

Horyzontalny Rozkład Jazdy Wersja zaktualizowana po konsultacjach

Podstawowe informacje o założeniach
HRJ na rozkład jazdy 2034/2035

Data publikacji materiału: 29.06.2026

PROJEKT I PROCES

- Wstęp
- **Podstawowe informacje o Projekcie HRJ**
- **Metodyka prac analitycznych**
- **Proces konsultacyjny**
 - Podsumowanie konsultacji publicznych
 - Podsumowanie konsultacji z organizatorami transportu
 - Podsumowanie konsultacji z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami
 - Podsumowanie konsultacji międzynarodowych
 - Ewolucja oferty dalekobieżnej w wyniku procesu konsultacyjnego

OPIS OFERTY PRZEWOZOWEJ

- **HRJ 2034/2035 – informacje ogólne**
- **HRJ 2034/2035 – informacje szczegółowe**
 - Sieć kolejowa w HRJ 2034/2035
 - Zasady w zakresie postojów handlowych
 - Analiza dostępności powiatów
 - Analiza bezpośredniości połączeń
 - Organizacja rynku przewozów kolejowych w HRJ
 - AeroExpress (ekspresy lotniskowe)
 - Regionalne ekspresy na liniach dużych prędkości
- **Fiszki linii komunikacyjnych**
 - Linie ekspresowe
 - Linie pośpieszne
 - Linie pośpieszne uzupełniające

Szanowni Państwo,

Zespół Horyzontalnego Rozkładu Jazdy ma przyjemność zaprezentować zaktualizowaną wersję projektu oferty przewozowej na rozkład jazdy 2034/2035. Aktualizacja została przygotowana nie tylko w oparciu o analizy prognostyczne, lecz także z uwzględnieniem wniosków płynących z szerokiego procesu konsultacyjnego.

Przeanalizowaliśmy ponad 1800 uwag przekazanych przez społeczeństwo do wersji HRJ opublikowanej w 2024 roku. W latach 2025–2026 odbyliśmy spotkania z 16 wojewódzkimi i 2 metropolitalnymi organizatorami transportu, którzy wnieśli ponad kolejnych 700 uwag i postulatów. Przeprowadziliśmy konsultacje z 15 potencjalnymi przewoźnikami kolejowymi na temat zasad organizacji rynku przewozów. Z 12 podmiotami zagranicznymi rozmawialiśmy o kształcie międzynarodowych połączeń kolejowych. W ramach wsparcia Ministerstwa Infrastruktury w przygotowaniu przewozów służby publicznej na lata 2031–2034, wspólnie z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Instytutem Kolejnictwa oraz Polskimi Liniami Kolejowymi przeprowadziliśmy szereg spotkań uzgodnieniowych. Ich celem było zapewnienie, aby rozwiązania proponowane w HRJ mogły być wdrażane już od grudnia 2030 roku, a także zachowanie spójności między okresem planistycznym 2030–2034 a horyzontem planowania HRJ od grudnia 2034 roku.

Publikacja zaktualizowanej oferty nie kończy prac nad Horyzontalnym Rozkładem Jazdy. Kolejne działania obejmą m.in. szczegółowe analizy zdolności przepustowej, których celem będzie koordynacja ambitnych założeń rozwoju oferty dalekobieżnej, regionalnej i aglomeracyjnej określonych w toku konsultacji przez poszczególnych organizatorów. Istotnym punktem odniesienia dla dalszych prac będzie również Projekt Zintegrowana Sieć Kolejowa, określający kierunki rozwoju infrastruktury kolejowej po 2035 roku. Jego założenia pozwolą rozwijać HRJ w kolejnych latach i dostosowywać go do docelowego kształtu sieci kolejowej w Polsce. Ponadto w kontekście możliwości komercyjnego wykonywania przewozów, w tym na liniach dużych prędkości, pogłębienia wymagają także konsultacje z potencjalnymi przewoźnikami.

Zapraszamy Państwa do zapoznania się z wynikami naszych prac. Niniejszy materiał ma przybliżyć zakres aktualizacji, wyjaśnić założenia stojące za przyjętymi rozwiązaniami oraz pokazać, w jaki sposób uwagi i postulaty zgłoszone w toku konsultacji wpłynęły na dalszy kształt projektu.



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Podstawowe informacje o Projekcie HRJ



Czym jest Horyzontalny Rozkład Jazdy?

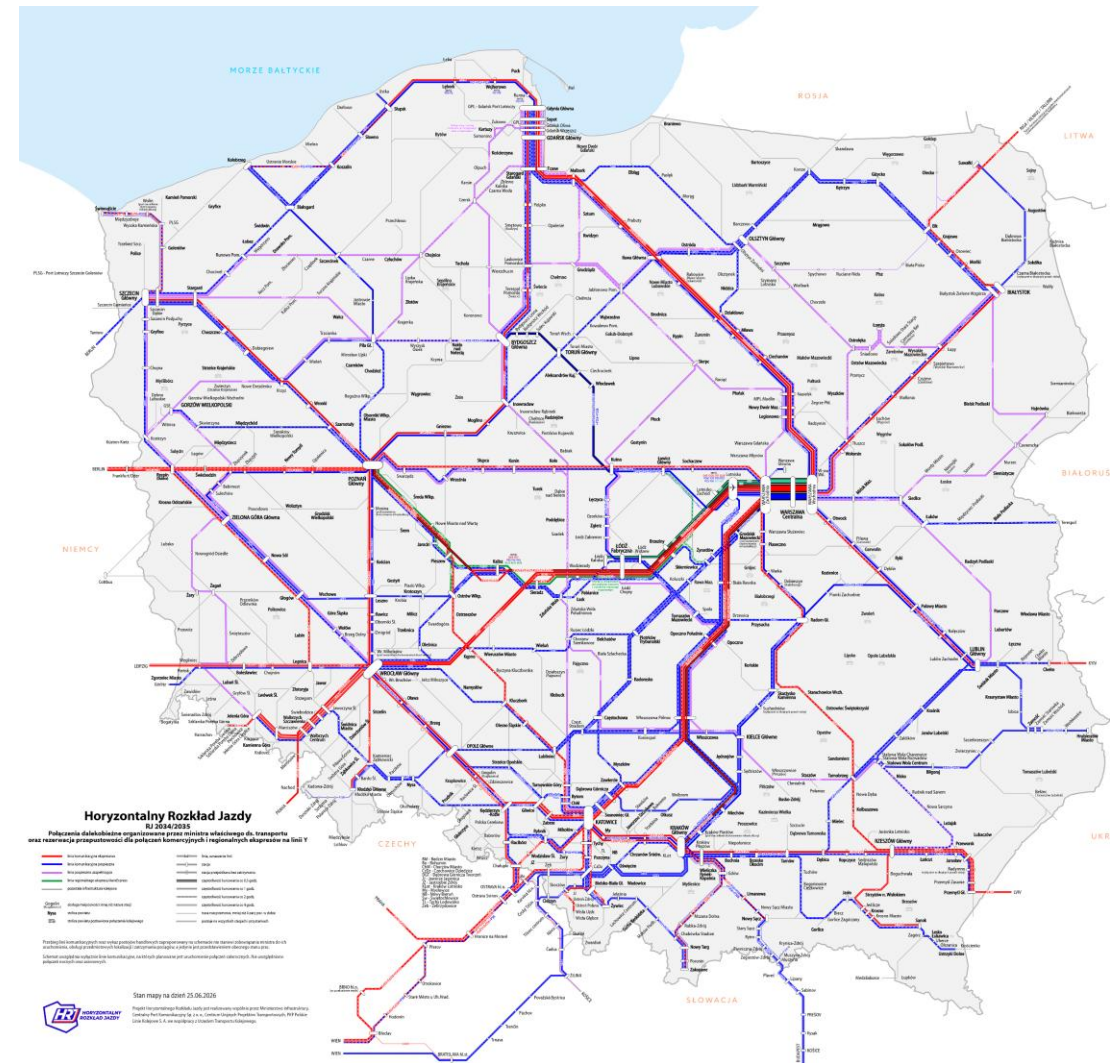
HRJ to projekt mający na celu kompleksowe zaplanowanie dalekobieżnych przewozów kolejowych w Polsce — zarówno od strony oferty przewozowej, jak i zasad organizacji rynku.

HRJ planowany jest w oparciu o dane i analizy symulacyjne z użyciem zaawansowanych narzędzi, takich jak **Pasażerski Model Transportowy (PMT)**, **Kolejowy Model Mikrosymulacyjny (KMM)** oraz **model ekonomiczny przewoźnika i organizatora przewozów**.

Ważną częścią HRJ jest **szeroki proces konsultacyjny**, przez co nie jest on wyłącznie wynikiem analiz. HRJ łączy racjonalne planowanie systemu kolejowego z oczekiwaniami Pasażerów i rzeczywistymi potrzebami organizatorów przewozów, uczestników rynku i innych interesariuszy.

HRJ jest robiony po to, aby podróżowanie koleją było przyjazne dla Pasażerów. Przejrzysta siatka połączeń, cykliczny rozkład jazdy, wygodne przesiadki i stabilność oferty na przestrzeni lat to wyróżniki, które powinny cechować ofertę przewozową.

Aktualizacja HRJ **obejmuje rozkład jazdy 2034/2035**. Kolejne okresy zostaną opracowane na podstawie planu rozwoju infrastruktury określonego w ramach **Zintegrowanej Sieci Kolejowej**.



Schemat połączeń dalekobieżnych na rozkład jazdy 2034/2035

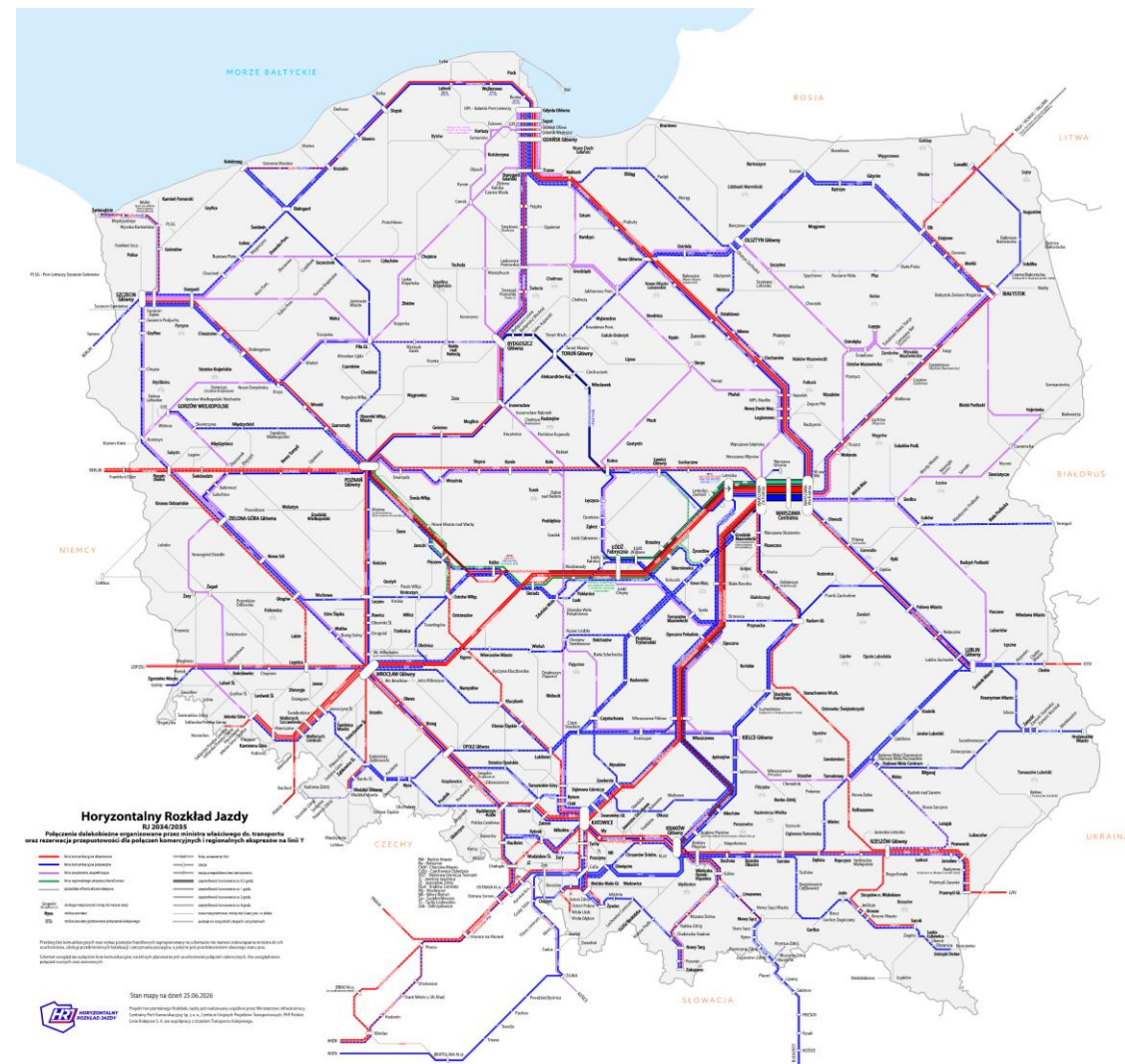
- Linie **ekspresowe**
- Linie **pośpieszne**
- Linie **pośpieszne uzupełniające**

Co wchodzi w skład Horyzontalnego Rozkładu Jazdy?

HRJ definiuje nie tylko siatkę połączeń dalekobieżnych, lecz także uwzględnia powiązania z ruchem regionalnym i aglomeracyjnym. Za założenia oferty w tych segmentach odpowiadają właściwi organizatorzy przewozów, jednak ich uwzględnienie już na etapie prac nad ofertą dalekobieżną pozwala tworzyć możliwie spójny system podróży, a nie zbiór niezależnych połączeń.

HRJ obejmuje zarówno połączenia realizowane w ramach służby publicznej, czyli dotowane przez państwo, jak i przewidywane na podstawie oceny potencjału połączenia komercyjne (funkcjonujące w formule open access). Celem takiego podejścia jest zaproponowanie takiego podziału rynku i zdolności przepustowej między oba segmenty, aby nie konkutowały one ze sobą w sposób nieefektywny, lecz wzajemnie się uzupełniały.

Docelowo w ramach HRJ uwzględniona zostanie przepustowość na potrzeby ruchu towarowego.



Schemat połączeń dalekobieżnych na rozkład jazdy 2034/2035

- Linie **ekspresowe**
- Linie **pośpieszne**
- Linie **pośpieszne uzupełniające**

Dwa filary Horyzontalnego Rozkładu Jazdy

Oferta przewozowa

Pierwszym filarem HRJ jest przygotowanie spójnej oferty przewozowej i rozkładu jazdy pociągów dalekobieżnych.

Obejmuje to między innymi określenie:

- siatki połączeń i ich funkcji w systemie,
- relacji i częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych,
- koordynacji i skomunikowań pociągów.

Analizy nie skupiają się wyłącznie na rozkładzie jazdy jako takim, ale obejmują także:

- zapotrzebowanie na tabor,
- oszacowanie rekompensaty w zakresie przewozów służby publicznej,
- określenie potencjału komercyjnego połączeń.

Zasady organizacji rynku

Drugim filarem HRJ są rozwiązania regulacyjne i systemowe niezbędne do wdrożenia przygotowanej oferty.

Dotyczy on rekomendacji w zakresie m.in.:

- zasad organizacji przewozów o charakterze służby publicznej,
- regulacji rynku przewozów komercyjnych,
- zarządzania i alokacji zdolności przepustowej,
- zasad integracji taryfowej i rozkładowej,
- wymagań wobec infrastruktury kolejowej,
- warunków jakie powinno zapewnić państwo dla stabilnego funkcjonowania całego systemu, w tym połączeń komercyjnych.

W tym ujęciu HRJ jest nie tylko projektem rozkładu jazdy, lecz także propozycją uporządkowania sposobu planowania i organizowania dalekobieżnych przewozów kolejowych oraz rekomendacjami dotyczącymi stworzenia przez państwo odpowiednich warunków rynkowych dla funkcjonowania tych przewozów.

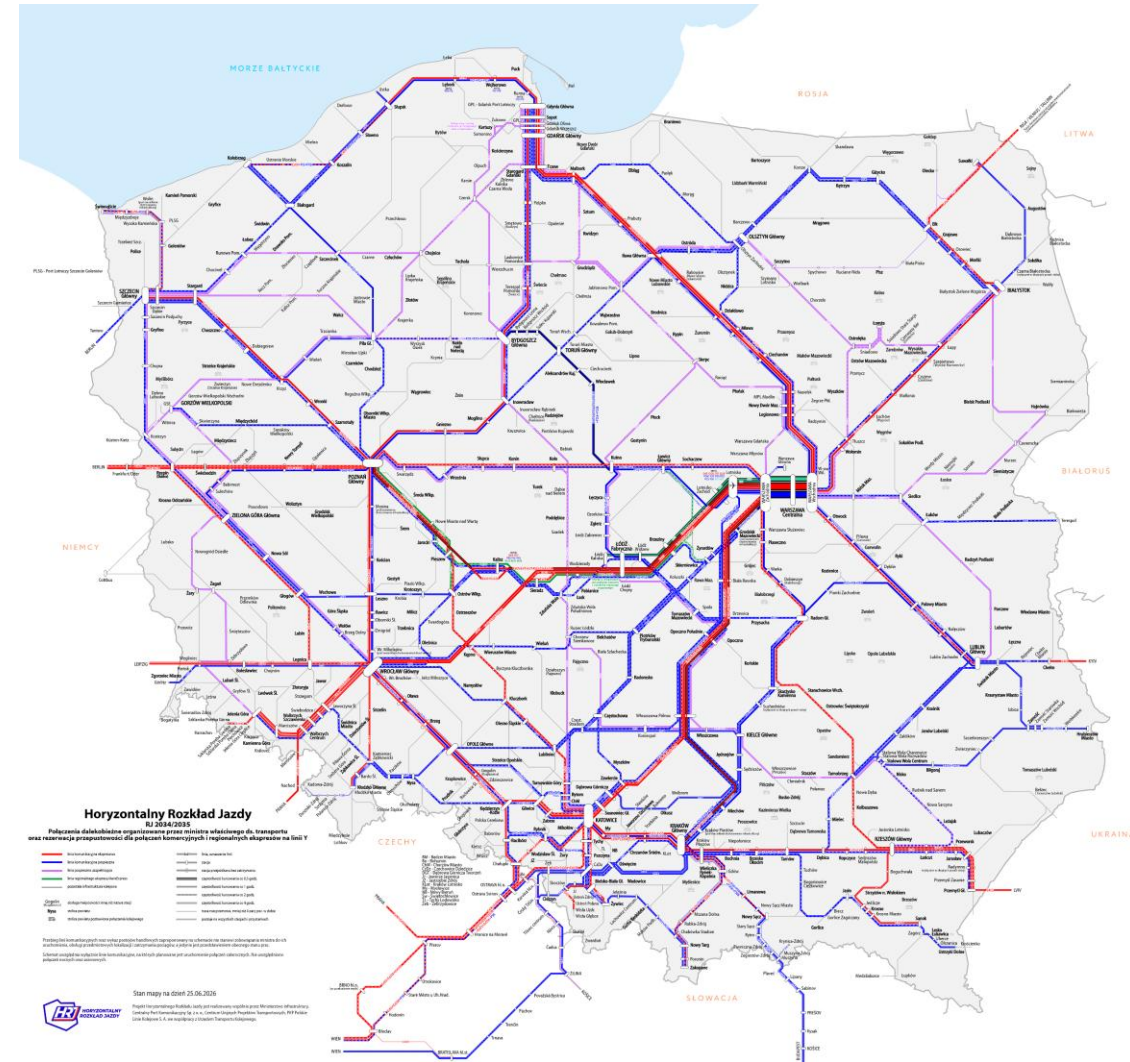
Co nowego wnosi Horyzontalny Rozkład Jazdy?

Po raz pierwszy w Polsce:

- planowanie oferty jest możliwe nie tylko na danych z dnia dzisiejszego (historycznych) i wiedzy eksperckiej, ale także na podstawie **prognoz ruchu**,
- możliwa jest analiza nie tylko rozkładu jazdy, ale również **wskaźników ekonomicznych i finansowych**,
- linie komunikacyjne kształtowane są na podstawie **porównania różnych scenariuszy rozwoju**,
- oferta przewozowa w ruchu dalekobieżnym jest **szeroko konsultowana** – nie tylko ze społeczeństwem i organizacjami branżowymi, ale także interesariuszami instytucjonalnymi takimi jak organizatorzy przewozów, potencjalni przewoźnicy oraz podmioty z krajów sąsiednich.

Projekt HRJ ma na celu wypracowanie branżowego konsensusu w zakresie kierunków rozwoju siatki połączeń dalekobieżnych

- stabilne ramy są podstawą rozwoju rynku,
- przewidywalność buduje przyzwyczajenia u Pasażerów.



Schemat połączeń dalekobieżnych na rozkład jazdy 2034/2035

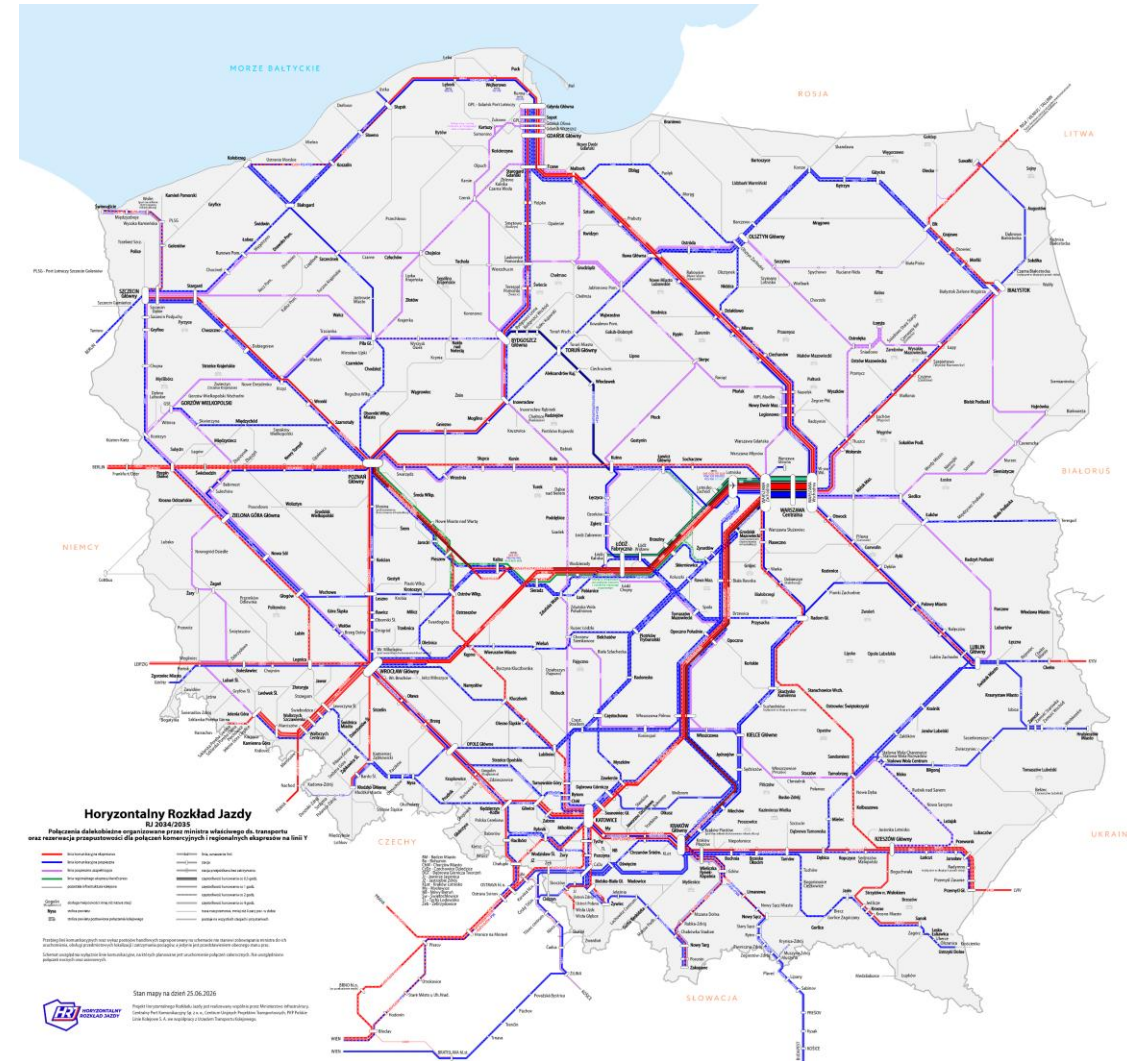
- Linie **ekspresowe**
- Linie **pośpieszne**
- Linie **pośpieszne uzupełniające**

Do czego może służyć Horyzontalny Rozkład Jazdy? (1/2)

HRJ to kompleksowe zarządzanie koncepcją rozkładową na obszarze całej Polski w horyzoncie długoterminowym.

Może być wykorzystywany jako:

- podstawa dla opracowania planu transportowego ministra właściwego ds. transportu i zdefiniowania zakresu przetargów na przewozy międzynarodowe i międzywojewódzkie,
- narzędzie oszacowania rekompensaty w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- baza dla określenia zapotrzebowania na tabor kolejowy,
- podstawa do analiz rynkowych określających, które połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe powinny pozostać w formule służby publicznej, a które mogłyby zostać przeniesione do segmentu komercyjnego. Takie podejście pozwala władzom państwowym długofalowo określić model organizacji rynku przewozów dalekobieżnych, a jednocześnie stanowi czytelny komunikat dla zainteresowanych podmiotów rynkowych, umożliwiając im przewidywalne planowanie własnego rozwoju,



Schemat połączeń dalekobieżnych na rozkład jazdy 2034/2035

Linie **ekspresowe**

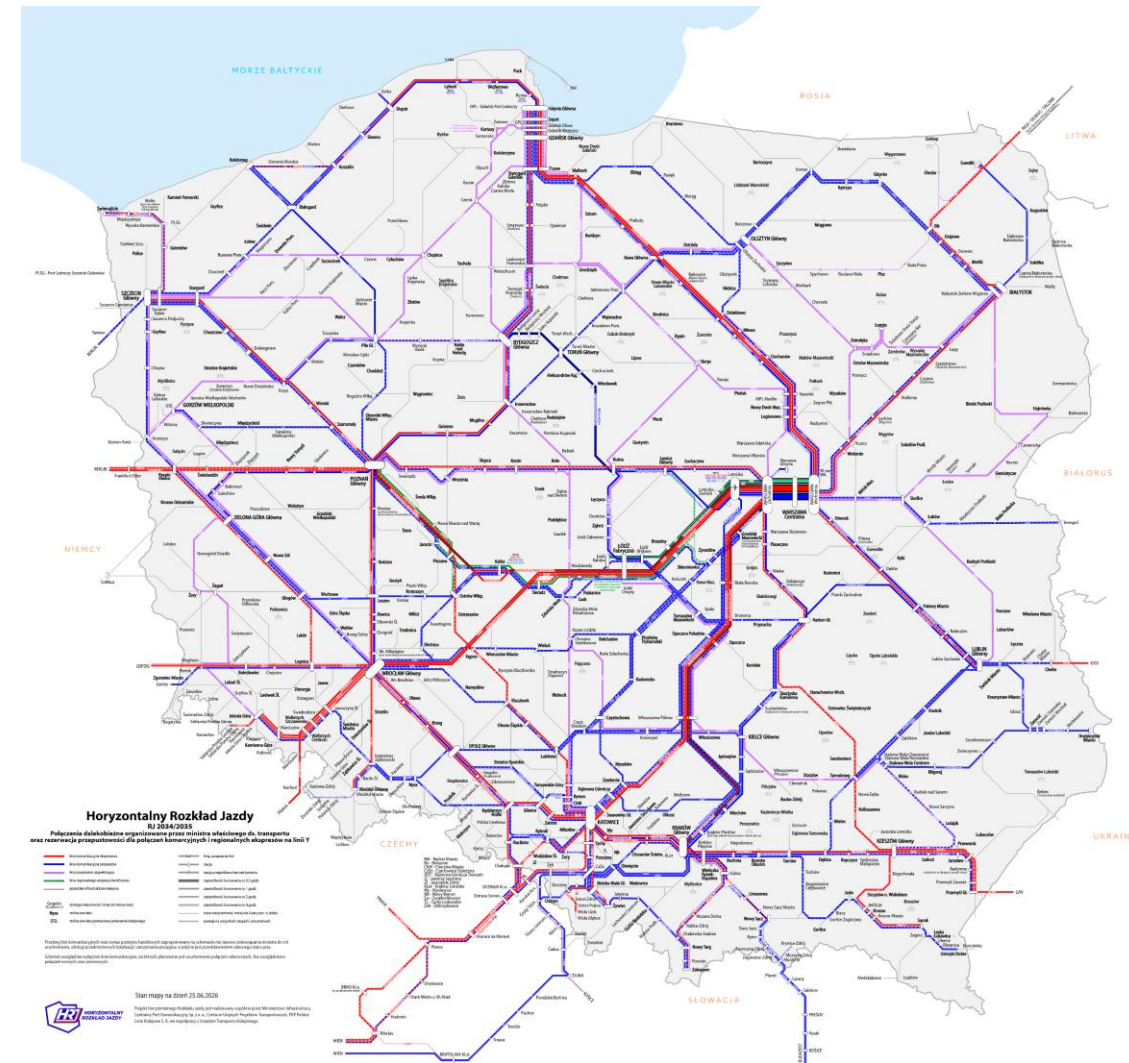
Linie **pośpieszne**

Linie **pośpieszne uzupełniające**

HRJ to kompleksowe zarządzanie koncepcją rozkładową na obszarze całej Polski w horyzoncie długoterminowym.

Może być wykorzystywany jako:

- ➔ narzędzie koordynacji planu transportowego ministra właściwego ds. transportu z planami organizatorów niższych szczebli (w szczególności wojewódzkich i metropolitalnych),
- ➔ wytyczne dla spółek PLK SA i CPK do planowania inwestycji w infrastrukturę kolejową, w szczególności w zakresie usuwania wąskich gardeł na sieci i wymiarowania niezbędnej zdolności przepustowej,
- ➔ wsparcie dla wieloletniego planowania wykorzystania przepustowości sieci kolejowej, które zostało wprowadzone jako nowy obowiązek zarządców infrastruktury zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/1184 z dnia 20 maja 2026 r. w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmiany dyrektywy 2012/34/UE oraz uchylenia rozporządzenia (UE) nr 913/2010



Schemat połączeń dalekobieżnych na rozkład jazdy 2034/2035

- Linie **ekspresowe**
- Linie **pośpieszne**
- Linie **pośpieszne uzupełniające**

Jakie założenia rozkładowe stoją za HRJ?

Silne linie komunikacyjne: częstotliwości nie rzadziej niż

- **ekspresowe**: co 1 – 2 h
- **pośpieszne**: co 2 – 4 h
- **pośpieszne uzupełniające**: co 4 h

Na wspólnych odcinkach między węzłami skoordynowana częstotliwość w takcie

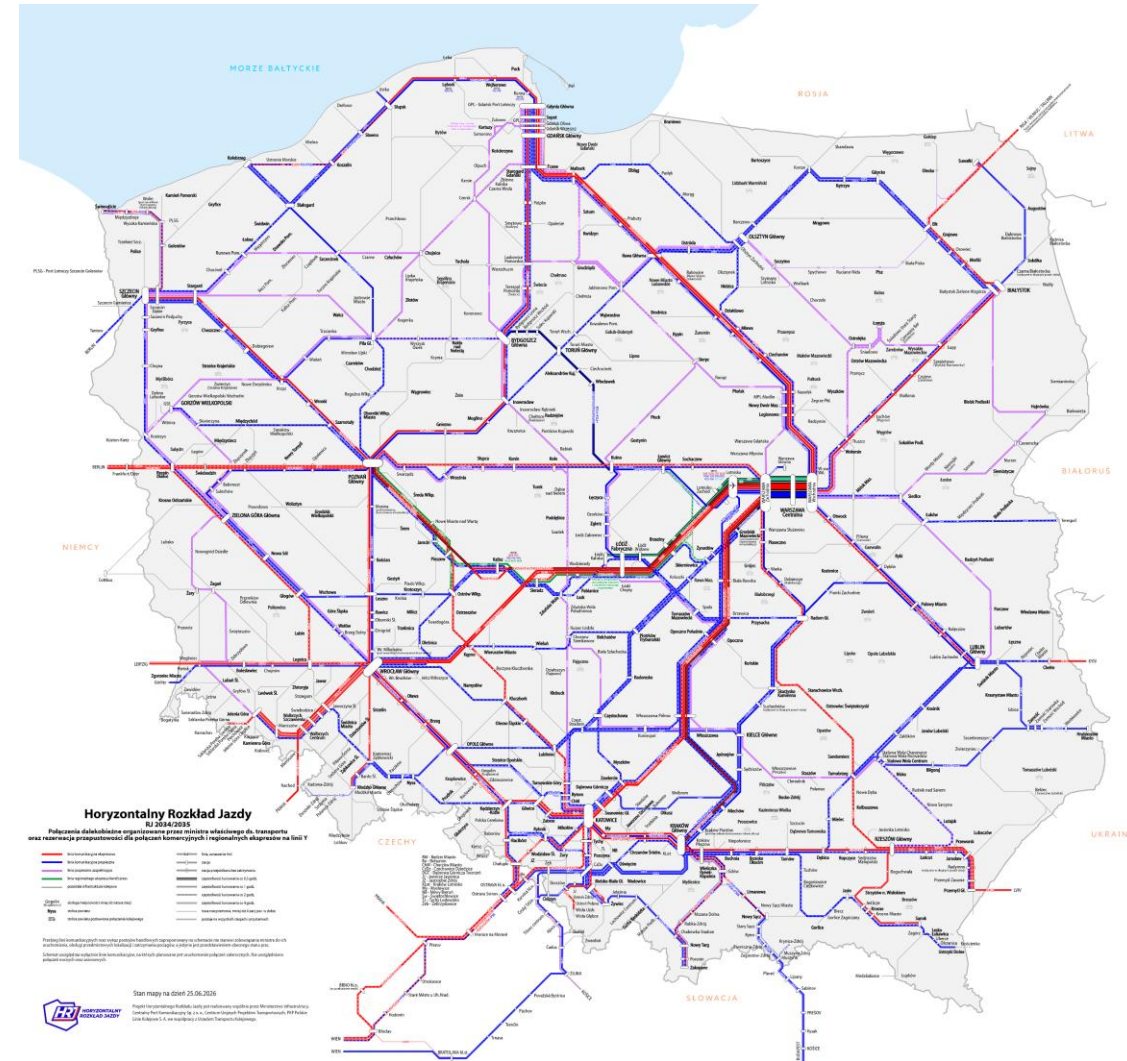
- na głównych liniach KDP do Warszawy: co 30 min
- na podstawowych ciągach konwencjonalnych: co 30 min – 1 h

Koordinacja połączeń dalekobieżnych i regionalnych

- skomunikowania w węzłach
- segmentacja oferty (w miarę gotowości organizatorów wojewódzkich)

Dostęp do kolei dalekobieżnej dla każdego powiatu

- bezpośrednio przez pociąg dalekobieżny
- przez skomunikowany pociąg regionalny lub autobus



Schemat połączeń dalekobieżnych na rozkład jazdy 2034/2035

- Linie **ekspresowe**
- Linie **pośpieszne**
- Linie **pośpieszne uzupełniające**

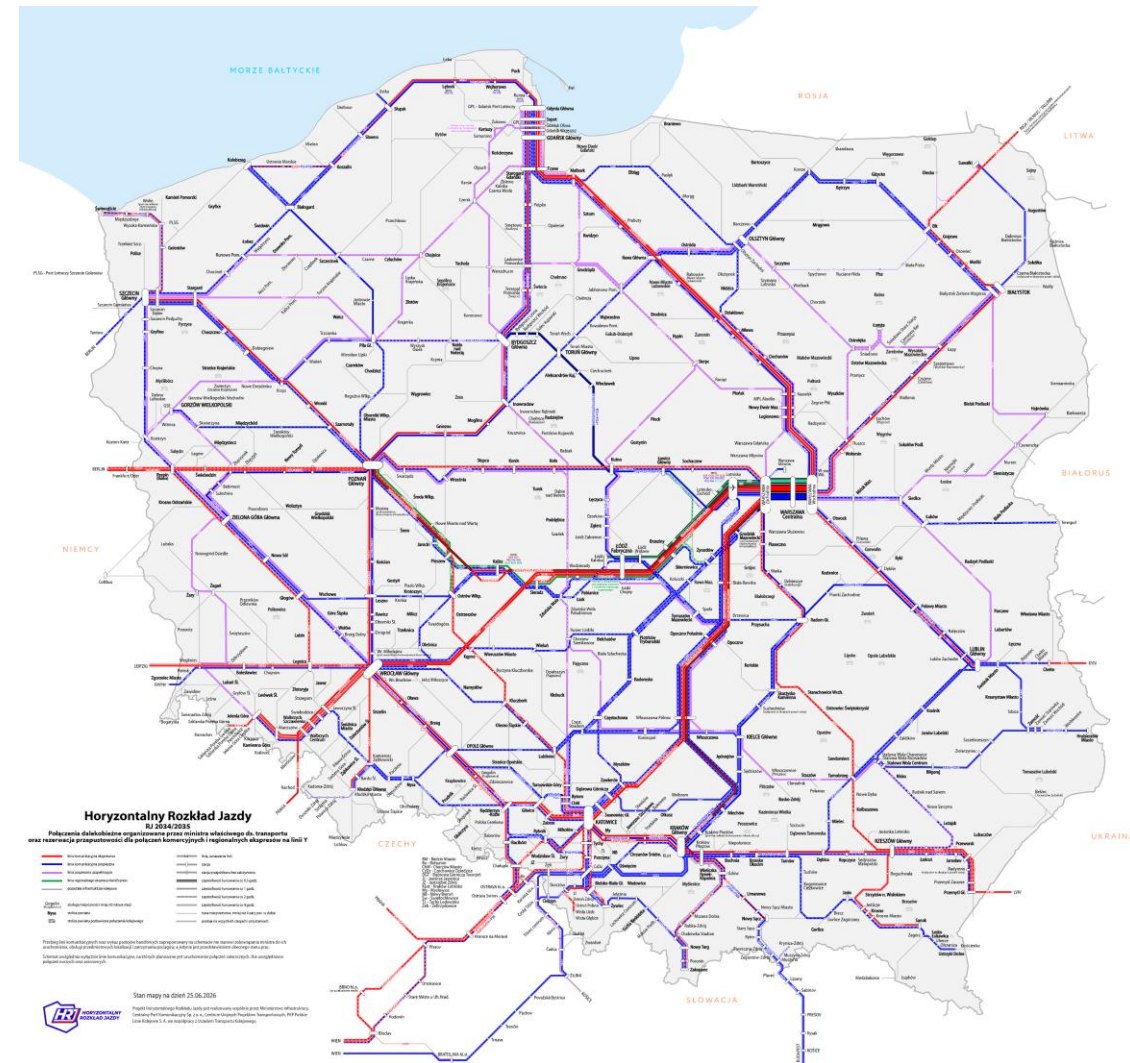
Co HRJ przyniesie Pasażerom?

Przejrzysta i skoordynowana siatka połączeń sprawi, że **system kolejowy będzie czytelny także dla osób, które korzystają z kolei okazjonalnie.**

Cyklicznie kursujące pociągi o wysokiej częstotliwości sprawią, że **czas oczekiwania na stacjach zmniejszy się i kolej stanie się konkurencyjną alternatywą dla podróży samochodem.**

Stabilny rozkład jazdy buduje **zaufanie do kolei i sprzyja utrwalaniu nawyku korzystania z niej jako przewidywalnego środka transportu.**

Zapewnienie zdolności przepustowej dla pociągów komercyjnych różnych przewoźników poprawi warunki dla uczciwej konkurencji, **dając pasażerom większy wybór i szansę na konkurencyjne ceny biletów, także w połączeniach dużych prędkości.**



Schemat połączeń dalekobieżnych na rozkład jazdy 2034/2035

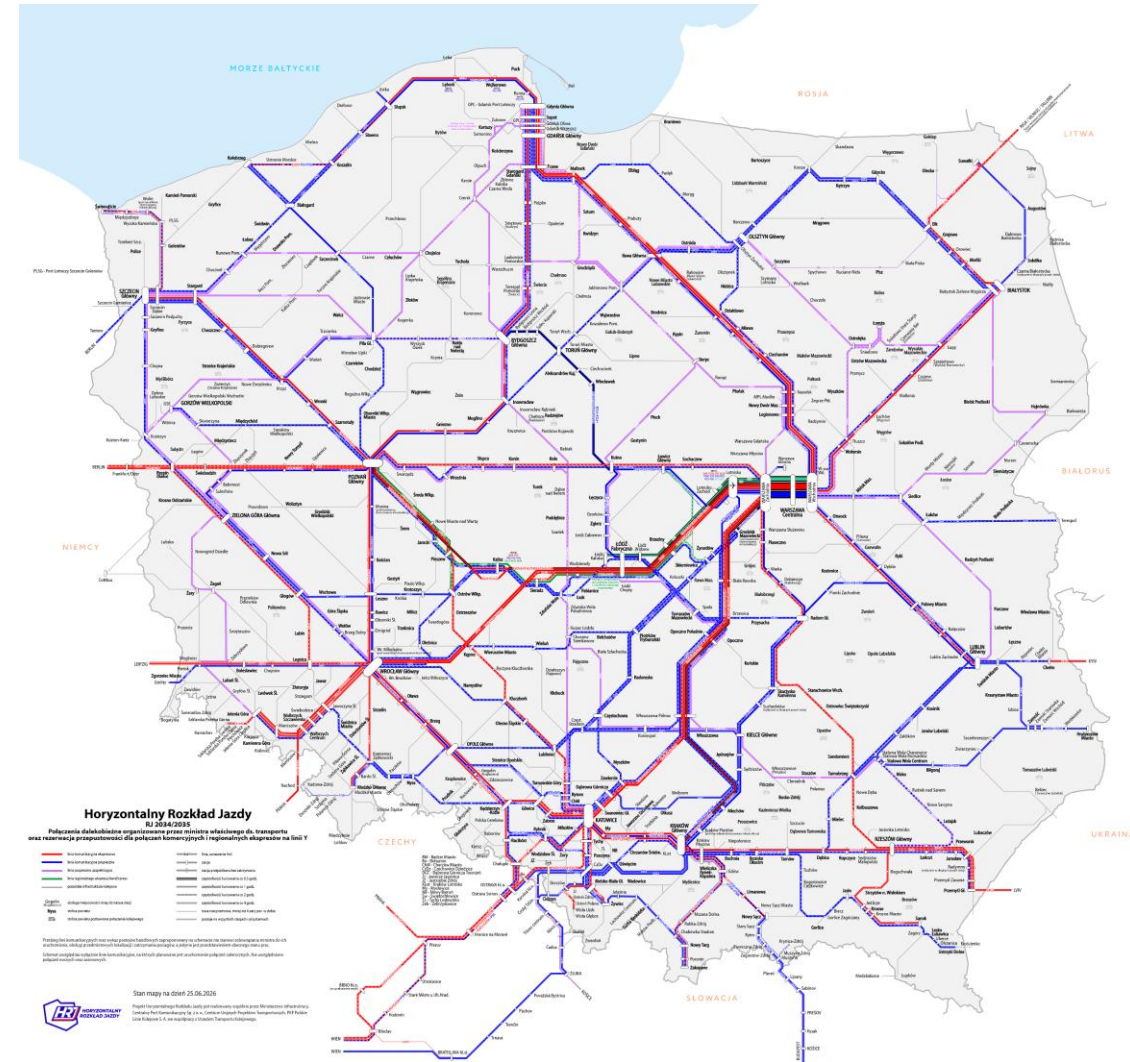
- Linie **ekspresowe**
- Linie **pośpieszne**
- Linie **pośpieszne uzupełniające**

Jakie korzyści instytucjonalne wynikają z HRJ?

Liberalizacja rynku przewozów dalekobieżnych służby publicznej może zwiększyć konkurencję między przewoźnikami i **ograniczyć koszty uruchamiania połączeń, pozwalając na rozwój oferty**, np. na większą liczbę pociągów, wyższą jakość usług lub nowoczesny tabor.

Określenie warunków, w jakich wybrane połączenia mogą być realizowane komercyjnie — w sposób przewidywalny i przy zachowaniu atrakcyjnych cen dla pasażerów — **pozwoли skoncentrować interwencję państwa tam, gdzie jest ona rzeczywiście potrzebna do zapewnienia połączeń**.

Stabilne założenia rozkładu jazdy pozwolą **precyzyjnie określić wymagania wobec infrastruktury kolejowej oraz lepiej kierować środki na jej utrzymanie i rozwój**. Dzięki temu rozkład jazdy nie będzie skutkiem istniejących ograniczeń przepustowości, lecz stanie się podstawą do planowania potrzebnej przepustowości.



Schemat połączeń dalekobieżnych na rozkład jazdy 2034/2035

- Linie **ekspresowe**
- Linie **pośpieszne**
- Linie **pośpieszne uzupełniające**

Co zostało zrobione i co będzie się działo dalej w Projekcie?

Co zostało wykonane?

- Zaktualizowano dalekobieźną ofertę przewozową na rozkład jazdy 2034/2035, m.in.:
 - założenia ofertowe,
 - prognozy ruchu,
 - oszacowano zapotrzebowanie na tabor.
- Przeprowadzono szeroki proces konsultacyjny.
- Zbudowano od podstaw model finansowy realizacji przewozów od strony przewoźnika i organizatora przewozów, służący do szacowania rekompensaty oraz analiz potencjału komercyjnego linii komunikacyjnych.
- Na podstawie konsultacji z organizatorami po raz pierwszy w Polsce opracowano spójne dla całego kraju założenia ofertowe w segmencie regionalnym i aglomeracyjnym.
- Na podstawie konsultacji z organizatorami wstępnie określono odcinki sieci z potencjałem dla integracji taryfowo-rozkładowej między ruchem dalekobieźnym i regionalnym.
- We współpracy spółek CPK i PLK SA zamodelowano podstawową sieć kolejową w ramach Kolejowego Modelu Mikrosymulacyjnego, co pozwoli na dalsze prace nad HRJ.
- Przygotowano założenia dla ekspresów lotniskowych (tzw. AeroExpress) oraz ekspresów regionalnych na linii dużych prędkości „Y”.
- W ramach współpracy z MI i CUPT współtworzono plan transportowy oraz ofertę przewozową na lata 2030-2034.

Dalsze kroki

- **Uszczegółowienie rozkładu jazdy w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym, m.in.:**
 - pogłębiona weryfikacja rozkładu jazdy pod kątem zdolności przepustowej,
 - wzajemna koordynacja ruchu dalekobieźnego, regionalnego i aglomeracyjnego,
 - uzgodnienia z organizatorami wojewódzkimi i aglomeracyjnymi.
- **Pogłębienie analiz w zakresie ruchu komercyjnego w szczególności w zakresie:**
 - delimitacji oferty między służbą publiczną a ruchem komercyjnym na liniach konwencjonalnych,
 - obsługi linii dużych prędkości,
 - rozwiązań hybrydowych łączących ruch komercyjny i służbę publiczną.
- **Opracowanie HRJ dla kolejnych rozkładów jazdy po roku 2035 na podstawie wyników projektu Zintegrowana Sieć Kolejowa.**
- **Dalsze wsparcie MI i CUPT w zakresie organizacji przewozów w okresie 2030-2034, m.in. w zakresie:**
 - oferty przewozowej, konsultacji z rynkiem, założeń, dla przetargów i umów,
 - rozwiązań taryfowych,
 - założeń dla lokalnej integracji taryfowo-rozkładowej i połączeń dowozowych do kolei dalekobieźnej.

