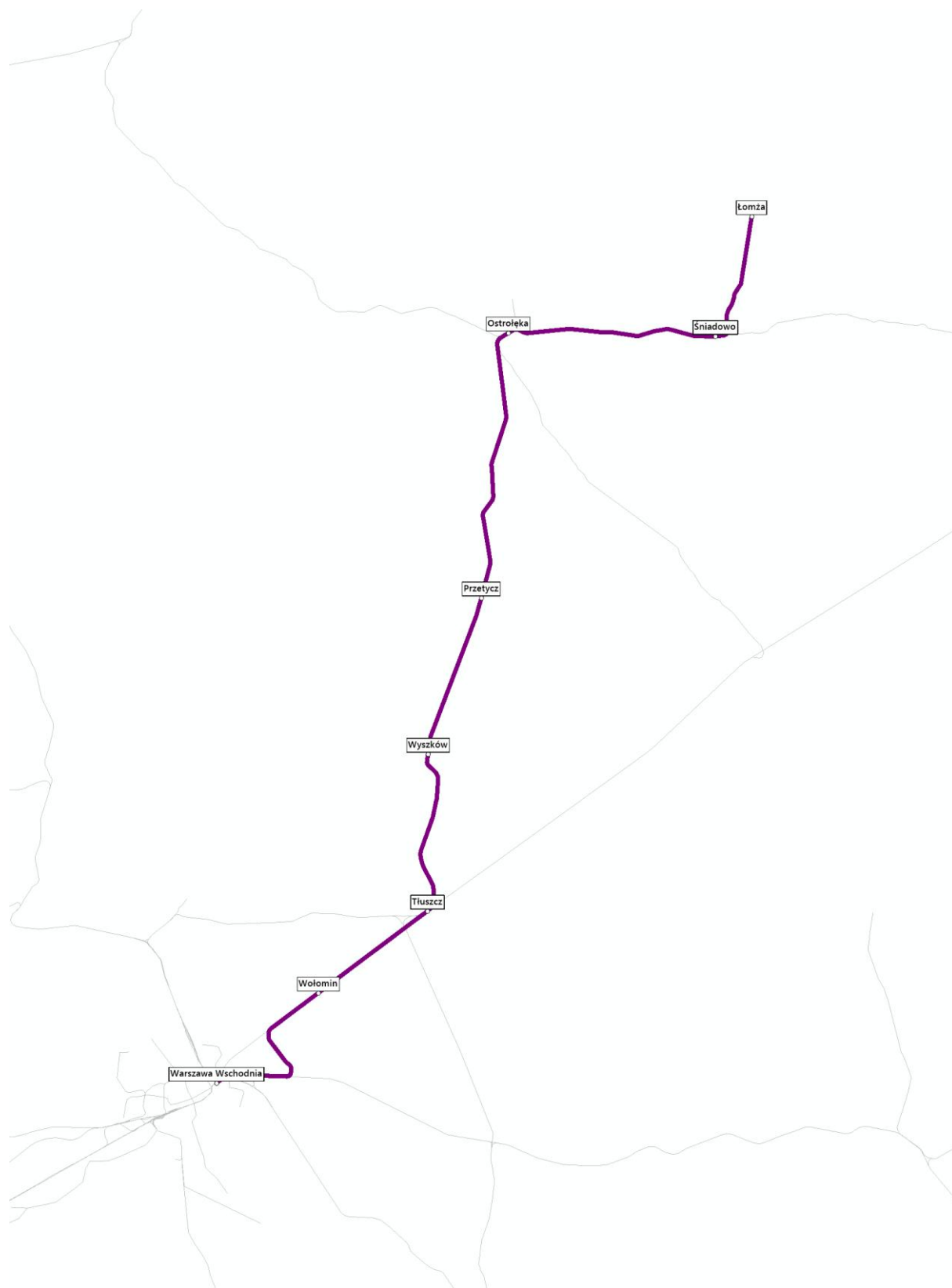
## 10. WARSZAWA – OSTROŁĘKA – ŁOMŻA

Ostatnia spośród najczęściej występujących grup uwag z postulatem uwzględnienia w HRJ dodatkowych linii komunikacyjnych dotyczyła bezpośrednich połączeń między Warszawą a Łomżą. Warto dodać, że pokrewne uwagi były zgłaszane w ramach kategorii KLIK – postulowano wydłużenie niektórych linii pospiesznych (głównie P13 lub P54) do Łomży.