HRJ to propozycja rozkładu jazdy pociągów, a więc koncepcja operacyjna. Natomiast **ZSK** to plan rozwoju infrastruktury kolejowej pokazujący docelową sieć kolejową Polski. Schemat **HRJ** przedstawia układ relacji pociągów, a mapa **ZSK** prezentuje docelową sieć kolejową.

HRJ jest opracowany na rok 2035, czyli pierwszy rok użytkowania pełnej linii „Y”. Natomiast **ZSK** to docelowa wizja sieci kolejowej, wykraczająca poza rok 2035.

W pracach nad **ZSK** wykorzystano rozwinięcie **HRJ** na rok 2035, dostosowane do zaproponowanego układu sieci.

Podczas prac nad **ZSK** były uwzględniane braki infrastrukturalne zdiagnozowane na etapie tworzenia **HRJ**, uniemożliwiające rozwój oferty przewozowej, np. w takich rejonach jak Lublin, Rzeszów, Gorzów Wielkopolski, Płock, Grudziądz, Łomża, Elbląg, Mielec, Żary, Żagań czy Koszalin.



Więcej informacji na temat **ZSK** można znaleźć na stronie www.zsk.gov.pl.

Zintegrowana Sieć Kolejowa

– plan inwestycji kolejowych Port Polska i PKP PLK





Projekt Horyzontalnego Rozkładu Jazdy to zarówno integracja narzędzi analitycznych jak również współpraca instytucji

Projekt Horyzontalnego Rozkładu Jazdy jest wykonywany na zlecenie **Ministerstwa Infrastruktury** przez będący liderem **Centralny Port Komunikacyjny** (realizujący program inwestycyjny Port Polska) przy współpracy **Centrum Unijnych Projektów Transportowych** oraz **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** Nadzór nad Projektem sprawuje **Urząd Transportu Kolejowego**.





Współpraca na rzecz wsparcia Ministerstwa Infrastruktury jako organizatora przewozów

CPK (Port Polska) i CUPT zawarły porozumienie o współpracy, dzięki któremu możliwe jest efektywne wykorzystanie zasobów obu instytucji w celu wsparcia Ministerstwa Infrastruktury jako organizatora przewozów.



- **Prace nad ofertą przewozową 2030 w oparciu o rozwinięte narzędzia, m.in. Zintegrowany Model Ruchu**
- **Wsparcie MI w pracach nad Planem Transportowym**
- **Otwarcie rynku, przeprowadzenie przetargów i wybór operatorów**
- **Opracowanie modelu finansowego, rozliczanie rekompensaty**
- **Forum wymiany wiedzy Otwarta Kolej**



Ministerstwo
Infrastruktury



- **Prace nad ofertą przewozową 2035 w ramach Horizontalnego Rozkładu Jazdy z użyciem Pasażerskiego Modelu Transportowego**
- **Aktywny udział w pracach analitycznych MI i CUPT**
- **Proces konsultacyjny: m.in. organizatorzy regionalni, przewoźnicy**
- **Analizy liberalizacji i otwarcia rynku przewozów**
- **Szerokie spojrzenie dzięki narzędziom i kompetencjom: prognozy ruchu, analizy ekonomiczne, analizy eksploatacyjne**

Dzięki współpracy ekspertów Ministerstwa Infrastruktury, CPK i CUPT wypracowano spójność między założeniami oferty przewozowej na lata 2031-2034 oraz okres od 2035 roku.

W pracach nad projektem „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*”, który został przekazany do konsultacji w maju 2026 roku, wykorzystano wnioski z przeprowadzonych w 2025 roku konsultacji HRJ dotyczące:

- **rekomendacji organizatorów wojewódzkich w zakresie odcinków do objęcia lokalną integracją taryfowo-rozkładową,**
- **założeń w zakresie wojewódzkiej oferty przewozowej dla połączeń przekraczających granicę województw (tzw. połączenia stykowe).**

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury z dnia
..... r. (Dz. U. poz. ...)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w
międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich
przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Na wielu odcinkach sieci kolejowej o niższym potencjale demograficznym zachodzi ryzyko, że oferta przewozowa nie będzie atrakcyjna dla Pasażerów co może wynikać z:

- ➔ ograniczonej do 4 par pociągów oferty dalekobieżnej,
- ➔ nieregularnych połączeń regionalnych,
- ➔ odcinków jednotorowych utrudniających ułożenie regularnego rozkładu jazdy,
- ➔ braku koordynacji rozkładu jazdy między organizatorami (np. dublowanie kursów),
- ➔ różnych systemów taryfowych.

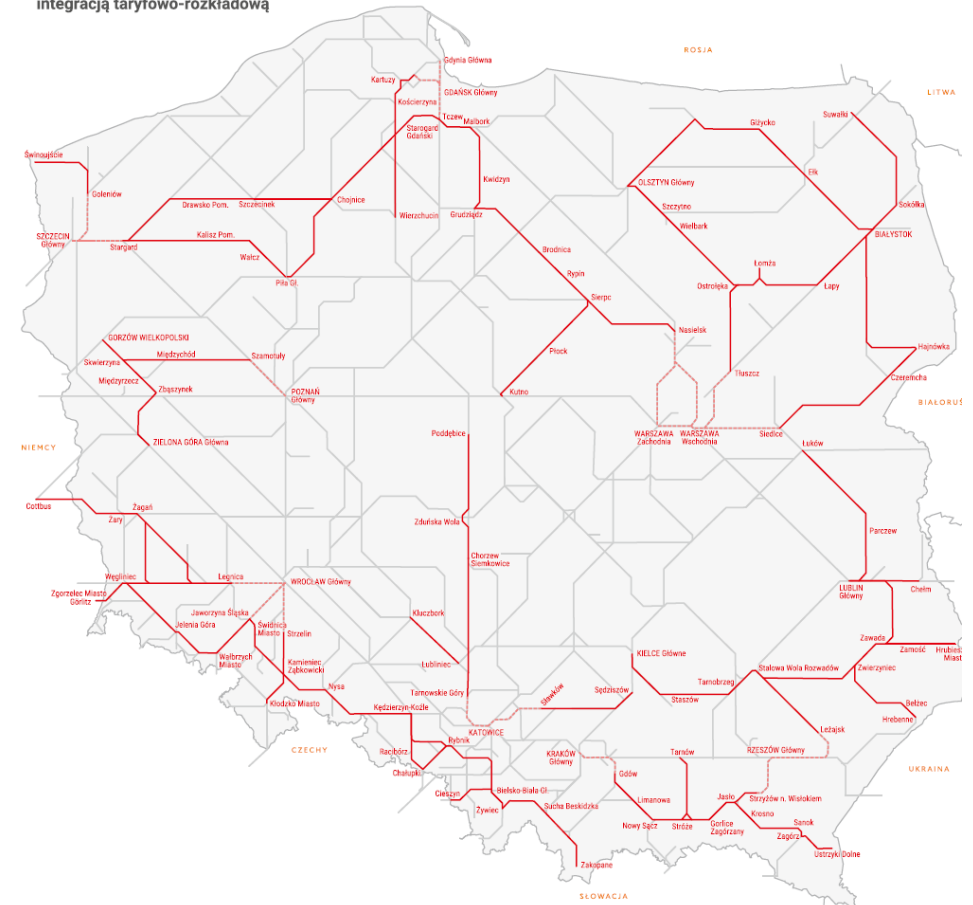
Skutkiem może być niepełne wykorzystanie potencjału transportu kolejowego przy jednocześnie dużych i nieskoordynowanych nakładach organizatorów połączeń regionalnych i dalekobieżnych.

Proponowanym rozwiązaniem jest **integracja taryfowo-rozkładowa połączeń regionalnych i dalekobieżnych**, czyli **poprawa atrakcyjności oferty bez zwiększania liczby pociągów**. Potencjalne korzyści:

- ➔ ograniczenie konkurencji o tych samych pasażerów między pociągami regionalnymi i dalekobieżnymi,
- ➔ skoordynowane układanie rozkładów jazdy na liniach jednotorowych,
- ➔ większa spójność transportowa i wyższa frekwencja - lepsza efektywność przewozów.

Warunkiem wdrożenia jest współpraca organizatorów w celu implementacji mechanizmu w przetargach na obsługę połączeń. W ramach konsultacji HRJ z organizatorami transportu zostały zidentyfikowane odcinki, na których integracja taryfowo-rozkładowa jest zasadna. W ramach wsparcia spółki CPK dla MI i CUPT dla procesu organizacji połączeń w okresie 2031-2034 trwają prace nad możliwością wdrożenia lokalnej integracji taryfowo-rozkładowej.

Rekomendowane odcinki do objęcia integracją taryfowo-rozkładową



Odcinki rekomendowane do objęcia lokalną integracją taryfowo-rozkładową wskazane w ramach konsultacji HRJ.



[Link do schematu w pełnej rozdzielczości](#)

W ramach HRJ postulujemy, aby każdy powiat w kraju został włączony w sieć połączeń dalekobieżnych bezpośrednio, albo przez skoordynowane z nimi pociągi regionalne lub autobusy.

Minister właściwy ds. transportu jako organizator publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialny jest przede wszystkim za przewozy dalekobieżne stanowiące swoisty „szkielet” połączeń w Polsce.

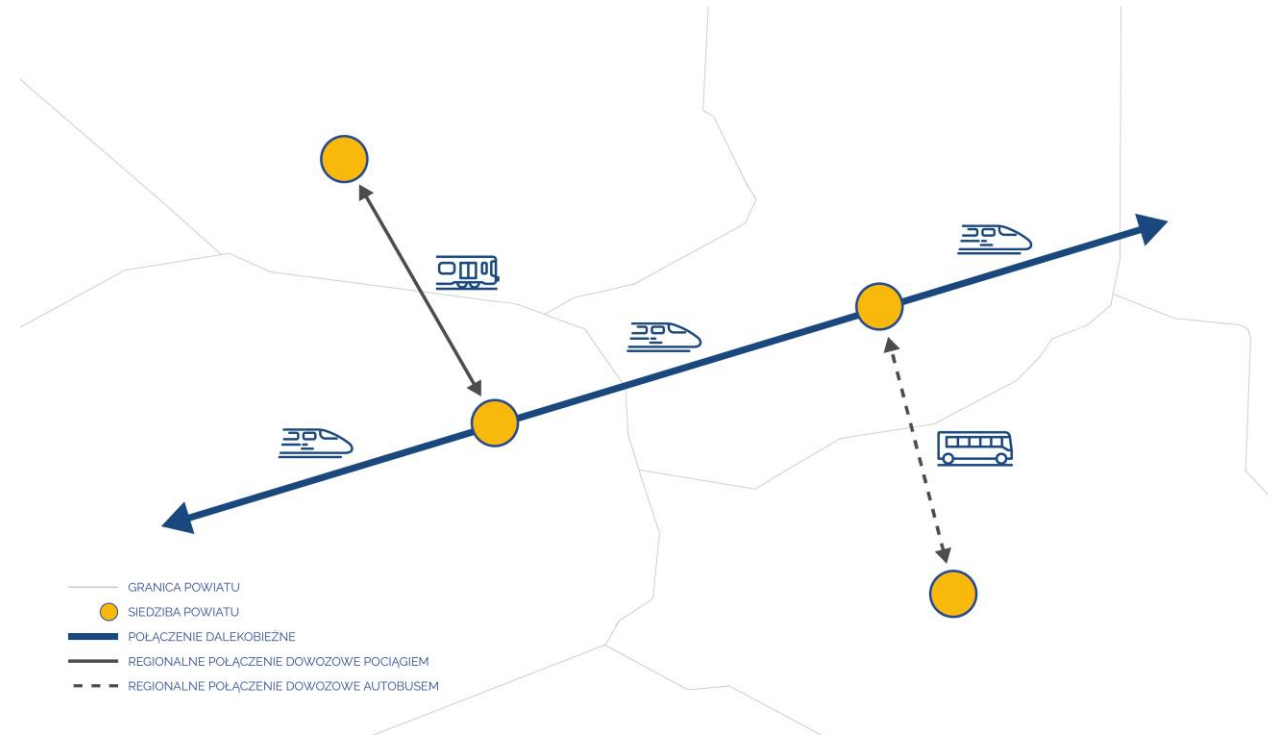
System połączeń krajowych powinien stanowić ramę dla systemów regionalnych tworzonych przez marszałków województw.

W HRJ przyjęto, że podstawową bazą dla komunikacji dalekobieżnej powinny być powiaty (zasadniczo miasta będące siedzibami powiatów), pomiędzy którymi system powinien umożliwiać swobodne podróże transportem zbiorowym.

Nie wszędzie jednak będzie możliwe stworzenie kolejowego połączenia dalekobieżnego o wysokiej częstotliwości lub też nie wszędzie istnieje infrastruktura kolejowa (lub jest zasadność jej odbudowy lub budowy).

W dotychczasowych pracach wytypowano powiaty, które mają być obsługiwane za pomocą kolei dalekobieżnej, kolei regionalnej i przewozów autobusowych.

Szczegółowe rozwiązania organizacyjne będą wypracowywane w we współpracy z organizatorami transportu publicznego. W ramach wsparcia spółki CPK dla MI i CUPT dla procesu organizacji połączeń w okresie 2031-2034 trwają prace nad możliwością wdrożenia systemu połączeń dowozowych.



Więcej informacji na ten temat, w tym listę obsługiwanych powiatów można znaleźć w części [Analiza dostępności powiatów](#).

Trasy predefiniowane

Podstawowym celem koncepcji tras predefiniowanych jest umożliwienie transparentnej i systemowej koordynacji tras pociągów wielu przewoźników. Pożądane jest powiązanie ich z umowami ramowymi na dostęp do infrastruktury, co stworzyłoby mechanizm gwarantujący wieloletni stabilny dostęp do przepustowości.

Trasy predefiniowane mogą znaleźć zastosowanie do wszystkich rodzajów przewozów, niezależnie od ich formy organizacyjnej (służba publiczna lub komercyjna). Jednak mechanizm ten może być szczególnie korzystny dla:

- **przewoźników komercyjnych:** może pomóc zabezpieczyć przepustowość umożliwiając stabilny i wieloletni rozwój oferty,
- **organizatorów transportu w przewozach wojewódzkich i aglomeracyjnych:** może pomóc zabezpieczyć realizację ich rozkładu jazdy względem przewozów o „tradycyjnie” wyższym priorytecie,
- **przewozów intermodalnych:** może umożliwić zwiększenie jego priorytetu względem przewozów pasażerskich również w dzień.

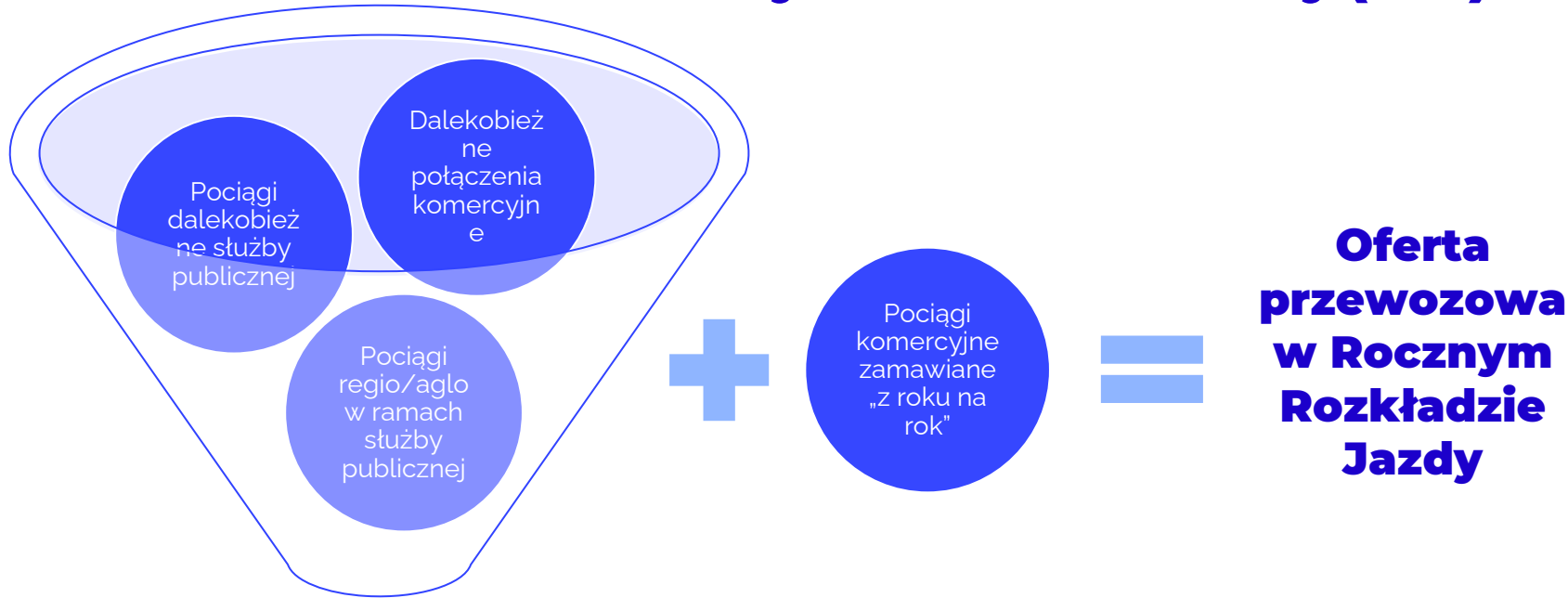
Koncepcja tras predefiniowanych wpisuje się w mechanizm **strategicznego planowania przepustowości**, które będzie realizowane przez zarządców infrastruktury na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/1184 z dnia 20 maja 2026 r. w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmiany dyrektywy 2012/34/UE oraz uchylecia rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

Zidentyfikowane korzyści:

1. Optymalizacja rozkładu jazdy pod kątem rozłożenia tras pociągów względem popytu oraz dostępnej przepustowości.
2. Niedyskryminujący dostęp do tras dla różnych przewoźników: udostępnianie tras porównywalnej jakości.
3. Stabilne i wieloletnie warunki funkcjonowania w segmencie przewozów komercyjnych dla różnych przewoźników.
4. Zwiększenie szans na pozyskanie finansowania taboru do przewozów komercyjnych dzięki umowie ramowej zapewniającej długoterminowy dostęp do zdolności przepustowej o określonej jakości.
5. Możliwość łączenia tras w pakiety w celu efektywnego zaplanowania obiegów taboru oraz zaangażowania zasobów ludzkich.

Układ i parametry tras predefiniowanych powinny być dopracowane wspólnie z zainteresowanymi przewoźnikami i organizatorami transportu podczas procesu konsultacyjnego.

Strategiczne planowanie przepustowości a połączenia pasażerskie w Rocznym Rozkładzie Jazdy (RRJ)



Trasy predefiniowane określone w HRJ

W ruchu pasażerskim w HRJ, na potrzeby strategicznego planowania przepustowości, określone są trasy predefiniowane, które mogą być wykorzystane przez:

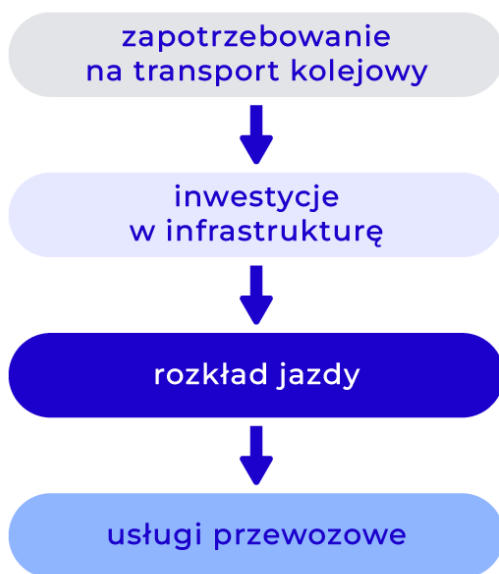
- pociągi dalekobieżne, regionalne i aglomeracyjne **w ramach służby publicznej** – w tym przypadku co do zasady cała planowana przez organizatorów oferta przewozowa jest wyrażona w postaci tras predefiniowanych,
- **połączenia komercyjne** – w tym przypadku układ tras jest pewną propozycją zarządcy dla rynku, która powinna powstać m.in. w wyniku konsultacji i koordynacji tras tych połączeń z innymi pociągami.

- Projekt HRJ rekomenduje, aby trasy predefiniowane dla połączeń komercyjnych były powiązane z umowami ramowymi na dostęp do infrastruktury, co w okresie wieloletnim ma zagwarantować przewoźnikom pewność dostępu do przepustowości o ustalonej jakości.
- W efekcie w ramach RRJ trasy dla pociągów komercyjnych mogą być przydzielone na trzy sposoby:
 1. Z wykorzystaniem trasy predefiniowanej na podstawie umowy ramowej,
 2. Z wykorzystaniem trasy predefiniowanej bez umowy ramowej,
 3. Bez wykorzystania trasy predefiniowanej.
- Trasy pociągów powinny być układane zgodnie z określoną powyżej kolejnością (1, 2, 3), co pozwoli uzyskać stabilne założenia rozkładowe.
- Konstrukcja tras wg sposobu 3, a więc nieuwzględnionych w HRJ, powinna być możliwa jeśli nie zaburzy to istotnie układu tras określonego w ramach strategicznego planowania przepustowości.
- W każdym z trzech przypadków konieczne jest posiadanie decyzji otwartodostępowej.

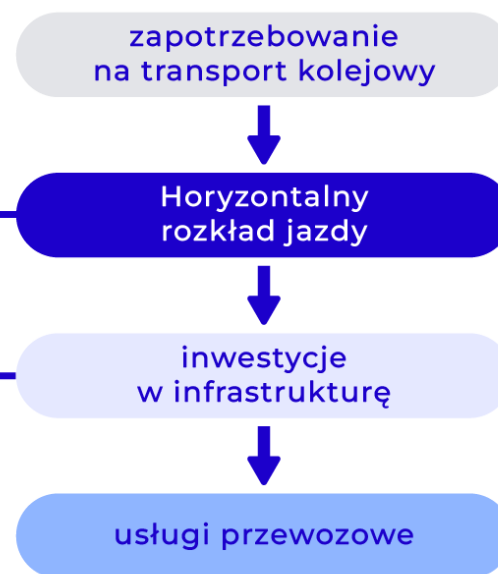
Wpływ HRJ na planowanie infrastruktury kolejowej

Infrastruktura kolejowa jest narzędziem realizacji potrzeb przewozowych, dlatego jej planowanie powinno wynikać z docelowego rozkładu jazdy opartego na prognozowanym popycie. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że niedoszacowanie przyszłego ruchu prowadzi do odwrócenia tej logiki: rozkład jazdy jest dostosowywany do ograniczeń infrastruktury, zamiast do zadań transportowych

DOTYCHCZASOWE PODEŚCIE



PODEŚCIE OPARTE O ROZKŁAD JAZDY



Pełne wdrożenie podejścia, w którym infrastruktura jest planowana na podstawie docelowej oferty przewozowej, wymaga perspektywy długoterminowej. Wynika to z bezwładności procesu inwestycyjnego — duże projekty infrastrukturalne są przygotowywane i realizowane przez kilka, a często kilkanaście lat. Dlatego efekty tego podejścia będą w pełni widoczne po 2035 roku, m.in. dzięki takim projektom jak Horyzontalny Rozkład Jazdy i Zintegrowana Sieć Kolejowa, które posłużą do zaprogramowania nowych inwestycji.

W latach 2030–2035 zakres oddziaływania na trwające lub zaawansowane inwestycje będzie ograniczony, dlatego stanowią one punkt wyjścia dla prac nad HRJ. Równocześnie w ramach Projektu wskazano szereg mniejszych, lecz bardzo istotnych zadań inwestycyjnych możliwych do wdrożenia w latach 30. lub nawet wcześniej. Są to działania ukierunkowane na usuwanie wąskich gardeł oraz poprawę jakości oferty przewozowej.

Metodyka prac analitycznych

Używane narzędzia i proces analiz



Proces przygotowania oferty przewozowej i rozkładu jazdy

Proces przygotowania oferty przewozowej w HRJ realizowany był w trzech fazach: budowania, optymalizacji i konsultacji oferty.

Aktualnie Projekt wszedł w fazę koordynacji oferty.



Zbudowanie pierwszej wersji oferty przewozowej na podstawie prognostycznej więźby ruchu pozyskanej z **Pasażerskiego Modelu Transportowego** oraz wiedzy eksperckiej Zespołu HRJ.

Optymalizacja oferty przewozowej m.in. poprzez analizy scenariuszowe w **Pasażerskim Modelu Transportowym** pozwalające na porównanie różnych rozwiązań.

Konsultacja zaproponowanych rozwiązań.
Dalsza optymalizacja oferty przewozowej z uwzględnieniem postulatów interesariuszy.

Koordynacja oferty przewozowej w **Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym** na szczegółowych wykresach ruchu, tak aby finalny rozkład jazdy był wykonalny eksploatacyjnie oraz zapewniał skomunikowania między połączeniami.

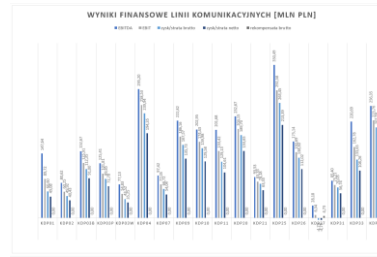
Jak przebiegały prace analityczne?

Prognostyczna więźba ruchu pokazuje przemieszczenia pasażerów w układzie źródło – cel i uwzględnia wszystkie kluczowe środki transportu (samochody osobowe, kolej, autobusy regionalne i transport lotniczy). Dzięki niej była możliwa identyfikacja kluczowych relacji, dla których wykreowane zostały linie komunikacyjne połączeń dalekobieżnych.

Proces konsultacyjny



Analizy finansowe linii komunikacyjnych



Oferta przewozowa w HRJ powstawała iteracyjnie. Testowano różne układy linii komunikacyjnych, porównując je na podstawie prognoz ruchu pasażerskiego, wykresów ruchu pociągów i analiz finansowych. Analizowano także uwagi zgłoszone w procesie konsultacyjnym.

Wyjściowe parametry infrastruktury dla 2035 roku



Prognostyczna więźba ruchu



Dla 2035 roku zidentyfikowano wyjściowe parametry infrastruktury jakie będą oferowane przez PLK SA. Wynikają one z prowadzonego obecnie procesu inwestycyjnego oraz uwzględniają inwestycje, jakie są prawdopodobne do realizacji przed 2035 rokiem.

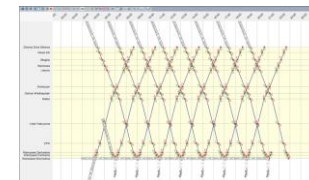
Układ linii komunikacyjnych



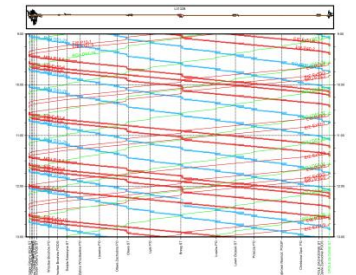
Prognoza potoków pasażerskich



Koordinacja tras pociągów na poziomie makro



Zdolność przepustowa na poziomie mikro



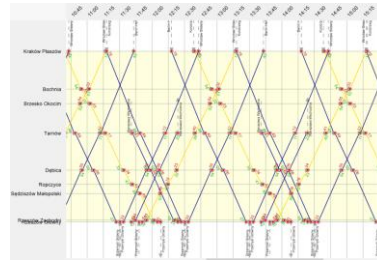
Iteracyjna optymalizacja układu linii komunikacyjnych oraz ich koordynacji

Głębokość analiz a faza Projektu

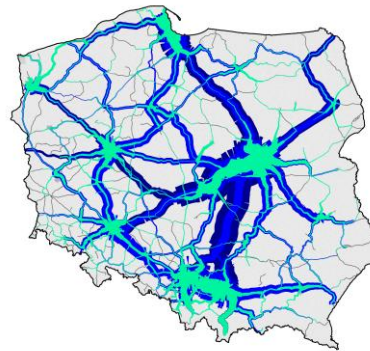
Skala makroskopowa



wykres ruchu pociągów



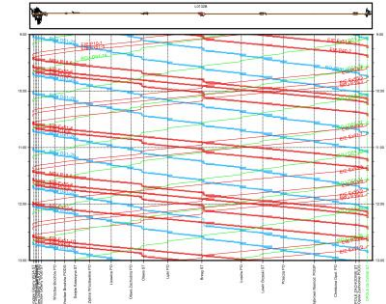
sieć kolejowa



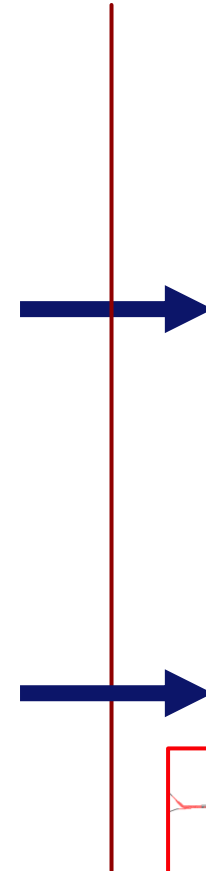
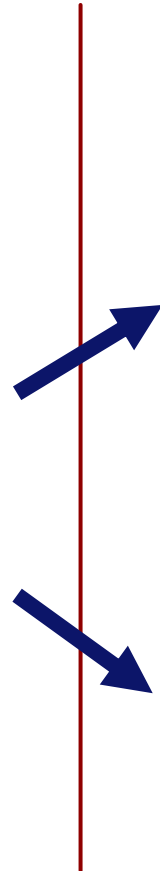
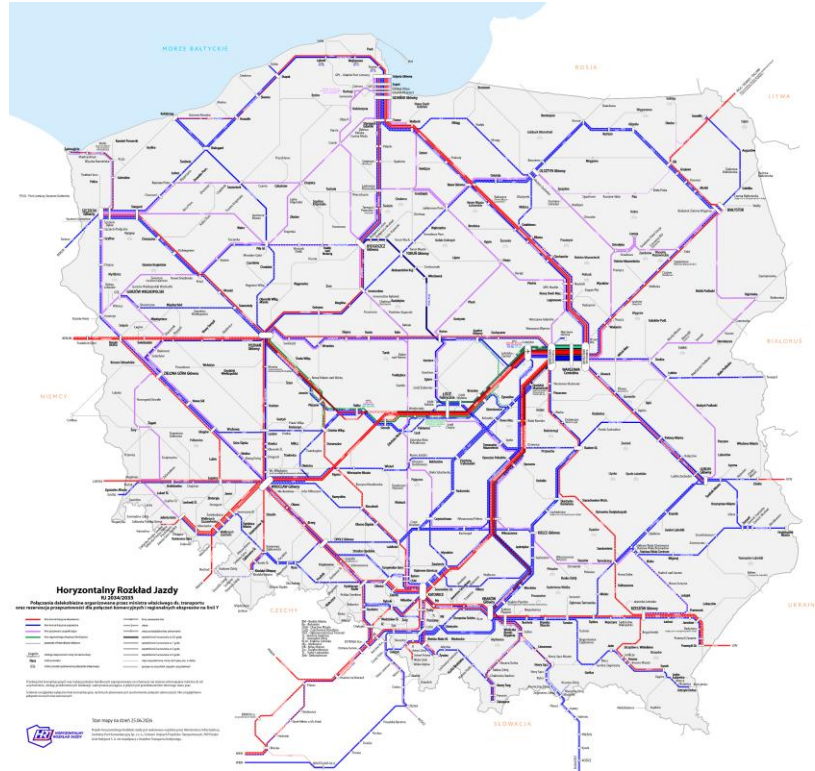
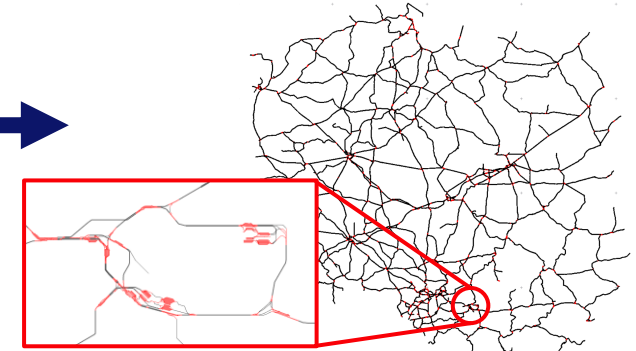
Skala mikroskopowa



wykres ruchu pociągów



sieć kolejowa

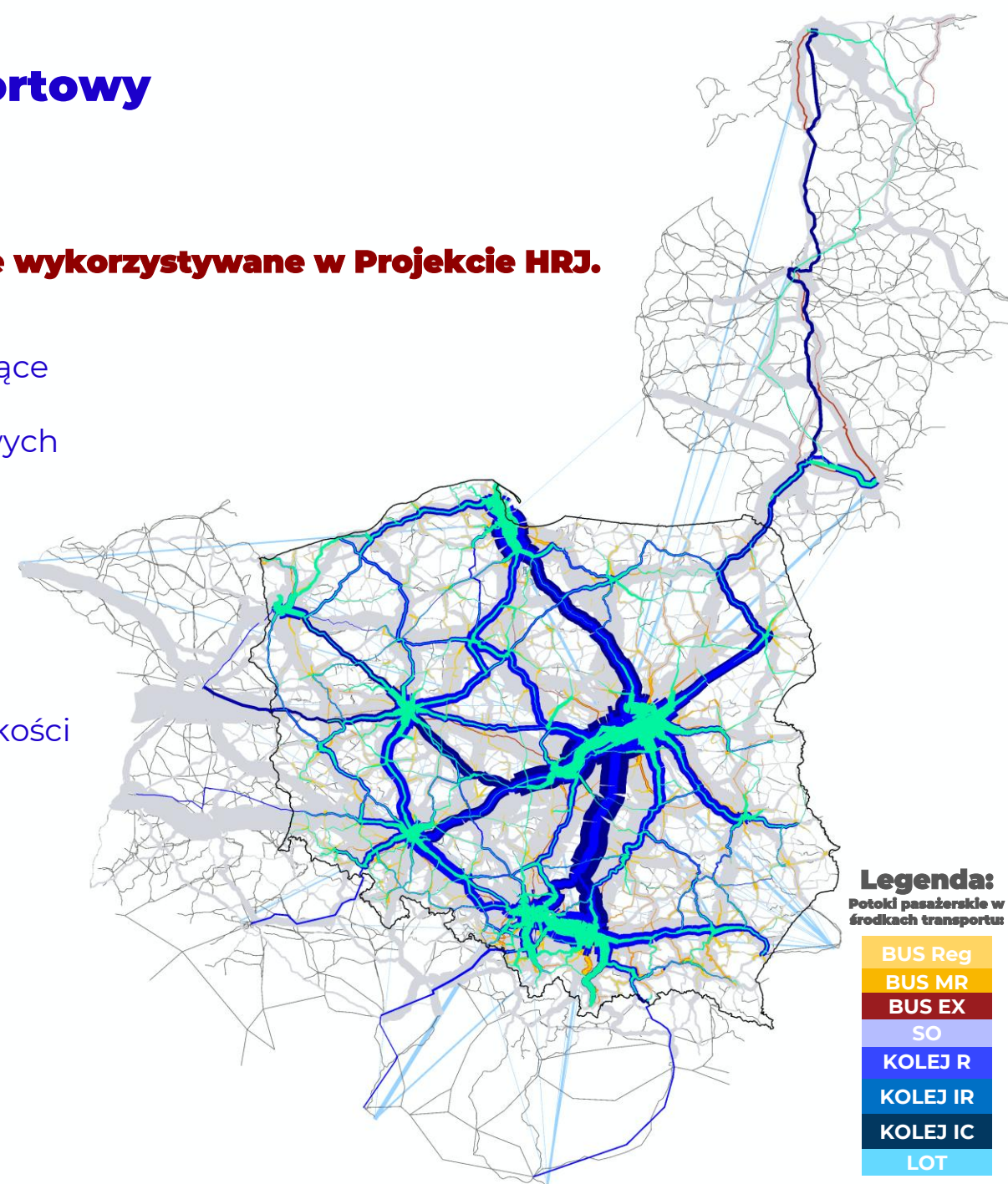


Metodyka HRJ umożliwia dopasowanie głębokości analiz do fazy projektu:

- ➔ fazy I-III to poszukiwanie ramowego układu linii komunikacyjnych i ich koordynacji na poziomie makroskopowym. Dzięki elastyczności Pasażerskiego Modelu Transportowego jaką daje moduł do obliczania czasów przejazdu bezpośrednio w modelu możliwe jest szybkie wprowadzanie zmian w układzie linii komunikacyjnych oraz wstępnym rozkładzie jazdy.
- ➔ faza IV to sieciowa weryfikacja rozkładu jazdy pod kątem zdolności przepustowej i wzajemnej koordynacji tras pociągów. Wykonywana jest bardzo dokładna konstrukcja wykresów ruchu w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.

Pasażerski Model Transportowy (PMT) to podstawowe narzędzie wykorzystywane w Projekcie HRJ.

- 1 Jest to **zaawansowane narzędzie** analityczne służące do wykonywania międzygałęziowych prognoz ruchu, pozwalające na **rzetelną ocenę** planowanych inwestycji i innych działań mających wpływ na poziom usług transportowych na terenie Polski.
- 2 Narzędzie to stanowi **zaplecze analityczne** dla planowania strategicznego i kształtowania krajowej strategii transportu.
- 3 Służy **ocenie programów** inwestycyjnych poprzez porównanie kluczowych wskaźników efektywności, takich jak wpływ programów inwestycyjnych na czasy i odległości podróży, wielkości potoków ruchu w transporcie indywidualnym i zbiorowym, czy wyniki finansowo-ekonomiczne.
- 4 **Wspiera proces podejmowania decyzji inwestycyjnych.**



Dane wejściowe

Badania zachowań komunikacyjnych ludności

KBR – Kompleksowe Badania Ruchu

Dane komórkowe - przemieszczenia

BIG DATA – ogromne zbiory danych

Dane demograficzne i ekonomiczne

BDL, GUS – Główny Urząd Statystyczny

Dane powierzchniowe

BDOT – Baza Danych Obiektów Topograficznych

Dane lotnicze

ULC, Airbus, IATA - Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych

Hierarchia miast

IRMIR – Instytut Rozwoju Miast i Regionów

Sieć transportowa i jej parametry

drogowa i kolejowa – GDDKiA, PLK SA, CPK

Rozkłady jazdy

kolejowe (HRJ), autobusowe

Obliczenia PTV VISUM



Złożone algorytmy matematyczne
(funkcje, algorytmy, skrypty)

Dane kalibracyjne m.in.:

Dane TD-E* GUS
Statystyki kolejowe UTK
Macierze biletowe PKP Intercity
Wymiana pasażerska na stacjach UTK
Pomiary drogowe(SCPR; GPR) GDDKiA
*Tygodniowy Dziennik Eksploatacji

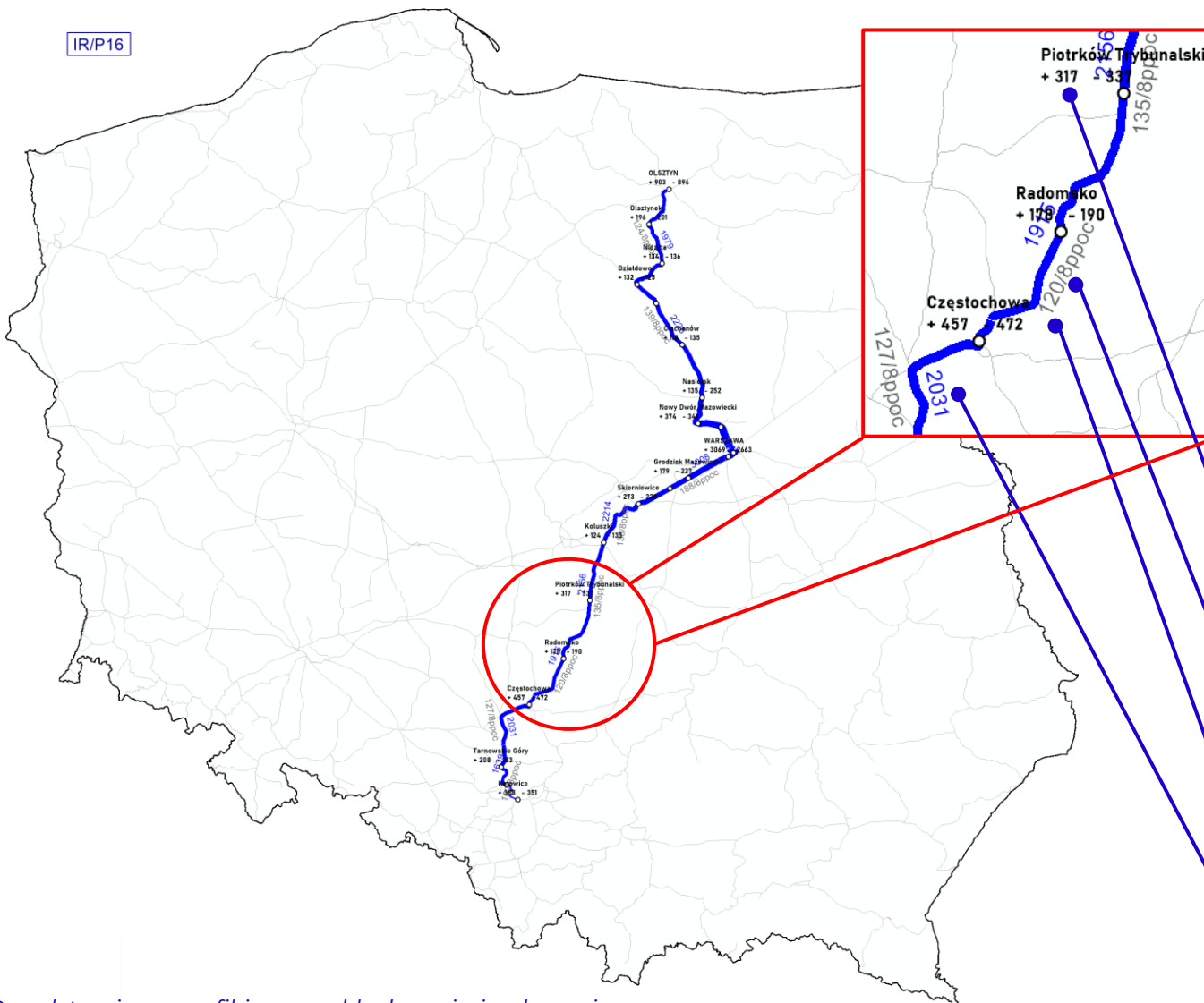
Wyniki

Liczba pasażerów i pojazdów na poszczególnych odcinkach sieci w poszczególnych środkach transportu (drogi, kolej, lotnictwo)
+
Analiza i interpretacja



Więcej o PMT znajdziesz na stronie [Portu Polska](#).

IR/P16



Przykładowe mierniki jakie są analizowane na podstawie modelu PMT:

- praca eksploatacyjna [pockm],
- praca przewozowa [paskm],
- dobowy potok pasażerów,
- średnie wypełnienie na odcinku trasy,
- wymiana pasażerska na stacjach.

wymiana pasażerska na stacjach

liczba par pociągów

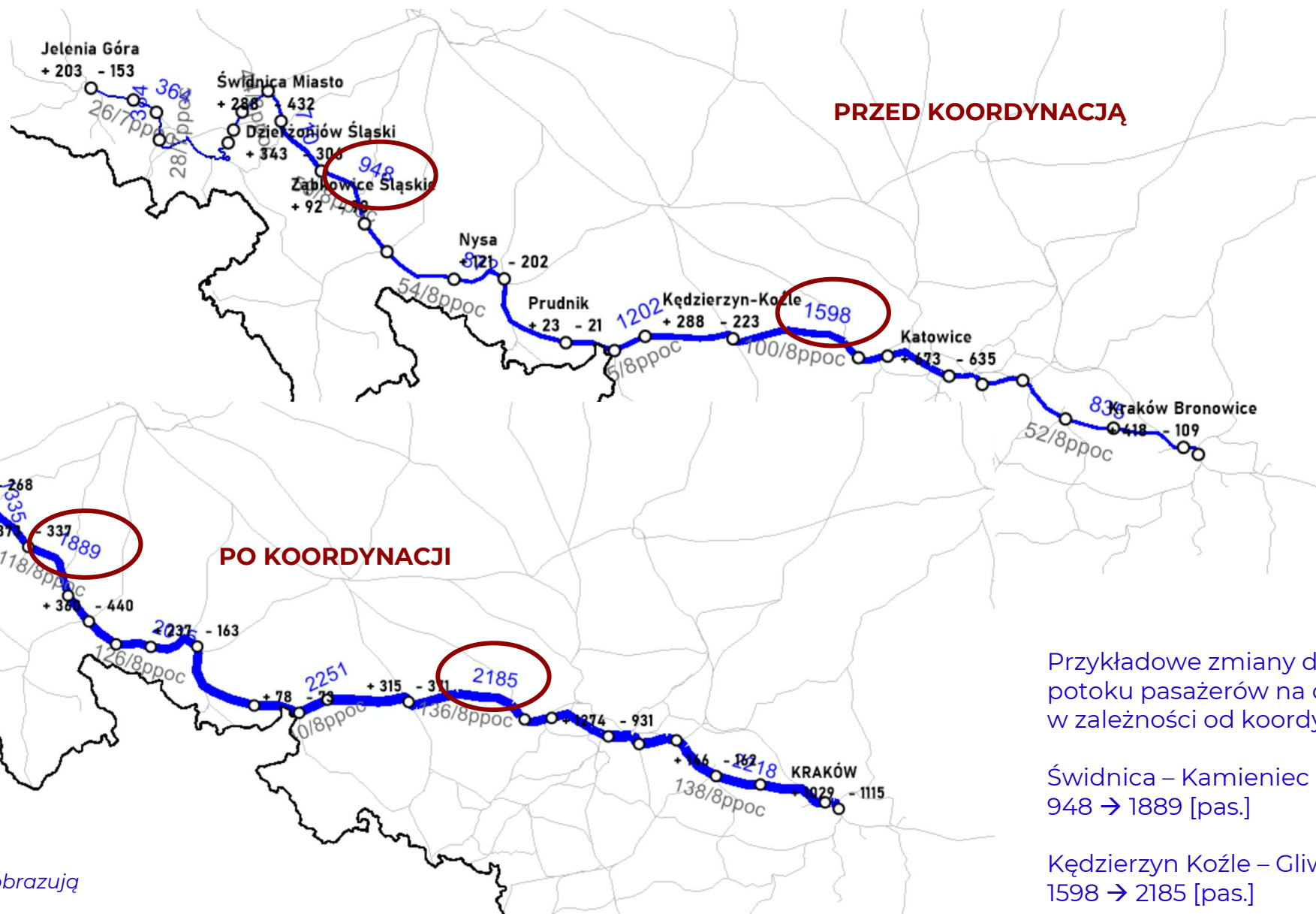
średnie wypełnienie w pociągu w danym kierunku

dobowy potok w obu kierunkach

Wpływ koordynacji rozkładu jazdy na modelowane w PMT potoki pasażerskie

Pasażerski Model Transportowy umożliwia analizowanie jak zmiany w rozkładzie jazdy pociągów wpływają na potoki pasażerskie oraz napełnienia w poszczególnych połączeniach.

Wspiera to m.in. podejmowanie decyzji w jaki sposób koordynować ze sobą połączenia na odcinkach linii oraz na stacjach węzłowych.



Przykładowe zmiany dobowego potoku pasażerów na odcinkach w zależności od koordynacji

Świdnica – Kamieniec Ząbk.
948 → 1889 [pas.]

Kędzierzyn Koźle – Gliwice
1598 → 2185 [pas.]

Jak wyglądały analizy scenariuszowe oferty przewozowej?

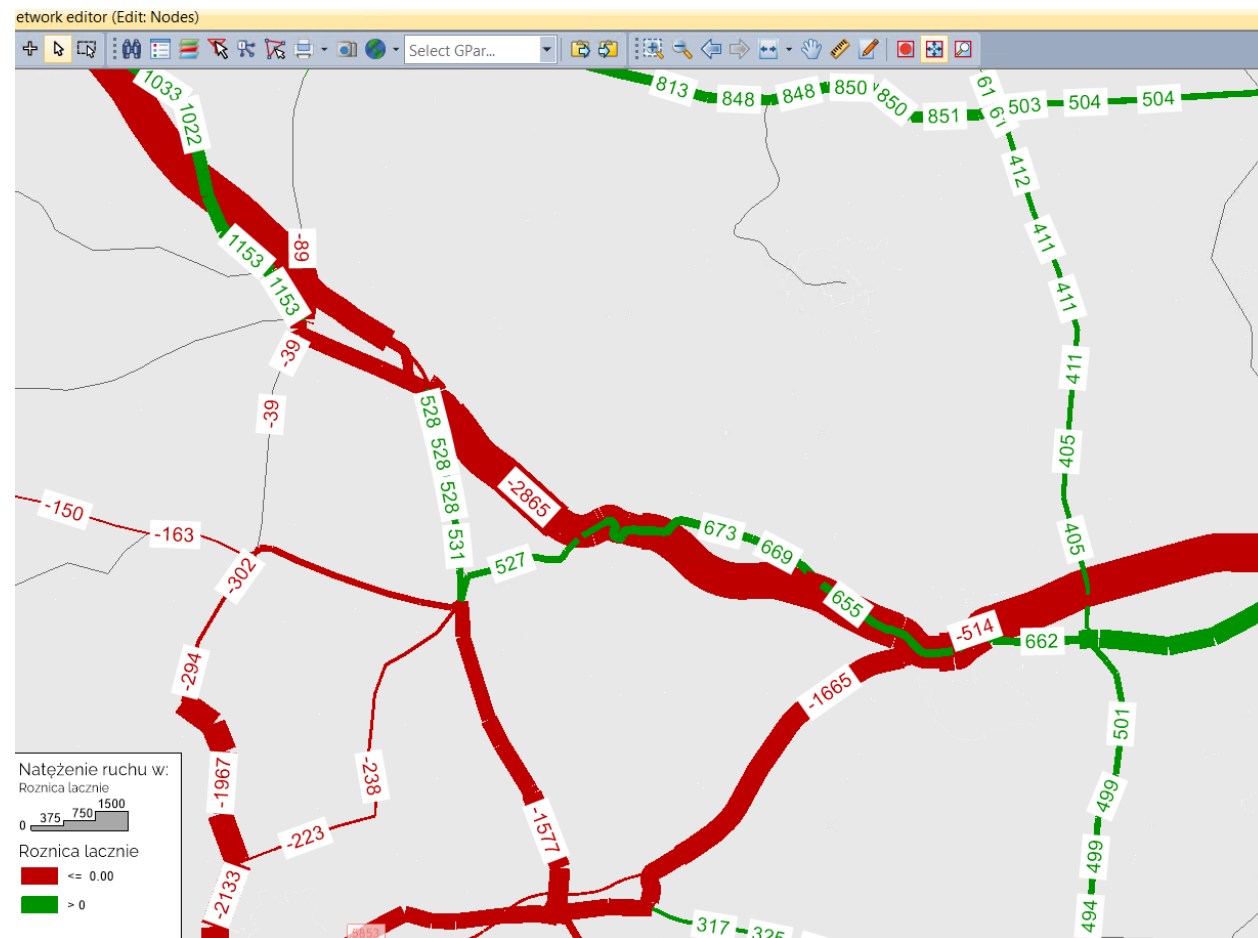
W każdej iteracji badane były scenariuszowo różne pomysły zmian linii komunikacyjnych i ich wpływ na cały system.

Umożliwia to odpowiedzi na pytania:

- ➔ jaka będzie zmiana liczby podróżnych?
- ➔ gdzie nastąpi zmiana liczby podróżnych?
- ➔ jak zmieni się praca eksploatacyjna?
- ➔ jak zmieni się efektywność mierzona w [pax/pockm]?

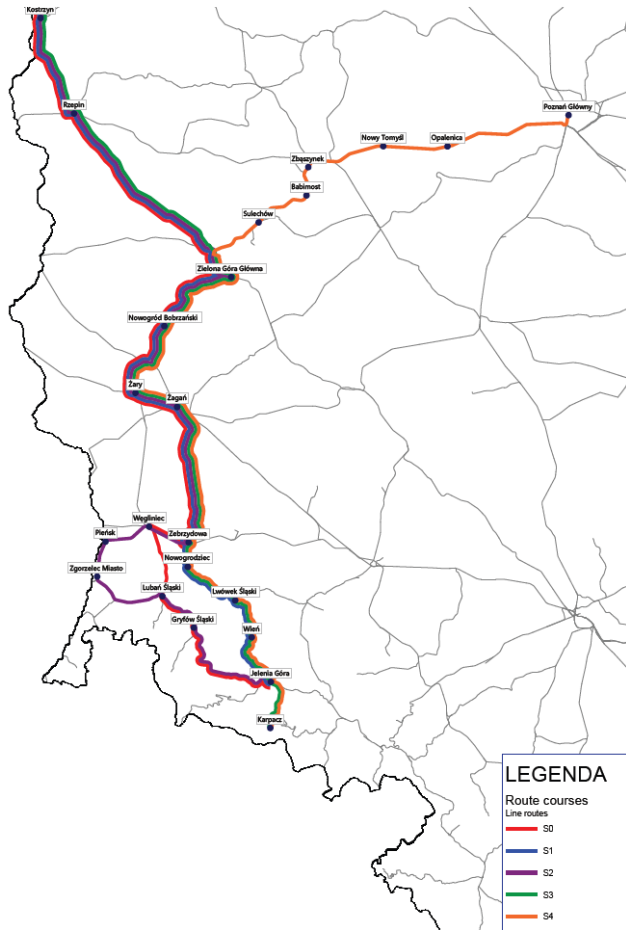
Pasażerski Model Transportowy wspiera analizy scenariuszowe za pomocą modułu Scenario Managera co daje następujące korzyści:

- ➔ niewielką pracochłonność przygotowania scenariuszy
- ➔ możliwość zarządzania scenariuszami z jednego miejsca
- ➔ łatwe porównywanie wyników



Przykładowe skutki zmiany w ofercie zobrazowane na porównawczym kartodigramie przedstawiającym wzrosty i spadki dobowego potoku pasażerów.

Analiza scenariuszowa na przykładzie analizy trasowania nowego połączenia Jelenia Góra – Szczecin



Postulat uruchomienia linii w ciągu Zielona Góra – Jelenia Góra pojawił się zarówno w konsultacjach społecznych, jak i w konsultacjach z organizatorami w województwie lubuskim i dolnośląskim. Układ linii pozwala na zaproponowanie przynajmniej kilku tras o zbliżonym czasie przejazdu. Scenariusze zostały przeanalizowane w oprogramowaniu prognostycznym, celem wyznaczenia liczby pasażerów i innych wskaźników dla każdego wariantu.

Scenariusz	Relacja	Postoje	Odległość [km]*	Czas przejazdu*	Liczba pasażerów	
					Ogółem	DŚ
S0	Szczecin - Jelenia Góra	...	195	02:47	1 149	598
S1	Szczecin - Jelenia Góra	...	171	02:23	881	312
S2	Szczecin - Jelenia Góra	...	223	03:03	1 167	372
S3	Szczecin - Karpacz	...	171	02:23	1 090	467
S4	Poznań - Karpacz	...	171	02:23	1 131	284

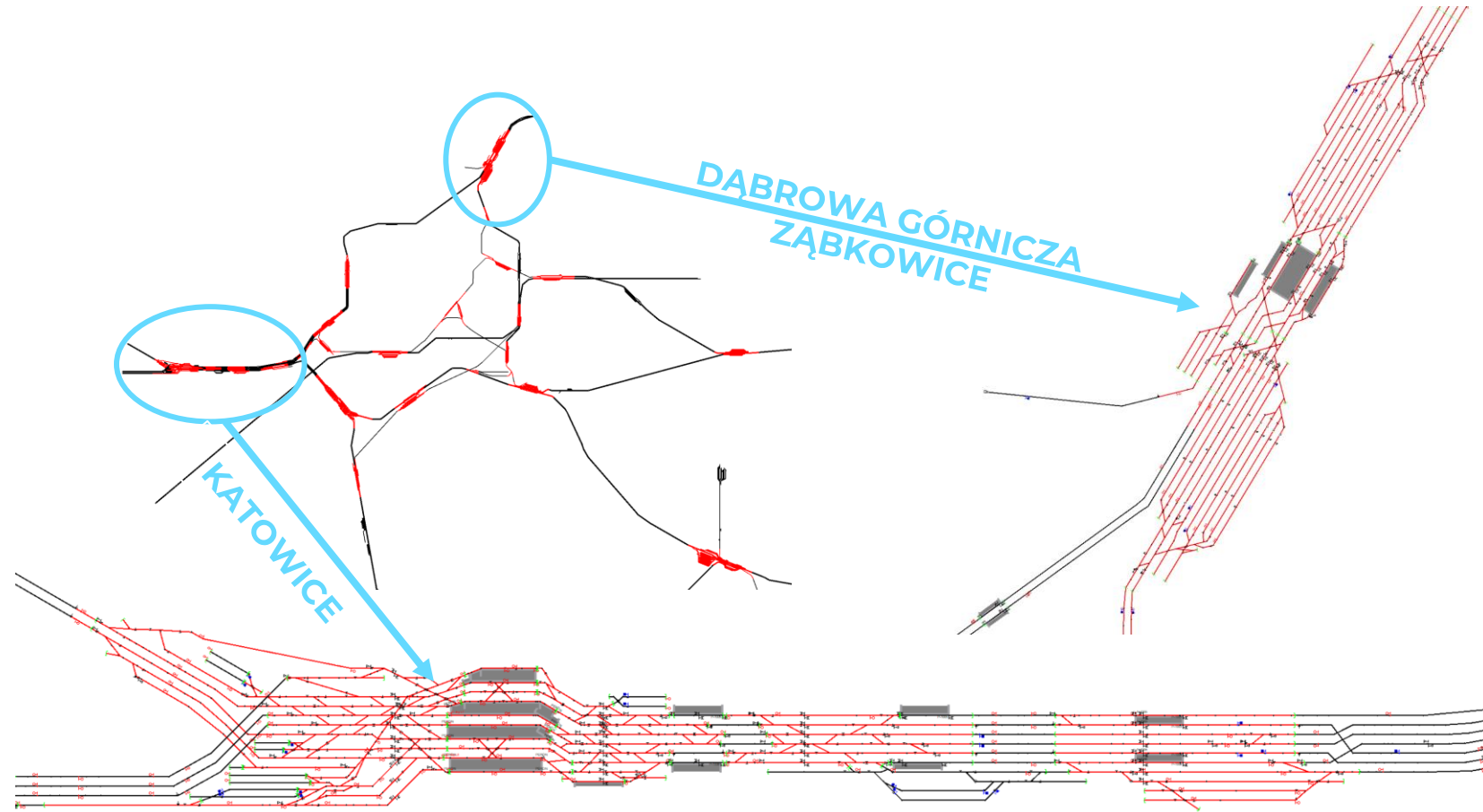
- ➔ Porównanie wyników scenariuszy S0, S1, S2 wskazuje, że najkorzystniejszą trasą z punktu widzenia pasażerów z województwa dolnośląskiego jest przyjęta w S0, przebiegająca przez Węgliniec, Luban Śląski i Gryfów Śląski.
- ➔ Pomimo skrócenia czasu przejazdu w przypadku skierowania pociągu przez Lwówek Śląski, jest to scenariusz, w którym z analizowanej linii komunikacyjnej korzysta najmniejsza liczba pasażerów.
- ➔ Wydłużenie linii do Karpacza w S3 przynosi zauważalny wzrost liczby pasażerów (w porównaniu z S1), jednak w dużej mierze są to pasażerowie podróżujący pomiędzy Karpaczem a Jelenią Górą, a nie w relacjach dalekobieżnych.
- ➔ Zmiana stacji docelowej ze Szczecina na Poznań powoduje najniższe wykorzystanie na terenie województwa dolnośląskiego – jest to powiązane ze współistniejącą relacją Jelenia Góra – Poznań przez Wrocław. Wzrost sumarycznego wykorzystania linii wiąże się przede wszystkim ze znaczną liczbą podróży w relacji Zielona Góra – Poznań.

Zaawansowane analizy przepustowości, rozkładu jazdy i infrastruktury w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym

W IV fazie realizacji Projektu HRJ (koordynacji oferty) opracowana po konsultacjach oferta przewozowa będzie analizowana na szczegółowych wykresach ruchu pociągów.

Celem tego etapu prac jest opracowanie skoordynowanego rozkładu jazdy uwzględniającego wszystkie segmenty ruchu: dalekobieżny, regionalny, aglomeracyjny i towarowy.

W ten sposób koncepcja rozkładu jazdy zostanie zweryfikowana pod względem operacyjnym oraz możliwości infrastruktury kolejowej wynikających z dostępnej zdolności przepustowej.



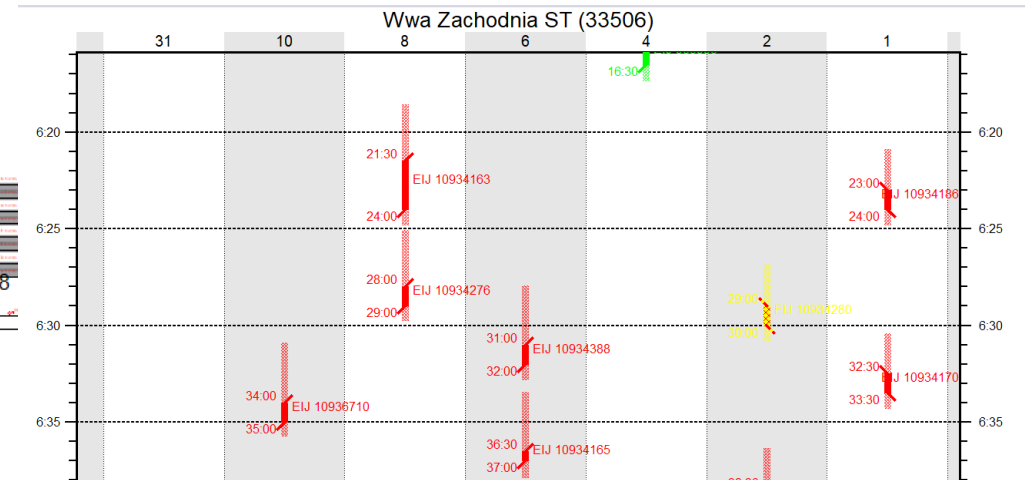
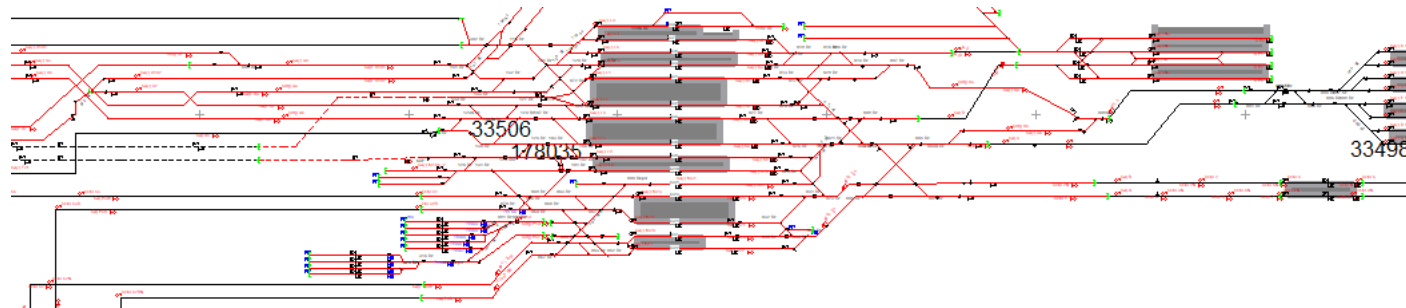
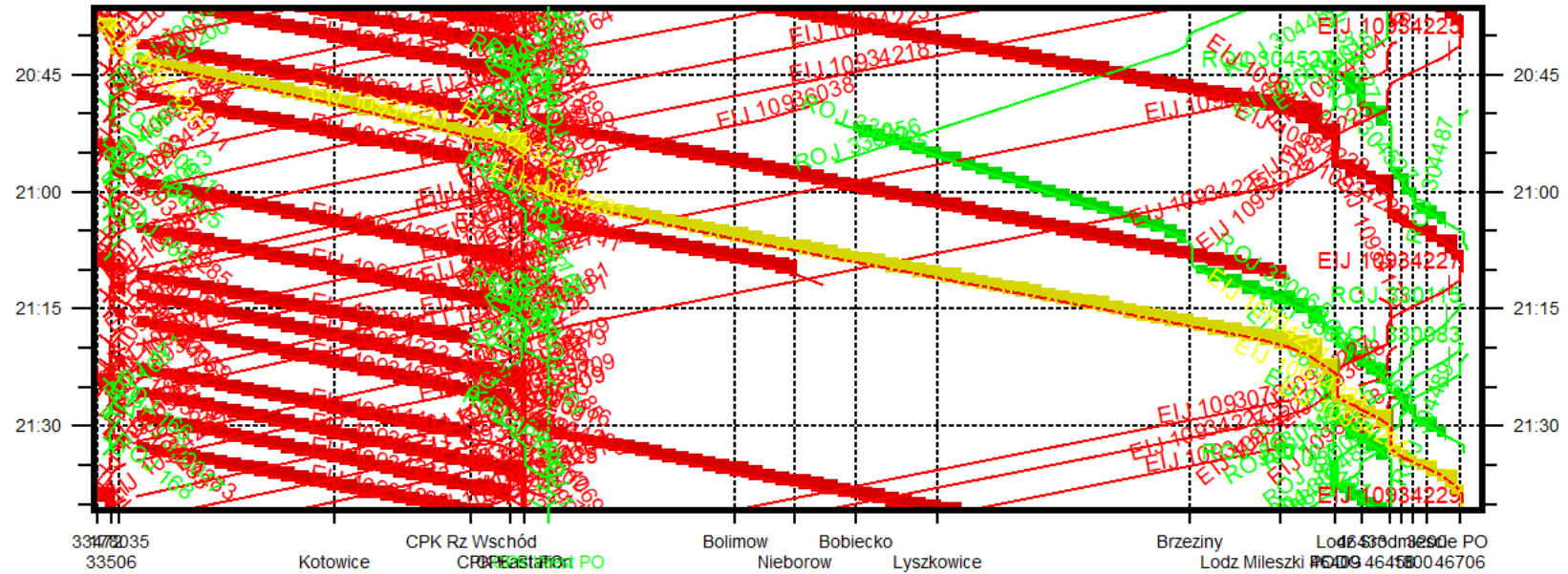
Przykład: sieć kolejowa w Katowickim Węźle Kolejowym odwzorowana w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym. Model umożliwia odwzorowanie infrastruktury jeszcze nie istniejącej fizycznie (na dzień publikacji HRJ trwa przebudowa odcinka Będzin – Katowice – Katowice Ligota/Katowice Załęże).

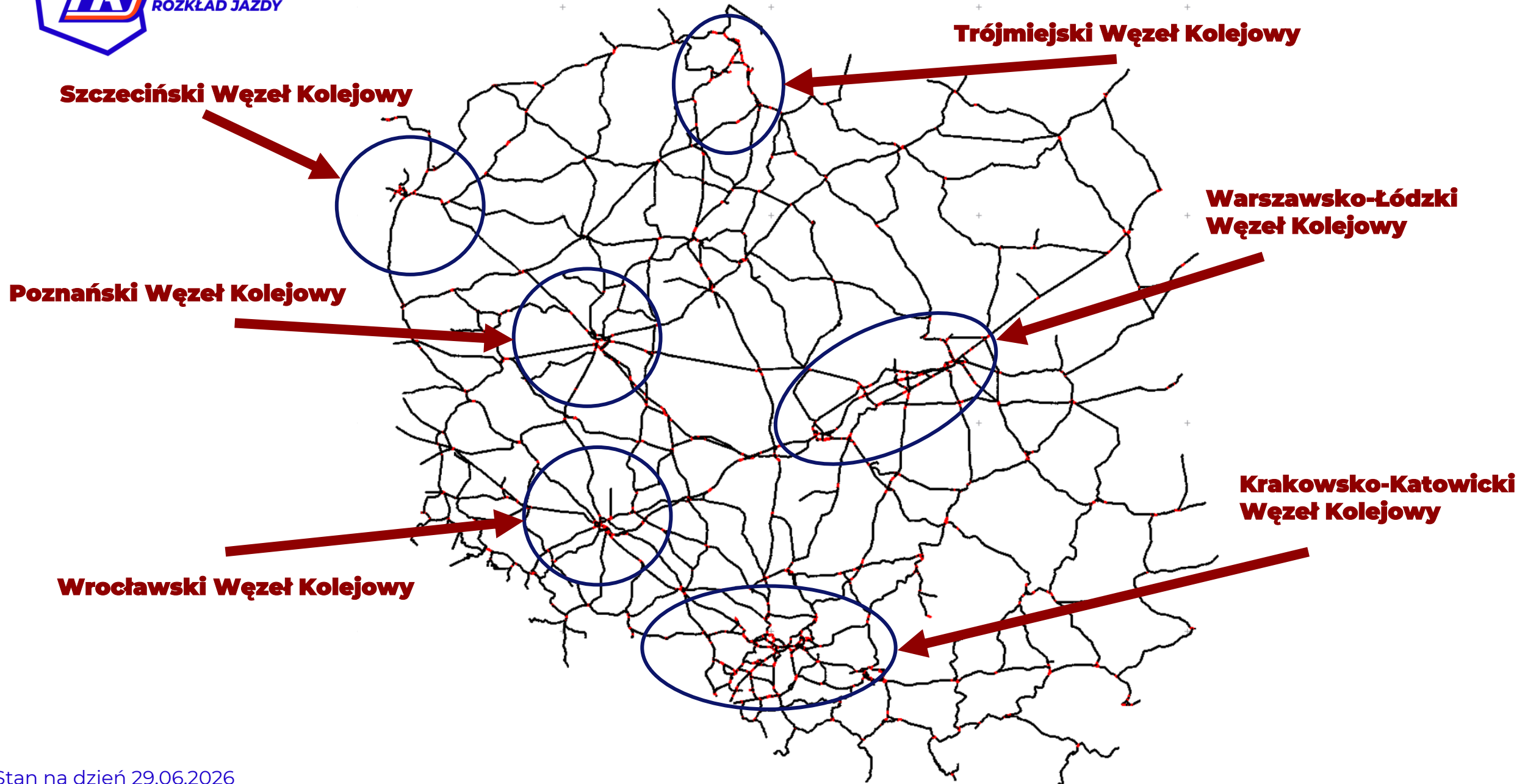
Warstwy modelu KMM:

Szczegółowy model infrastruktury: każdy tor, rozjazd, semafor, odstęp blokowy, peron, ograniczenie prędkości...

Rozkłady jazdy na wykresach ruchu pociągów i wykresach zajętości krawędzi peronowych na stacjach.

Symulacje ruchu oraz analizy przepustowości zgodnie z Kartą UIC406.





Analizy taborowe wykonywane w ramach HRJ

W ramach opracowywanego rozkładu jazdy analizowane jest zapotrzebowanie na tabor kolejowy oraz niezbędne punkty zaplecza technicznego do jego utrzymania. Wykonywane jest to na podstawie tzw. obiegowania taboru, określającego liczbę pojazdów trakcyjnych i wagonów kolejowych niezbędną do wykonania rozkładu jazdy.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
numer vehicle journey	kategoria Visum	segment	Nazwa linii komunikacyjnej	kierunek	odjazd hh:mm:ss	stacja początkowa	stacja końcowa	przyjazd hh:mm:ss	stacja godziny wiodącej	Godzina Wiodąca	tabor	paskm	pockm	uwagi	dni w obiegu	składy	utrzymanie
2135561414	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Warszawa Wsch. - Przemysl Gl.	>	05:19:00	Warszawa Wschodnia	Przemysł Główny	10:09:00	Warszawa Centralna	05:30:00	ED160	50 693,04	413,20		2	2 Warszawa Warszawa Warszawa	
450175201	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Przemysl Gl. - Warszawa Wsch.	<	11:48:30	Przemysł Główny	Warszawa Wschodnia	16:41:00	Warszawa Centralna	16:35:00	ED160	73 774,05	413,20				
449239893	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Warszawa Wsch. - Przemysl Gl.	>	19:19:00	Warszawa Wschodnia	Rzeszów Główny	23:08:00	Warszawa Centralna	19:30:00	ED160	75 132,72	326,60	ewentualne wydłużenie do Przemysła			
450175195	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Przemysl Gl. - Warszawa Wsch.	<	04:49:30	Rzeszów Główny	Warszawa Wschodnia	08:41:00	Warszawa Centralna	8:35:00	ED160	62 583,08	326,60	ewentualne wydłużenie od Przemysła	2	2 Warszawa Warszawa Warszawa	
449239887	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Warszawa Wsch. - Przemysl Gl.	>	11:19:00	Warszawa Wschodnia	Przemysł Główny	16:09:00	Warszawa Centralna	11:30:00	ED160	69 764,94	413,20				
2135561415	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Przemysl Gl. - Warszawa Wsch.	<	17:48:30	Przemysł Główny	Warszawa Wschodnia	22:41:00	Warszawa Centralna	22:35:00	ED160	98 010,04	413,20				
449239868	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Warszawa Wsch. - Przemysl Gl.	>	07:19:00	Warszawa Wschodnia	Przemysł Główny	12:09:00	Warszawa Centralna	07:30:00	ED160	78 557,40	413,20		1	2 Warszawa Warszawa	
450175203	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Przemysl Gl. - Warszawa	>	18:41:00	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	18:41:00	Warszawa Centralna	18:35:00	ED160	83 083,87	413,20				
449239885	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Warszawa Wsch. - Przemysl Gl.	>	09:19:00	Warszawa Wschodnia	Przemysł Główny	14:09:00	Warszawa Centralna	09:30:00	ED160	81 230,90	413,20		1	2 Warszawa Warszawa	
450175204	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Przemysl Gl. - Warszawa Wsch.	<	15:48:30	Przemysł Główny	Warszawa Wschodnia	20:41:00	Warszawa Centralna	20:35:00	ED160	90 225,92	413,20				
450175197	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Przemysl Gl. - Warszawa Wsch.	<	05:48:30	Przemysł Główny	Warszawa Wschodnia	10:41:00	Warszawa Centralna	10:35:00	ED160	79 050,50	413,20	podmiana Warszawa	1	2 Warszawa Warszawa	
449239888	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Warszawa Wsch. - Przemysl Gl.	>	13:19:00	Warszawa Wschodnia	Przemysł Główny	18:09:00	Warszawa Centralna	13:30:00	ED160	67 866,27	413,20				
450175198	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Przemysl Gl. - Warszawa Wsch.	<	07:48:30	Przemysł Główny	Warszawa Wschodnia	12:41:00	Warszawa Centralna	12:35:00	ED160	77 946,10	413,20	podmiana Warszawa	1	2 Warszawa Warszawa	
449239890	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Warszawa Wsch. - Przemysl Gl.	>	15:19:00	Warszawa Wschodnia	Przemysł Główny	20:30:00	Warszawa Centralna	15:30:00	ED160	78 460,29	413,20				
450175200	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Przemysl Gl. - Warszawa Wsch.	<	09:48:30	Przemysł Główny	Warszawa Wschodnia	14:41:00	Warszawa Centralna	14:35:00	ED160	74 757,84	413,20	podmiana Warszawa	1	2 Warszawa Warszawa	
449239891	KPas_MR	12_IR_C	P54_160 Warszawa Wsch. - Przemysl Gl.	>	17:19:00	Warszawa Wschodnia	Przemysł Główny	22:09:00	Warszawa Centralna	17:30:00	ED160	77 964,95	413,20				
449240575	KPas_MR	12_IR_C	P15_160 Terespol - Wroclaw Gl.	<	05:44:00	Łódź Widzew	Wrocław Główny	09:02:00	Warszawa Centralna	04:30:00	ED160	19 749,58	270,60		2	1 Łódź Łódź	
449240539	KPas_MR	12_IR_C	P15_160 Wrocław Gl. - Terespol	>	10:55:00	Wrocław Główny	Brest Centralny	17:55:00	Warszawa Centralna	15:35:00	ED160	92 049,61	608,42				
1011191500	KPas_MR	12_IR_C	P15_160 Terespol - Wrocław Gl.	<	20:05:00	Brest Centralny	Warszawa Zachodnia	22:34:00	Warszawa Centralna	22:30:00	ED160	8 927,47	214,73				
1011191502	KPas_MR	12_IR_C	P15_160 Wrocław Gl. - Terespol	>	05:26:00	Warszawa Zachodnia	Brest Centralny	07:55:00	Warszawa Centralna	05:35:00	ED160	9 951,62	214,73		2	1 Łódź Łódź	
449240552	KPas_MR	12_IR_C	P15_160 Terespol - Wrocław Gl.	<	10:05:00	Brest Centralny	Wrocław Główny	17:02:00	Warszawa Centralna	12:30:00	ED160	78 456,68	608,42				
449240550	KPas_MR	12_IR_C	P15_160 Wrocław Gl. - Terespol	>	18:55:00	Wrocław Główny	Łódź Widzew	22:14:00	Warszawa Centralna	23:35:00	ED160	24 684,31	270,60				

stacja macierzysta

rozkład jazdy

typ taboru

zapotrzebowanie
na jednostkę taboru

liczba dni
w obiegu

zestawienie
pociągu

Przedstawione grafiki są przykładowe i nie obrazują rzeczywistych rozwiązań przyjętych w HRJ.

Obiegi taboru przygotowywane są na podstawie zakładanego rozkładu jazdy i uwzględniają różnicowanie typów taboru, liczbę dni w obiegu pomiędzy zjazdami do stacji macierzystej (zaplecza technicznego) i zestawienie pociągu.



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Proces konsultacyjny



W ramach HRJ przyjęto założenie, że proces konsultacyjny jest równie ważny co wykonywane analizy.

Dzięki szerokim konsultacjom po raz pierwszy w Polsce dalekobieżna oferta przewozowa dla całego kraju przygotowywana jest w transparentnym procesie.

HRJ jest przygotowywany z wieloletnim wyprzedzeniem, co umożliwia staranne przygotowanie rozwiązań i daje czas na wysłuchanie różnych opinii interesariuszy.

Konsultacje skierowane były do strony społecznej: potencjalnych pasażerów, organizacji pozarządowych oraz do interesariuszy branżowych: organizatorów transportu, potencjalnych przewoźników oraz partnerów zagranicznych.



4 ścieżki procesu konsultacyjnego HRJ

Konsultacje HRJ składały się z 4 odrębnych ścieżek dla różnych grup interesariuszy. Cały proces trwał od lipca 2024 r. do kwietnia 2026 r. Zakończenie wszystkich ścieżek pozwoliło na przygotowanie zmodyfikowanej wersji oferty przewozowej.

MARZAŁKOWIE WOJEWÓDZTW

ORGANIZATORZY AGLOMERACYJNI

- Oferta dalekobieżna
- Koordynacja oferty kolejowej: dalekobieżnej i regionalnej
- Skomunikowania z pociągami regionalnymi
- Połączenia dowozowe do pociągów dalekobieżnych

POTENCJALNI PRZEWOŹNICY I OPERATORZY

- Zasady organizacji rynku
- Trasy predefiniowane
- Założenia dla przetargów i umów PSC

SĄSIEDNIE KRAJE

- Poziom oferty przewozowej
- Koordynacja rozkładu jazdy na granicy

SPOŁECZEŃSTWO I ORGANIZACJE BRANŻOWE

- Oferta przewozowa i rozkład jazdy
- Zasady dotyczące postojów pociągów

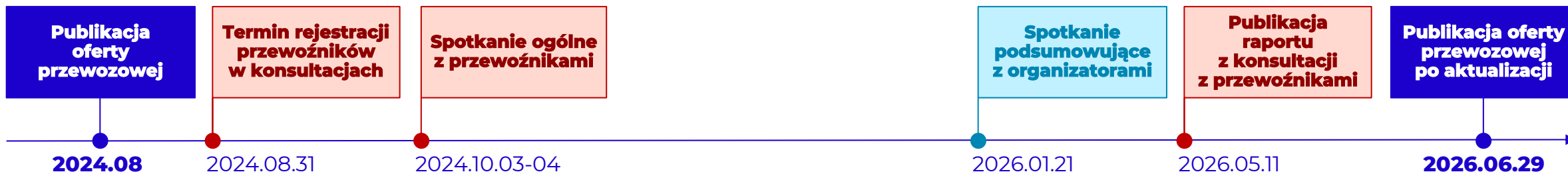
- 2024 VII: zaproszenie do udziału
- 2024 VIII-2025 I: przygotowanie materiału przez interesariuszy dotyczącego planów rozwoju oferty przewozowej,
- 2025 IV-X: 16 spotkań warsztatowych,
- 21 I 2026: spotkanie podsumowujące z organizatorami,
- 2026 II-IV: 31 spotkań dotyczących uzgadniania połączeń stykowych
- 29 VI 2026: publikacja raportu

- 2024 VII: zaproszenie do udziału
- 31 VIII 2024: termin rejestracji
- 3-4 X 2024: spotkania ogólne
- Q4 2024: wypełnianie ankiety przez interesariuszy
- 2025 I-II: spotkania bilateralne
- 11 V 2026: publikacja raportu

- W zależności od kraju, konsultacje odbywały się na poziomie ministerstw, zarządców infrastruktury, przewoźników lub organizacji prowadzących analizy rozkładu jazdy i przepustowości.
- 29 VI 2026: publikacja raportu

- 2024 VII: publikacja propozycji HRJ2035 na stronie internetowej Projektu
- 11 IX 2024 - 13 X 2024: zbieranie uwag
- 2024-2025: analiza uwag, w tym wspólna dyskusja na ich temat podczas warsztatów z organizatorami
- 29 VI 2026: publikacja raportu

Od publikacji do aktualizacji HRJ: działania w latach 2024–2026



Zapraszamy do zapoznania się z raportami z konsultacji

KONSULTACJE Z WOJEWÓDZKIMI I AGLOMERACYJNYMI ORGANIZATORAMI TRANSPORTU



Konsultacje
Horizontalnego Rozkładu Jazdy
z regionalnymi i aglomeracyjnymi
organizatorami publicznego transportu
zbiorowego

Nazwa: Raport z konsultacji HRJ z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego

Wersja: 1.1

Data: 23.06.2026

KONSULTACJE Z PRZEWOŹNIKAMI



Konsultacje Horizontalnego Rozkładu Jazdy
z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami

Nazwa: Raport z konsultacji HRJ z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami

Rewizja: 1.0

Data: 30.04.2026

KONSULTACJE MIĘDZYNARODOWE



Konsultacje międzynarodowe
Horizontalnego Rozkładu Jazdy

Nazwa: Raport z konsultacji międzynarodowych Horizontalnego Rozkładu Jazdy

Rewizja: 1.0

Data: 26.06.2026

KONSULTACJE PUBLICZNE



Konsultacje publiczne
Horizontalnego Rozkładu Jazdy

Nazwa: Raport z konsultacji publicznych Horizontalnego Rozkładu Jazdy

Rewizja: 1.0

Data: 26.06.2026

»»» [Link do raportu](#)

»»» [Link do raportu](#)

»»» [Link do raportu](#)

»»» [Link do raportu](#)

Zaangażowanie w proces konsultacyjny

KONSULTACJE Z WOJEWÓDZKIMI I AGLOMERACYJNYMI ORGANIZATORAMI TRANSPORTU

16

województw, ZTM Warszawa
i Górnośląsko-Zagłębiowska
Metropolia

727

zebranych uwag

157

uczestniczących
ekspertów

KONSULTACJE Z PRZEWOŹNIKAMI

23

podmioty
zaangażowane
na etapie spotkania
ogólnego

15

podmiotów
zaangażowanych
na etapie spotkań
bilateralnych

KONSULTACJE MIĘDZYNARODOWE

2

ministerstwa
odpowiedzialne
za transport

2

zarządców
infrastruktury

8

podmiotów
zaangażowanych poprzez
inicjatywę Eurolink

KONSULTACJE SPOŁECZNE

1347

zebranych
ankiet

1811

Zebranych
uwag

ok. 60%

uwzględnionych
uwag



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Podsumowanie konsultacji publicznych

Konsultacje publiczne



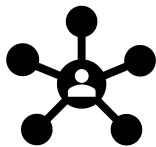
1. **Przedstawienie opinii publicznej wyników prac** nad HRJ
2. **Zebranie uwag** do planowanej oferty dalekobieżnej HRJ



Publikacja oferty: 16.07.2024
Zbieranie uwag: 11.09.2024 – 13.10.2024
Publikacja raportu: 29.06.2026



1347 zebranych ankiet
1811 wyodrębnionych uwag



społeczeństwo
organizacje społeczne
jednostki samorządu terytorialnego

Zapraszamy do zapoznania się z pełnym raportem z konsultacji publicznych [pod linkiem](#).

Zawartość Raportu:

1. Streszczenie zarządcze
2. Wstęp
3. Przebieg konsultacji publicznych
4. Podsumowanie zgromadzonego materiału
 - a. Przewozy dotowane
 - b. Przewozy komercyjne
5. Zidentyfikowane postulaty

Z wybranymi uwagami można zapoznać się na kolejnych slajdach.



Jak zmieniony został HRJ można prześledzić w rozdziale [Ewolucja oferty dalekobieżnej w wyniku procesu konsultacyjnego](#).



Konsultacje publiczne Horizontalnego Rozkładu Jazdy

Nazwa:	Raport z konsultacji publicznych Horizontalnego Rozkładu Jazdy
Rewizja:	1.0
Data:	26.06.2026

Przebieg konsultacji publicznych

- Przedmiotem konsultacji publicznych była oferta przewozowa na rozkład jazdy 2034/2035. Materiały konsultacyjne dostępne są [pod linkiem](#).
- Konsultacje publiczne zostały zrealizowane przede wszystkim z wykorzystaniem formularza internetowego, dostępnego na stronie internetowej hrj.gov.pl.
- Łącznie zgłoszono **1347 ankiet**. W trakcie dalszych prac w celu wyróżnienia poszczególnych postulatów wyodrębnionych zostało **1811 uwag**.
- Przeprowadzone działanie wynikało ze złożoności 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 kategoryzację i opracowanie streszczeń oraz, po omówieniu w trakcie warsztatów z organizatorami transportu, przygotowanie odpowiedzi.



Kategoria KLK (Kolejowe Linie Komunikacyjne): 1099 uwag

- uwagi dotyczące modyfikacji przebiegu lub wydłużenia relacji linii komunikacyjnych, które zostały zaproponowane w poddanej konsultacjom publicznym wersji roboczej HRJ,
- postulaty w zakresie zmian w układzie postojów handlowych, o ile możliwe było przyporządkowanie ich do poszczególnych linii komunikacyjnych.

Kategoria IZUG (Inne Zagadnienia i Uwagi Ogólne): 440 uwag

- w tym 122 dotyczące potrzeb obsługi transportowej bez wskazywania konkretnych rozwiązań,
- pozostałe uwagi miały charakter ogólny lub dotyczyły innych zagadnień, których zakres tematyczny nie mieścił się w definicji pozostałych kategorii.

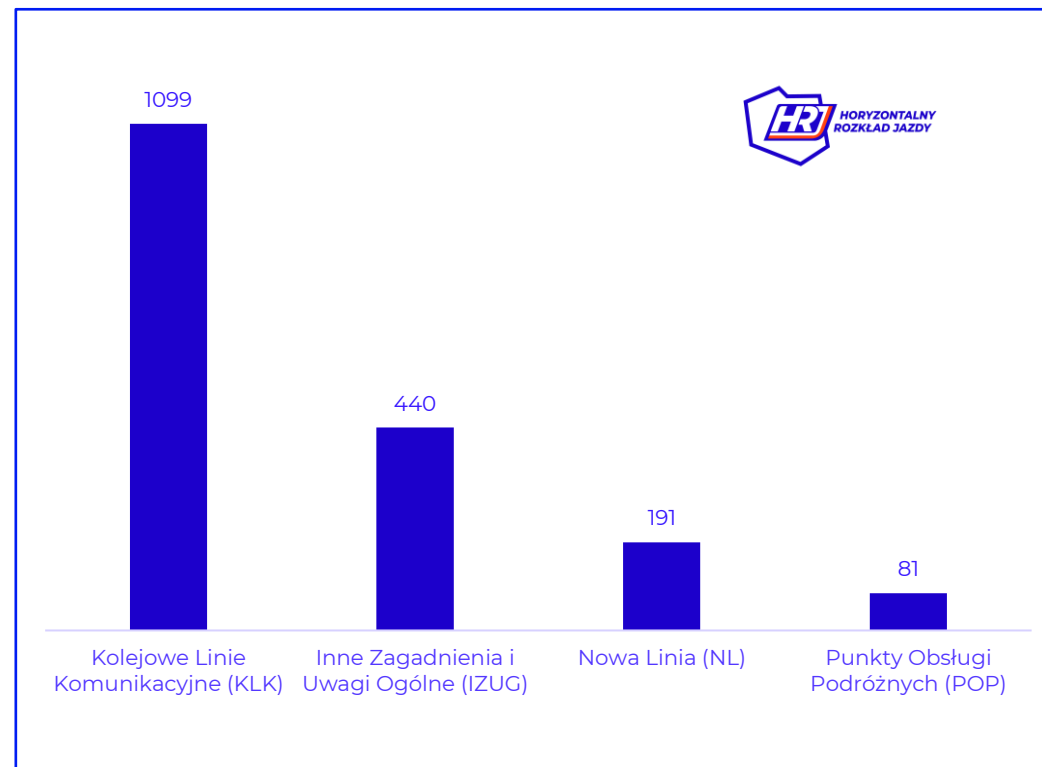
Kategoria NL (Nowa Linia): 191 uwag

- postulaty uruchomienia nowych linii komunikacyjnych, które nie zostały ujęte w opracowanej przez zespół pierwotnej wersji HRJ.

Kategoria POP (Punkty Obsługi Podróżnych): 81 uwag

- 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.

Podział uwag z konsultacji publicznych na przyporządkowane kategorie



Więcej informacji na temat przeprowadzonej kategoryzacji można znaleźć w rozdziale 4.3 [raportu](#).

Konsultacje publiczne a nowa wersja HRJ

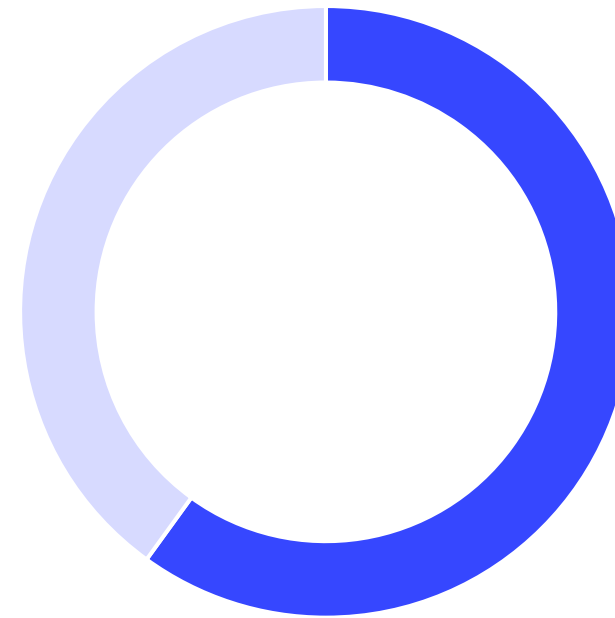
Podsumowanie wykonanych prac analitycznych, których efektem było opracowanie nowej wersji HRJ, wykazało, że **łącznie ok. 60% postulatów** zawartych w 1811 uwagach rozproszonych **zostało zrealizowanych** (w całości lub częściowo).

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%.**

Udział przyjętych uwag z konsultacji publicznych HRJ



60%

Uwagi przyjęte
lub wyrażające
aprobatę dla założeń
projektu HRJ

Które linie komunikacyjne (P) zebrały najwięcej uwag w trakcie konsultacji?

W przypadku linii komunikacyjnych **kategorii P** **najwięcej uwag** zgłoszono wobec linii:

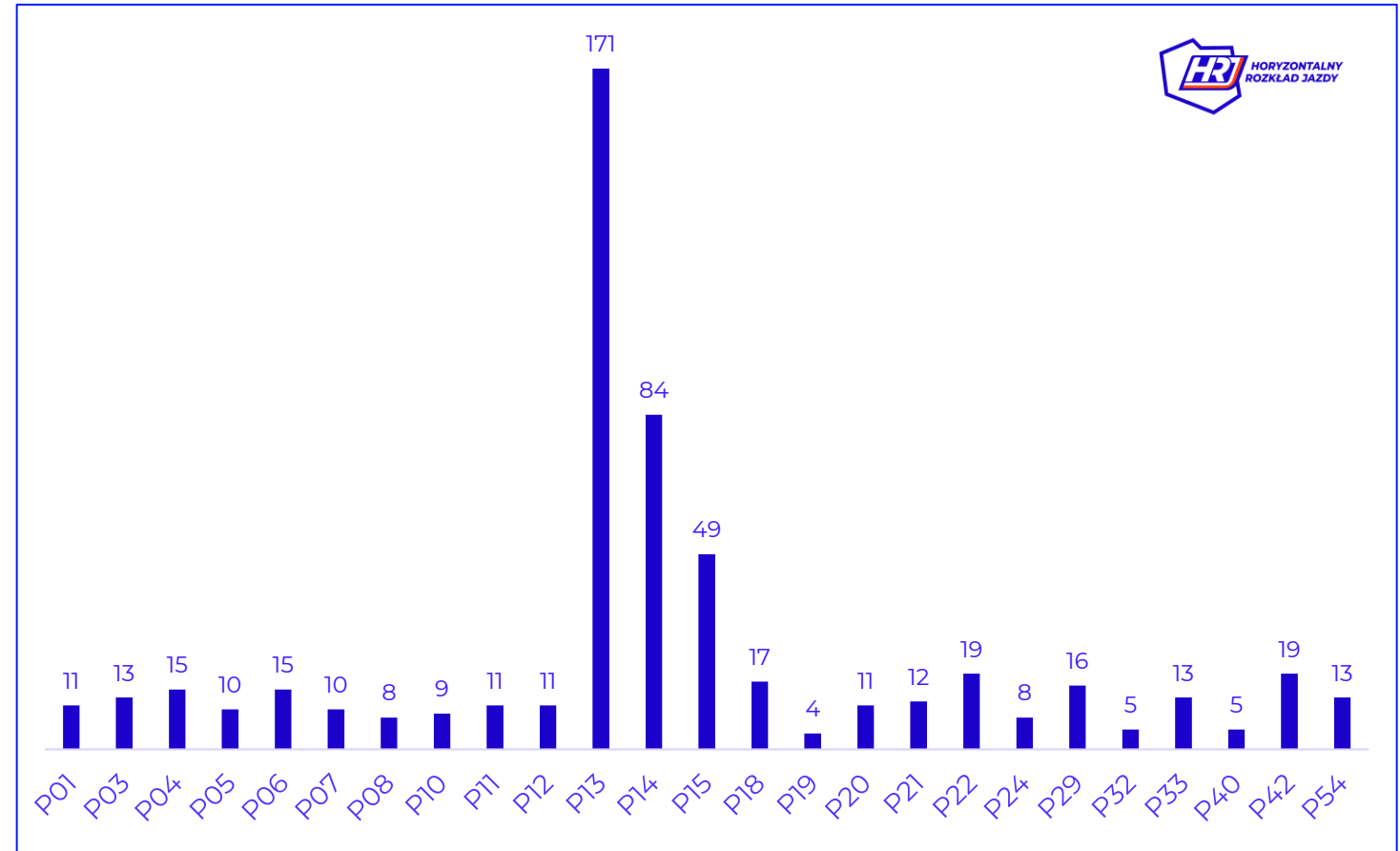
- **P13** (Warszawa – Opole, 171 uwag),
- **P14** (Katowice – Jelenia Góra, 84 uwagi),
- **P15** (Wrocław – Terespol, 49 uwagi).