Większość otrzymanych uwag koncentrowała się tematycznie na propozycji krótkiego międzywojewódzkiego połączenia. Stwierdzono jedynie pojedyncze postulaty dotyczące uruchomienia nowych połączeń z wydłużeniem poza Warszawę, w tym np. połączenie z inną z proponowanych linii przez Łódź, Kalisz i Leszno w stronę Zagłębia Miedziowego i Zielonej Góry.

### **Proponowane rozwiązanie:**

Mając na uwadze ograniczenia związane z niezelektryfikowaną jednotorową linią w horyzoncie 2035 roku, w nowej wersji HRJ zaproponowano linię U43 w relacji Warszawa Wschodnia – Łomża kursującej z 2-godzinną częstotliwością. Zapewniłaby ona sprawny dojazd do Warszawy, w której podróży zyskaliby szerokie możliwości przesiadek. Docelowo, po elektryfikacji linii do Łomży (lub jej wydłużeniu poza miasto), należy rozważyć możliwość skierowania tej linii poza Warszawę.



Rysunek 22 - Trasa linii komunikacyjnej U43 relacji Warszawa Wschodnia – Tłuszcz – Ostrołęka - Łomża

## 6.4 Kategoria POP

Uwagi zaklasyfikowane do kategorii POP (Punkty Obsługi Podróżnych) nie zostały podzielone na podkategorie. Założeniem tej kategorii było bowiem zgromadzenie uwag dotyczących postojów handlowych dla wskazanych w wersji roboczej HRJ linii komunikacyjnych. W konsekwencji były one spójne tematycznie.

Z uwagi na fakt, że zagadnienia związane z obsługą wybranych ośrodków miejskich dotyczyły zarówno ośrodków włączonych w wersję roboczej HRJ (przekazanej do konsultacji publicznych w 2024 roku) w sieć połączeń dalekobieżnych, jak również ośrodków bez zakładanej obsługi, na etapie kategoryzacji uwag rozdzielono je pomiędzy kategorię POP i IZUG. Przypisanie poszczególnych uwag do powyższych kategorii było determinowane przez ewentualne włączenie danego ośrodka miejskiego.

Przykładowo – jeśli przez wybrany ośrodek w wersji roboczej HRJ z 2024 roku przebiegała już linia komunikacyjna, ale nie uwzględniono w nim postojów handlowych, uwaga zawierająca postulat jego dodania była klasyfikowana do kategorii POP. Jeśli wybrana uwaga zawierała postulat włączenia do oferty dalekobieżnej miejscowości, która do tej pory pozostawała poza rekomendowaną w poprzedniej iteracji siecią połączeń dalekobieżnych (np. Włodawa, Wolsztyn, Wadowice), wówczas taka uwaga klasyfikowana była do kategorii IZUG – patrz str. 143.

Łącznie do kategorii POP zaklasyfikowano 81 uwag. Poniżej przedstawiono 5 najczęściej pojawiających postulatów w tej kategorii.

### 1. RELOKACJA POSTOJÓW HANDLOWYCH W CHORZOWIE

Najczęściej w kategorii POP pojawiały się uwagi postulujące postoje handlowe pociągów dalekobieżnych na stacji Chorzów Batory zamiast na stacji Chorzów Miasto (w części z nich wskazywano na zasadność zatrzymań w obydwu lokalizacjach jednocześnie). Wśród argumentów podnoszonych przez respondentów należy wymienić dostępność większej liczby linii komunikacyjnych przebiegających przez Chorzów Batory oraz możliwość dogodnej przesiadki na autobusy i tramwaje.

#### **Proponowane rozwiązanie:**

W projekcie HRJ przyjęto, że obsługę Chorzowa zapewnią postoje handlowe w Chorzowie Mieście z racji korzystnej lokalizacji w centrum miasta oraz bliskości centrum przesiadkowego przy Rynku. Należy tu podkreślić, że w porównaniu z obecnym układem połączeń dalekobieżnych liczba obsługiwanych kierunków zostałaby znacząco rozszerzona – zarówno w kierunkach wschodnim (Kraków) i zachodnim (Wrocław) w ramach linii P10 i P40, jak również w kierunku północnym (Warszawa i Olsztyn) linią P16. W konsekwencji pomimo braku zatrzymań na linii kolejowej nr 137 w Chorzowie Batorym dostępność połączeń dalekobieżnych dla

Chorzowa uległaby znaczącemu zwiększeniu. Natomiast obsługę Chorzowa Batorego, południowej części Świętochłowic czy Rudy Śląskiej zapewniłyby dogodne przesiadki w Katowicach i Zabrze na liczne pociągi aglomeracyjne i regionalne.