Najmniejsze zainteresowanie wzbudziły linie komunikacyjne:

- **P19** (Kraków – Lublin, zaledwie 4 uwagi),
- **P32** (Warszawa – Kołobrzeg, 5 uwag)
- **P40** (Ustka – Przemyśl, 5 uwag).

Łącznie zebrano 558 uwag, które dotyczyły linii komunikacyjnych kategorii P.

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



Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

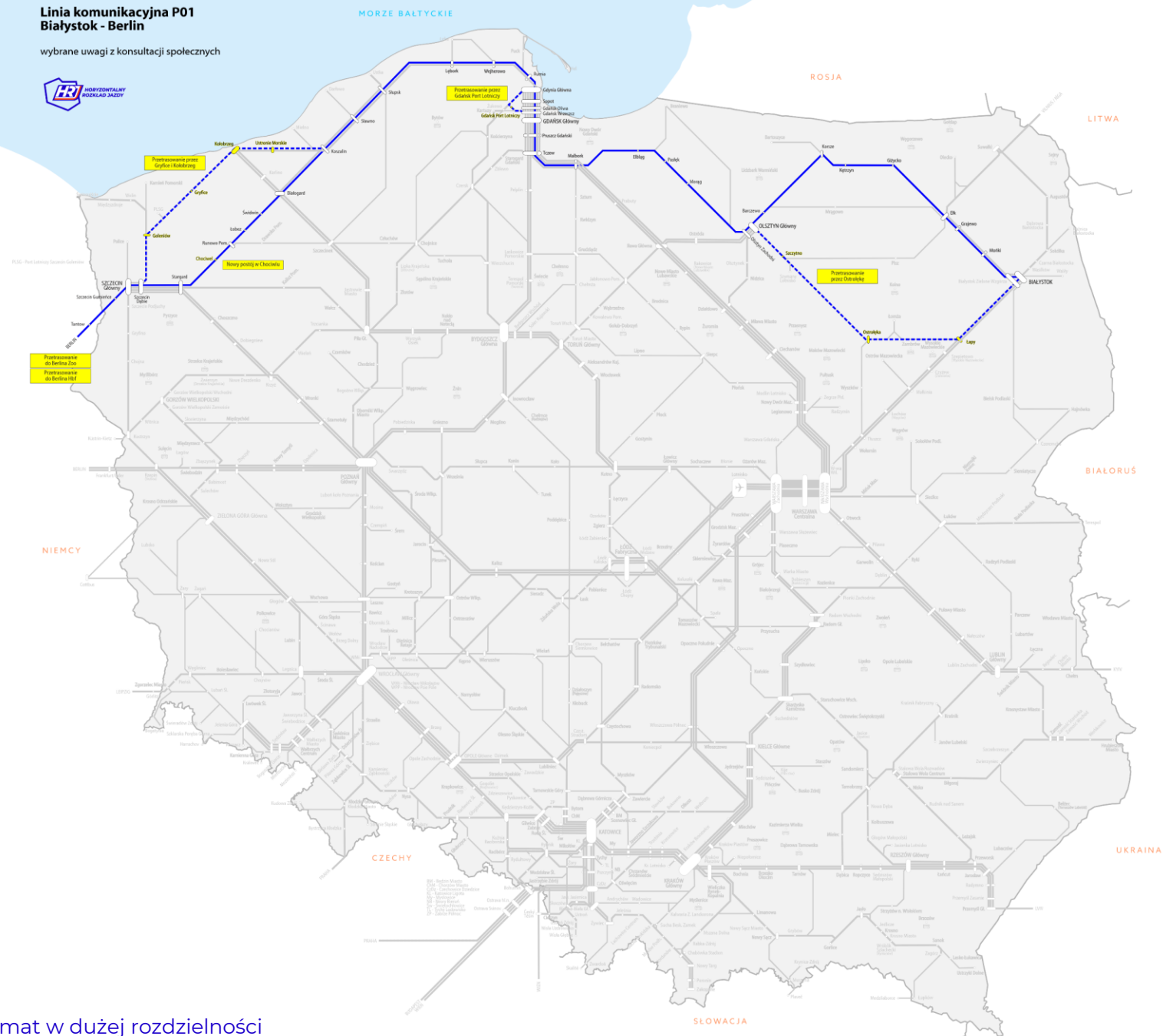
P01

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Białystok – Olsztyn – Elbląg – Gdańsk –
Gdynia – Słupsk – Koszalin – Stargard –
Szczecin – Berlin**

Linia komunikacyjna P01 Białystok - Berlin

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

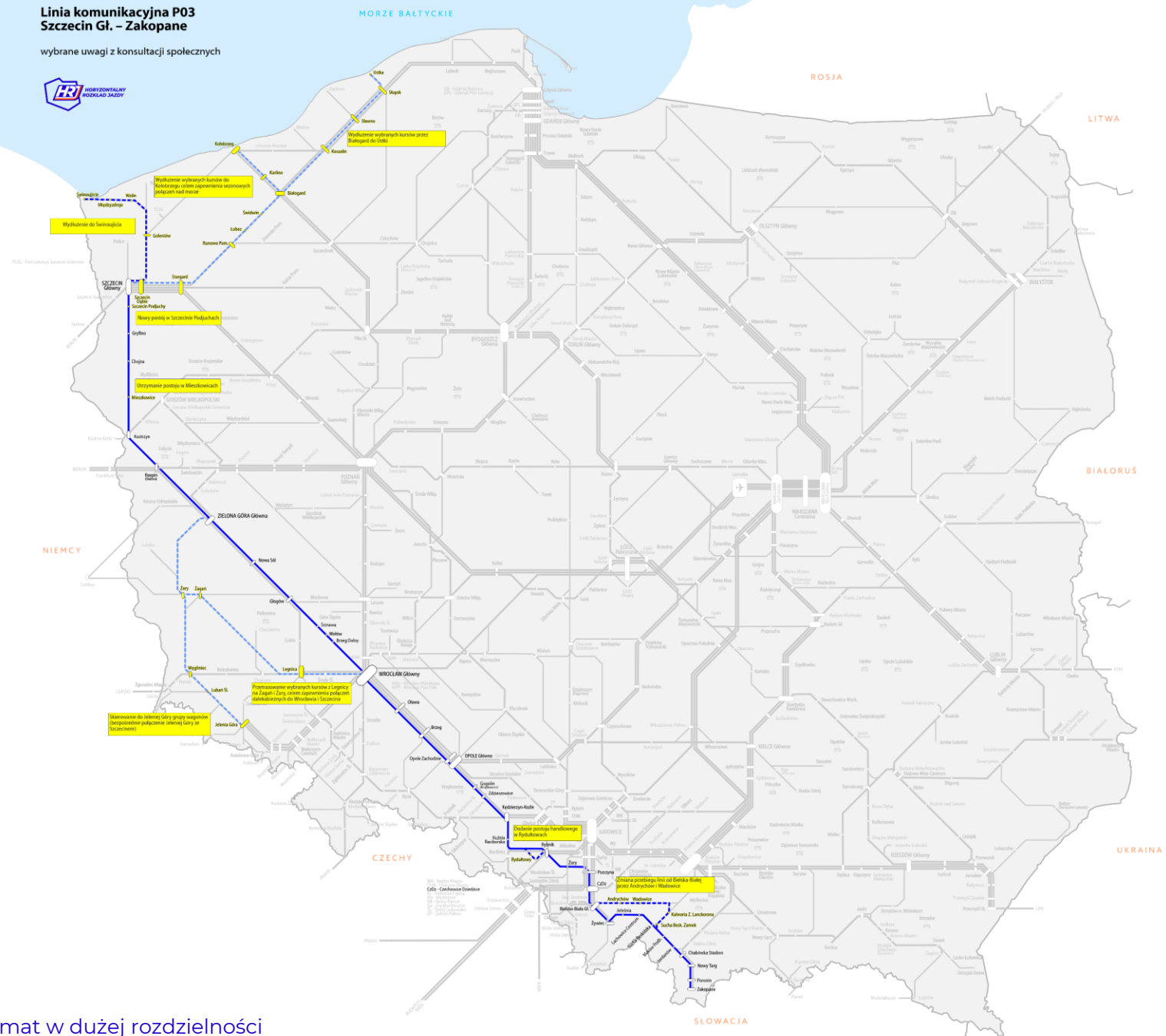
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P03

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Szczecin – Zielona Góra – Wrocław
– Opole – Rybnik – Bielsko-Biała
– (Zakopane)

Linia komunikacyjna P03 Szczecin Gł. – Zakopane

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



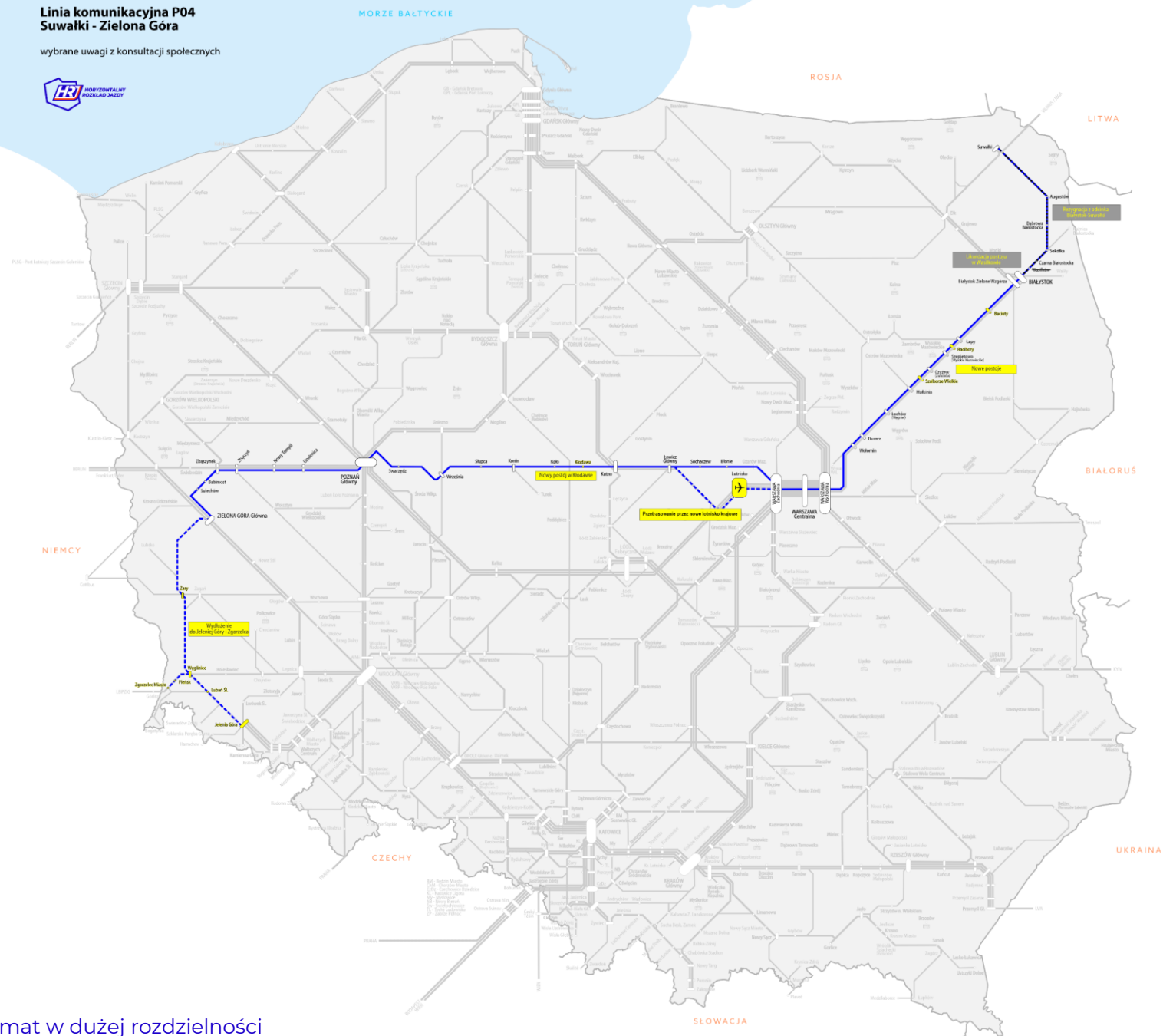
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P04

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Zielona Góra – Poznań – Konin
– Warszawa – Białystok – Suwałki**

Linia komunikacyjna P04 Suwałki - Zielona Góra

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

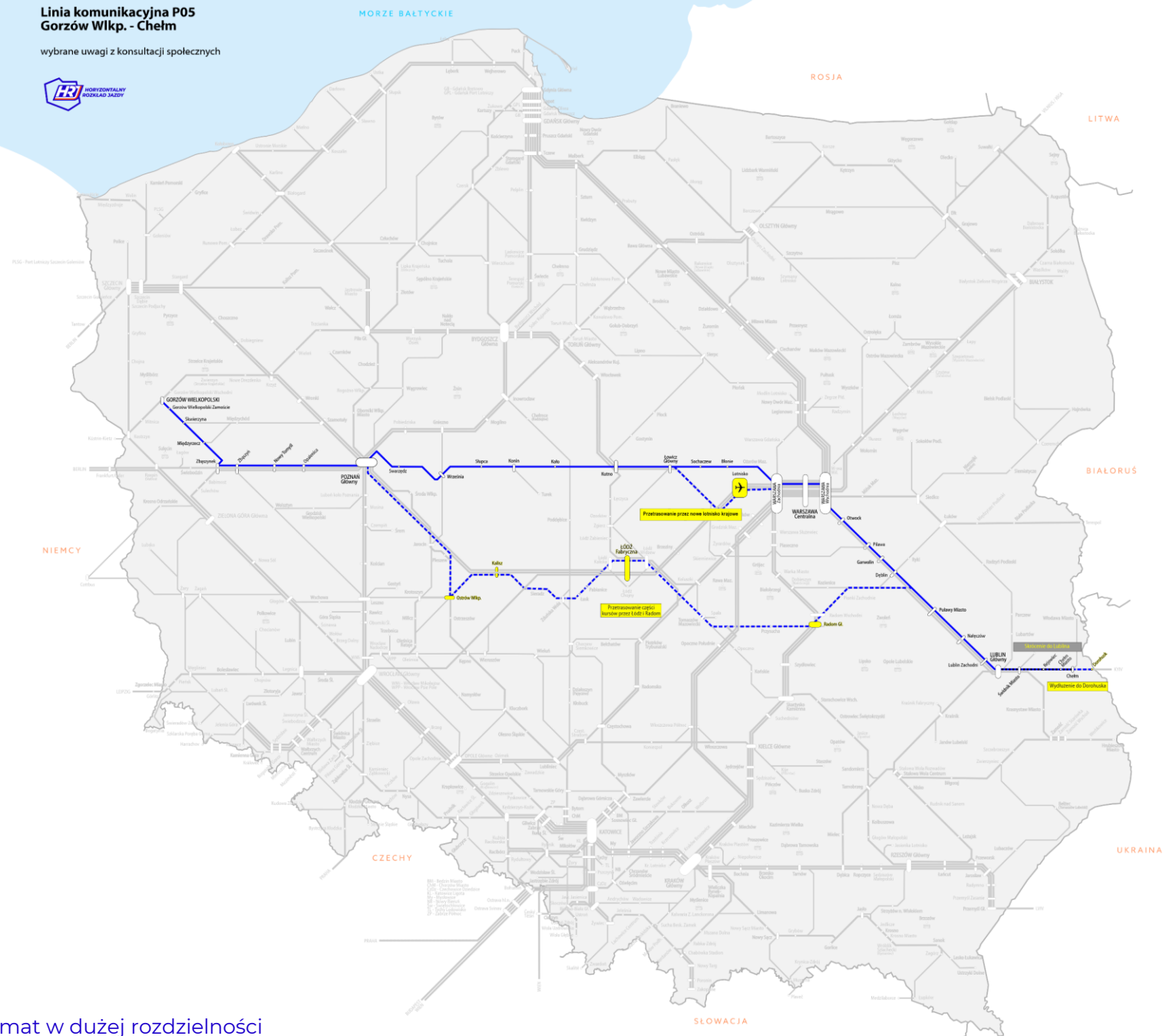
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P05

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Gorzów Wlkp. – Poznań – Konin –
– Warszawa – Puławy – Lublin – Chełm**

Linia komunikacyjna P05 Gorzów Wlkp. - Chełm

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

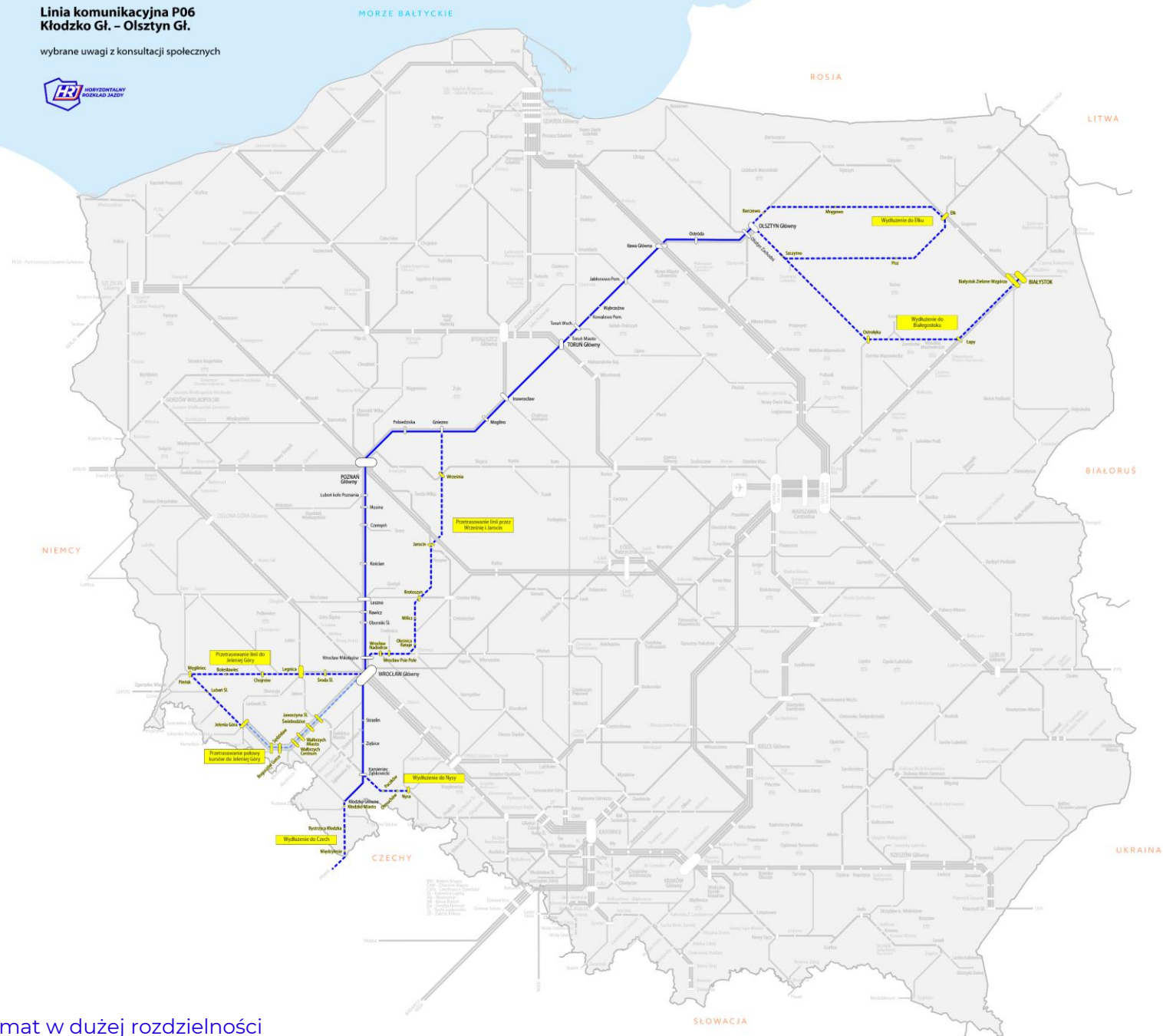
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P06

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Kłodzko – Wrocław – Leszno – Poznań
– Gniezno – Inowrocław – Toruń – Olsztyn**

Linia komunikacyjna P06 Kłodzko Gł. – Olsztyn Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

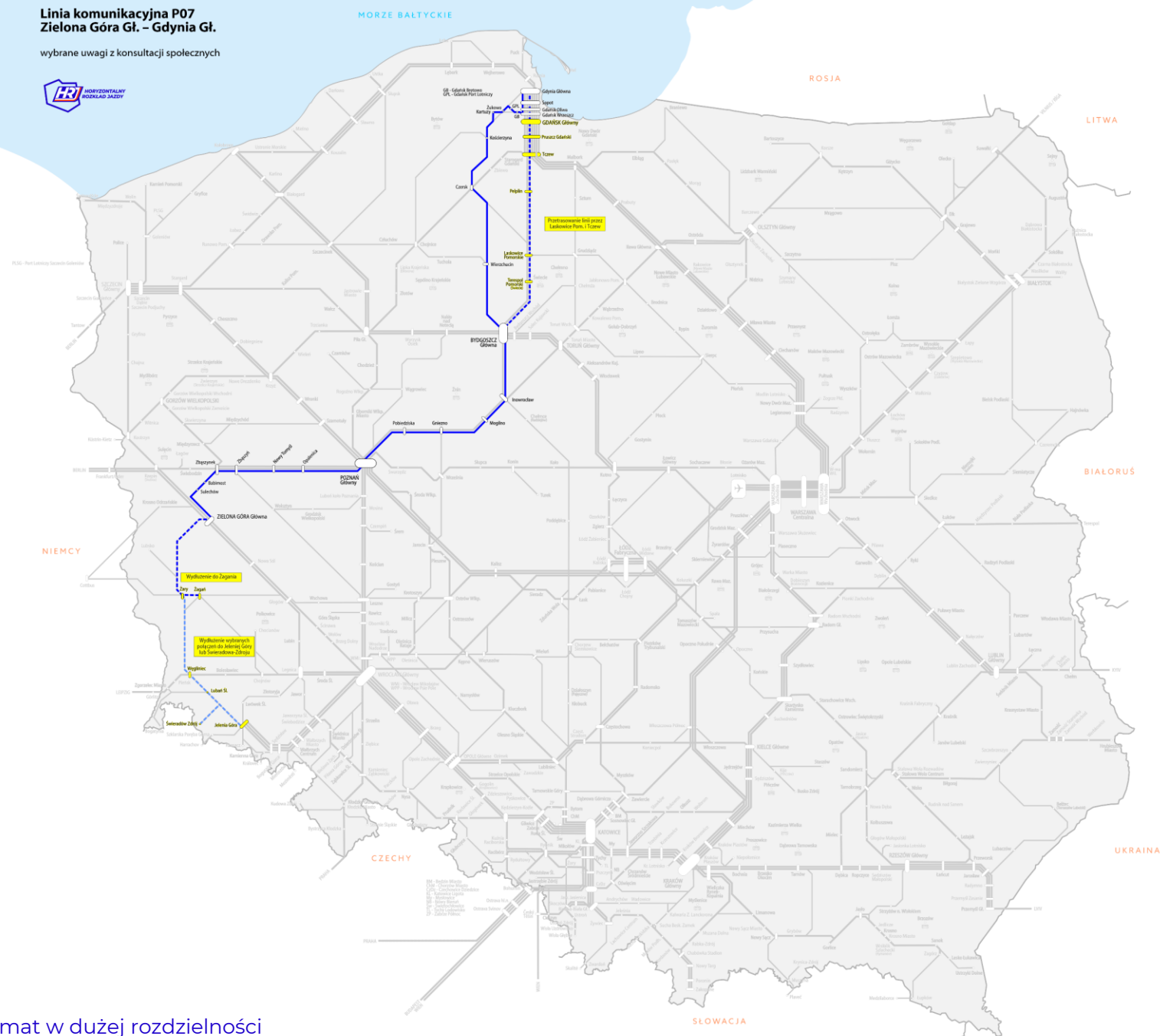
P07

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Zielona Góra – Poznań – Gniezno
– Inowrocław – Bydgoszcz – Gdańsk
– Gdynia**

Linia komunikacyjna P07 Zielona Góra Gł. – Gdynia Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

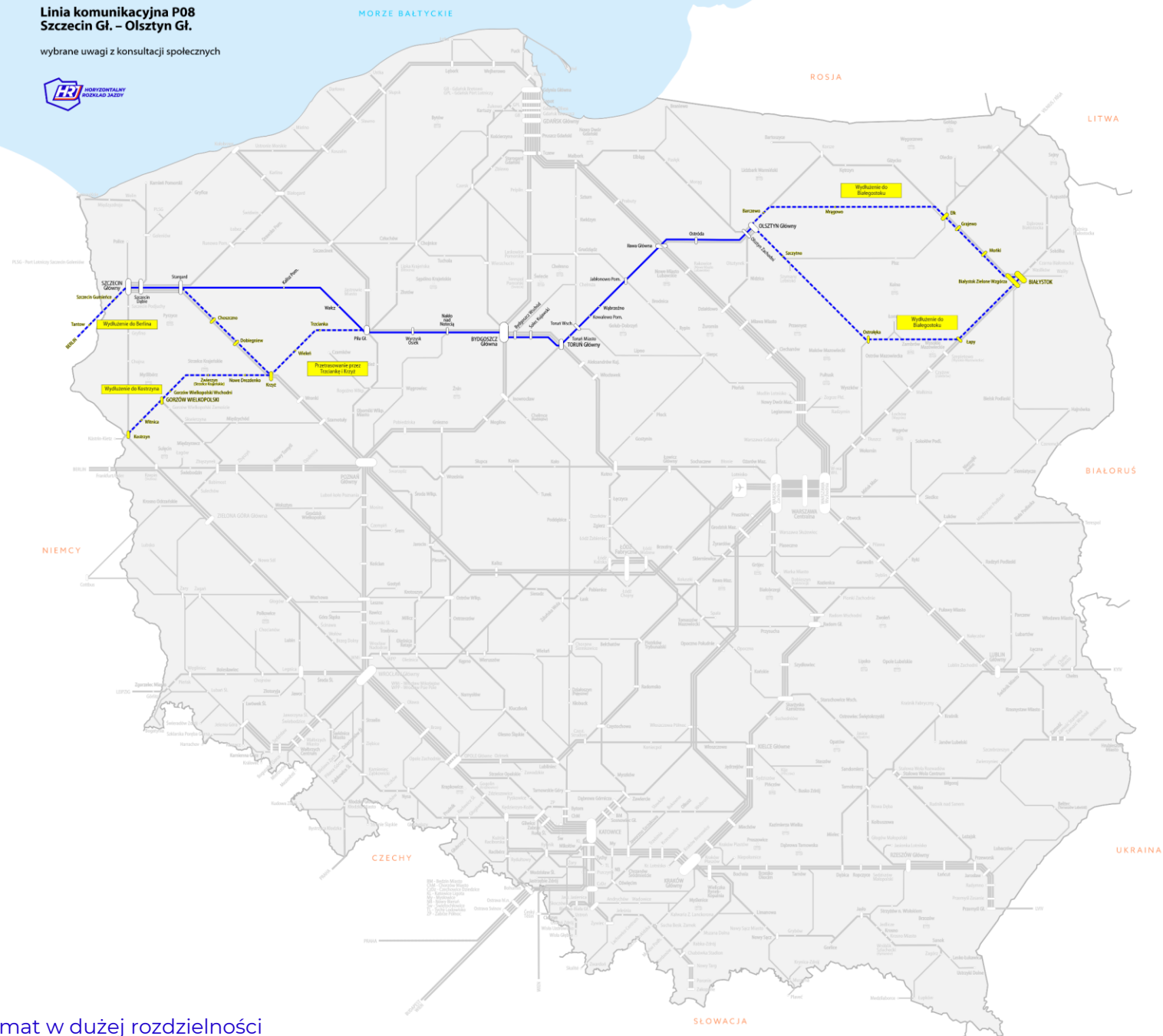
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P08

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Szczecin – Stargard – Bydgoszcz
– Toruń – Olsztyn**

Linia komunikacyjna P08 Szczecin Gł. – Olsztyn Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

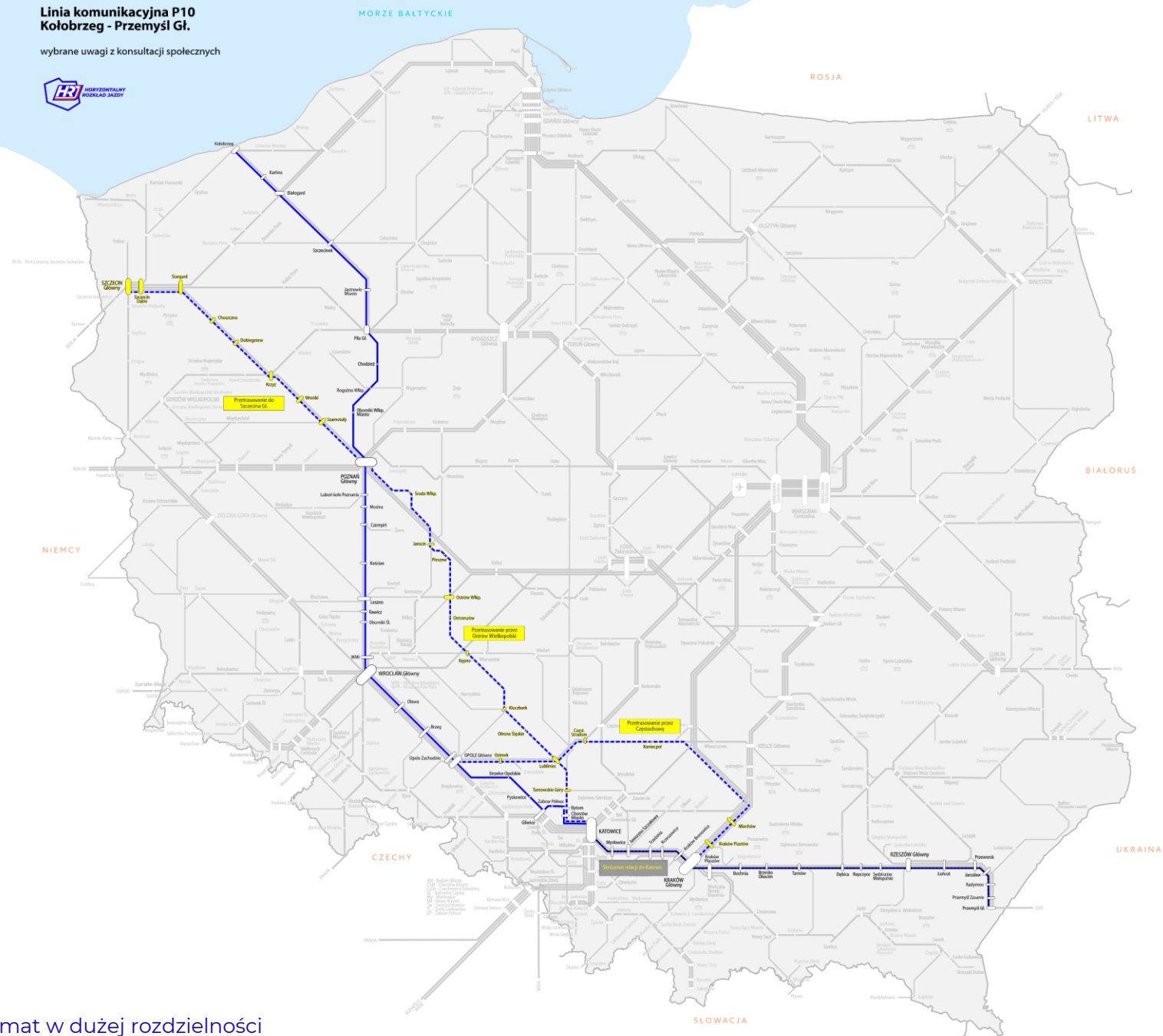
P10

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Kołobrzeg – Piła – Poznań – Leszno
– Wrocław – Opole – Katowice – Kraków
– Tarnów – Rzeszów – Przemyśl**

Linia komunikacyjna P10 Kołobrzeg - Przemyśl Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

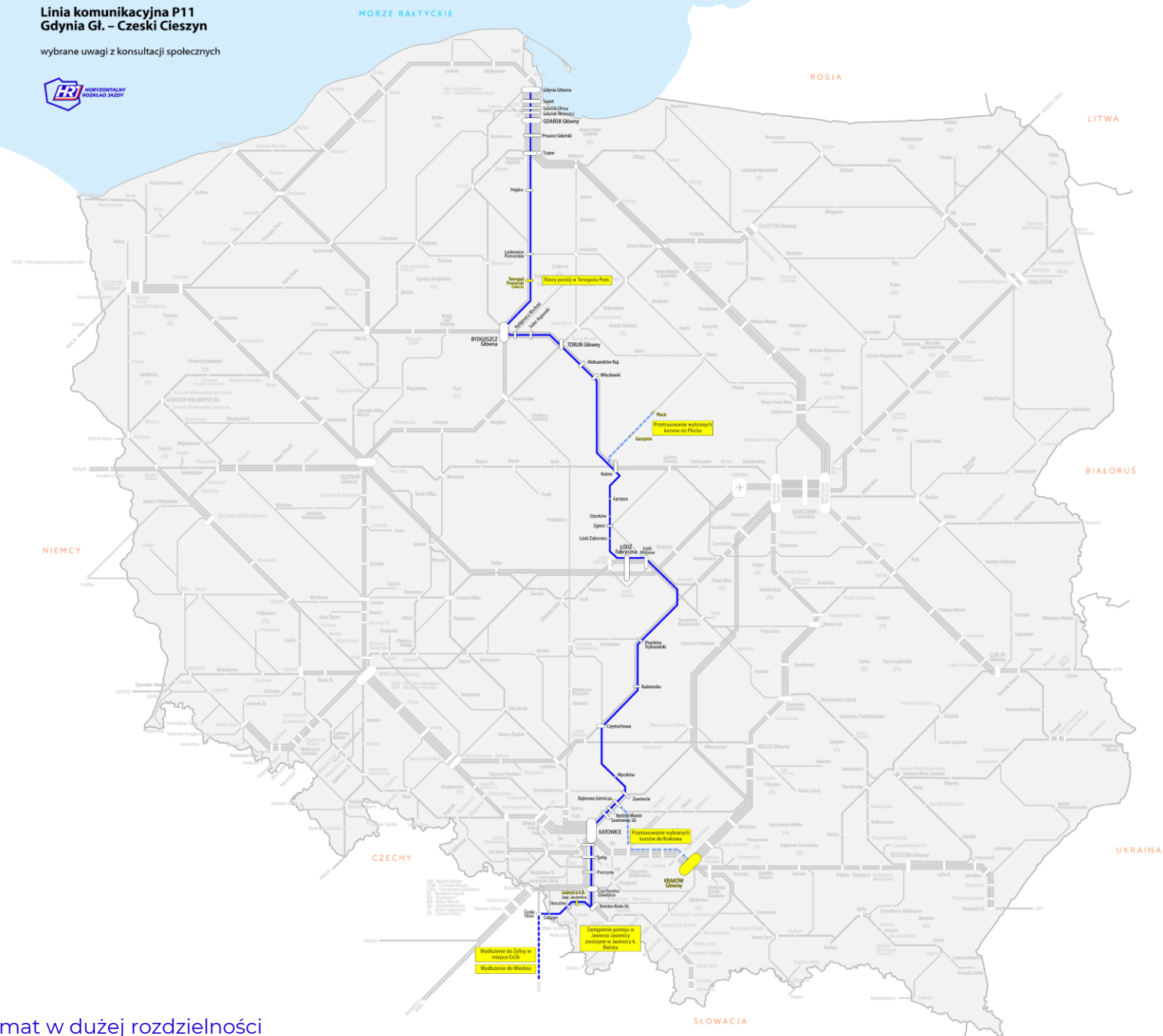
P11

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

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

Linia komunikacyjna P11 Gdynia Gł. – Czeski Cieszyń

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

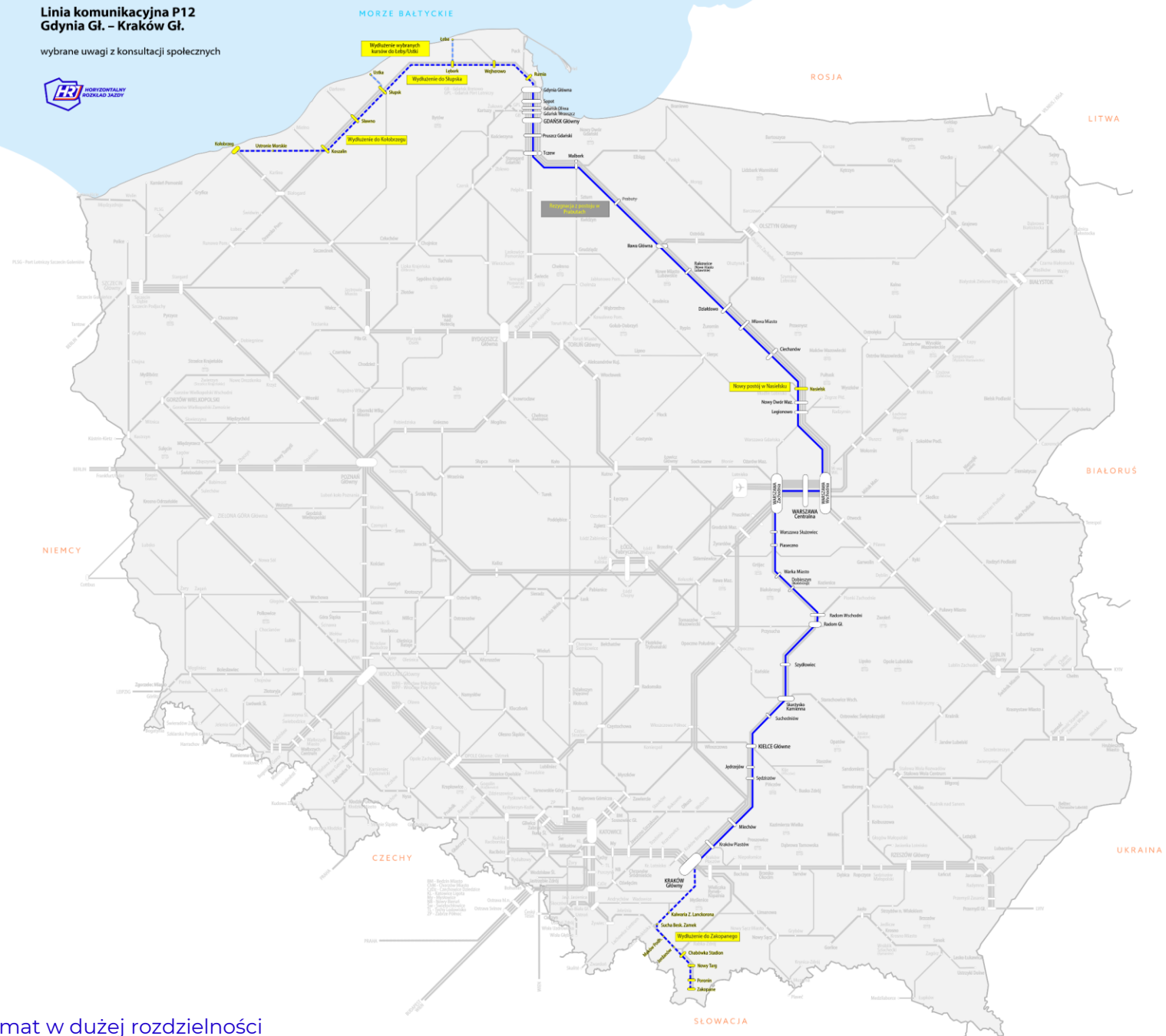
P12

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

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

Linia komunikacyjna P12 Gdynia Gł. – Kraków Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

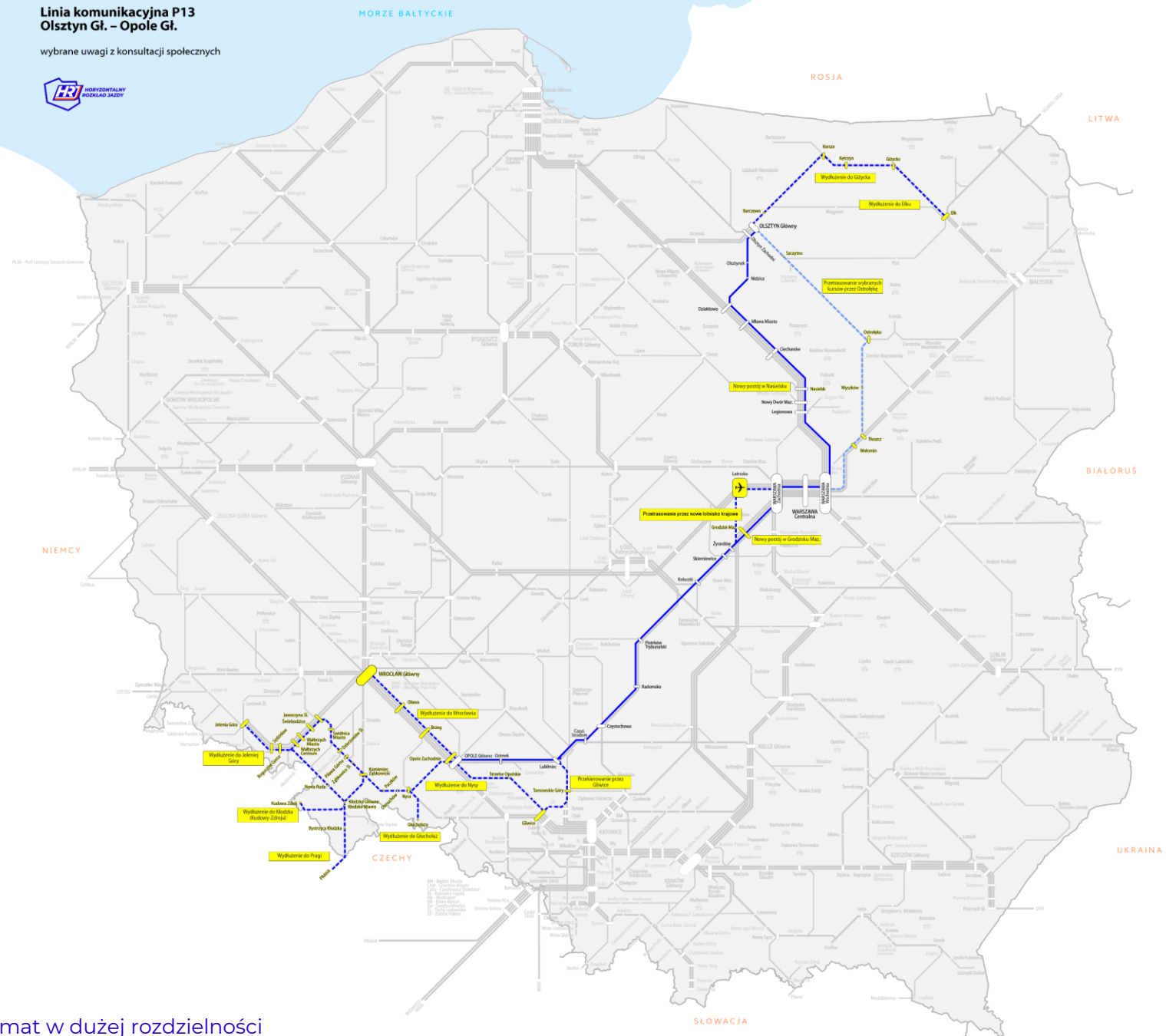
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P13

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Opole – Częstochowa – Piotrków Tryb. –
Skierniewice – Warszawa – Ciechanów –
Olsztyn

Linia komunikacyjna P13 Olsztyn Gł. – Opole Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

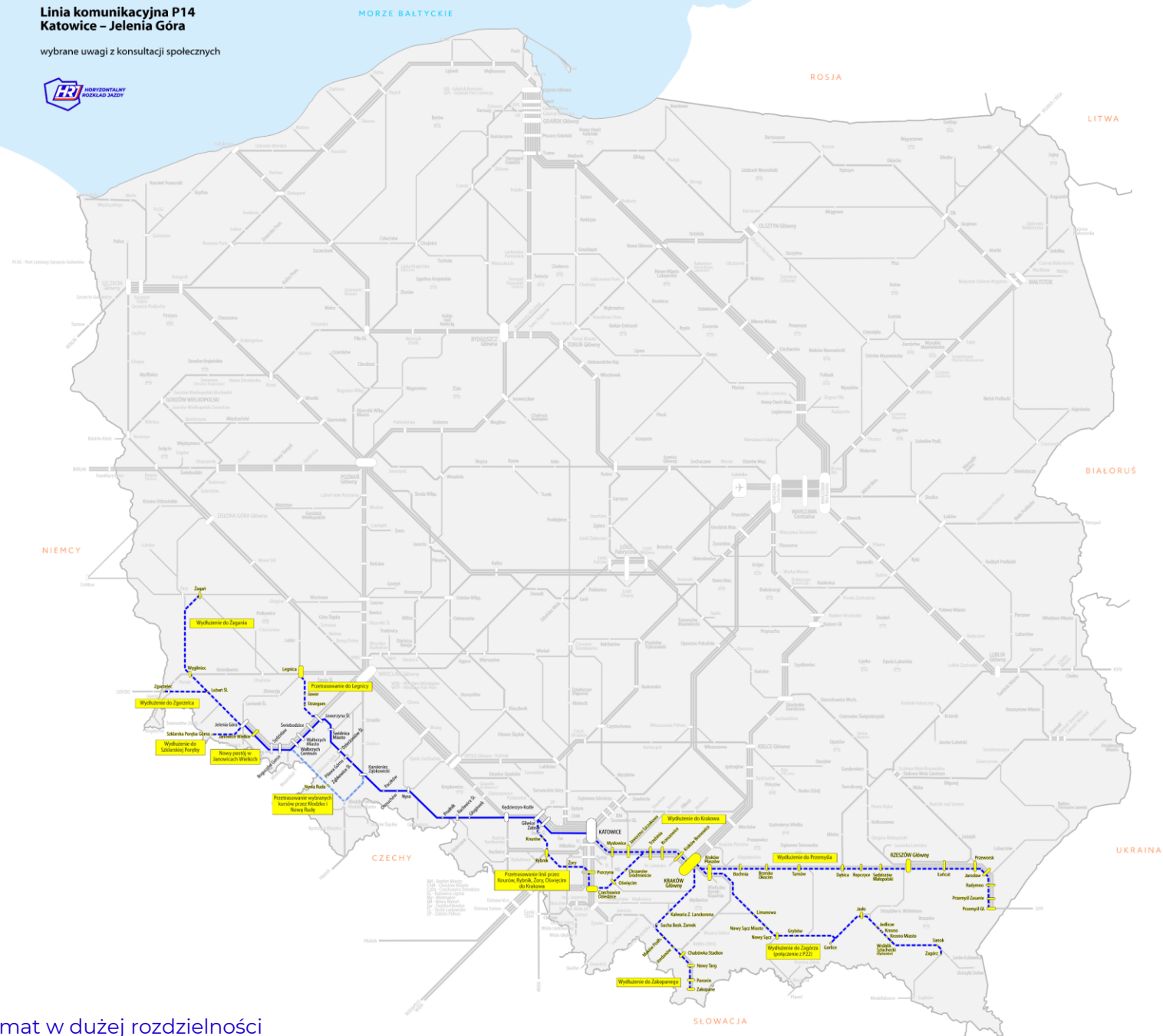
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P14

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Katowice – Kędzierzyn-Koźle – Nysa –
Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra

Linia komunikacyjna P14 Katowice – Jelenia Góra

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



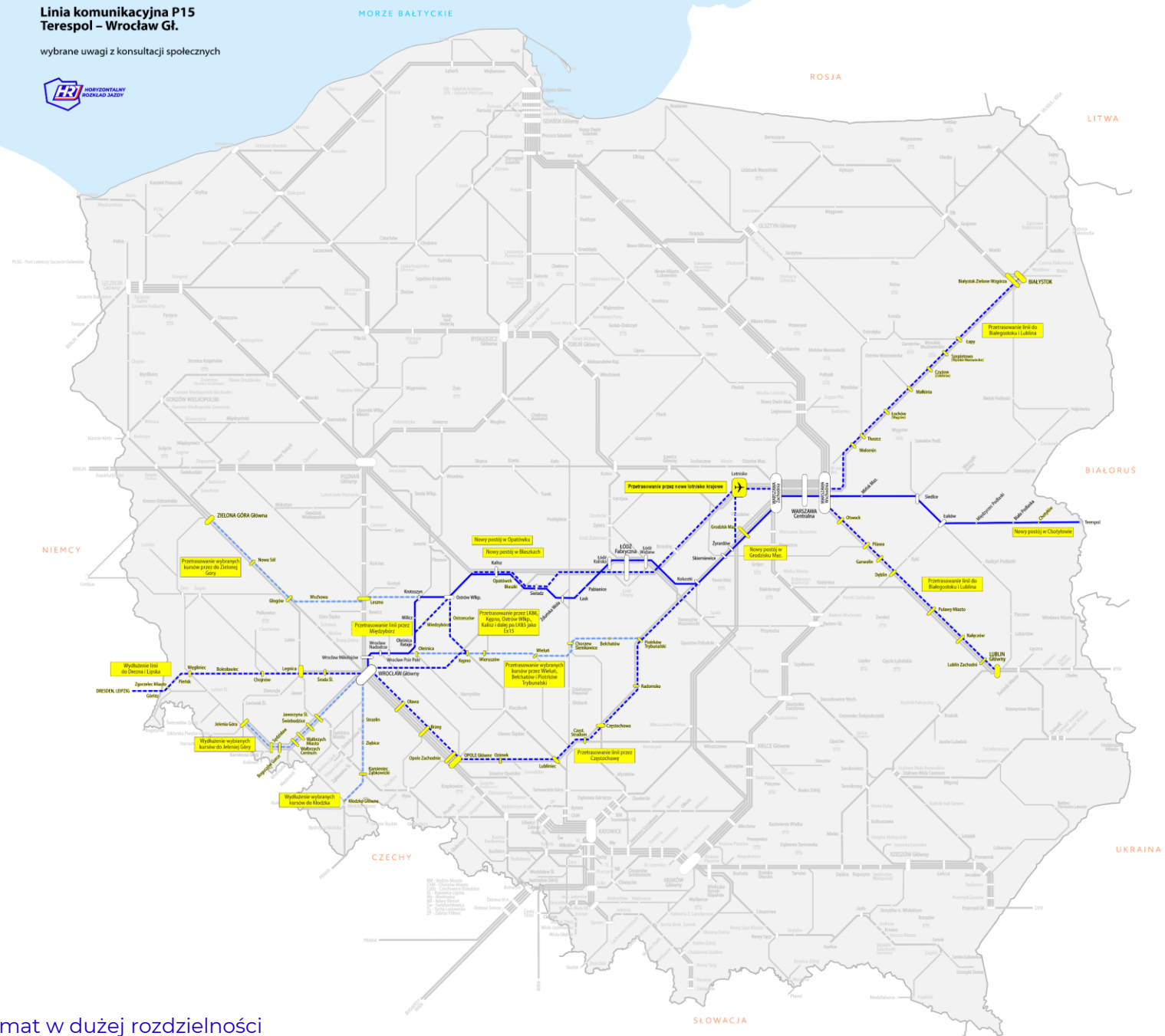
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P15

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

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



Schemat w dużej rozdzielności jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

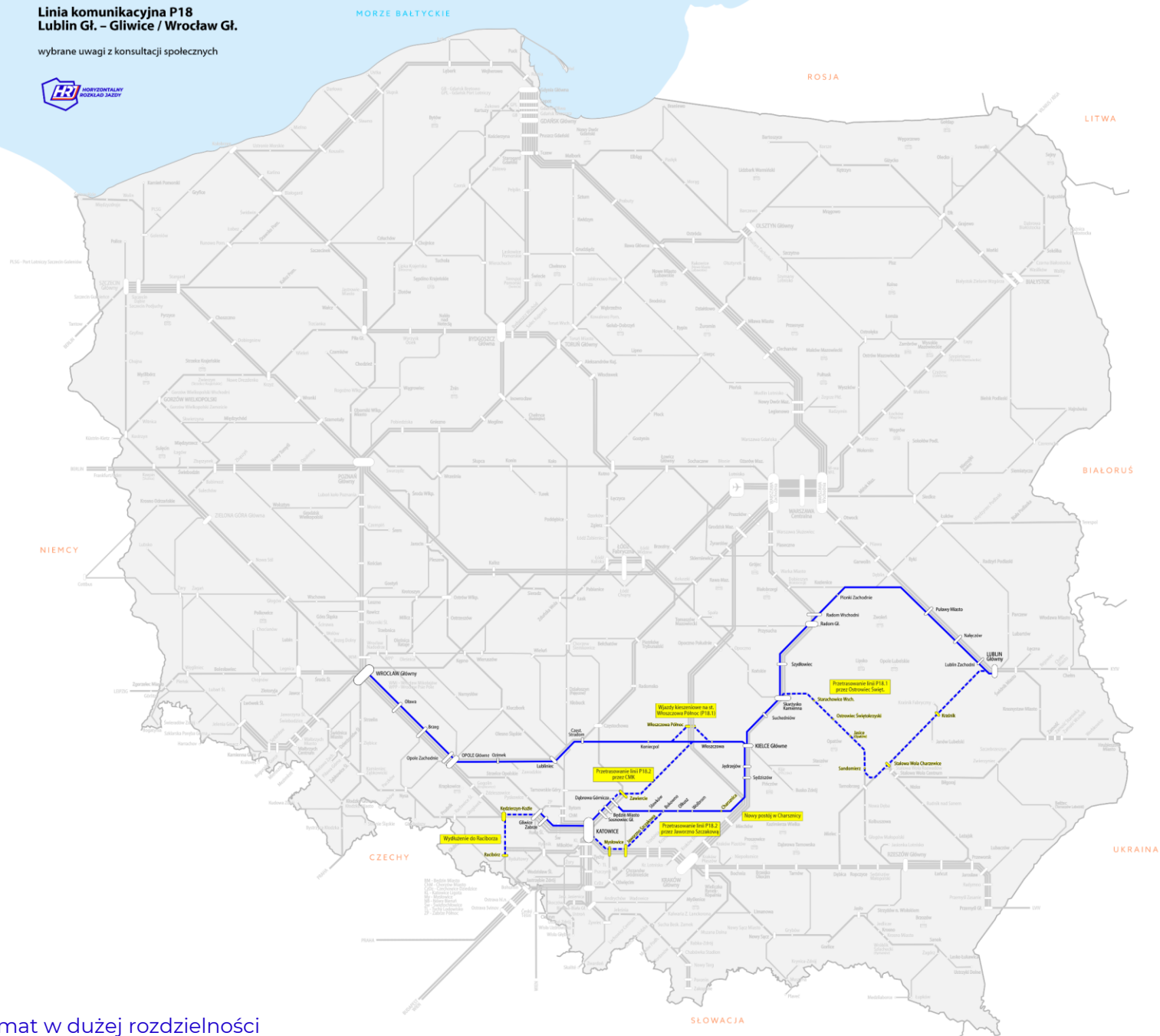
P18

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Lublin – Puławy – Radom
– Kielce – Katowice / Wrocław**

**Linia komunikacyjna P18
Lublin Gł. – Gliwice / Wrocław Gł.**

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

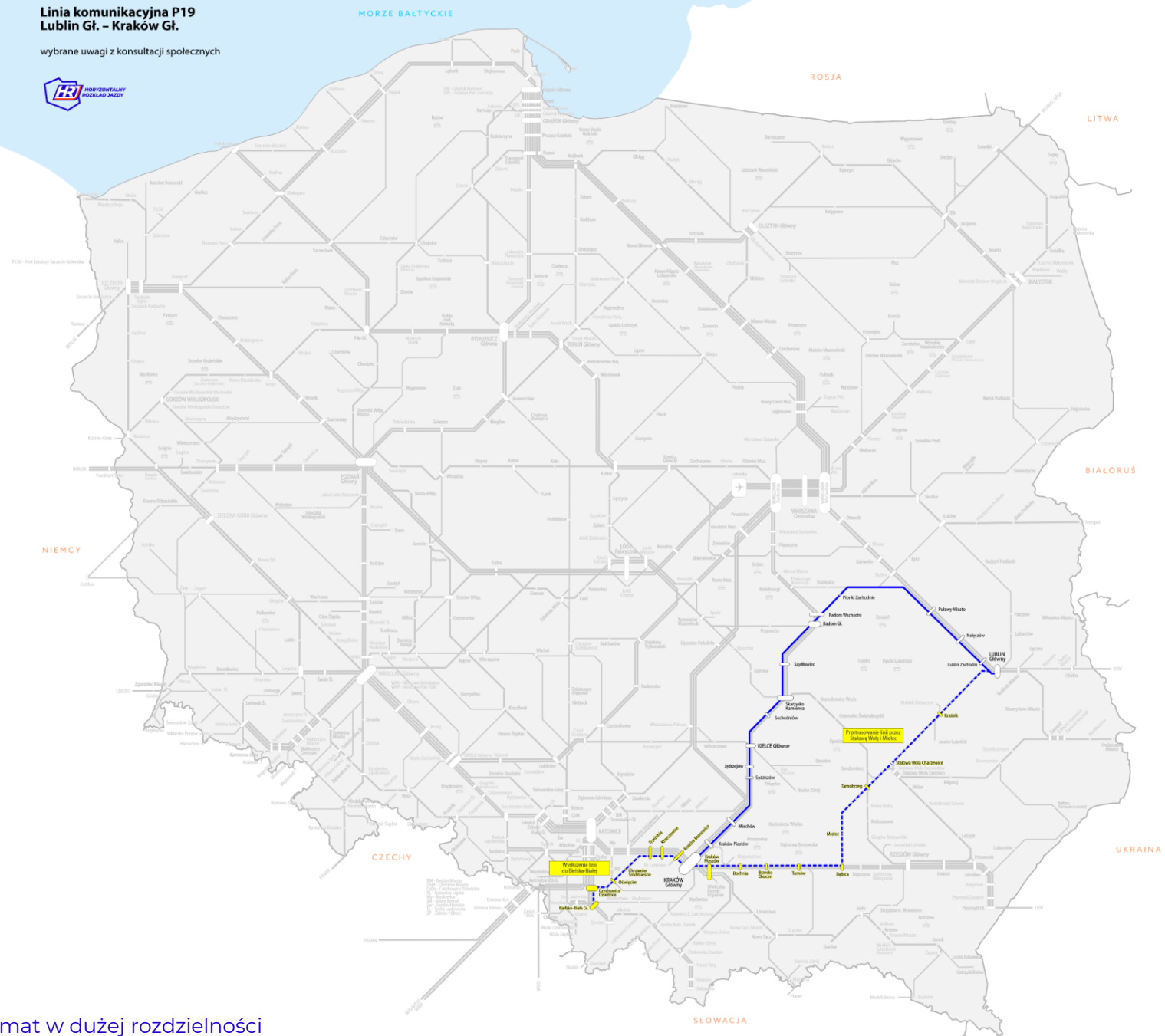
P19

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Lublin – Puławy – Radom
– Kielce – Kraków**

**Linia komunikacyjna P19
Lublin Gł. – Kraków Gł.**

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

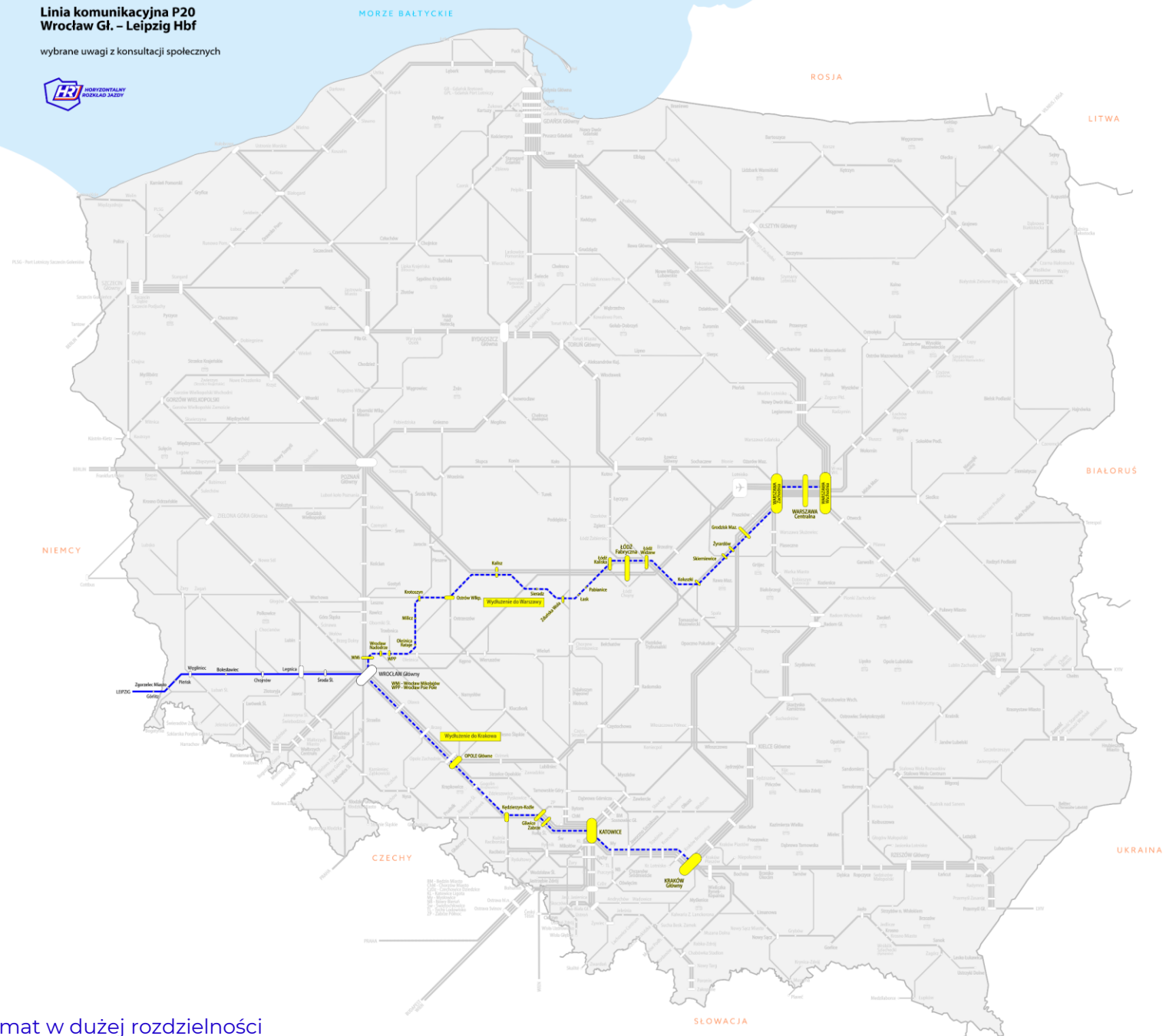
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P20

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Wrocław – Legnica – Zgorzelec – Görlitz
– Drezno – Lipsk**

Linia komunikacyjna P20 Wrocław Gł. – Leipzig Hbf

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

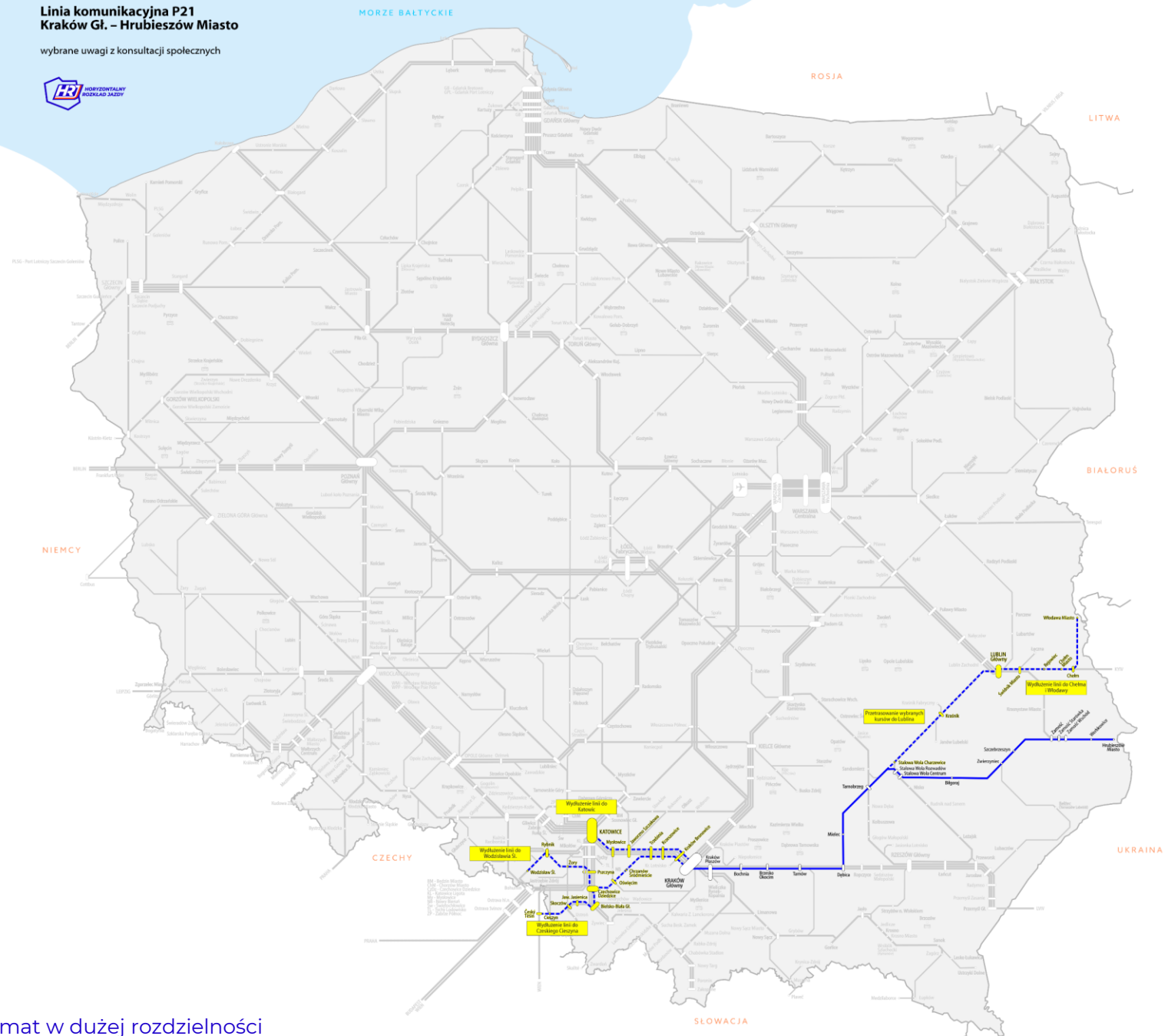
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P21

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Kraków – Tarnów – Mielec – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – Zamość

Linia komunikacyjna P21 Kraków Gł. – Hrubieszów Miasto

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

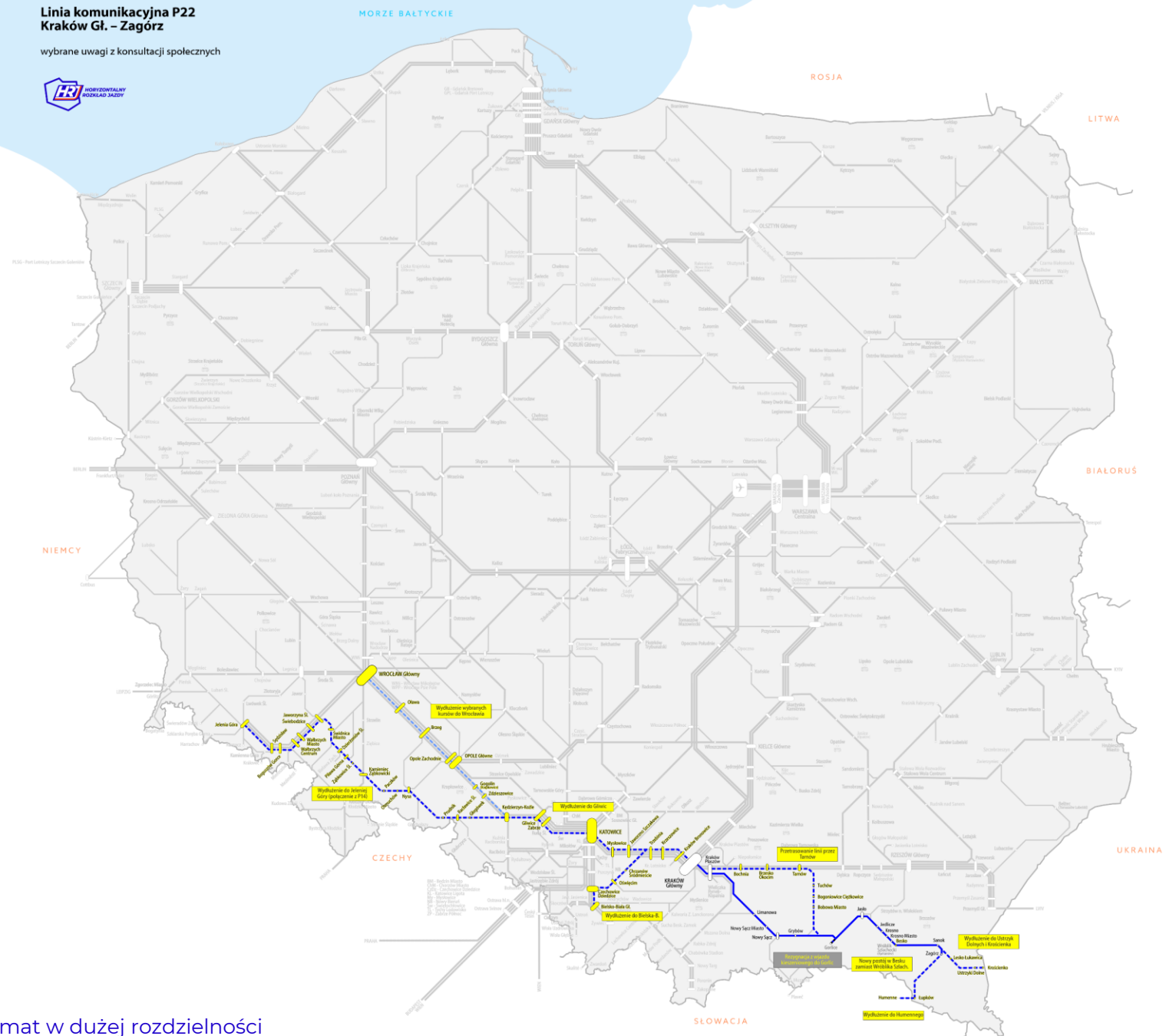
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P22

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Kraków – Nowy Sącz – Jasło
– Krosno – Sanok – Zagórz**

Linia komunikacyjna P22 Kraków Gł. – Zagórz

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

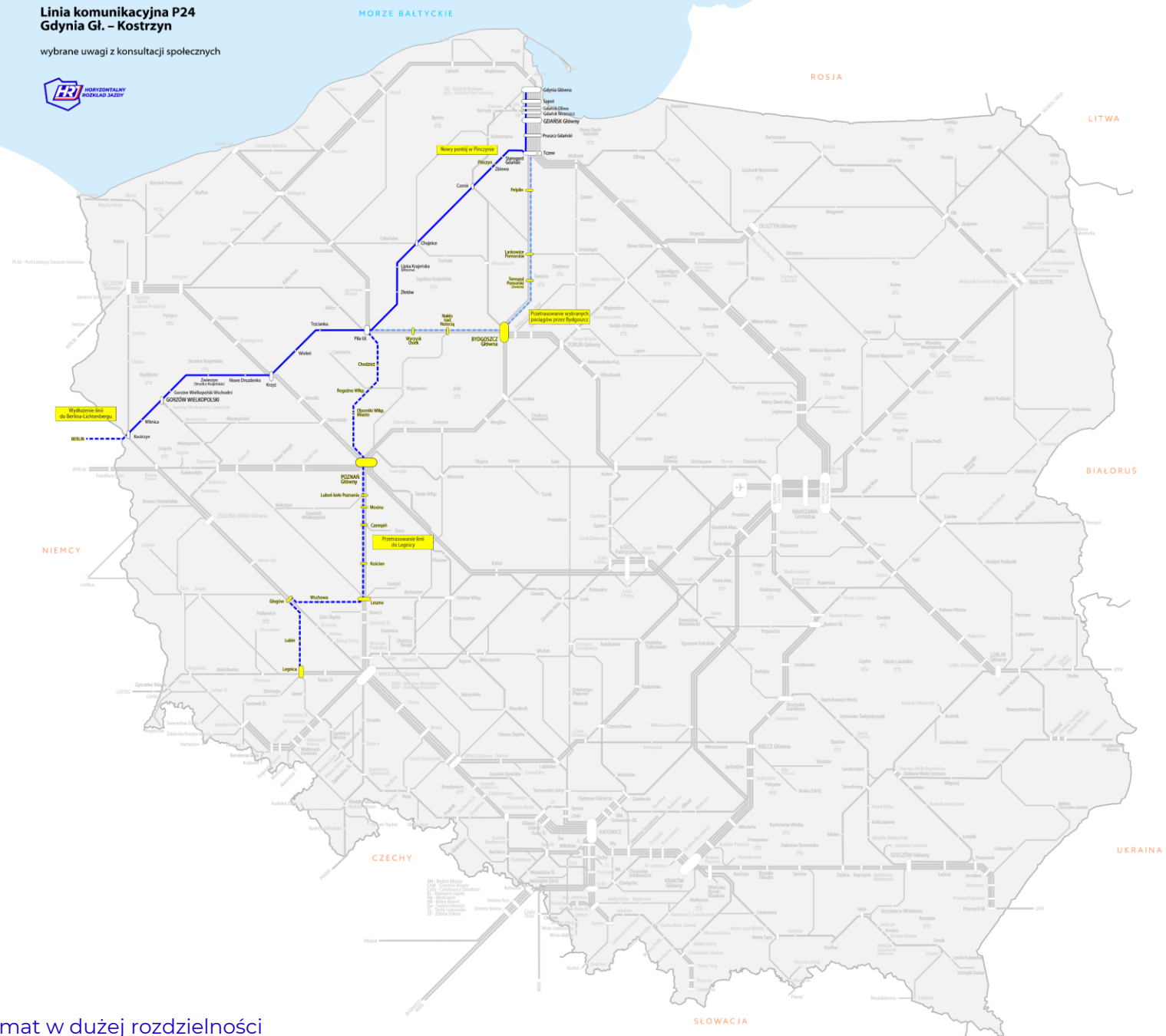
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P24

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Gdynia – Gdańsk – Tczew – Chojnice
– Piła – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn**

Linia komunikacyjna P24 Gdynia Gł. – Kostrzyn

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

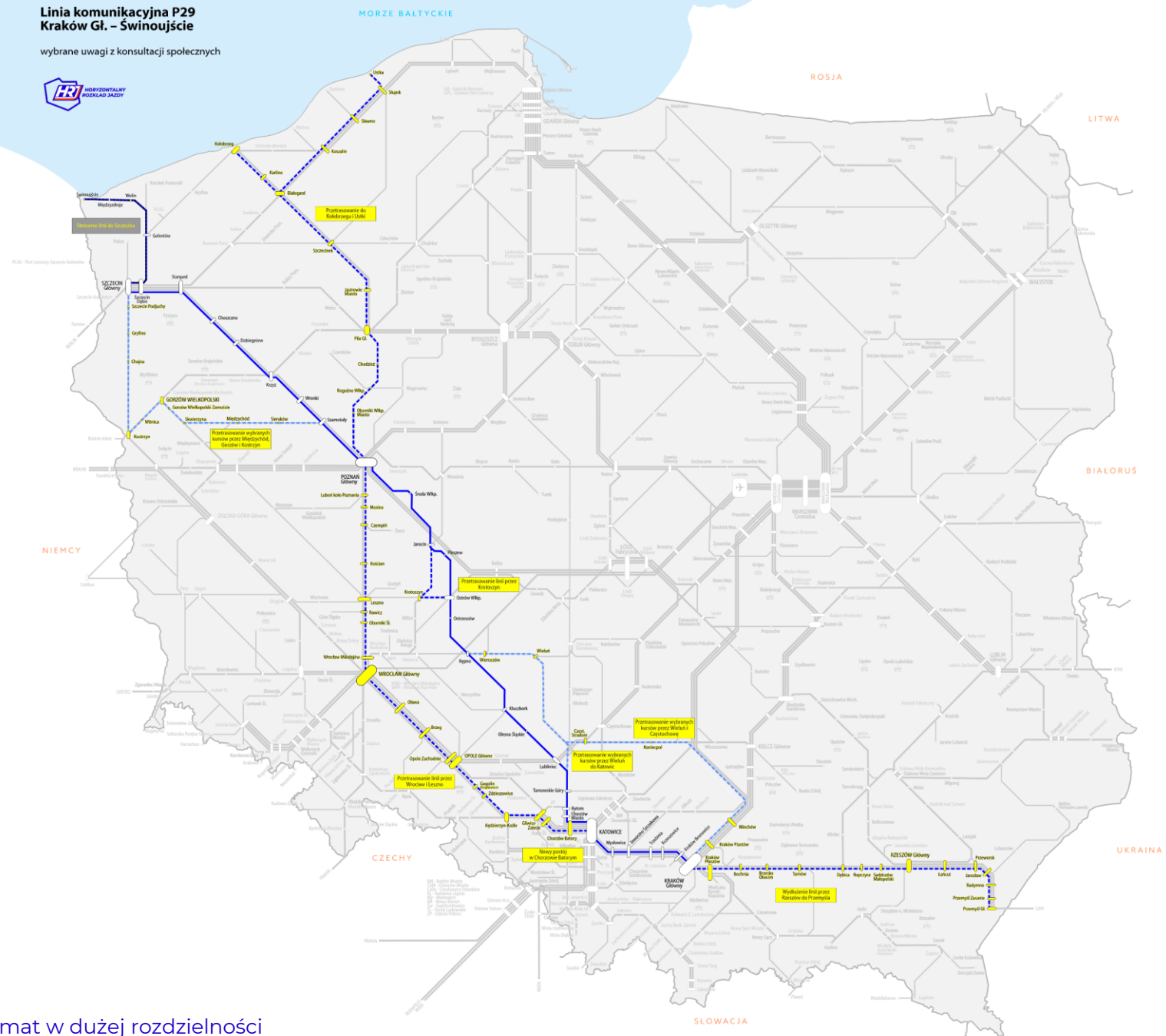
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P29

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Świnoujście – Szczecin – Stargard
– Poznań – Ostrów Wlkp. – Katowice
– Kraków

Linia komunikacyjna P29 Kraków Gł. – Świnoujście

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
 jest dostępny po [linkiem](#).

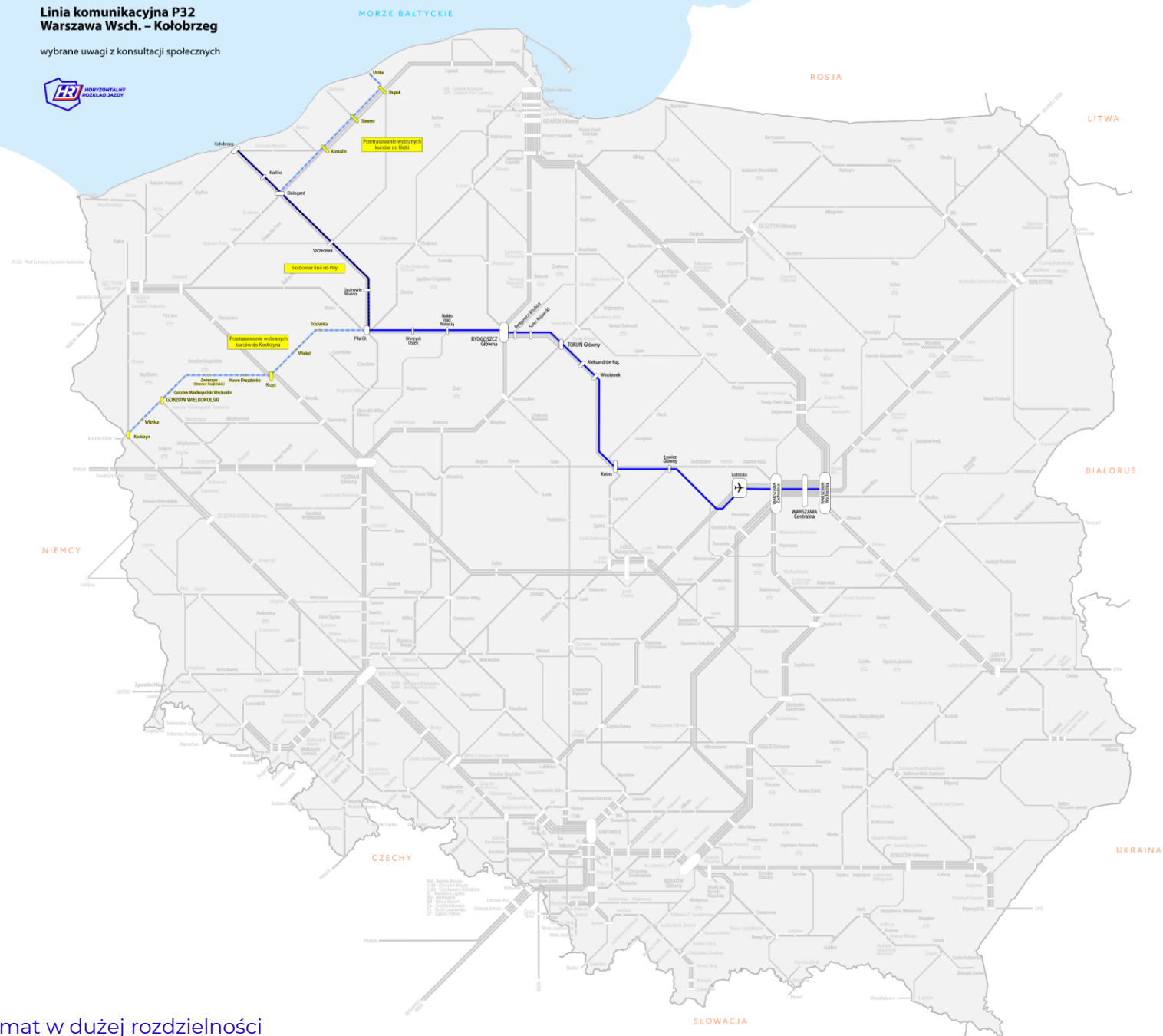
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P32

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Kołobrzeg – Piła – Bydgoszcz – Toruń –
Włocławek – Warszawa**

**Linia komunikacyjna P32
Warszawa Wsch. – Kołobrzeg**

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

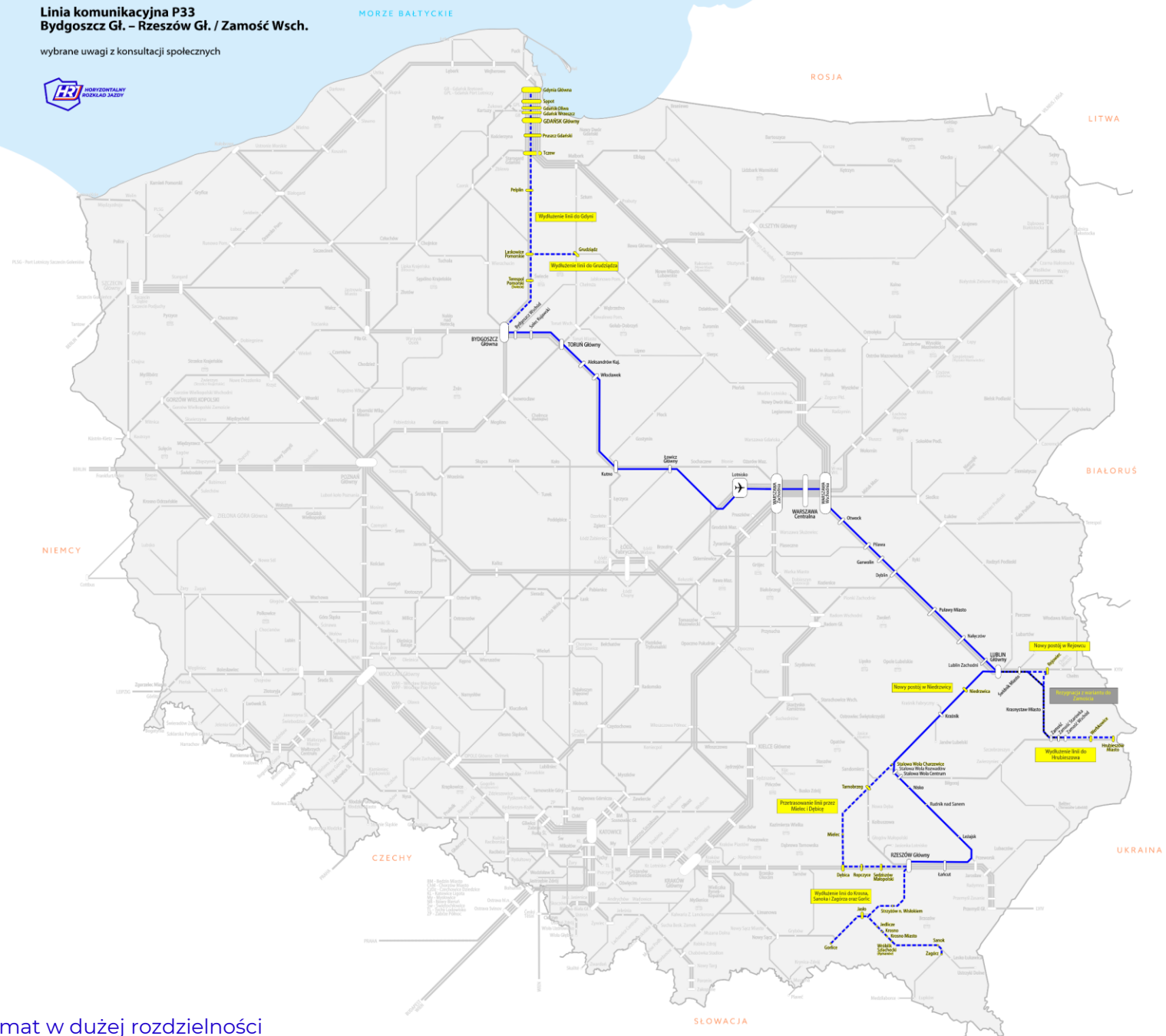
P33

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

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

Linia komunikacyjna P33 Bydgoszcz Gł. – Rzeszów Gł. / Zamość Wsch.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P40

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

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

Linia komunikacyjna P40 Przemyśl Gł. – Ustka

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

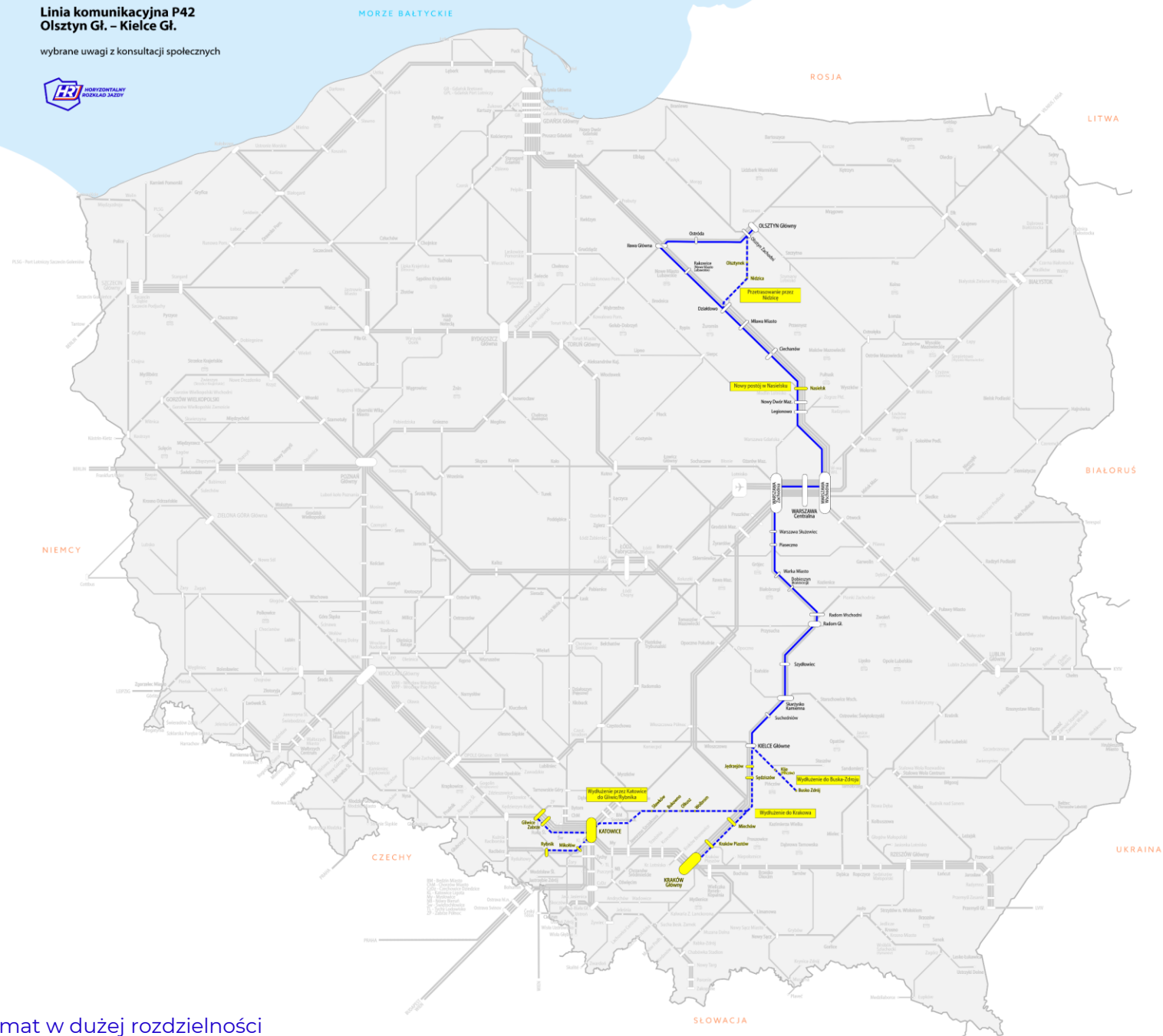
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P42

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Olsztyn – Ciechanów – Warszawa –
Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce**

Linia komunikacyjna P42 Olsztyn Gł. – Kielce Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

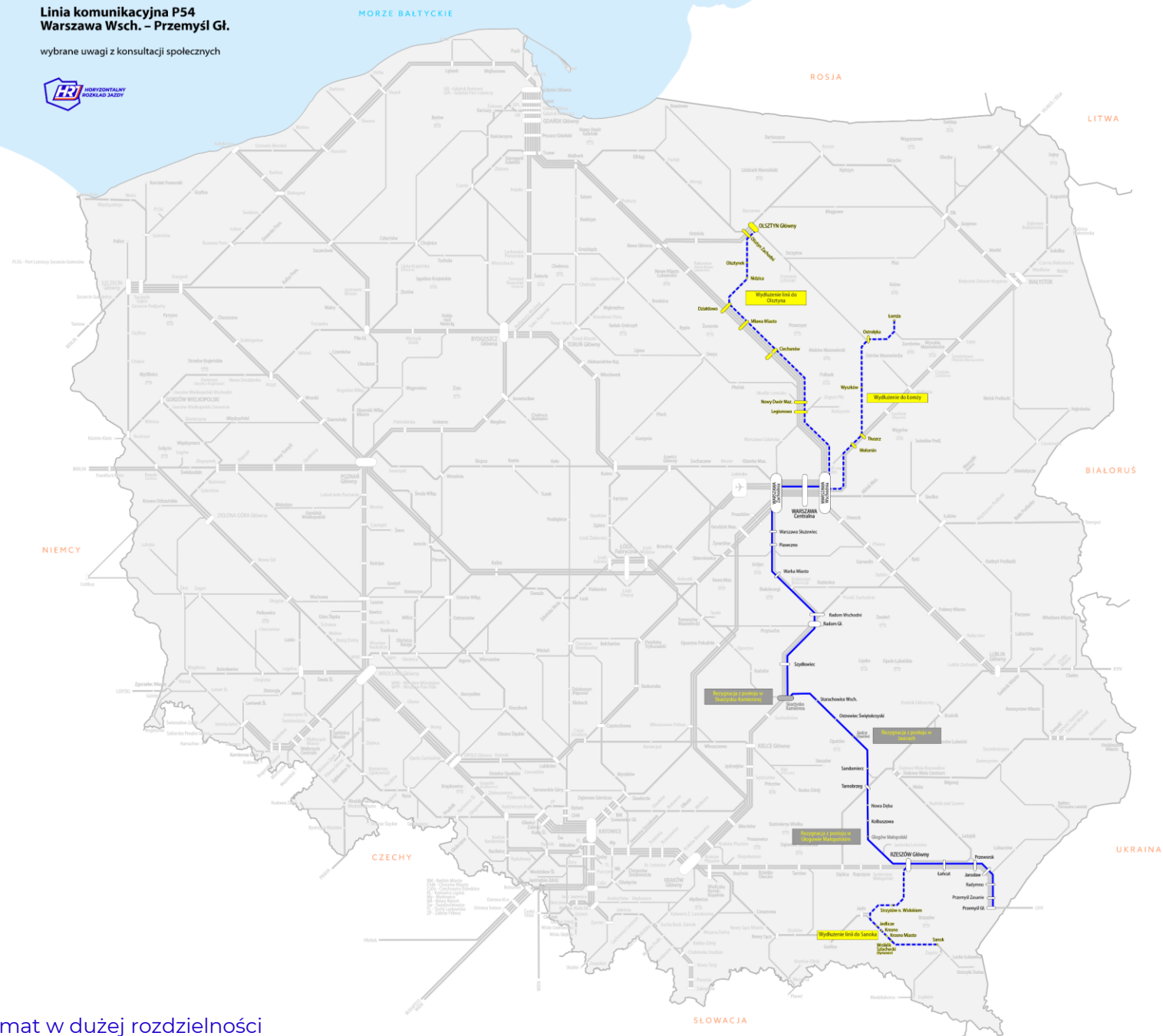
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

P54

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Warszawa – Radom – Ostrowiec Św.
– Tarnobrzeg – Rzeszów – Przemyśl**

Linia komunikacyjna P54
Warszawa Wsch. – Przemyśl Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Które linie komunikacyjne (KDP/Ex) zebrały najwięcej uwag w trakcie konsultacji?