## 2. WŁĄCZENIE KALISZA DO LINII KOMUNIKACYJNYCH KATEGORII KDP

Kolejna grupa uwag zaklasyfikowana do kategorii POP dotyczyła uwzględnienia postojów handlowych w Kaliszu dla pociągów KDP/Ex i stworzenia węzła przesiadkowego obsługującego aglomerację kalisko-ostrowską.

### Proponowane rozwiązanie:

Na wstępie należy podkreślić, że już w wersji roboczej HRJ przekazanej w 2024 roku do konsultacji publicznych założono obsługę Kalisza przez pociągi KDP, choć były to pociągi linii KDP10, łączącej Kraków przez Łódź z Poznaniem. Po realizacji tej ścieżki procesu konsultacyjnego podjęto decyzję o rozszerzeniu oferty przewozowej w Kaliszu, uwzględniając postoje handlowe w tym mieście dla na liniach Ex01 (Warszawa Wschodnia – Berlin Hbf) oraz KDP11 (Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny), co przekłada się na godzinną częstotliwość w relacjach do Poznania oraz Warszawy. Należy jednak podkreślić, że z uwagi na komercyjny charakter połączenia, postoje handlowe na liniach Ex (dawniej KDP) kursujących w relacji Warszawa – Łódź – Poznań, powinny być przedmiotem konsultacji z przewoźnikami kolejowymi na dalszym etapie prac nad HRJ.

## 3. WŁĄCZENIE SIERADZA DO LINII KOMUNIKACYJNYCH KATEGORII KDP

W konsultacjach publicznych wielokrotnie formułowany był także postulat włączenia Sieradza do sieci połączeń KDP poprzez zatrzymanie po jednej z linii komunikacyjnych kursujących w stronę Poznania oraz Wrocławia.

W nowej wersji HRJ przewidziano postoje handlowe w Sieradzu pociągów linii Ex26 (dawniej KDP26), kursujących z częstotliwością 2-godzinną z Wrocławia przez Łódź, nowy port lotniczy, Warszawę i Puławę do Lublina (połowa pociągów w relacji wydłużonej do/z Jeleniej Góry). Należy tu jednocześnie podkreślić, że w nowej wersji HRJ w Sieradzu uwzględniono aż 3 linie komunikacyjne kategorii P, tj. linie P44 i P45 z Wrocławia i Zielonej Góry do Warszawy, od Kalisza koordynowane do wspólnej częstotliwości 2-godzinnej, oraz linię P05, łącząca z częstotliwością 2-godzinną Szczecin przez Poznań, Łódź i Radom z Lublinem.

## 4. WŁĄCZENIE TYCHÓW DO LINII KOMUNIKACYJNYCH KATEGORII KDP

Kolejnym często pojawiającym się postulatem było włączenie miasta Tychy do sieci połączeń KDP/Ex, które argumentowano koniecznością poprawy dostępności transportowej południowej części Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

### Proponowane rozwiązanie:

Należy wskazać, że już w wersji roboczej HRJ z 16 lipca 2024 r. uwzględniono zatrzymania w Tychach na liniach komunikacyjnych kategorii KDP. W nowej iteracji HRJ ujednoczono kategorie pociągów Ex i KDP do jednej kategorii Ex, w dalszym ciągu zakładając obsługę tego miasta trzema liniami komunikacyjnymi z priorytetem dla zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu, tj. międzynarodową linią Ex03 o częstotliwości 2-godzinnej oraz liniami Ex21 i Ex31, koordynowanymi do wspólnej częstotliwości 2-godzinnej.

## 5. WŁĄCZENIE GRODZISKA MAZOWIECKIEGO DO LINII KOMUNIKACYJNYCH KATEGORII KDP

Ostatnim z grupy najpopularniejszych postulatów zawartych w uwagach przydzielonych do kategorii POP, było zatrzymanie w Grodzisku Mazowieckim pociągów KDP kursujących po linii kolejowej nr 4 i utworzenie węzła przesiadkowego pozwalającego się przesiadać na pociągi kursujące po linii kolejowej nr 1.

### **Proponowane rozwiązanie:**

W nowej wersji HRJ zakłada się, że po rozbudowie infrastruktury (budowa dodatkowej krawędzi peronowej) w mieście realizowane byłyby postoje handlowe na liniach P13, P15, P16, P44 i P45, natomiast pociągi kategorii Ex (dawniej KDP) pomijałyby tą stację kolejową bez zatrzymania, co umożliwi zapewnienie atrakcyjnych czasów przejazdu w relacjach międzyaglomeracyjnych.

## 7 Załączniki

Załącznik nr 1: indywidualne schematy stanowiące ilustrację postulatów w kategorii KKK (plik archiwum).