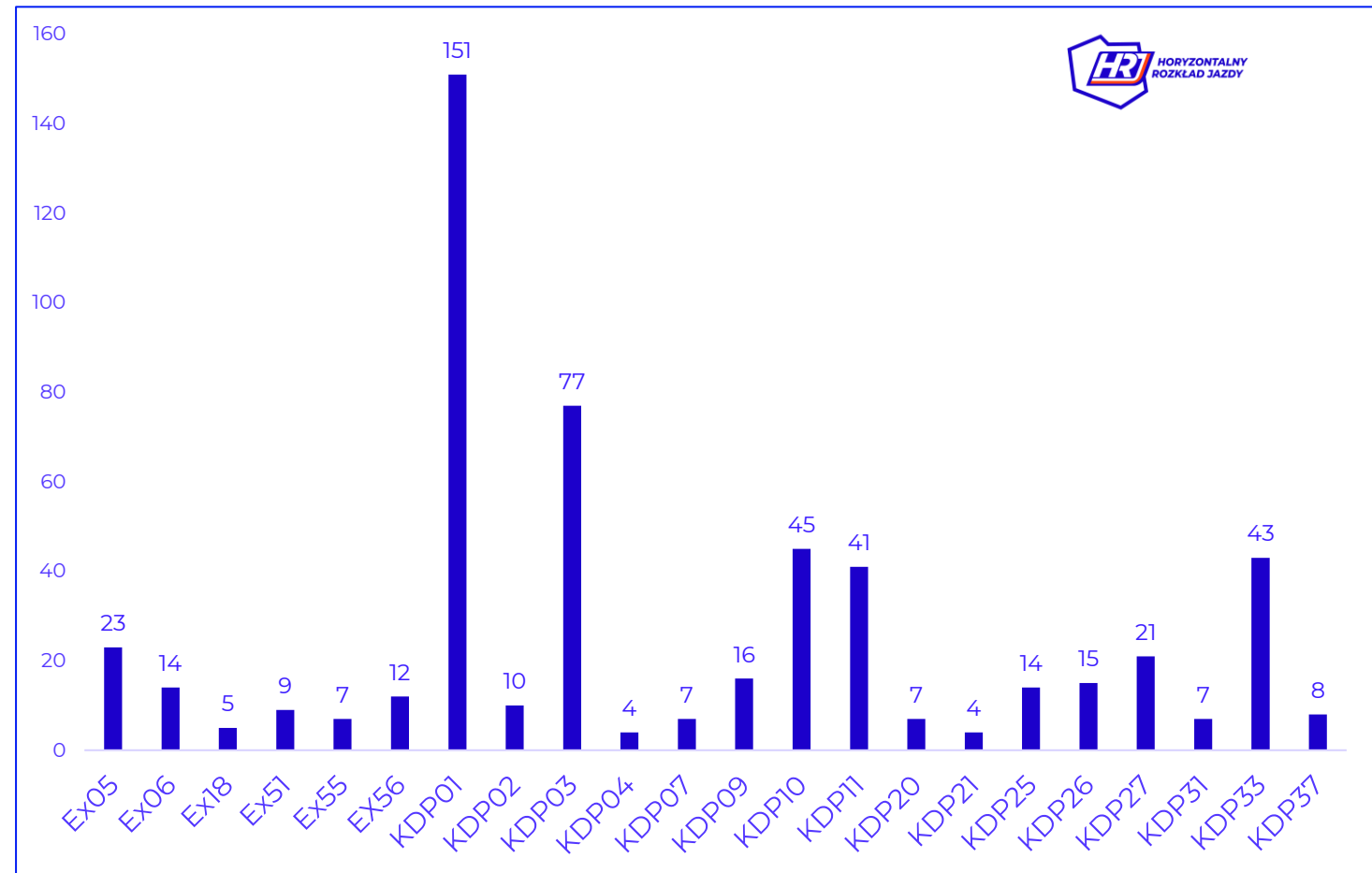
Spośród zgłoszonych uwag dotyczących linii komunikacyjnych kategorii KDP (Kolej Dużych Prędkości) i Ex (pociągi ekspresowe) **największa część dotyczyła linii KDP01 (Warszawa – Berlin, 151 uwag).**

Powyżej 50 uwag zgromadzono również w odniesieniu do **linii KDP03** (Warszawa – Praga / Wiedeń, 77 uwag.).

Najmniej uwag zebrano w odniesieniu do linii **KDP04** (Kraków – Wilno) oraz linii **KDP21** (Warszawa – Gliwice), które zebrały po 4 uwagi.

Łącznie zebrano **540 uwag** na temat linii komunikacyjnych kategorii KDP i Ex.

Podział uwag przypisanych do kategorii KLP na linie KDP i Ex



Uwaga! W obecnej wersji HRJ zunifikowano oznaczenia linii komunikacyjnych zastępując oznaczenia KDP oznaczeniem Ex odnoszącym się do funkcji linii, a nie typu taboru.

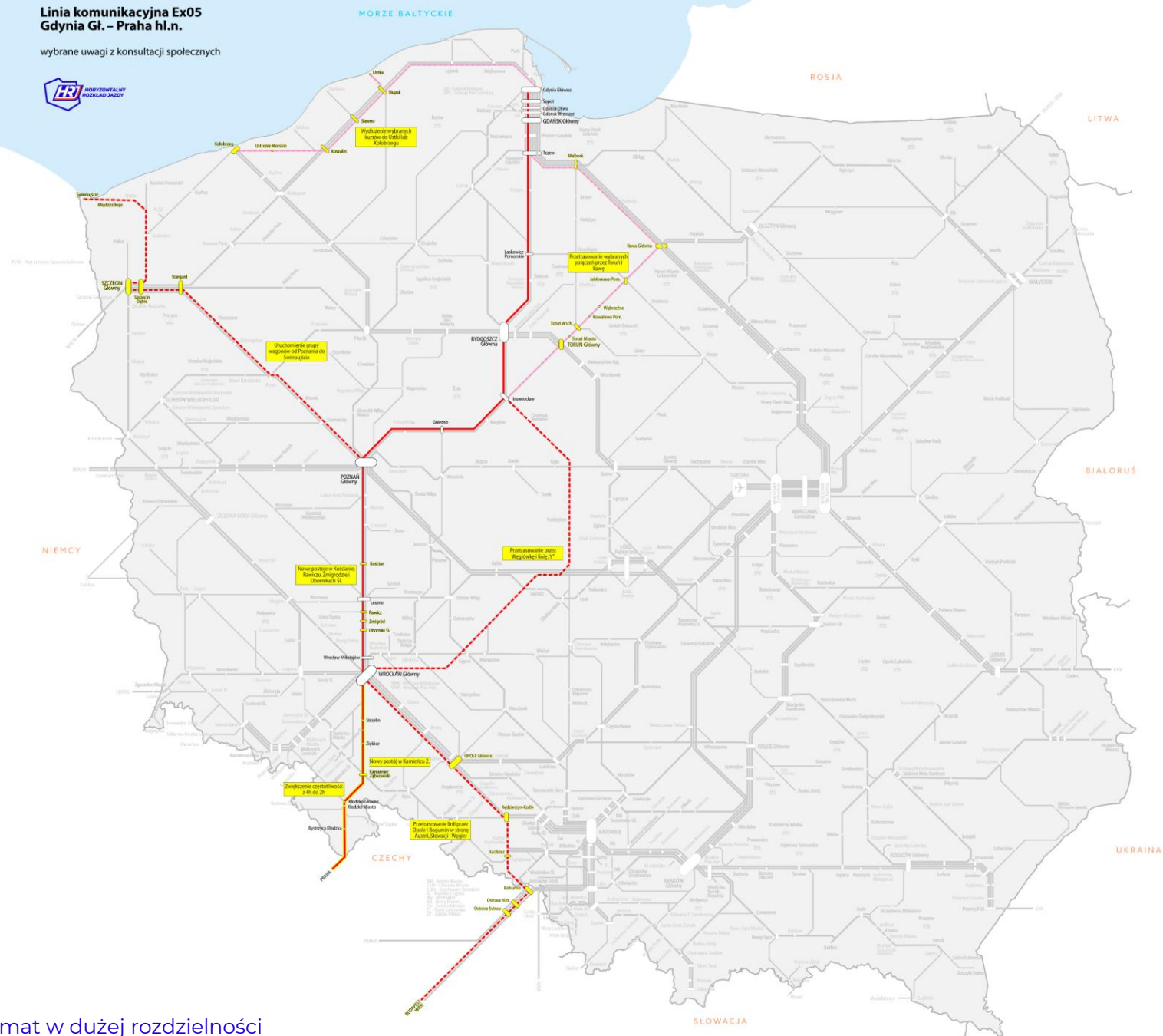
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

Ex05

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Gdynia – Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz –
Poznań – Leszno – Wrocław – Praga**

Linia komunikacyjna Ex05 Gdynia Gł. – Praha hl.n.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

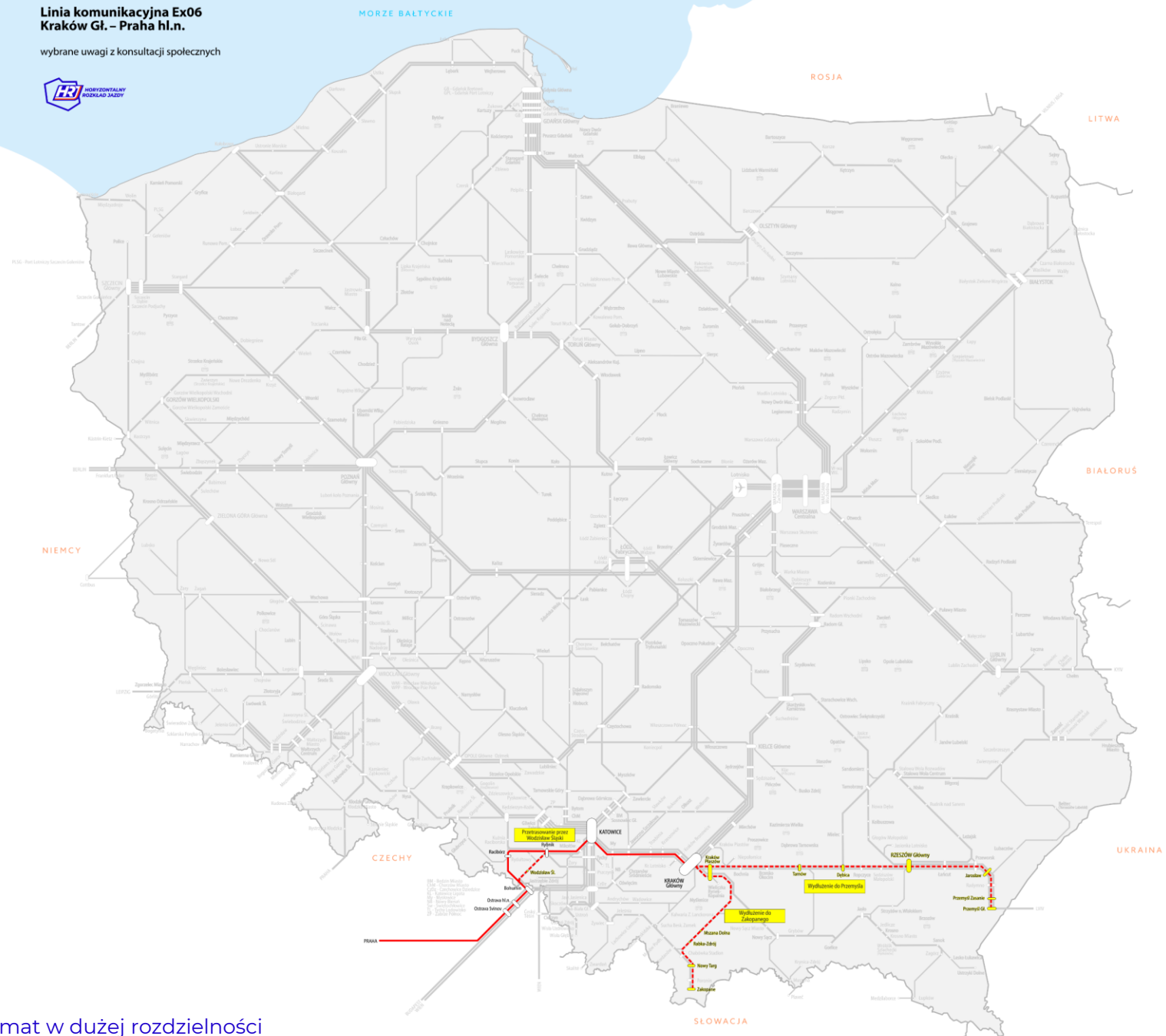
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

Ex06

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Kraków – Katowice – Rybnik
– Ostrawa – Praga**

Linia komunikacyjna Ex06 Kraków Gł. – Praha hl.n.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

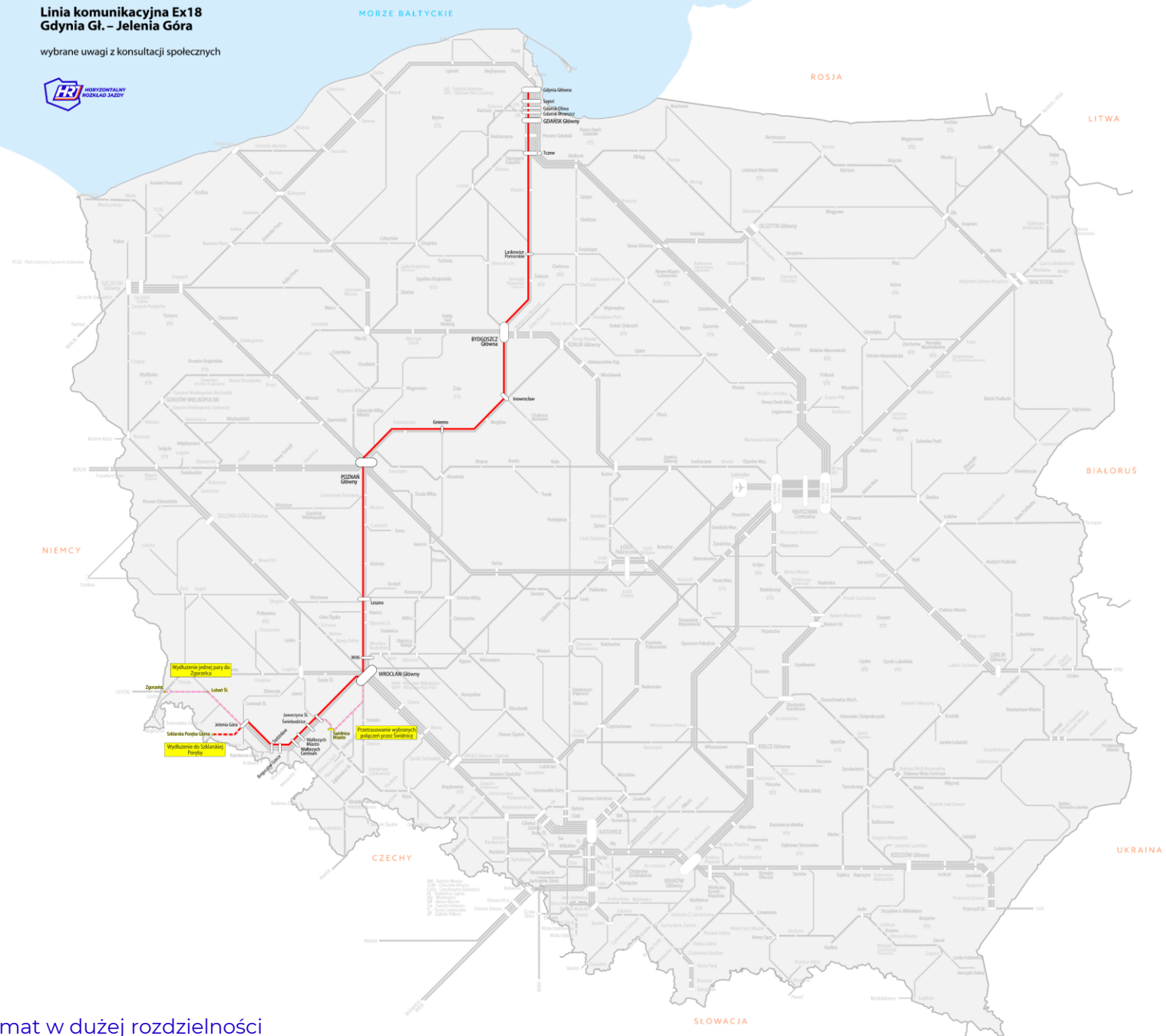
Ex18

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Gdynia – Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz –
Poznań – Leszno – Wrocław – Wałbrzych
– Jelenia Góra**

Linia komunikacyjna Ex18 Gdynia Gł. – Jelenia Góra

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

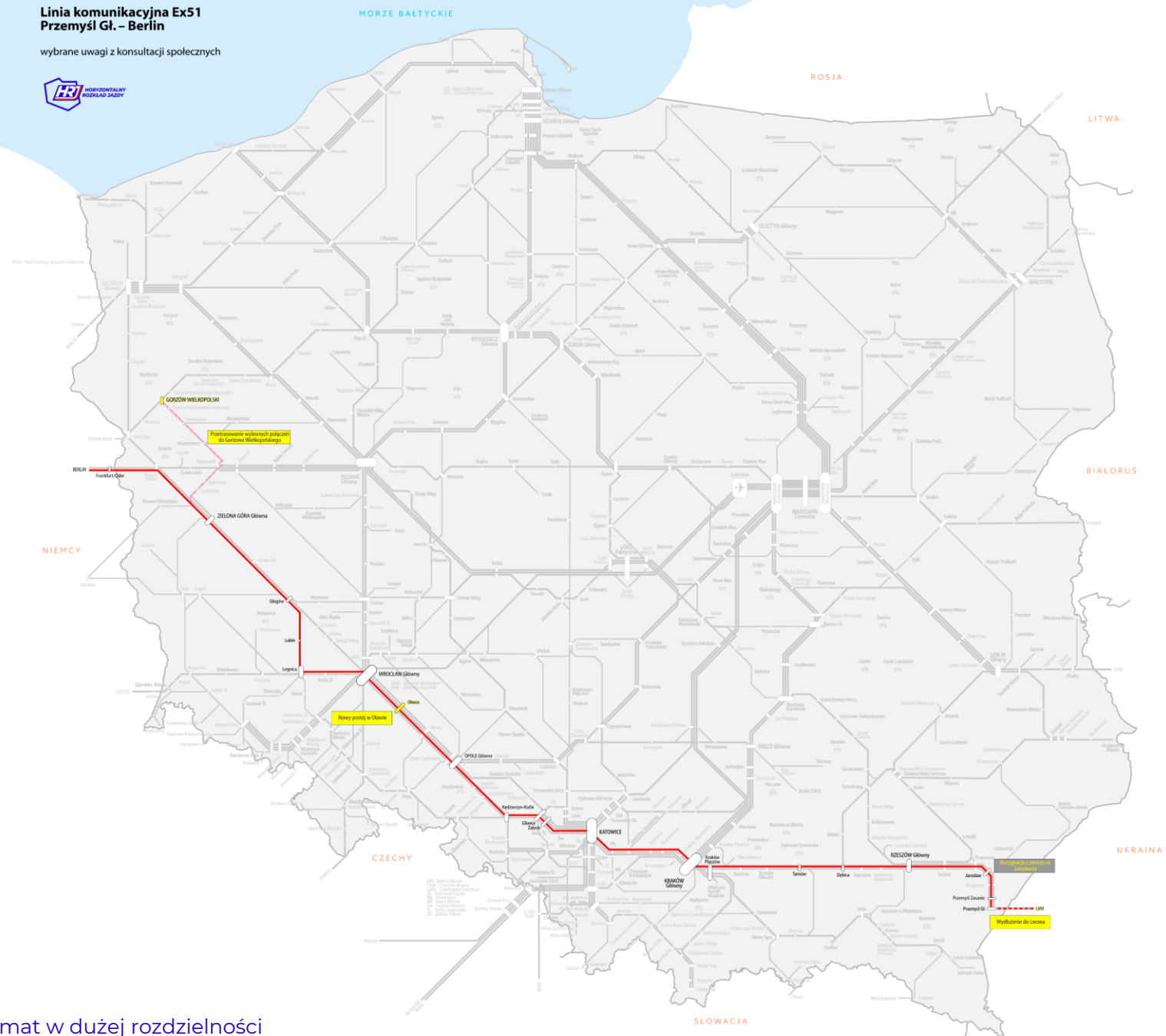
Ex51

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Rzeszów – Tarnów – Kraków – Katowice
– Opole – Wrocław – Zielona Góra
– Berlin**

Linia komunikacyjna Ex51 Przemysł Gł. – Berlin

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

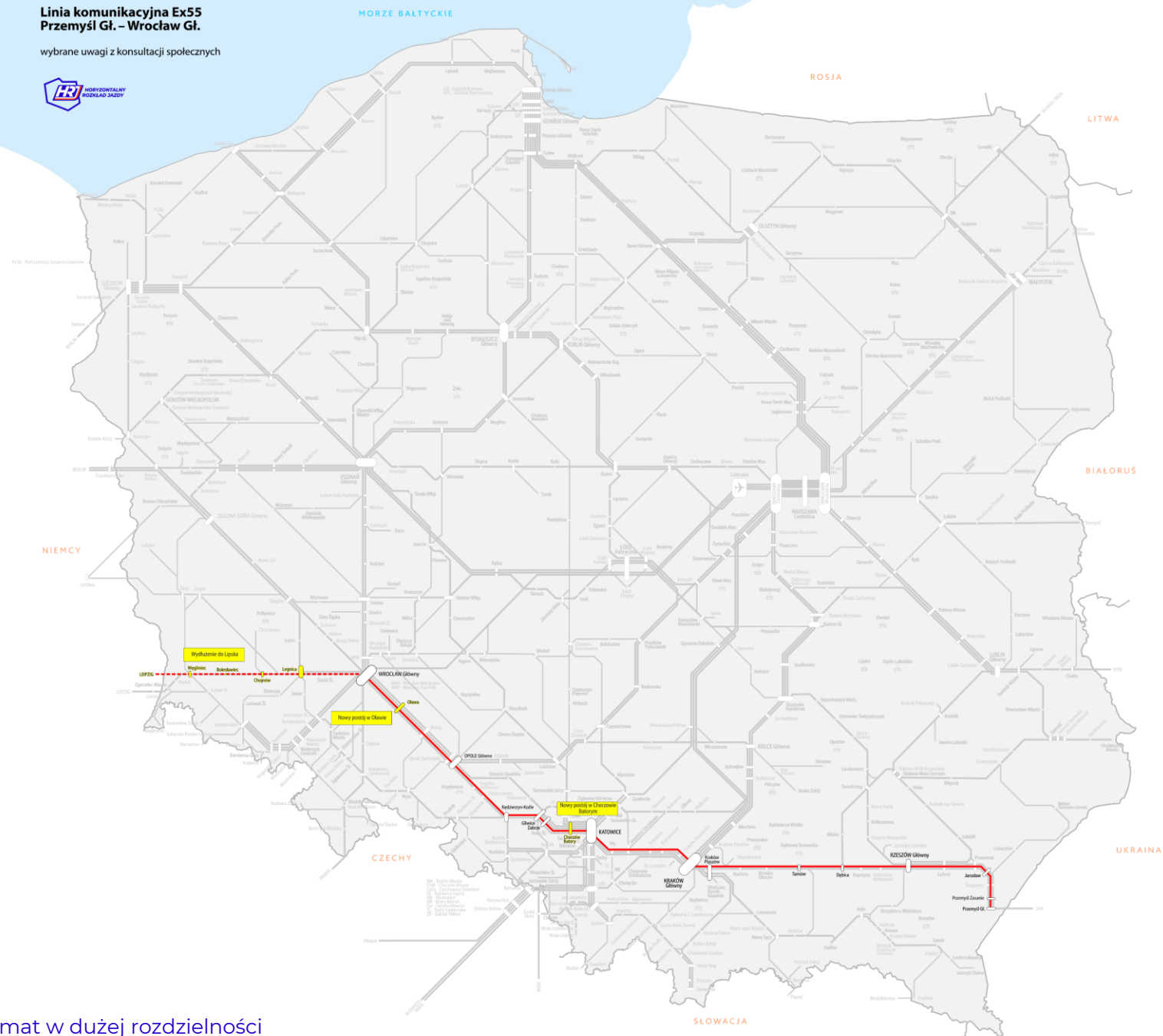
Ex55

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Rzeszów – Tarnów – Kraków
– Katowice – Opole – Wrocław**

Linia komunikacyjna Ex55 Przeżyśł Gł. – Wrocław Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

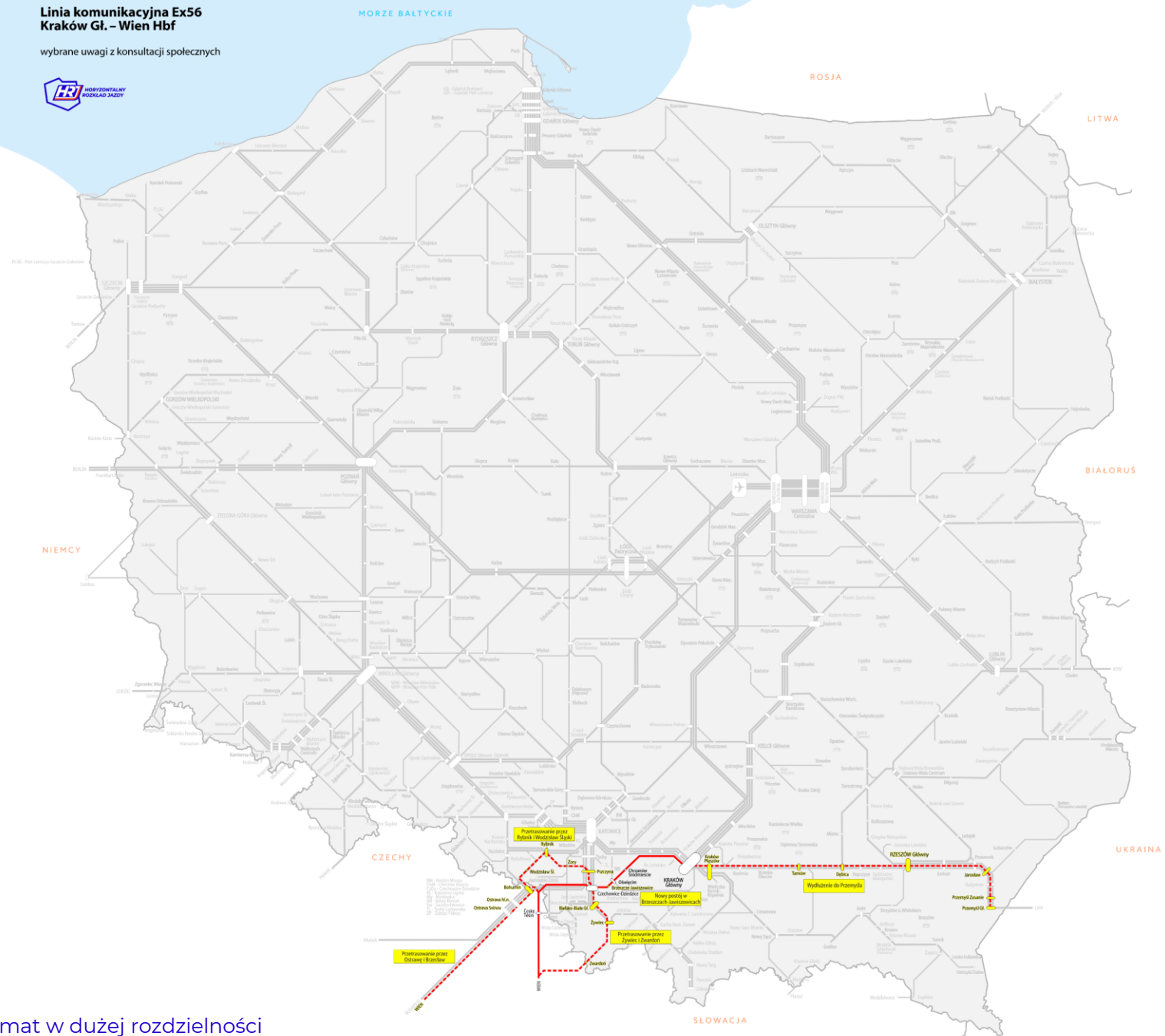
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii:

Ex56

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Kraków – Oświęcim – Żylna
– Bratysława – Wiedeń

Linia komunikacyjna Ex56 Kraków Gł. – Wien Hbf

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



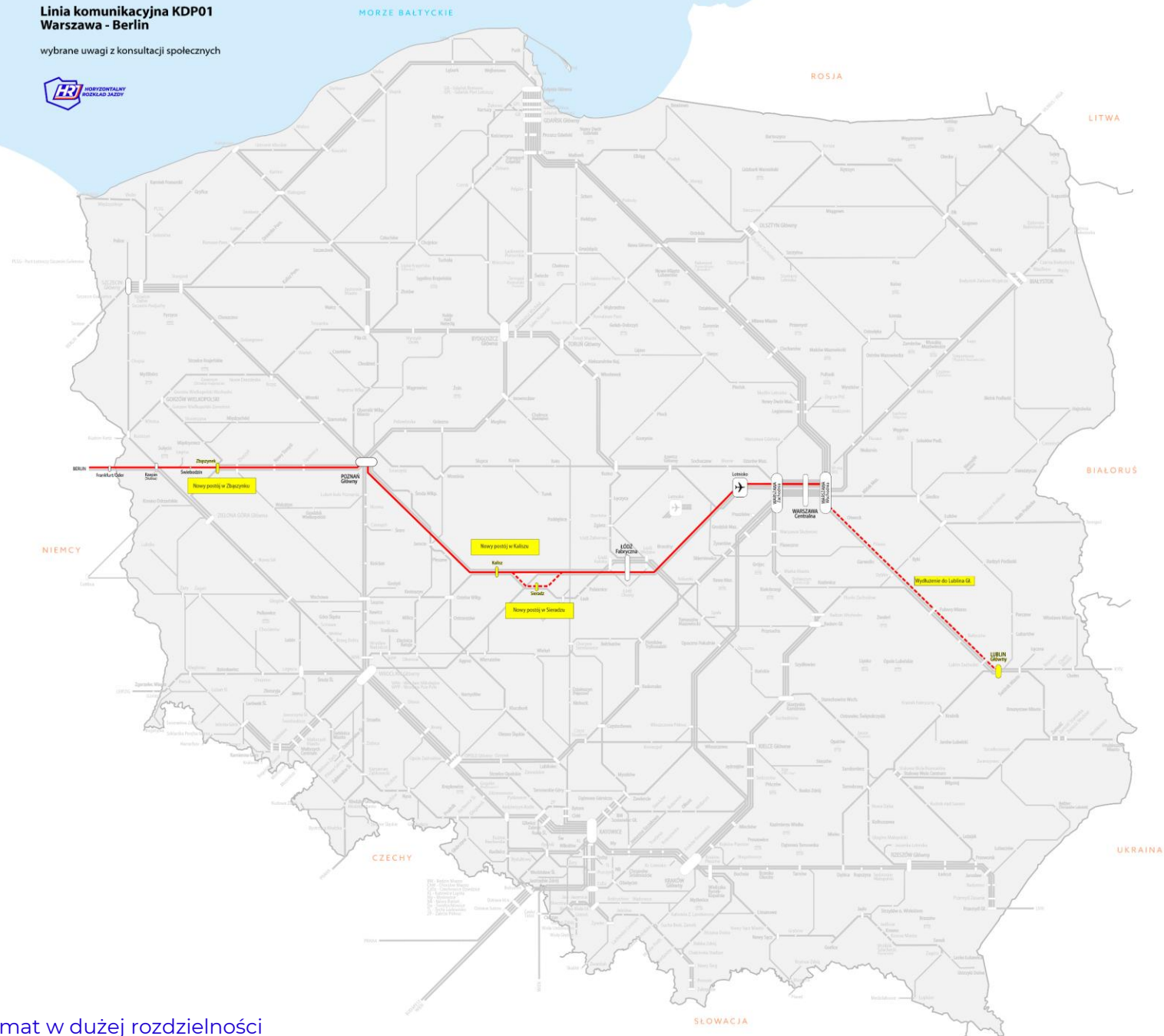
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP01 (obecnie Ex01)

Relacja w wersji przygotowanej w 2024:
Warszawa – Łódź – Poznań – Berlin

Linia komunikacyjna KDP01 Warszawa - Berlin

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



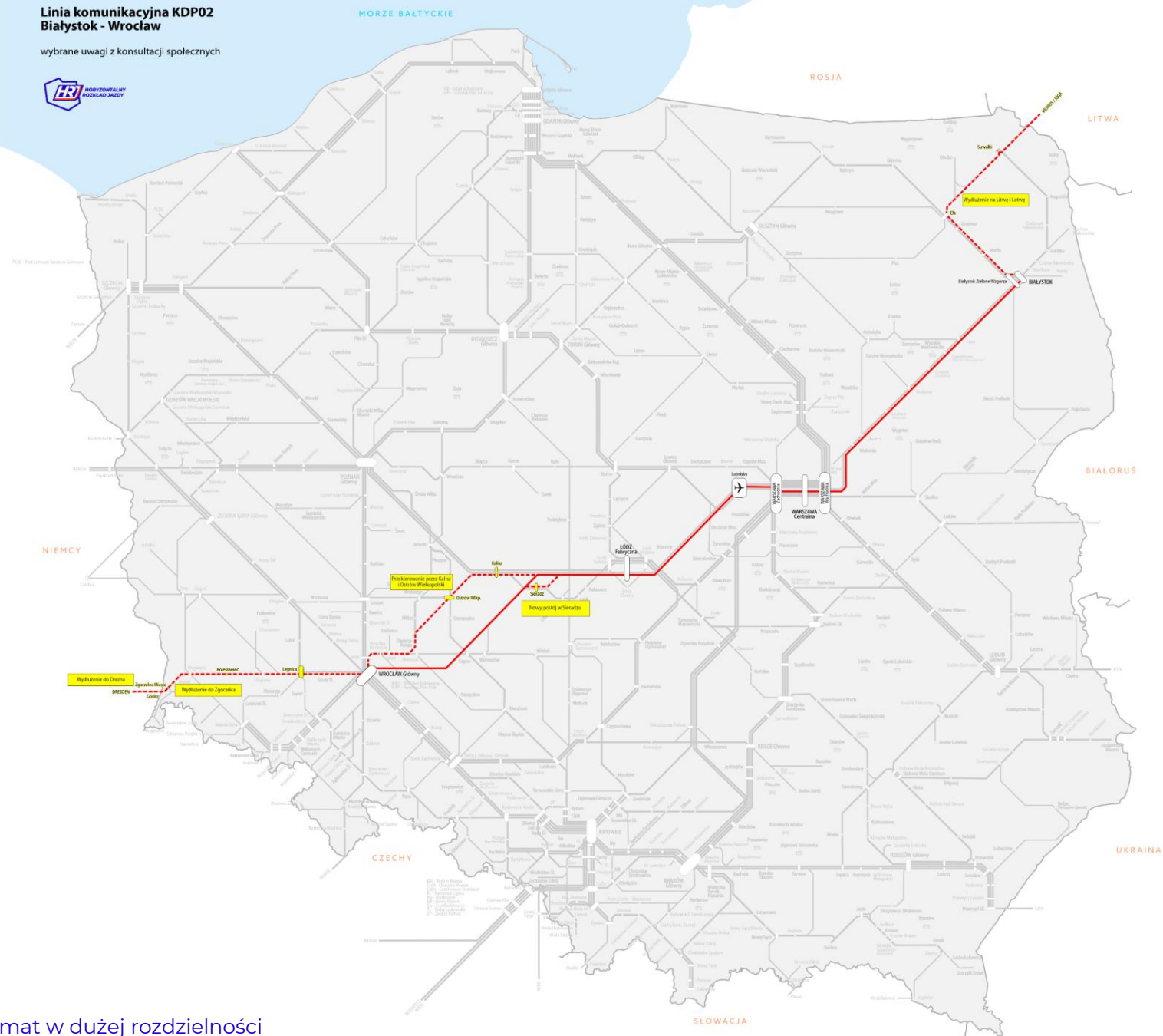
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP02 (obecnie Ex02)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Wrocław – Łódź – Warszawa
– Białystok**

Linia komunikacyjna KDP02
Białystok - Wrocław

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

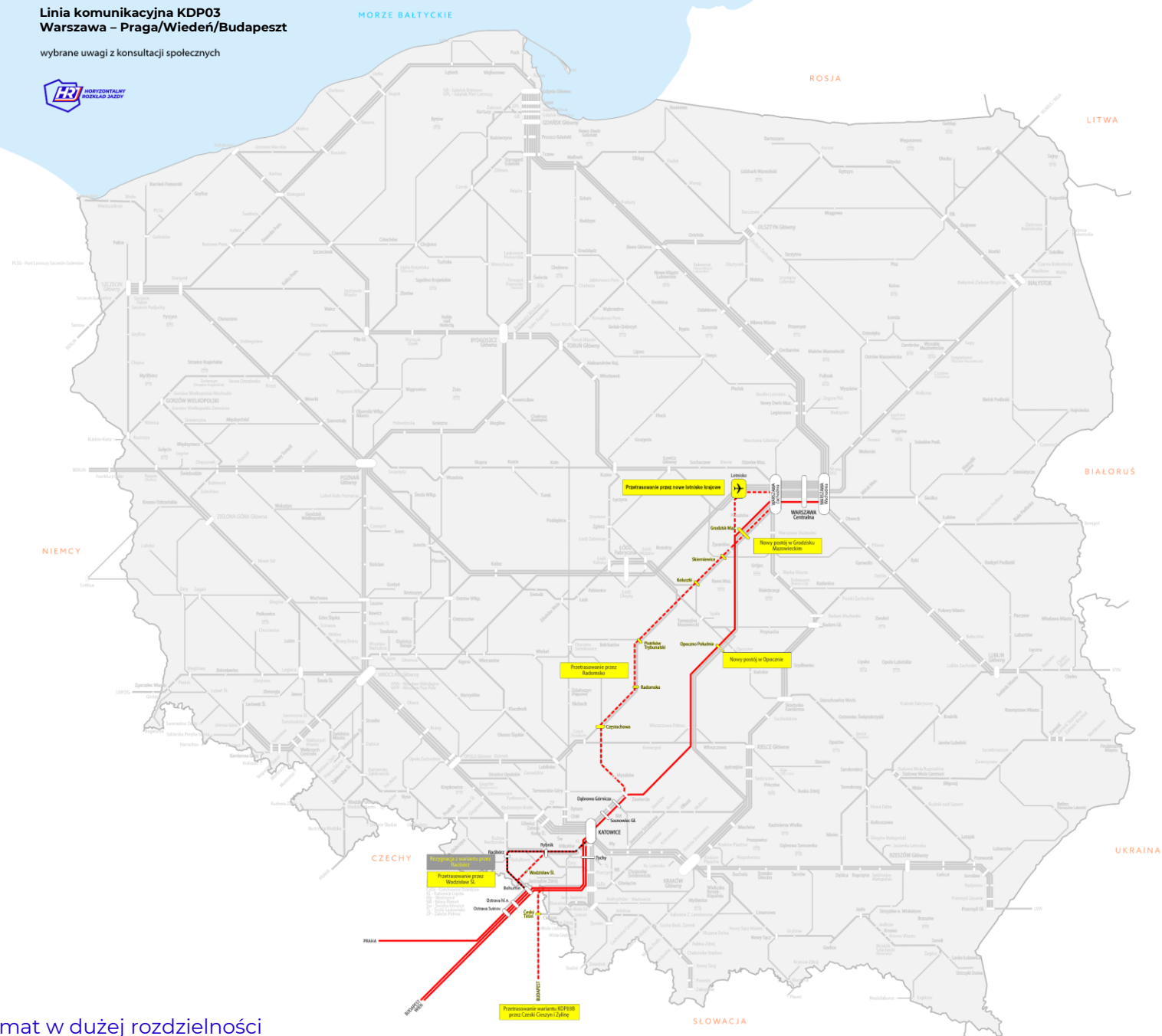
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP03 (obecnie Ex03)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Warszawa – Dąbrowa Górnicza –
Sosnowiec – Katowice – Tychy –
Ostrawa – Praga/Wiedeń/Budapeszt**

Linia komunikacyjna KDP03
Warszawa – Praga/Wiedeń/Budapeszt

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



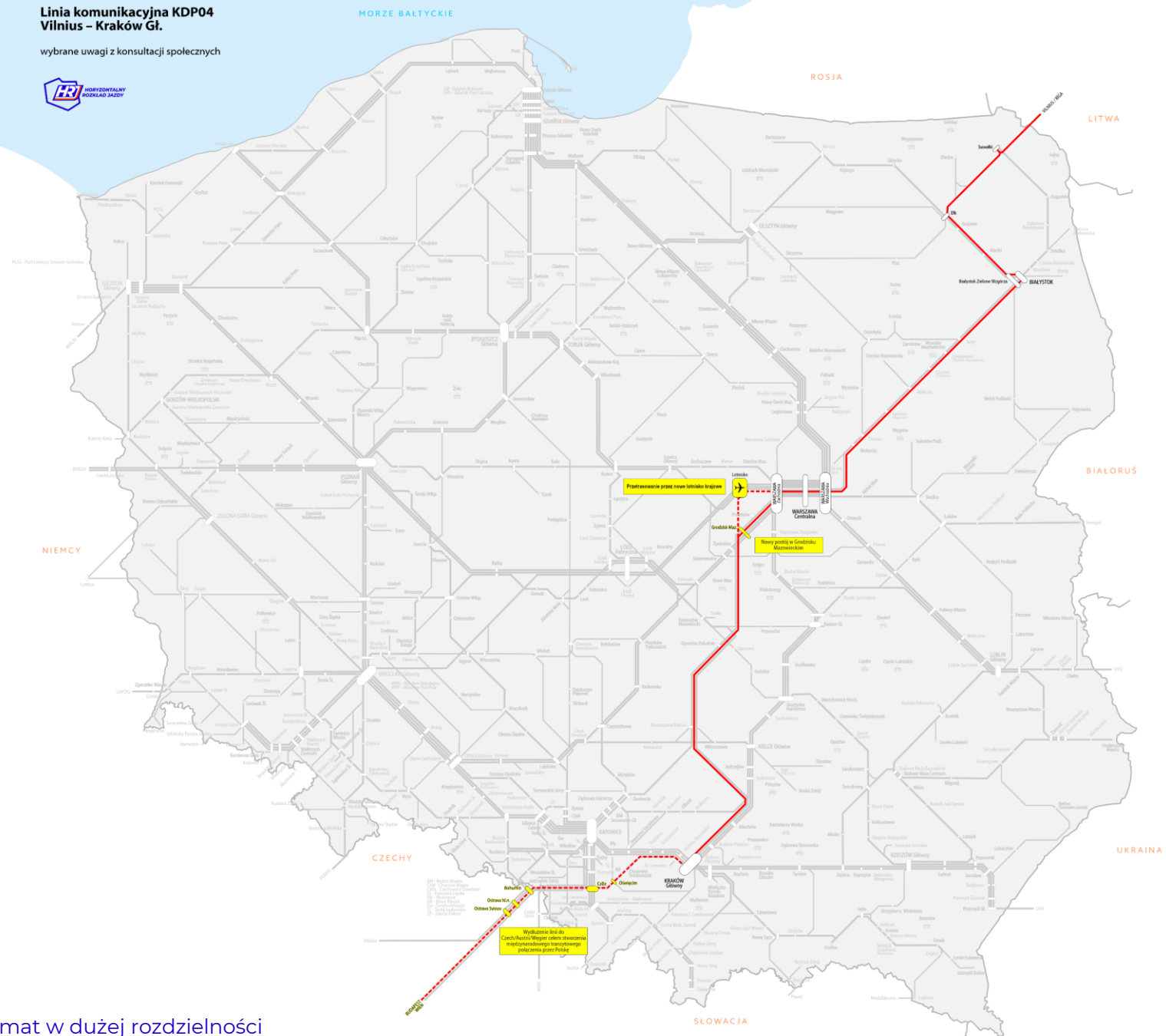
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP04 (obecnie Ex04)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Kraków – Warszawa – Białystok – Ełk –
Suwałki – Kowno – Riga/Vilnius

Linia komunikacyjna KDP04 Vilnius – Kraków Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



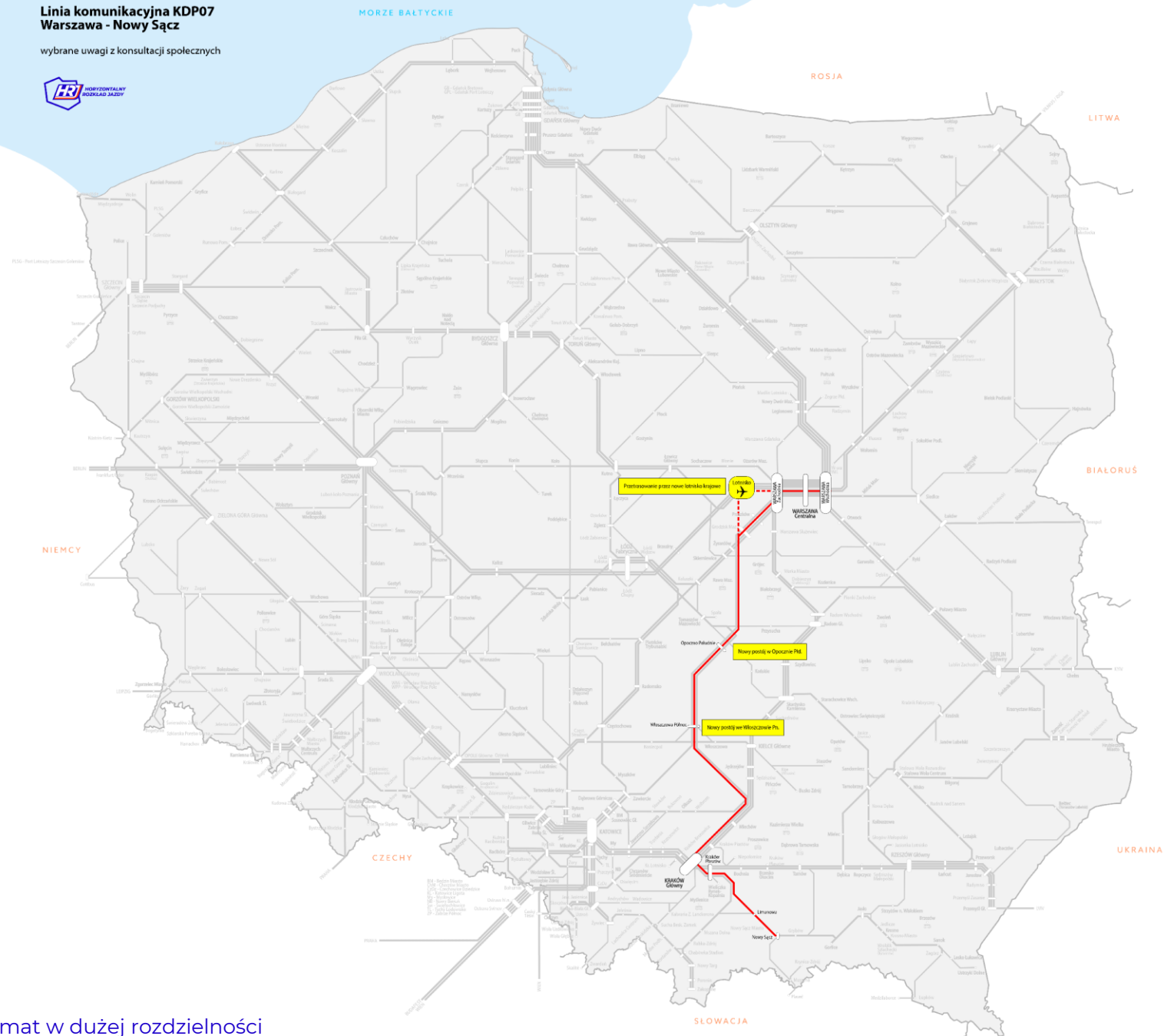
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP07 (obecnie Ex07)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Nowy Sącz – Kraków – Warszawa

Linia komunikacyjna KDP07
Warszawa - Nowy Sącz

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP09 (obecnie Ex09)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Kraków – Warszawa – Gdańsk –
Gdynia – Słupsk – Koszalin –
Kołobrzeg**

Linia komunikacyjna KDP09 Kołobrzeg - Kraków Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



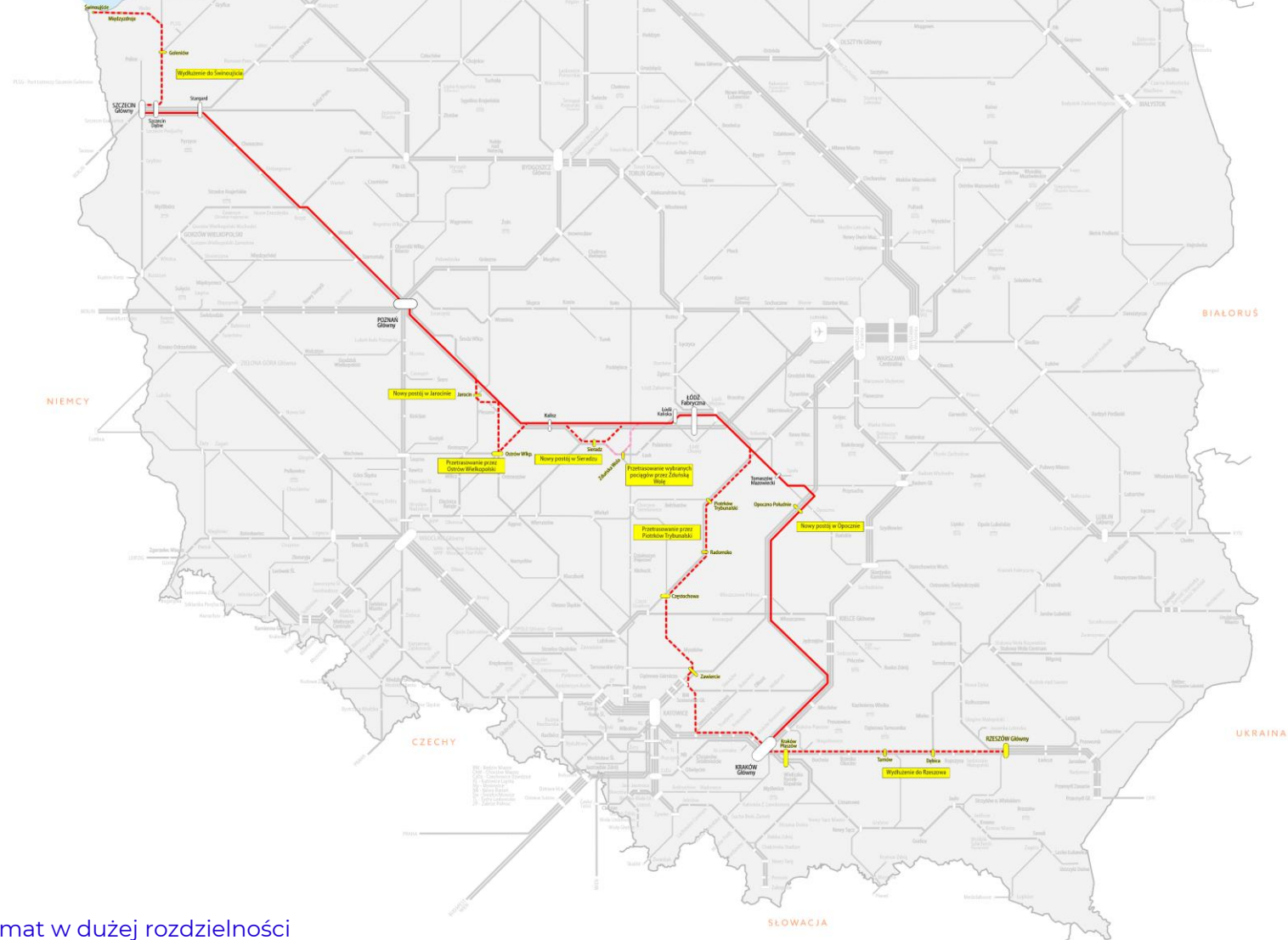
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP10 (obecnie Ex10)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Kraków – Tomaszów Maz. – Łódź
– Kalisz – Poznań – Stargard – Szczecin**

Linia komunikacyjna KDP10
Szczecin Gł. – Kraków Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



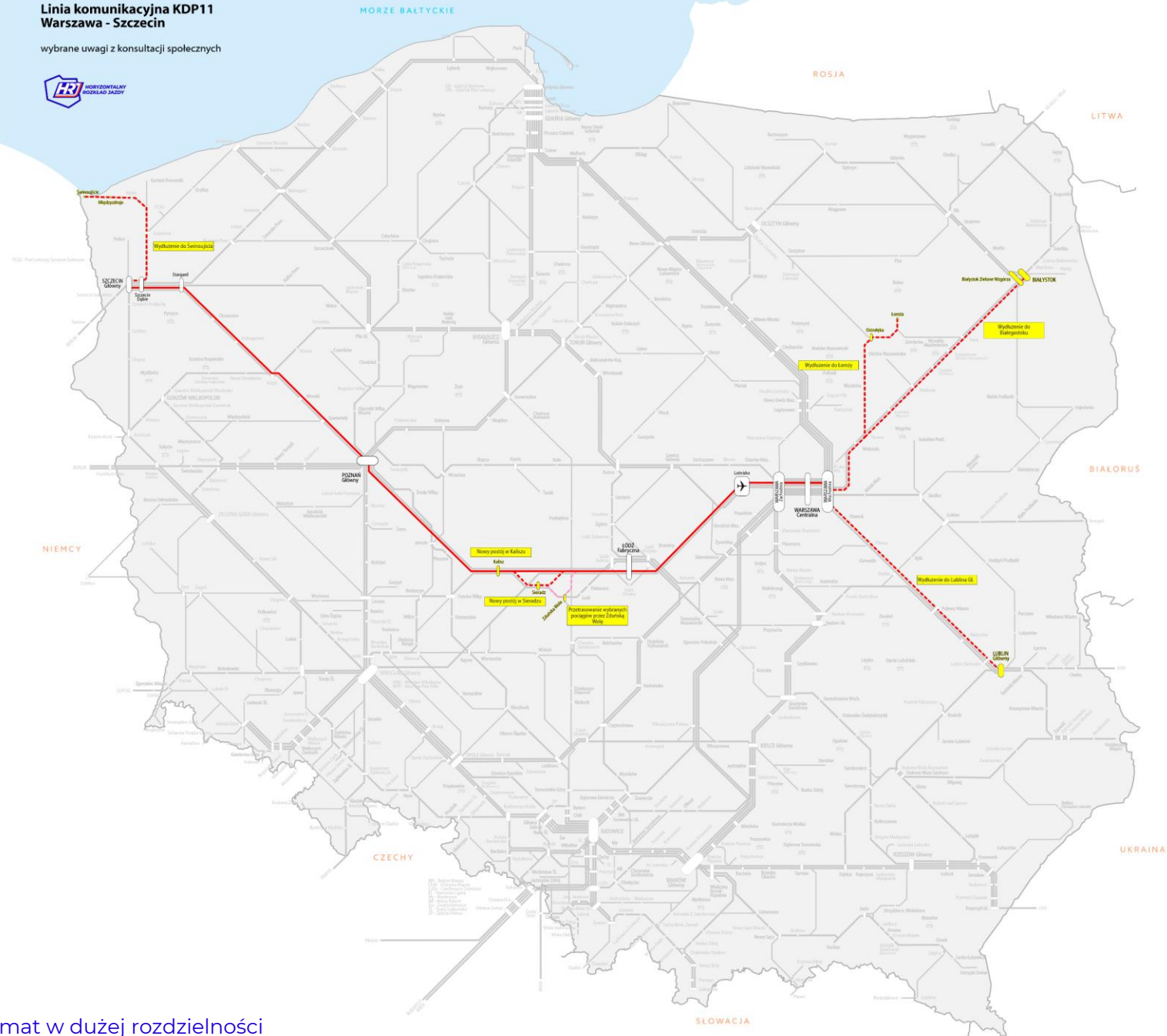
Schemat w dużej rozdzielności jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP11 (obecnie Ex11)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Warszawa – Łódź – Poznań
– Stargard – Szczecin**

Linia komunikacyjna KDP11 Warszawa - Szczecin

wybrane uwagi z konsultacji społecznych

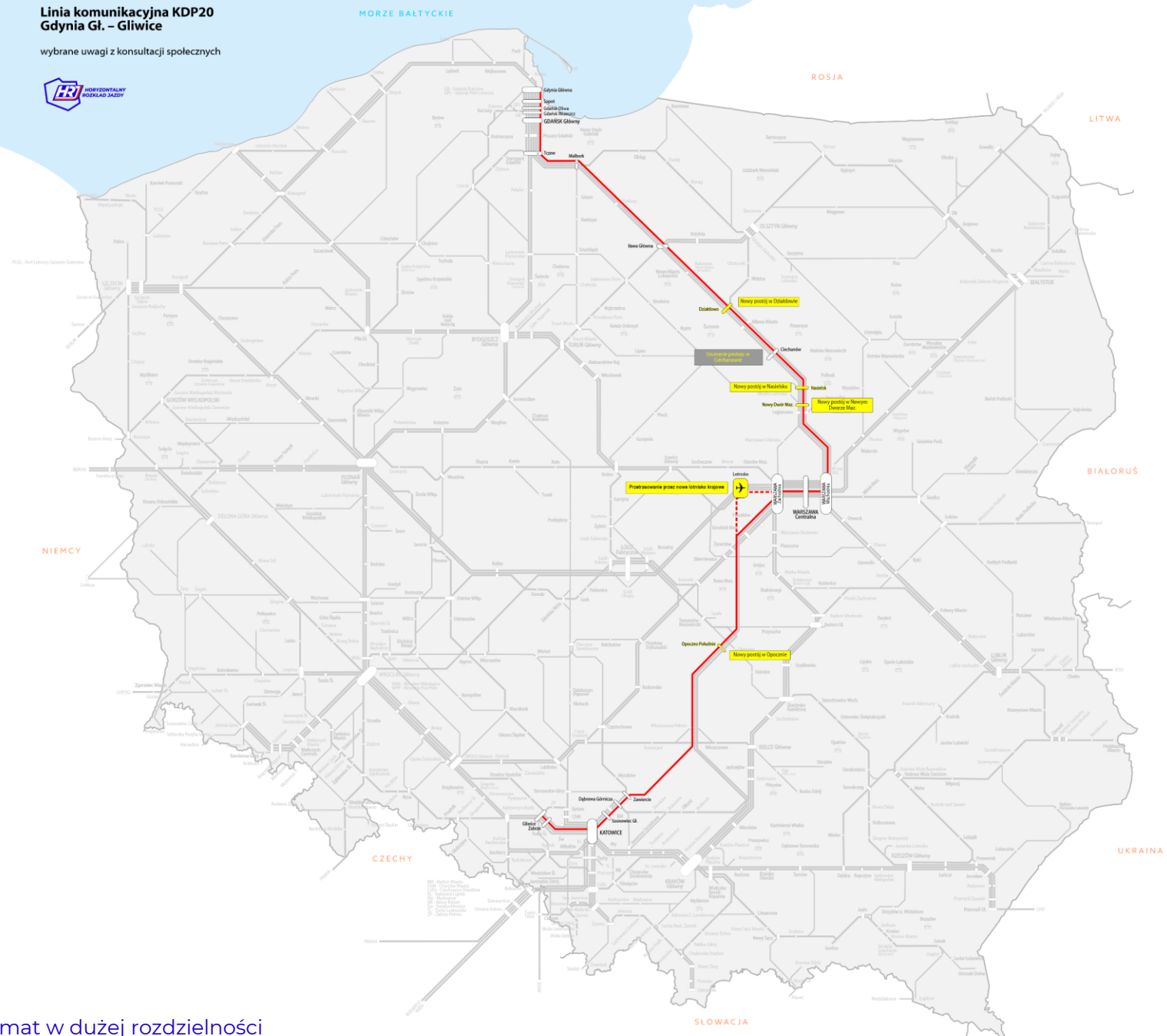


Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP20 (obecnie EX20)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Gliwice – Zabrze – Katowice –
Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza –
Warszawa – Ciechanów – Iława –
Malbork – Tczew – Gdańsk – Gdynia**

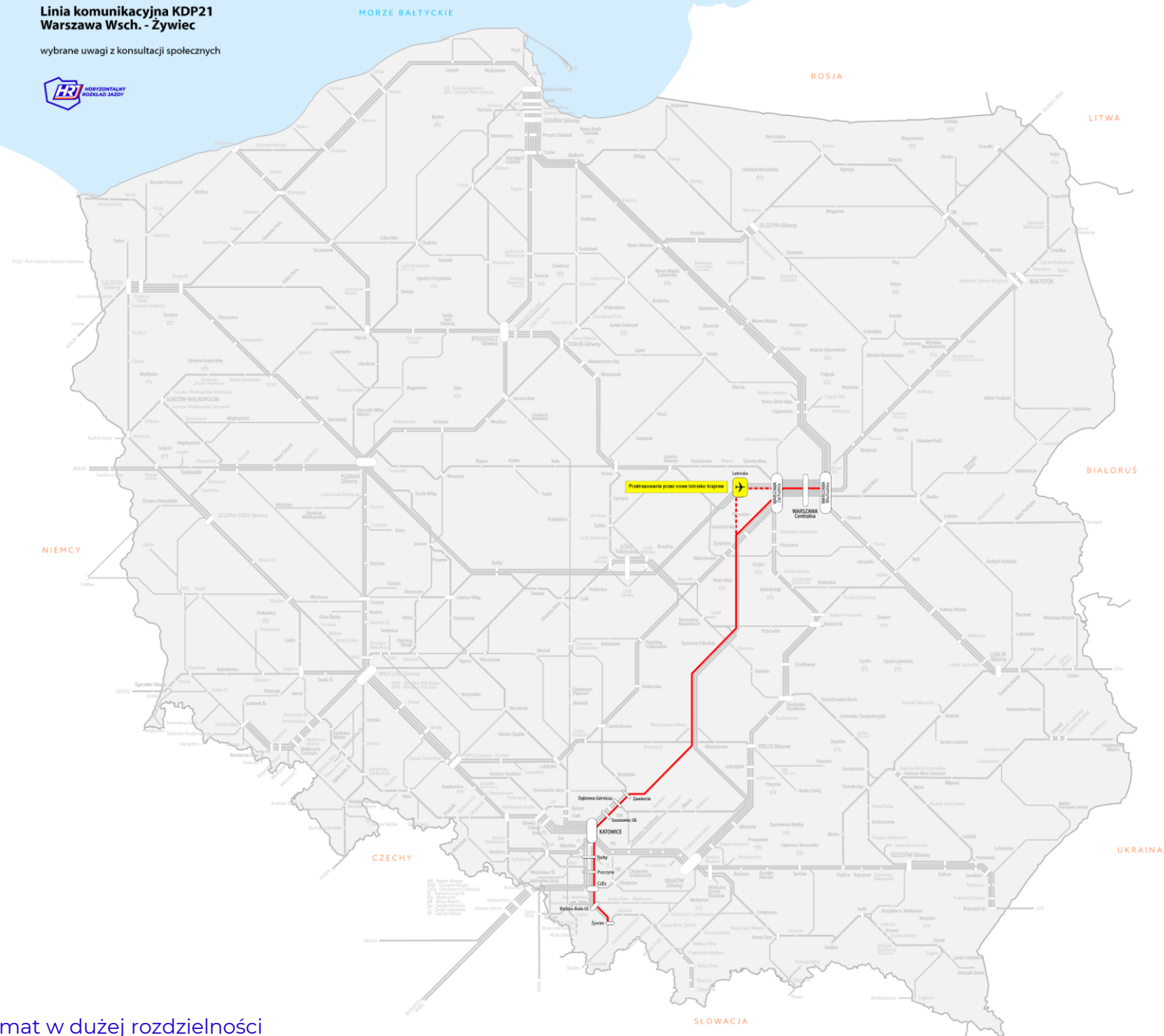


Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP21 (obecnie Ex21)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Żywiec – Bielsko-Biała – Tychy
– Katowice – Sosnowiec
- Dąbrowa Górnicza – Warszawa

Linia komunikacyjna KDP21
Warszawa Wsch. - Żywiec

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



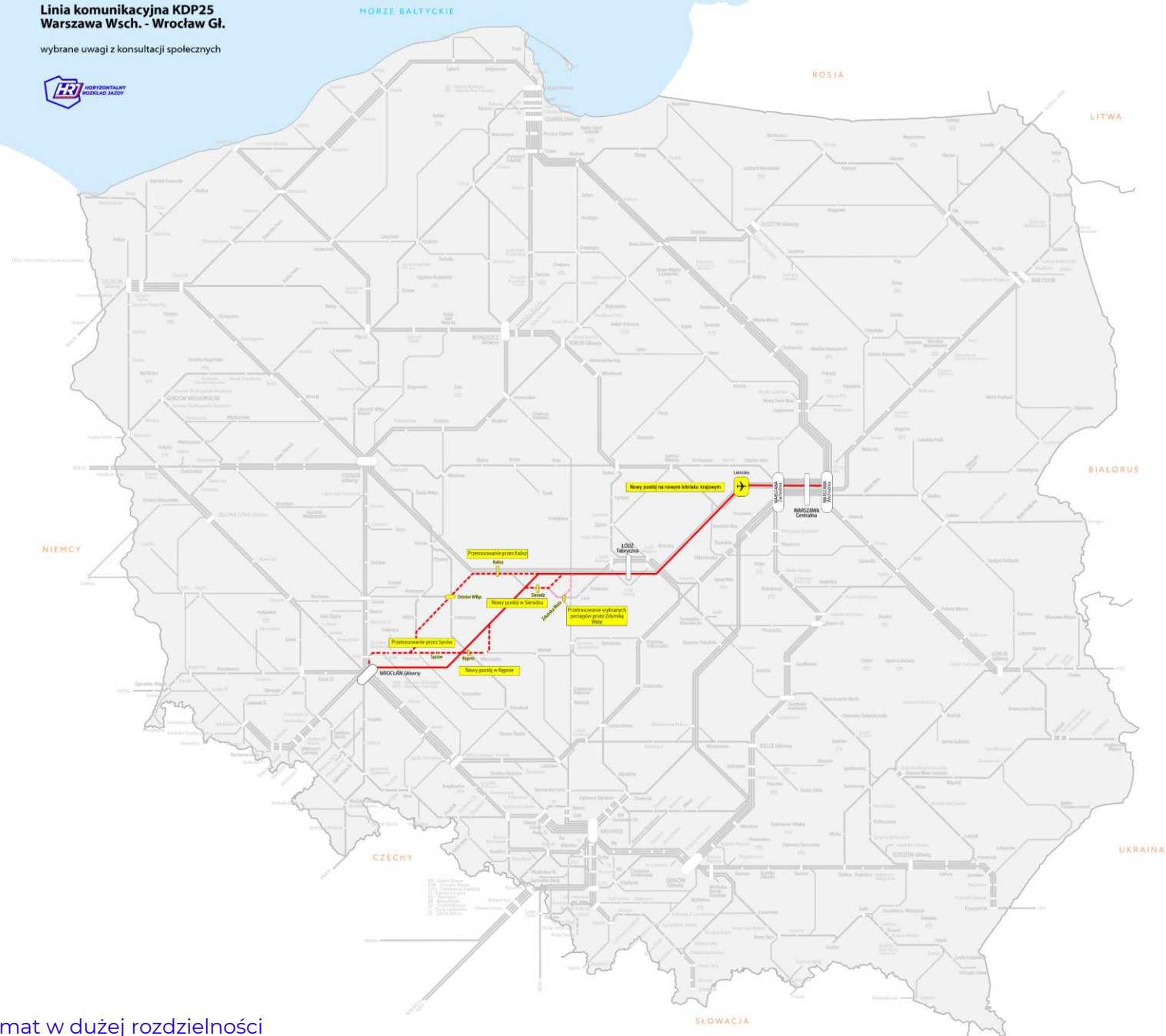
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP25 (obecnie Ex25)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Warszawa – Łódź – Wrocław

Linia komunikacyjna KDP25
Warszawa Wsch. - Wrocław Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



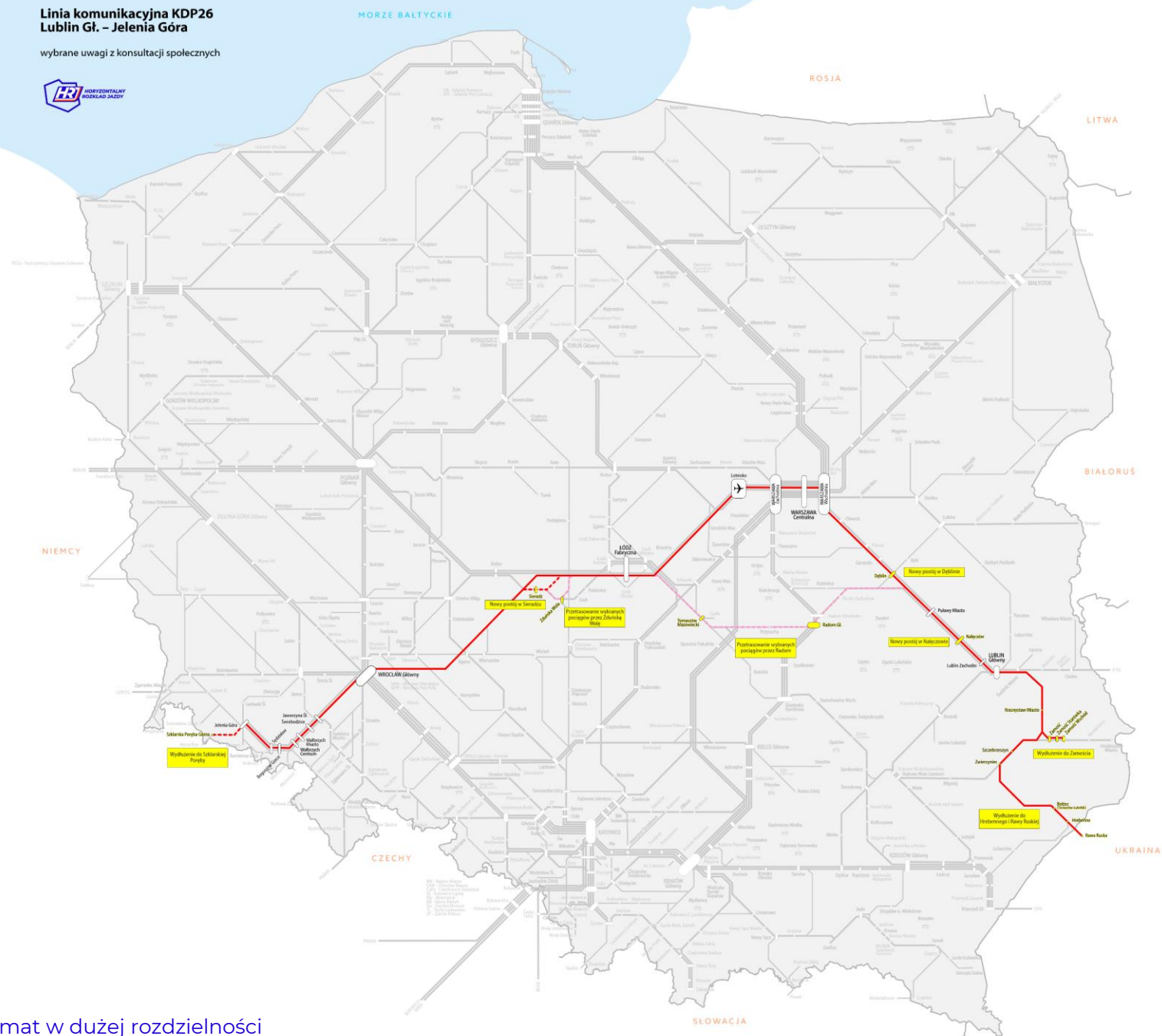
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP26 (obecnie Ex26)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Lublin – Warszawa – Lotnisko – Łódź
– Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra**

Linia komunikacyjna KDP26 Lublin Gł. – Jelenia Góra

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

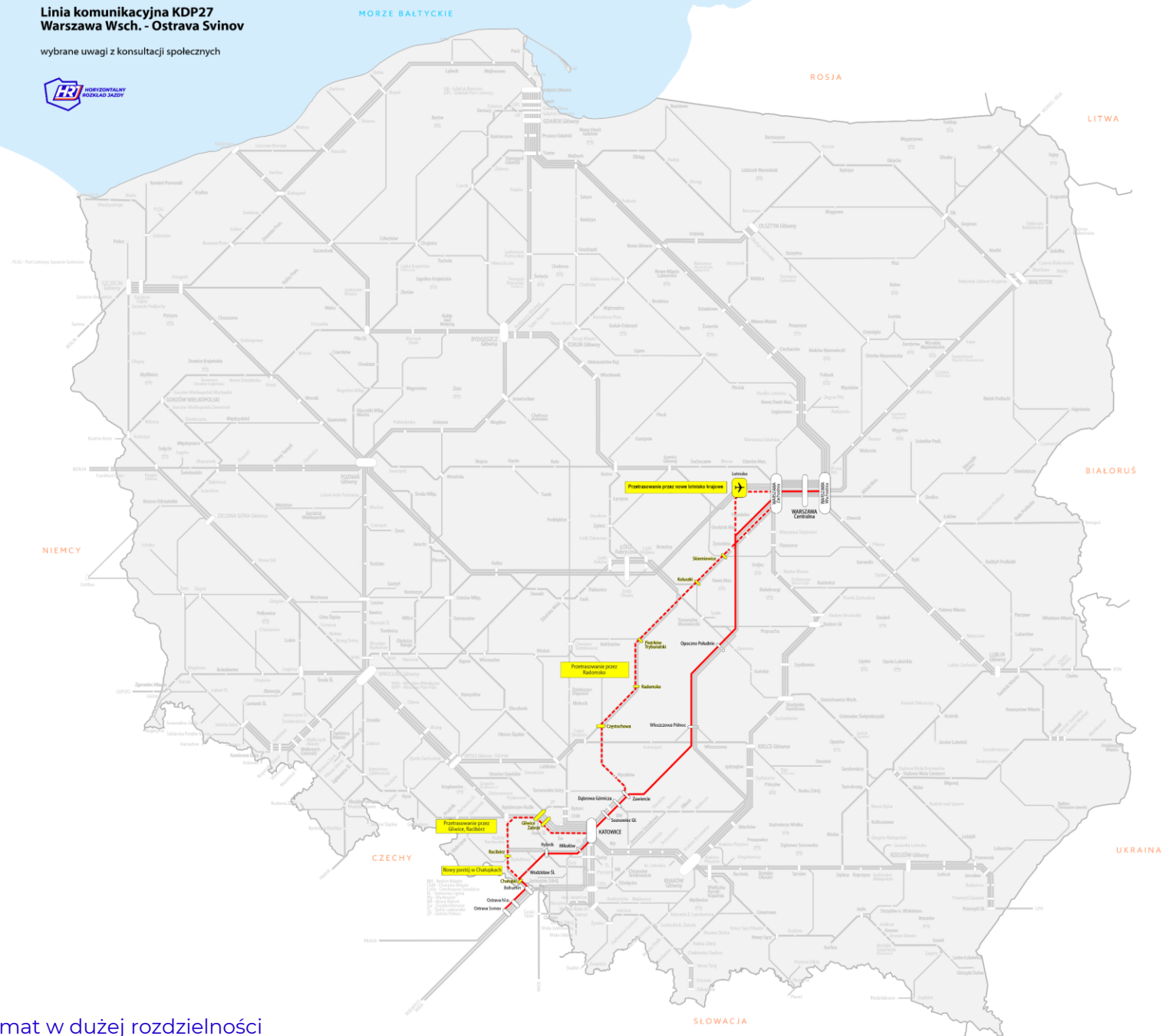
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP27 (obecnie P23)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Warszawa – Opoczno Pd. –
Włoszczowa Pn. – Dąbrowa Górnicza
– Sosnowiec – Katowice – Rybnik
– Wodzisław Śl. – Ostrawa**

Linia komunikacyjna KDP27
Warszawa Wsch. – Ostrava Svinov

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

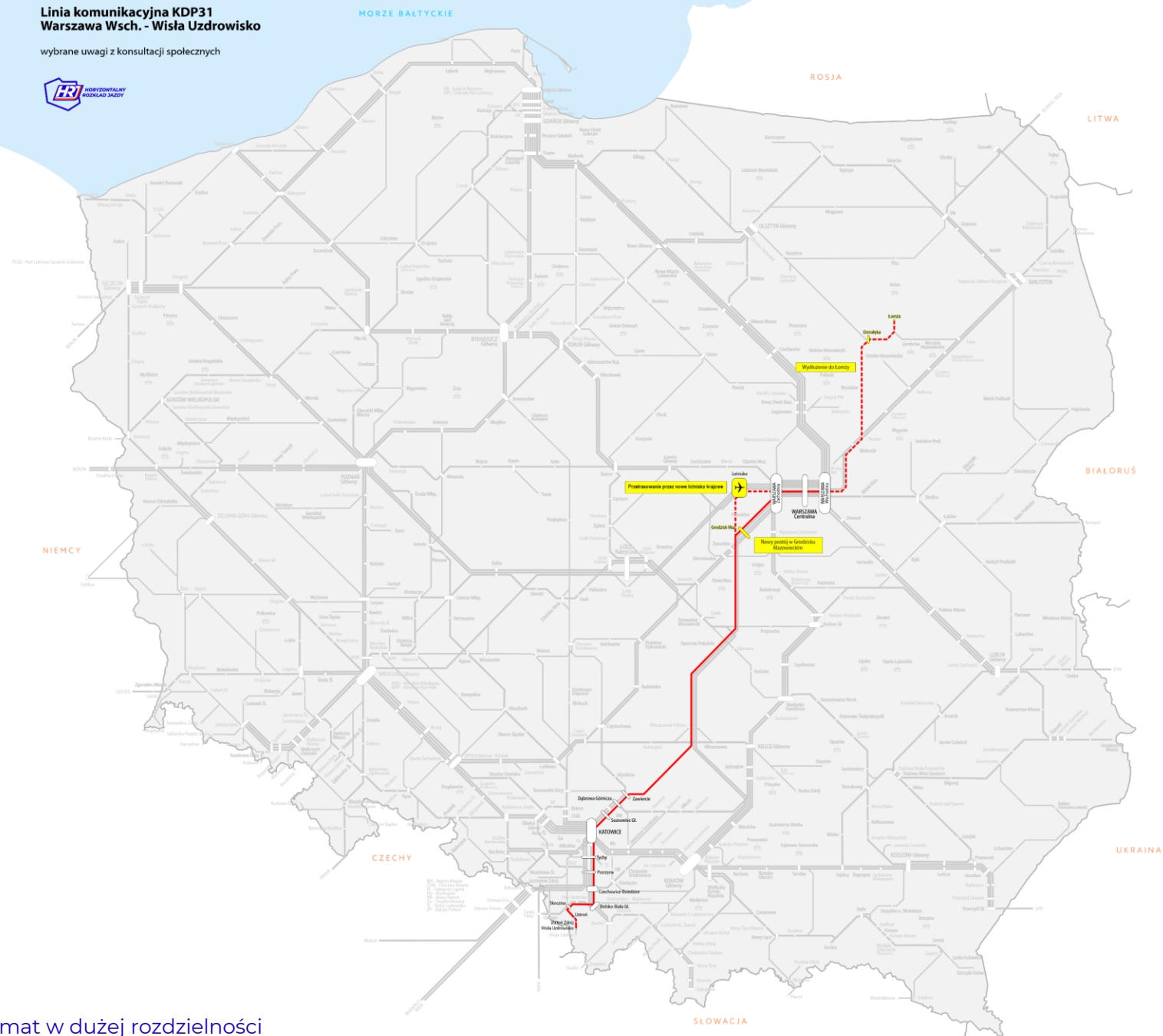
Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP31 (obecnie Ex31)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:

**Warszawa – Dąbrowa Górnicza
– Sosnowiec – Katowice – Tychy
– Bielsko-Biała – Wisła**

Linia komunikacyjna KDP31
Warszawa Wsch. - Wisła Uzdrawisko

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



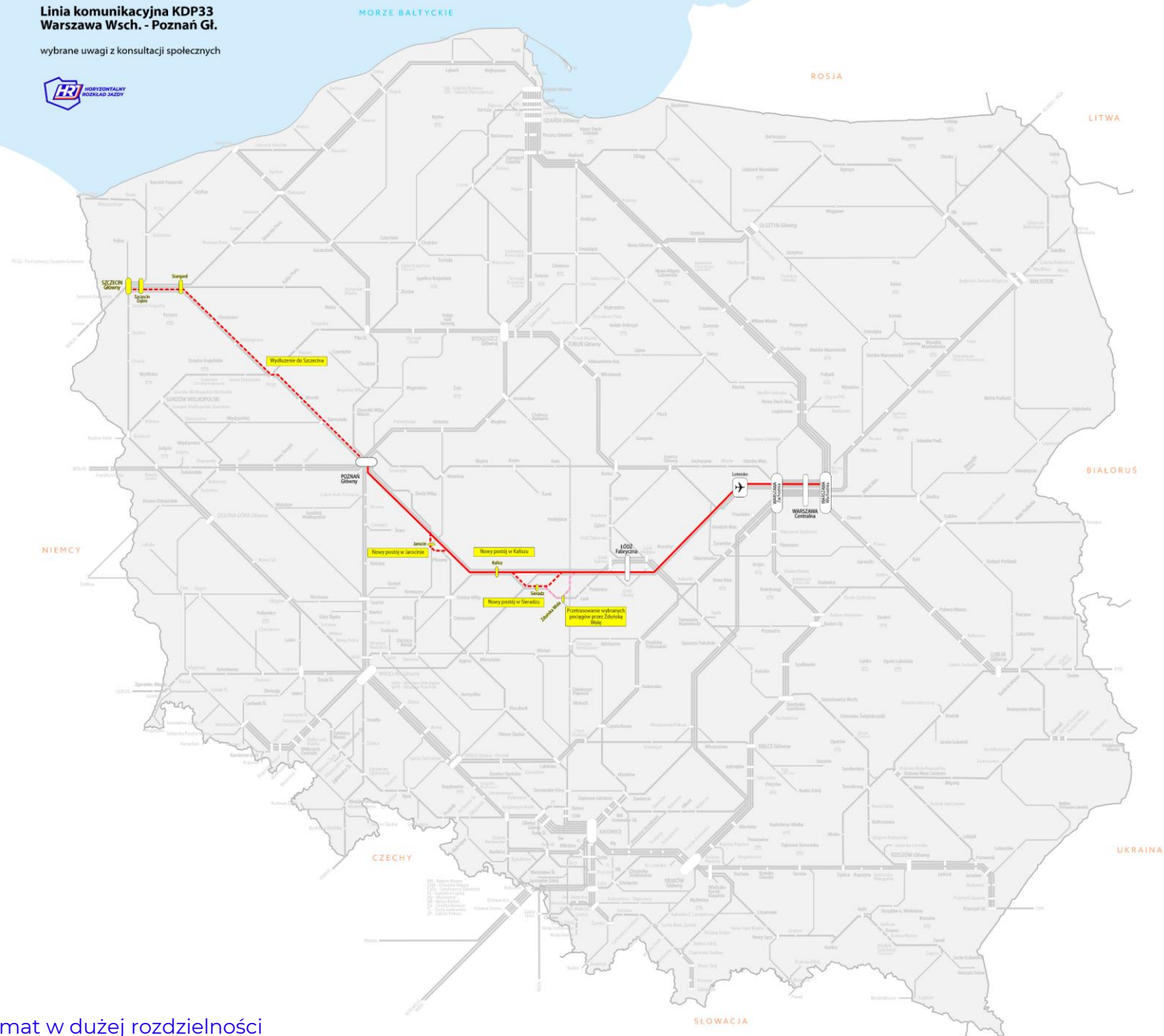
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP33 (obecnie Ex33)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
Warszawa – Łódź – Poznań

Linia komunikacyjna KDP33
Warszawa Wsch. - Poznań Gł.

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



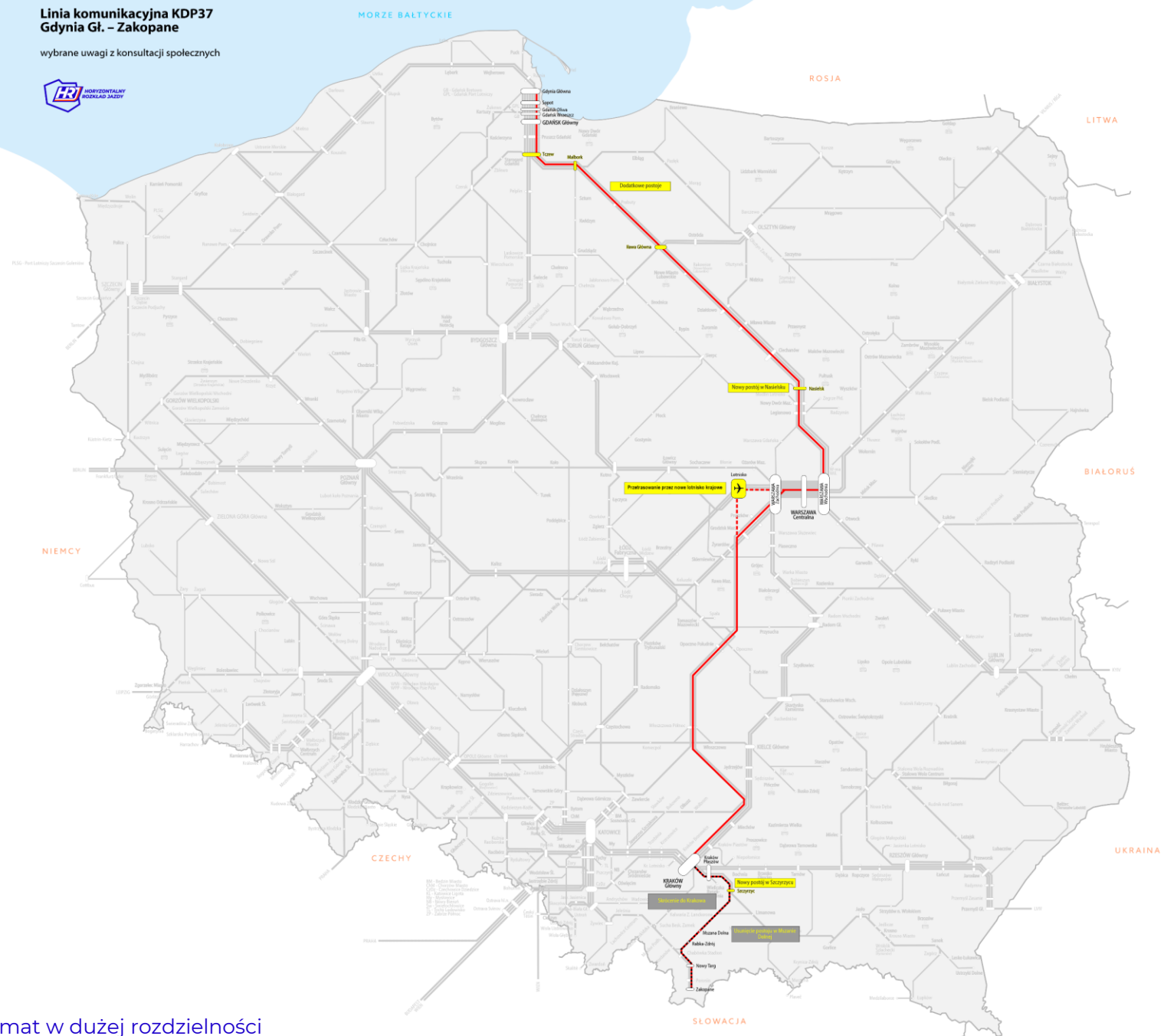
Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).

Wybrane uwagi z konsultacji publicznych dotyczące linii: KDP37 (obecnie Ex37)

Relacja w wersji opublikowanej w 2024:
**Zakopane – Nowy Targ – Kraków
– Warszawa – Gdańsk – Gdynia**

Linia komunikacyjna KDP37 Gdynia Gł. – Zakopane

wybrane uwagi z konsultacji społecznych



Schemat w dużej rozdzielności
jest dostępny po [linkiem](#).



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Wybrane uwagi w konsultacjach publicznych:

Kategoria NL (Nowe Linie)



Więcej informacji na temat postulowanych nowych linii komunikacyjnych znaleźć można w [rozdziale 6.3](#) raportu z konsultacji publicznych.

Konsultacje społeczne HRJ Najczęściej postulowane nowe linie komunikacyjne



Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo dolnośląskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie linii komunikacyjnej **P14** Jelenia Góra – Katowice do Krakowa

Wydłużenie linii **P13** Olsztyn – Opole do Kłodzka lub Wrocławia

Wydłużenie linii komunikacyjnej **P03** Zakopane – Szczecin do Świnoujścia

Wydłużenia linii z Warszawy w stronę Zgorzelca zamiast **P20** (**P15** lub **KDP02**)

Wydłużenia linii jeleniogórskich do Szklarskiej Poręby i Lubania Śl.

Brakujące połączenia

Połączenie Ex Rzeszów – Kraków – GOP – Wrocław – Poznań – Szczecin

Brak połączeń międzynarodowych Wrocław – Wiedeń i Wrocław – Lipsk

Zmiana trasy **P15** Terespol – Wrocław przez LK355, a nie Krotoszyn

Nowa linia Legnica – Lubin – Głogów – Leszno – Kalisz – Warszawa

Nowa linia z Cottbus przez Żary, Żagań do Wrocławia i Krakowa

Inne postulaty

Przetrasowanie **P15** Wrocław – Terespol na ciąg przez Kępno, Bełchatów

Wariantowanie linii **P14** Jelenia Góra – Katowice przez Nową Rudę

Włączenie Kudowy oraz Szklarskiej Poręby w sieć systemowych połączeń

Wydłużenie **P15** do Kłodzka zamiast **P06** (połączenie z Warszawą)

Postoje w Oławie dla połączeń ekspresowych (**Ex51** i **Ex55**)

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo kujawsko-pomorskie

Brakujące połączenia

Uruchomienie linii dalekobieżnej na LK131 na południe od Inowrocławia

Brak połączenia województwa kujawsko-pomorskiego z Krakowem

Obsługa ośrodków na trasie obecnego TLK Flisak (między Gdynią a Łodzią)

Brakujące połączenie w osi Bydgoszcz – Toruń – Łódź – Skarżysko – Rzeszów

Połączenie BiT z północno-wschodnią częścią kraju (Mazury, Podlasie)

Uwagi do linii komunikacyjnych

Przetrasowanie **P07** Gdynia – Zielona Góra na wprost LK131 zamiast LK201

Utworzenie połączenia ekspresowego z Bydgoszczą do Warszawy

Podział linii **P24** Kostrzyn – Gdynia na warianty przez Bydgoszcz i Chojnice

Wydłużenie **P08** Szczecin – Bydgoszcz – Toruń – Olsztyn do Giżycka

Pozostałe uwagi

Reaktywacja połączeń kolejowych na liniach do Kruszwicy i Żnina

Bezpośrednie włączenie Grudziądza w sieć połączeń dalekobieżnych

Utrzymanie połączenia Bydgoszcz z Berlinem (IC Gedania)

Uwzględnienie oferty regionalnej na LK281 Gniezno – Kcynia

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo lubelskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie **P33.1** lub nowa linia Lublin – Leżajsk – Rzeszów – Kraków

Wydłużenie części kursów **P21** Kraków – Zamość do Chełma i Włodawy

Przedłużenie linii **KDP26** Jelenia Góra – Lublin do Zamościa

Wydłużenie linii **P33.2** Bydgoszcz – Zamość do Hrubieszowa

Połączenie Lublina z północną częścią „Y” poprzez wydłużenie **KDP01/KDP11**

Brakujące połączenia

Bezpośrednie połączenie Lublina z Krakowem przez Tarnobrzeg i Mielec

Utrzymanie połączeń dalekobieżnych przez Lubartów i Parczew

Połączenie Lublin – Stalowa Wola – Staszów – Kielce

Brak bezpośredniego połączenia Lublin – Radom – Łódź – Poznań

Bezpośrednie połączenie ściany wschodniej (Białystok – Lublin)

Postoje i infrastruktura

Budowa linii Łętownia – Rzeszów i skrócenie czasu jazdy do Lublina

Dodanie postoju w miejscowości Chotyłów dla **P15** Terespol – Wrocław

Postój w Rejowcu dla linii **P33.2** (zmiana czoła / budowa p.o. na LK563)

Postój w Dęblinie i Nałęczowie dla pociągów ekspresowych **KDP26**

Budowa linii kolejowej o charakterze KDP Lublin – Zamość – Lwów

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo lubuskie

Obsługa Gorzowa Wielkopolskiego

Bezpośrednie połączenie **Gorzowa Wielkopolskiego z Wrocławiem**

Utworzenie wariantów linii **P08 i P29** przez Międzychód i Kostrzyn

Przetrasowanie linii **P03** przez Zbąszynek, Gorzów, Kostrzyn

Skomunikowania w Kostrzynie w kierunku Berlina

Włączenie powiatów żarskiego i żagańskiego do sieci połączeń pociągów pociągów pociągów pociągów pociągów

Wydłużenie linii komunikacyjnej **P07** z Zielonej Góry do Żagania

Wydłużenie **P14** z Jeleniej Góry przez Lubań, Węgliniec i Żagań do Żar

Wydłużenie linii **P04** do Żagania lub Zgorzelca albo Jeleniej Góry

Nowa linia z Cottbus przez Żary, Żagań do Wrocławia i Krakowa

Połączenia do Warszawy

Nowa linia dalekobieżna przez Głogów, Leszno, Ostrów, Kalisz

Postój w Zbąszynku dla pociągów ekspresowych

Przetrasowanie linii **P05** nową trasą przez Międzychód

Utworzenie wariantu linii **P15** przez Leszno do Zielonej Góry lub Żar

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo łódzkie

Postoje dla połączeń dalekobieżnych

Postoje szybkich połączeń dalekobieżnych **Ex/KDP** w Sieradzu

Obsługa przez wybrane połączenia **KDP** stacji w Zduńskiej Woli

Postoje połączeń **Ex/KDP** na stacji Opoczno Południe

Postój linii **P15** w Błaszczkach

Brakujące linie komunikacyjne

Bezpośrednie połączenie Łodzi z **Radomiem** i **Lublinem**

Bezpośrednie połączenie dalekobieżne Łodzi i **Kielc** przez CMK

Wariantowanie linii komunikacyjnej **P29** przez Wieruszów i Wieluń

Uruchomienie połączeń dalekobieżnych po linii kolejowej nr 131

Kwestie infrastrukturalne

Budowa łącznic w Słomiance między **LK25** a **CMK** w kierunku Krakowa

Budowa i obsługa nowego ciągu ... – Wieluń – Bełchatów – Piotrków – ...

Modernizacja i elektryfikacja **LK25**, połączenia w kierunku Podkarpacia

Nowa linia kolejowa Łódź – Poddębice – Uniejów – Turek – Konin

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo małopolskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie linii **P14** Jelenia Góra – Katowice do Krakowa (Zakopanego)

1-godzinna częstotliwość z Krakowa do Kielc (**P42** Olsztyn – Kielce do Krakowa)

Wydłużenia wybranych linii KDP kończących w Krakowie do Rzeszowa

Wydłużenie linii **P19** Lublin – Kraków do Bielska-Białej lub Cieszyna

Wydłużenie **P12** Gdynia – Kraków na południe do Zakopanego

Brakujące połączenia

Bezpośrednie połączenie Krakowa z Centralnym Portem Komunikacyjnym

Brak połączeń bezpośrednich Częstochowa – Kraków

Połączenie Krakowa ze Słowacją oraz Węgrami, wykorzystujące linię P-P

Kraków – Lublin najkrótszą trasą przez Mielec (**P21**) lub Rzeszów (**P33**)

Brak bezpośredniego połączenia BiT z Krakowem i Małopolską

Pozostałe uwagi

Usunięcie wjazdu kieszeniowego do Gorlic dla linii **P22** Kraków – Zagórz

Połączenie Ex Rzeszów – Kraków – GOP – Wrocław – Poznań – Szczecin

Zbyt mały zakres obsługi dalekobieżnej regionu Podhala i Zakopanego

Usunięcie postoju w Mszanie Dolnej dla linii **KDP37** Gdynia – Zakopane

Brak połączeń dalekobieżnych do Muszyny i Krynicy-Zdrój

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo mazowieckie

Uwagi do linii komunikacyjnych

Wydłużenie jednej z linii kończących w Warszawie do Łomży

Utworzenie linii Olsztyn – Szczytno – Ostrołęka – Warszawa Wileńska

Wydłużenie linii **P42** Olsztyn – Kielce do Krakowa (poprawa oferty na LK8)

Nowa linia dalekobieżna Warszawa – LK1 – Bełchatów – Wieluń – Wrocław

Brakujące połączenia

Uzupełnienie o linię dalekobieżną Lublin – Radom – Łódź (Poznań)

Brak pociągu w śladzie obecnego TLK Flisak (przez Płock, Grudziądz)

Nowa linia dalekobieżna Warszawa – Częstochowa – Katowice po LK1

Połączenie Krakowa i Katowic z Centralnym Portem Komunikacyjnym

Postoje handlowe

Postoje w Grodzisku Mazowieckim, również dla linii z CMK

Usunięcie postojów na stacji Ciechanów dla linii **KDP20**

Przeniesienie postoju na LK9 z Mławy Miasto do Mławy

Wprowadzenie postojów dla pociągów dalekobieżnych na stacji Nasielsk

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo opolskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie linii **P13** Olsztyn – Opole przez Nysę, Paczków do Kłodzka lub dalej do Kudowy Zdrój

Wydłużenie linii komunikacyjnej **P14** Jelenia Góra – Nysa – Katowice do Krakowa lub do Zakopanego

Brakujące połączenia

Szybkie połączenie Ex Rzeszów – Kraków – GOP – Opole – Wrocław – Poznań – Szczecin najkrótszą trasą

Brak uwzględnienia połączeń międzynarodowych Szczecin – Poznań – Wrocław – Opole – Racibórz – Wiedeń

Bezpośrednie połączenie linią regionalną Nysy z Wrocławiem przez Brzeg, Oławę

Inne postulaty

Elektryfikacja linii kolejowych Opole – Nysa, Nysa – Brzeg oraz Opole – Kluczbork

Uwzględnienie na mapie HRJ połączeń regionalnych przez przejście graniczne Głuchołazy-Mikulovice

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo podkarpackie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie linii **P22** Kraków – Zagórz do Ustrzyk Dolnych

Wydłużenie linii kończących w Rzeszowie do Krosna lub Sanoka

Wydłużenie linii **KDP09** Kołobrzeg – Warszawa – Kraków do Rzeszowa

Wydłużenie linii komunikacyjnej **Ex55** Lipsk/Wrocław – Rzeszów do Przemyśla

Brakujące połączenia

Uwzględnić nową linię kolejową Łętownia – Rzeszów

Obsługa ciągu komunikacyjnego Rzeszów – Skarżysko – Łódź

Bezpośrednie połączenie ściany wschodniej (Rzeszów – Białystok)

Relacja z Rzeszowa i Przemyśla do Szczecina bez pośredniości

Uwagi do postojów handlowych

Brak postoju dla pociągu **P33** Bydgoszcz – Rzeszów w Nowej Sarzynie

Zamiana postoju **P22** we Wróbliku Szlacheckim na Besko

Kwestionowanie zasadności postoju w Głogowie Małopolskim

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo podlaskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie jednej linii z kraju kończących w Warszawie do Łomży

Wydłużenie **P08** Szczecin – Olsztyn do Białegostoku przez Ostrołękę

Wydłużenie linii komunikacyjnej **KDP11** Szczecin – Warszawa do Białegostoku

Brakujące połączenia

Włączenie Łomży w sieć połączeń dalekobieżnych

Bezpośrednie połączenie Białystok – Łuków – Lublin – Rzeszów

Brak połączeń na ciągu Warszawa – Hajnówka – Białystok

Budowa nowej linii kolejowej Ostrołęka – Łomża – Kolno – Giżycko

Punkty zatrzymań

Usunięcie postoju linii **P04** w Wasilkowie

Postoje w Osowcu ze względu na znaczenie turystyczne BPN

Zatrzymania linii pospiesznej na LK6 w Raciborach, Szulborzu, Baciutach

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo pomorskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Sezonowe wydłużenia pociągów kończących bieg w Gdyni do Helu, Łeby

Całoroczne wydłużenie linii **P12** Kraków – Gdynia do Kołobrzegu lub Ustki

Wydłużenie **Ex05** Praga – Gdynia do Kołobrzegu lub Ustki

Brakujące połączenia dalekobieżne

Obsługa ośrodków na trasie obecnego TLK Flisak (między Gdynią a Łodzią)

Połączenie o charakterze ekspresowym Trójmiasta ze Szczecinem i Berlinem

Połączenie dalekobieżne Trójmiasto – Chojnice – Szczecinek – Szczecin

Bezpośrednie połączenie dalekobieżne Trójmiasto – Lublin

Inne postulaty

Podział linii **P24** Kostrzyn – Gdynia na warianty przez Bydgoszcz i Chojnice

Przetrasowanie **P07** Gdynia – Zielona Góra na wprost LK131 zamiast LK201

Zatrzymanie KDP/Ex do Krakowa na LK9 w Tczewie i Malborku

Dodanie postoju KDP/Ex w Lęborku, usunięcie postoju w Sławnie

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo śląskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie linii **P14** Jelenia Góra – Katowice do Krakowa (Zakopanego)

Wydłużenie linii **P21** (Zamojszczyzna) lub **P22** (Bieszczady) z Krakowa do GZM

Wydłużenie linii **P19** Lublin – Kraków do Bielska-Białej lub Cieszyna

Wydłużenie linii **P42** do Katowic lub Gliwic przez Olkusz

Brakujące połączenia

Bezpośrednie połączenie Katowic z Centralnym Portem Komunikacyjnym

Brak połączeń bezpośrednich Częstochowa – Kraków

Zbyt mały zakres obsługi Częstochowy przez połączenia dalekobieżne

Połączenie Ex Rzeszów – Kraków – GOP – Wrocław – Poznań – Szczecin

Połączenie Bielska-Białej z Poznaniem, Pomorzem Środkowym (wariant **P03**)

Inne postulaty

Sprzeciw lub poparcie wobec budowy nowej linii kolejowej nr 170

Postój w Chorzowie Batorym zamiast w Chorzowie Mieście

Zmiana trasowania linii do Czech przez Wodzisław Śląski

Obsługa przystanku Jasienica k. Bielska zamiast Jaworze Jasienica na LK190

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo świętokrzyskie

Uwagi do połączeń

Wydłużenie linii P42 Olsztyn – Kielce do Krakowa w celu osiągnięcia taktu 1h

Połączenie dalekobieżne po LK25 Łódź – Skarżysko-Kamienna – Rzeszów

Połączenie Kielc z Łodzią przez CMK

Połączenie Kielc z Katowicami przez CMK

Uwagi do infrastruktury

Elektryfikacja LK25 Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna

Budowa nowej linii kolejowej Busko Zdrój – Tarnów

Budowa nowej linii kolejowej Kraków – Kazimierza Wlk. – Busko Zdrój

Poprawa parametrów LK70 Włoszczowice – Chmielów

Uwagi do postojów

Usunięcie postoju w Suchedniowie

Postój w Ćmielowie P54 zamiast postoju w Jasicach

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo warmińsko-mazurskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie linii **P13** Opole – Olsztyn do Giżycka lub dalej do Ełku

Połączenie Mazur z zachodem kraju poprzez wydłużenie **P06** do Ełku (przez Pisz lub Mrągowo)

Obsługa relacji Olsztyn – Białystok wydłużeniem linii **P08** ze Szczecina

Kwestie infrastrukturalne

Budowa nowej linii kolejowej Ostrołęka – Łomża – Kolno – Giżycko

Istotność połączenia Braniewa z Elblągiem, rewitalizacja **LK254** jako korytarza z największym potencjałem

Rewitalizacja linii kolejowych do Węgorzewa i Gołdapi

Uwagi do postojów handlowych

Wprowadzenie postoju handlowego dla pociągów KDP/Ex w Działdowie

Kwestionowana zasadność postoju w Rakowicach dla Nowego Miasta Lubawskiego i Lubawy

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo wielkopolskie

Obsługa linii „Y” i Kalisza

Sprzeciw wobec budowy obwodnicy (bajpasa) w ciągu LK85 w Kaliszu

Dodanie postojów najszybszych linii KDP (V320) do Warszawy w Kaliszu

Dodanie postojów dla linii KDP i Ex w Kępnie, Jarocinie, Pleszewie

Uruchomienie połączeń o charakterze regionalnych ekspresów do Poznania

Przetrasowanie linii **KDP10** Szczecin – Kraków przez Ostrów Wielkopolski

Brakujące połączenia

Obsługa ciągu Kalisz – Ostrów – Krotoszyn – Leszno (– Zielona Góra)

Zmiana trasy **P15** Terespol – Wrocław przez LK355, a nie Krotoszyn

Połączenie (Szczecin –) Poznań – Wrocław – Ostrawa – Wiedeń

Brakujące połączenie Poznań – Łódź – Radom – Lublin

Zamiana środkowego odcinka P10+P40 z linią **P29** (Poznań – Kraków)

Pozostałe postulaty

Wariantowanie lub zagęszczenie **P29** Szczecin – Kraków (LK181, Częstochowa)

Dodanie postoju pociągów dalekobieżnych na st. Poznań Wschód

Wariantowanie linii **P24** Gdynia – Kostrzyn od Piły do Poznania

Rewitalizacja i przywrócenie połączeń na linii Leszno – Gostyń – Jarocin

Przetrasowanie **P15** Wrocław – Terespol na ciąg przez Kępno, Bełchatów

Wybrane postulaty z konsultacji społecznych w układzie województw: województwo zachodniopomorskie

Wydłużenia linii komunikacyjnych

Wydłużenie linii **KDP10**
Kraków – Szczecin do Świnoujścia

Wydłużenie linii **KDP11**
Warszawa – Szczecin do Świnoujścia

Zapewnienie bezpośredniości
Szczecina z Rzeszowem i Przemyślem

Brakujące połączenia

Zmiana przebiegu linii Trójmiasto –
Szczecin przez Kołobrzeg, Gryfice

Przetrasowanie połączenia Szczecina
z Krakowem przez Wrocław

Uwzględnienie połączenia Szczecina z
Trójmiastem przez Drawsko Pomorskie

Bezpośrednie połączenie Szczecina
z Jelenią Górą

Uwagi do postojów handlowych

Uwzględnienie postoju linii **P03** na
stacji Szczecin Podjuchy

Dodanie postoju pociągów
dalekobieżnych na stacji Chociwel

Ograniczenie liczby postojów na linii
P01 ze Szczecina do Gdańska



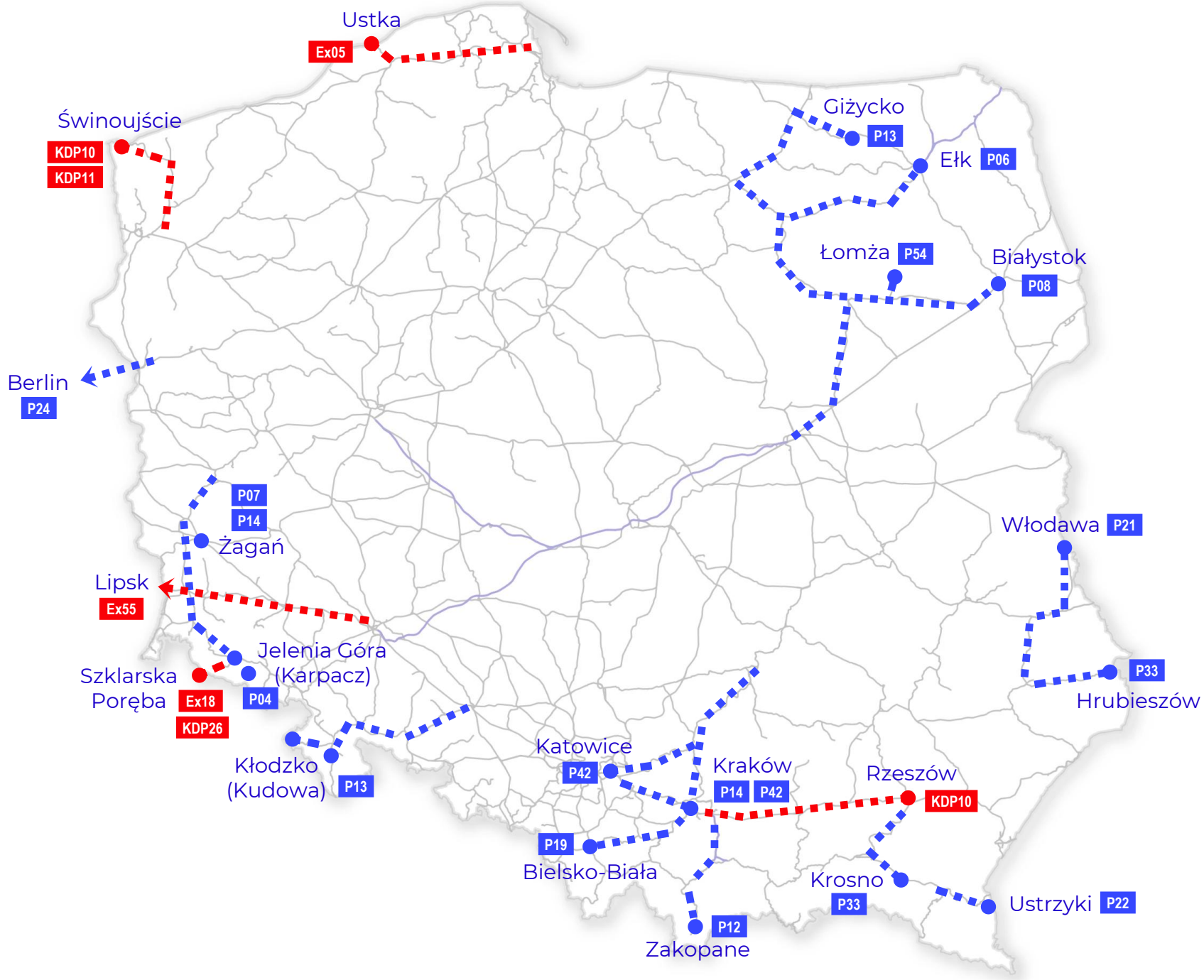
HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Wybrane uwagi
w konsultacjach
publicznych:

wydłużenia linii
komunikacyjnych

linie KDP/Ex

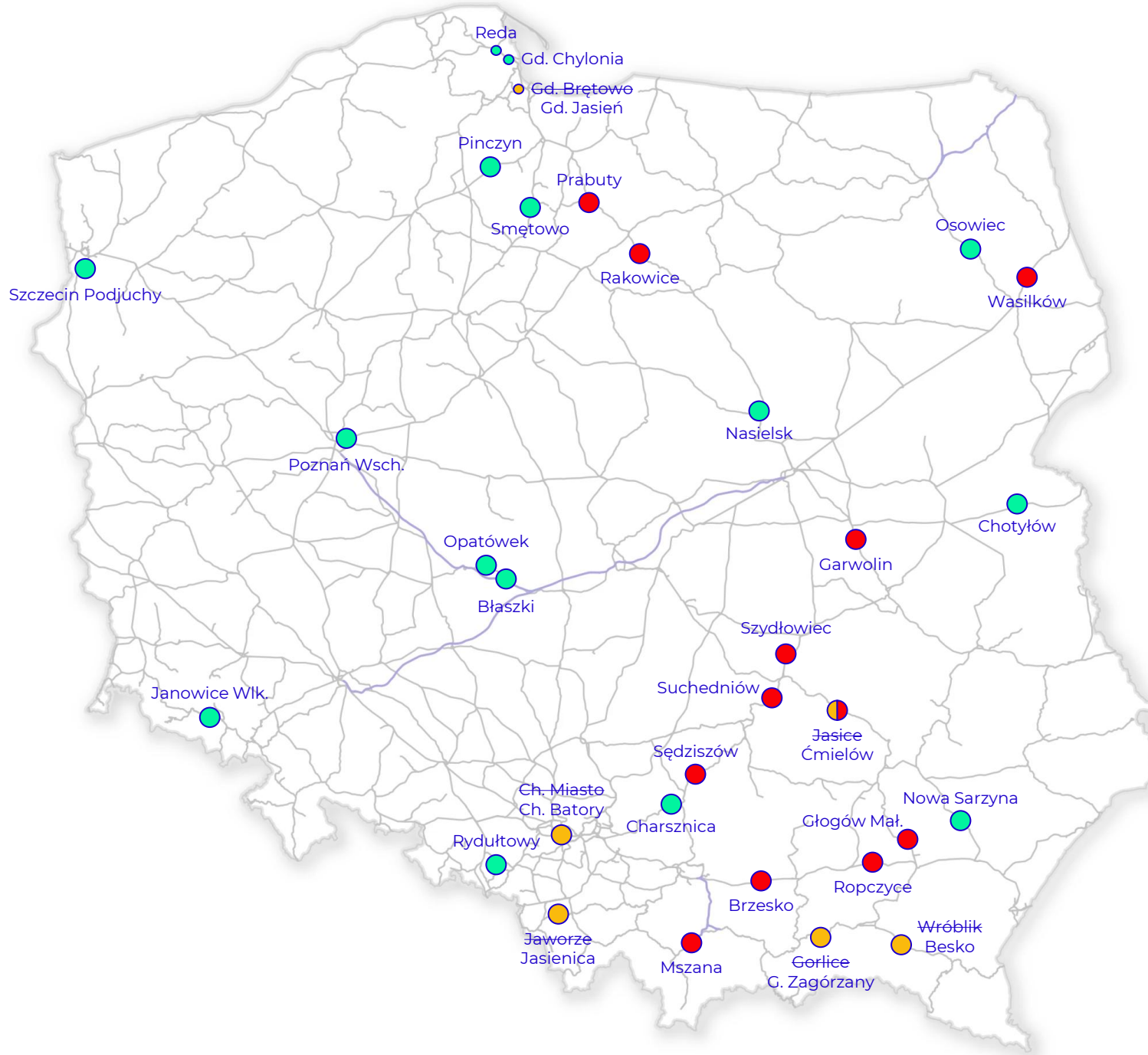
linie P



**Wybrane uwagi
w konsultacjach
publicznych:**

**uwagi do postojów
linii P**

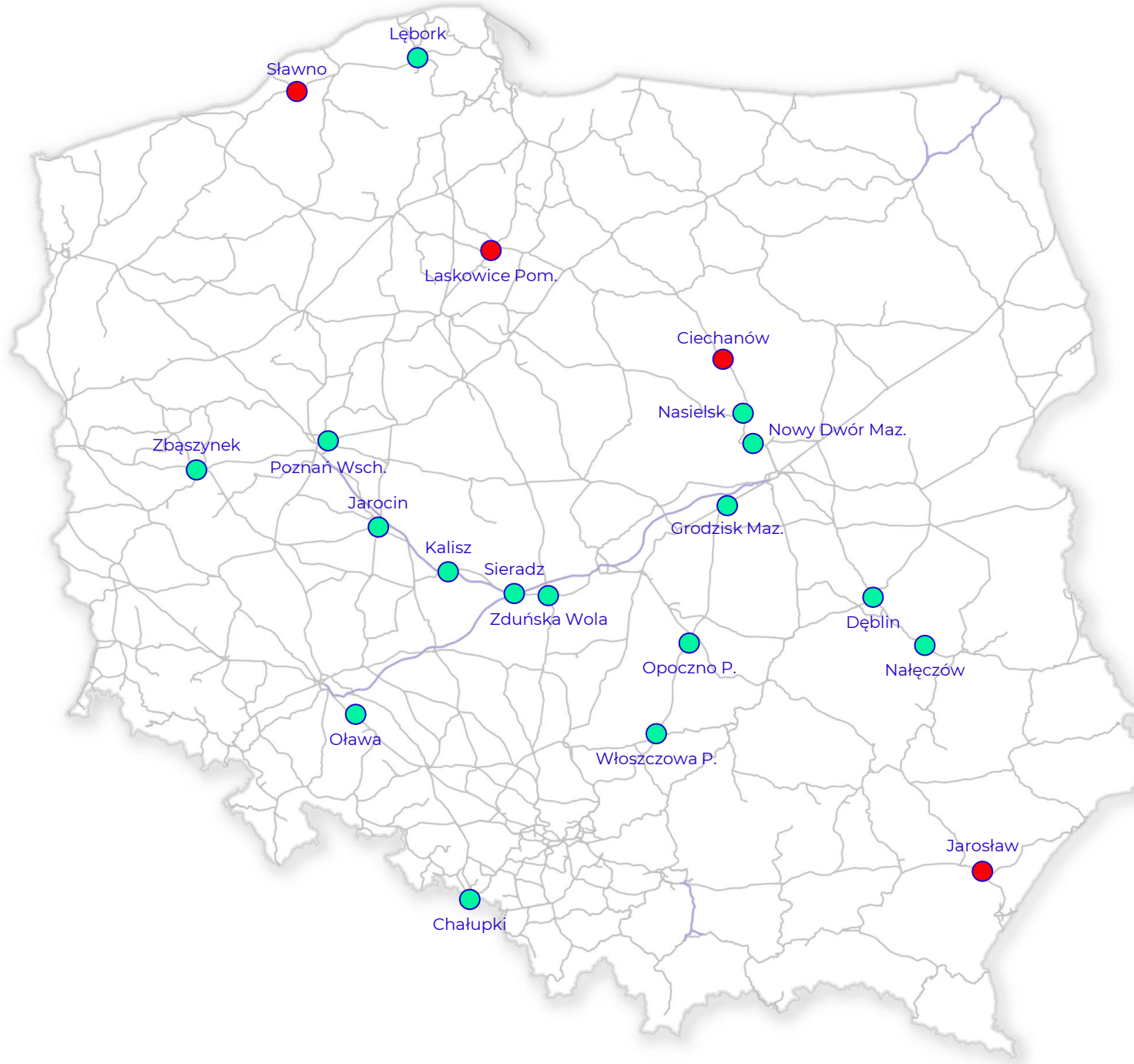
- **dodanie** postoju
- **usunięcie** postoju
- **relokacja** postoju



**Wybrane uwagi
w konsultacjach
publicznych:**

**uwagi do postojów
linii KDP/Ex**

-  **dodanie** postoju
-  **usunięcie** postoju

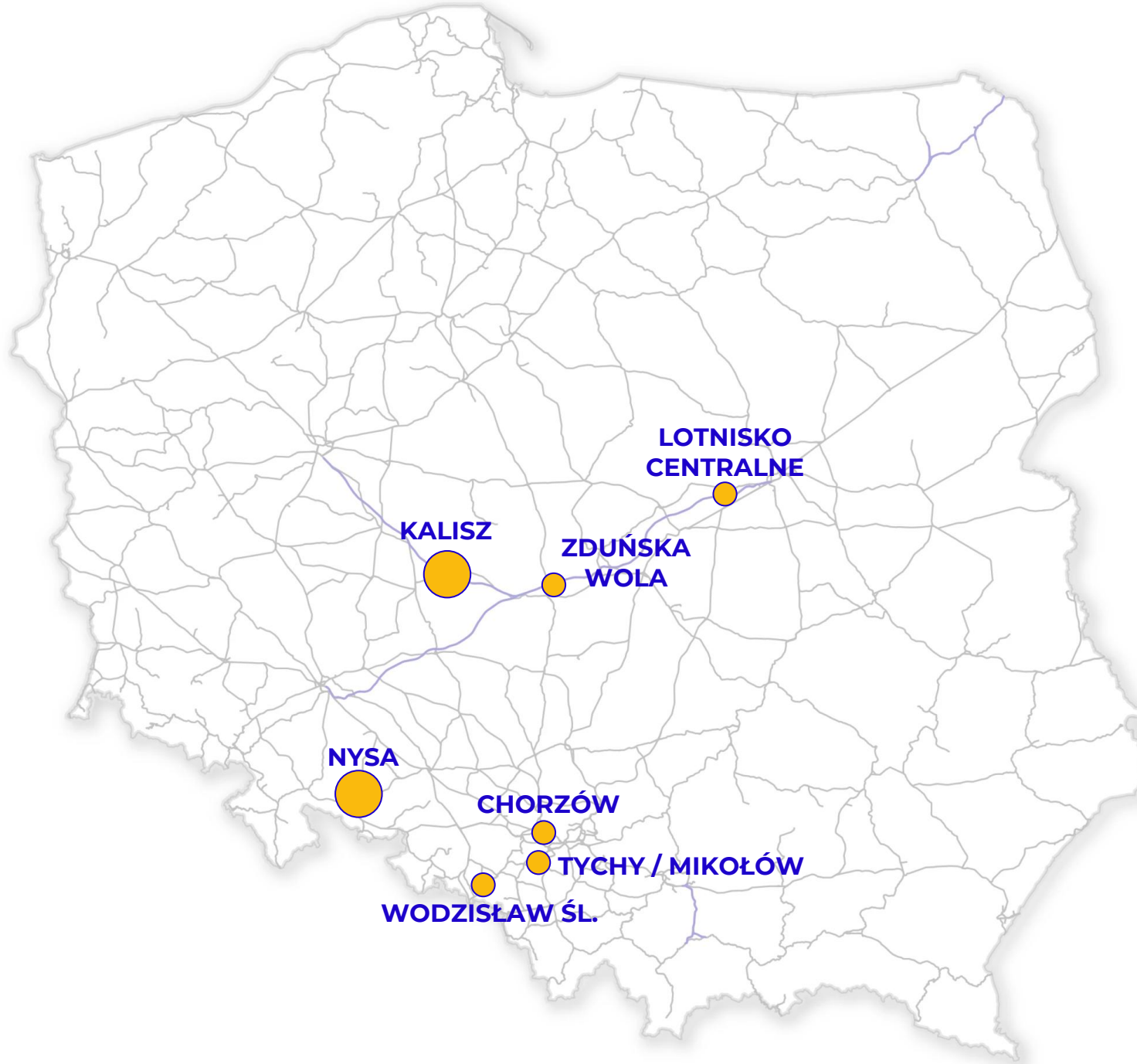




HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

**Najczęściej
powtarzające się
uwagi do linii
komunikacyjnych
oraz postojów**

● miejsca, których
dotyczyło
najwięcej uwag



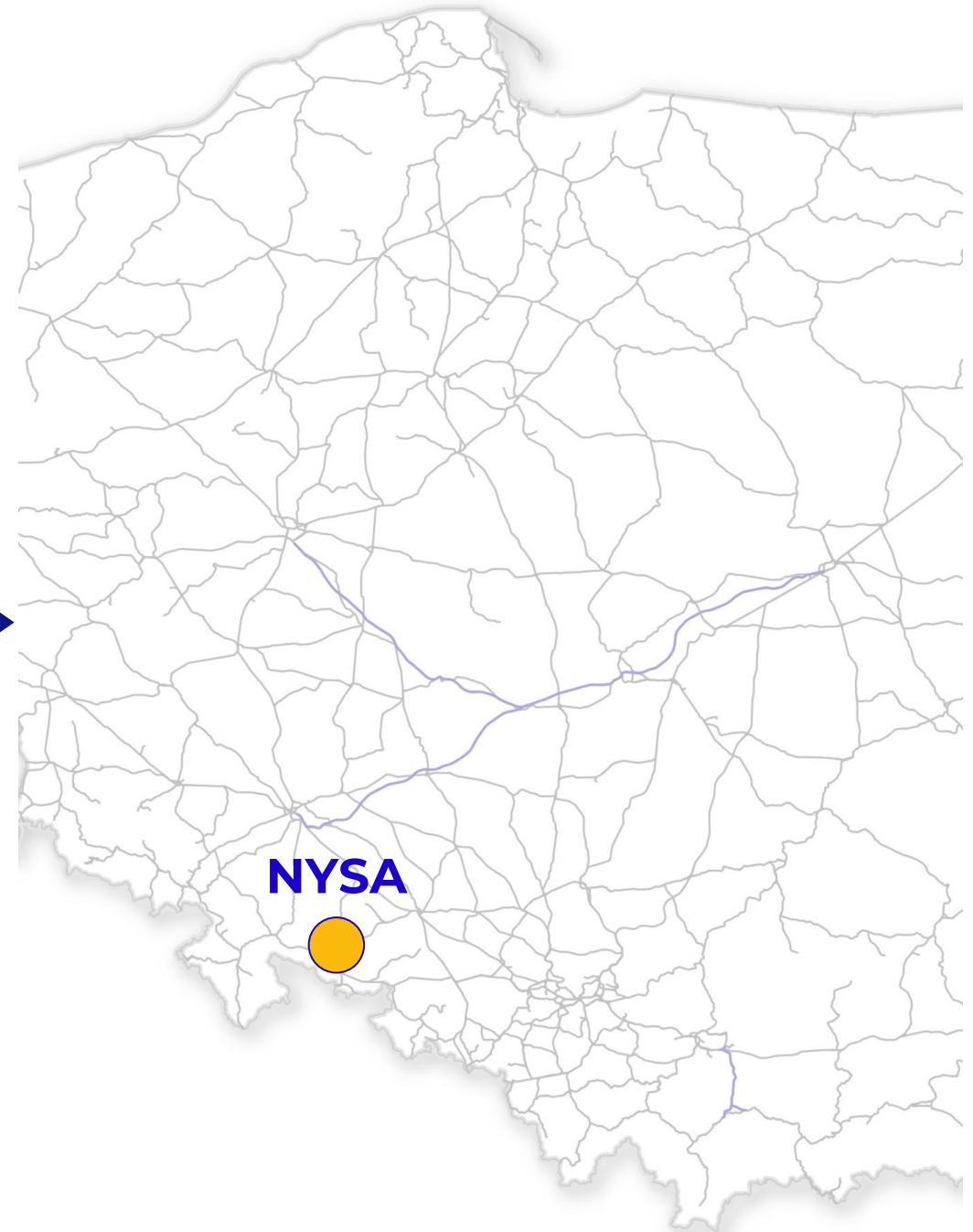
Najczęstsze uwagi dotyczące linii komunikacyjnych i punktów obsługi

- zatrzymanie jednej z linii KDP do Warszawy
- ogólny brak akceptacji dla budowy kolejowej obwodnicy Kalisza
- najwięcej uwag dotyczyło postojów handlowych na linii KDP01



Najczęstsze uwagi dotyczące linii komunikacyjnych i punktów obsługi

- wydłużenie linii P13 z Opola dalej w kierunku linii podsudeckiej i Kłodzka
- włączenie Nysy w sieć połączeń dalekobieżnych do centrum kraju
- istotność bezpośredniego połączenia regionalnego z Wrocławiem
- poza zbiorem uwag dotyczących bezpośrednio Nysy powtarzała się kwestia wydłużenia linii P14 z Katowic co najmniej do Krakowa



Obsługa nowego lotniska krajowego

Najczęstsze uwagi dotyczące linii komunikacyjnych i punktów obsługi

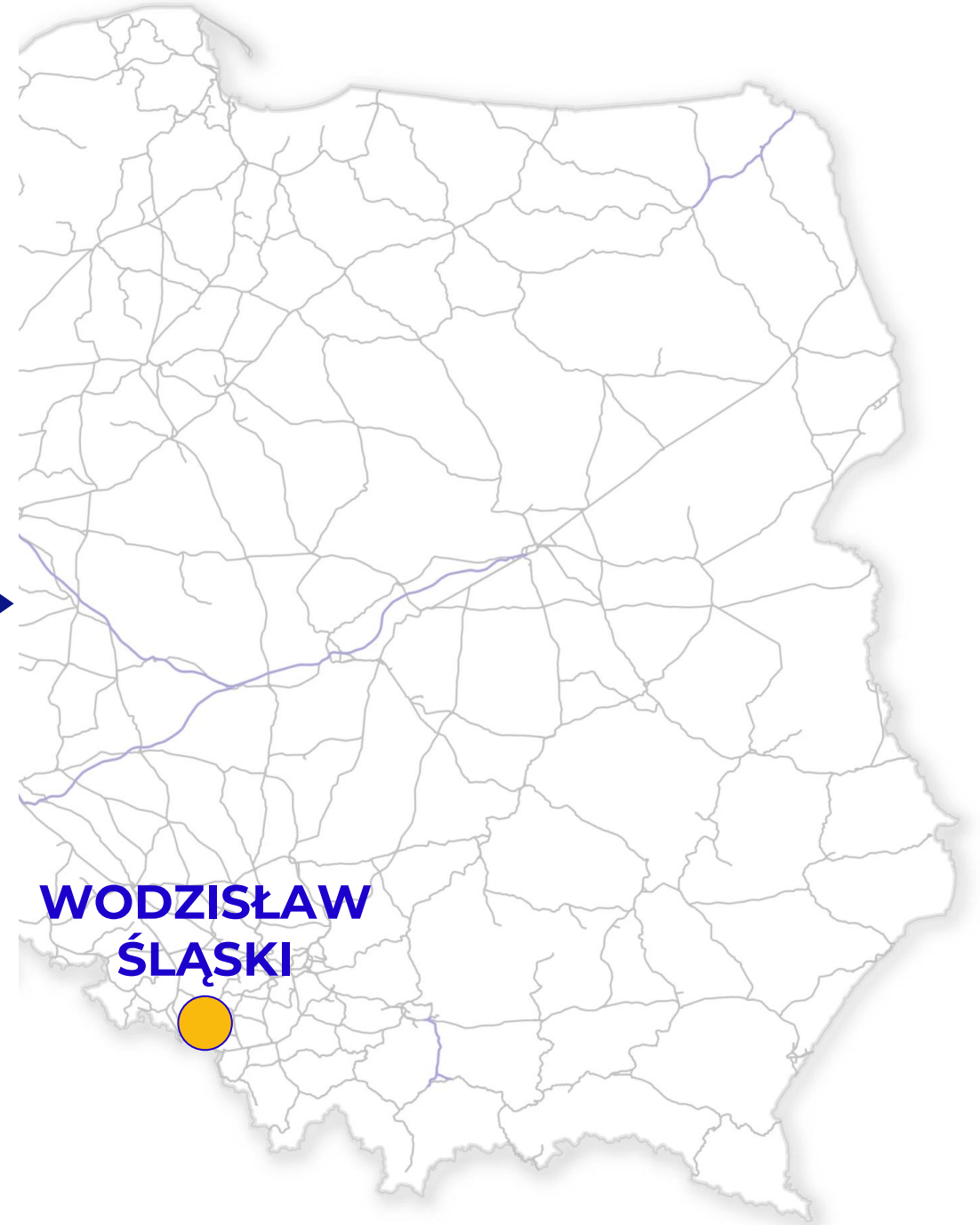
- utworzenie bezpośrednich połączeń z różnych części kraju do nowego lotniska krajowego
- łącznica z CMK (Korytów) do stacji obsługującej nowe lotnisko krajowe, umożliwiająca obsługę relacji np. z Krakowa i Katowic
- propozycje przetrasowania połączeń pospiesznych z linii kolejowych nr 1 i 3 przez stację obsługującą nowe lotnisko krajowe



Wodzisław Śl.

Najczęstsze uwagi dotyczące linii komunikacyjnych i punktów obsługi

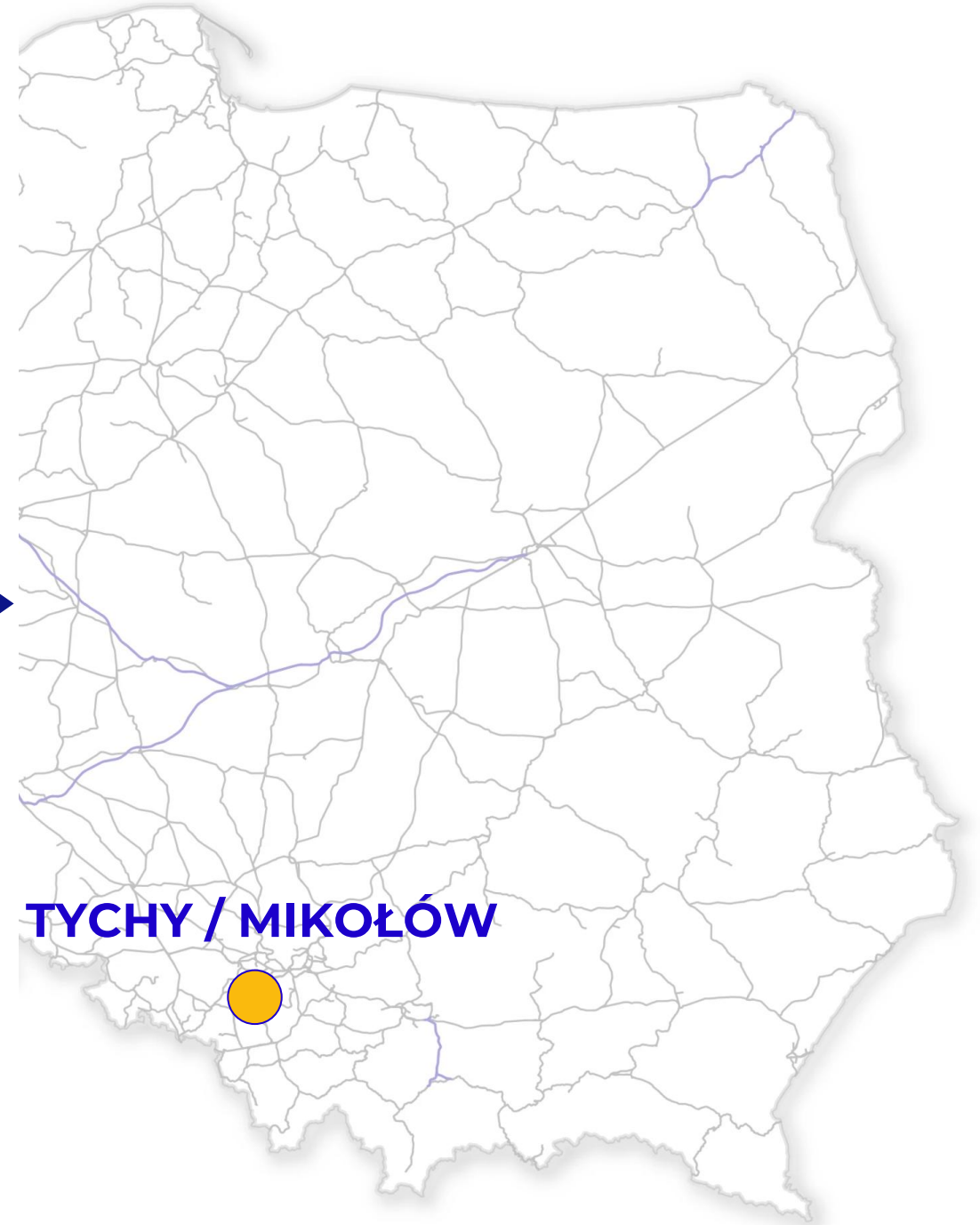
- uwagi niezależne od postulatów dotyczącej budowy linii kolejowej nr 170
- postulat przetrasowania wszystkich linii dalekobieżnych na południe przez Rybnik oraz Wodzisław Śląski
- podstawowe kierunki postulowanych połączeń: Warszawa, Kraków



Tychy / Mikołów (LK nr 170)

Najczęstsze uwagi dotyczące linii komunikacyjnych i punktów obsługi

- w uwagach wyrażono sprzeciw dla budowy linii kolejowej nr 170 w planowanym przebiegu
- popierany jest przebieg korytarza przez Tychy
- schemat połączeń HRJ na rok 2035 przedstawiający trasowanie linii KDP03P oraz KDP27 przez Mikołów (z wykorzystaniem linii nr 140 rozbudowanej do 2 torów) i dalej przez Rybnik i Wodzisław Śląski został odebrany jako trasowanie po całkiem nowej linii nr 170



Najczęstsze uwagi dotyczące linii komunikacyjnych i punktów obsługi

- chęć włączenia Zduńskiej Woli w sieć połączeń wykorzystujących ciąg kolei dużej prędkości
- uruchomienia przewozów dalekobieżnych po linii kolejowej nr 131



Najczęstsze uwagi dotyczące linii komunikacyjnych i punktów obsługi

- zmiana lokalizacji postojów w Chorzowie ze stacji Chorzów Miasto na Chorzów Batory
- włączenie do obsługi miasta również linii jadących tzw. linią średnicową przez Zabrze





HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Podsumowanie konsultacji z organizatorami transportu

Konsultacje z organizatorami regionalnymi i aglomeracyjnymi



1. Zebranie uwag do planowanej **oferty dalekobieżnej HRJ**
2. Ustabilizowanie założeń dla **oferty regionalnej i aglomeracyjnej**
3. Rozpoznanie potrzeb w zakresie połączeń dowozowych i integracji ofert



Zaproszenie: 16.07.2024

Zbieranie danych: 29.08.2024 – 24.01.2025 + 29.09.2025

Warsztaty: 15.04.2025 – 02.10.2025

Spotkanie podsumowujące: 21.01.2026

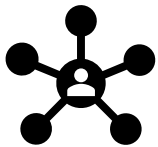
Uzgodnienia połączeń stykowych: 12.03.2026 – 30.03.2026

Publikacja raportu: 29.06.2026



16 spotkań warsztatowych w miastach wojewódzkich, z udziałem 18 organizatorów

31 spotkań dotyczących uzgodnienia połączeń na stykach województw



samorządy województw,
Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie,
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia,

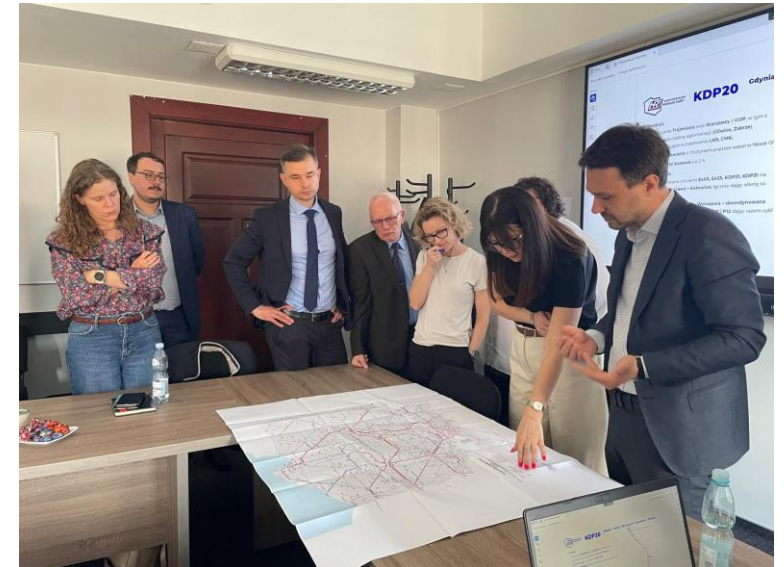


157 ekspertów (przedstawiciele organizatorów, goście zaproszeni przez gospodarzy)

Liczba zebranych uwag, wniosków i postulatów



303
oferta regionalna




205
infrastruktura
kolejowa

219
oferta dalekobieżna

Z raportem z konsultacji z organizatorami można zapoznać się [pod linkiem](#).

Zawartość Raportu:

1. Wnioski dot. infrastruktury kolejowej
2. Uwagi i postulaty do dalekobieżnej oferty przewozowej
3. Uwagi i postulaty do regionalnej oferty przewozowej
4. Rekomendacje dot. połączeń stykowych
5. Rekomendacje dot. integracji taryfowo-rozkładowej
6. Rekomendacje dot. połączeń dowozowych



Jak zmieniony został HRJ można prześledzić w rozdziale **Ewolucja oferty dalekobieżnej w wyniku procesu konsultacyjnego.**



Konsultacje Horizontalnego Rozkładu Jazdy z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego

Nazwa: Raport z konsultacji HRJ z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego

Wersja: 1.1

Data: 23.06.2026

W zakresie ruchu regionalnego uwagi dotyczyły m.in.:

- koordynacji połączeń regionalnych z ofertą dalekobieżną,
- integracji taryfowo-rozkładowej (połączenia podwójnej funkcji),
- autobusowych linii dowozowych,
- otoczenia regulacyjnego przewozów.

W zakresie ruchu dalekobieżnego uwagi dotyczyły m.in.:

- przebiegu tras planowanych linii komunikacyjnych,
- propozycji nowych połączeń międzywojewódzkich,
- zatrzymań handlowych dla pociągów dalekobieżnych,
- połączeń sezonowych i turystycznych.

W zakresie infrastruktury uwagi dotyczyły m.in. Wskazań potrzebnych inwestycji infrastrukturalnych, zarówno niewielkich zadań punktowych jak i modernizacji określonych ciągów komunikacyjnych.



Konsultacje Horizontalnego Rozkładu Jazdy z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego

Nazwa:	Raport z konsultacji HRJ z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego
Wersja:	1.1
Data:	23.06.2026

Wnioski organizatorów w zakresie oferty dalekobieżnej poddano analizie. W raporcie znajdują się odniesienia Zespołu do złożonych uwag. Jak zmieniony został HRJ można prześledzić w rozdziale Ewolucja oferty dalekobieżnej w wyniku procesu konsultacyjnego.

Na podstawie konsultacji Zespół HRJ opracował założenia ofertowe w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym na okres 2030-2040 dla 16 województw, aglomeracji warszawskiej oraz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Jest to pierwsze w Polsce opracowanie ujmujące te założenia w spójny sposób dla całego kraju.

Wszystkie zgłoszone potrzeby infrastrukturalne przekazano do PKP Polskich Linii Kolejowych S. A.

Wnioski z konsultacji zostały wykorzystane do przygotowania projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” Ministra Infrastruktury na lata 2031-2034. Dotyczyło to w szczególności połączeń przekraczających granice województw, lokalnej integracji taryfowo-rozkładowej oraz organizacji połączeń dowozowych do krajowego systemu połączeń dalekobieżnych.



Konsultacje Horizontalnego Rozkładu Jazdy z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego

Nazwa:	Raport z konsultacji HRJ z regionalnymi i aglomeracyjnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego
Wersja:	1.1
Data:	23.06.2026



Podsumowanie konsultacji z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami

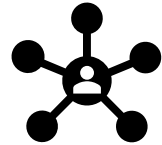
Konsultacje z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami



Rozpoznanie możliwości i ograniczeń rynku
Skonsultowanie proponowanych w HRJ koncepcji



PSO i przewozy komercyjne



Rejestracja podmiotów: do 31.08.2024
53 indywidualnych zaproszeń → **23** uczestników



1 spotkanie ogólne (PL – 03.10.2024, ANG – 04.10.2024)
16 odpowiedzi na ankiety (07-22.10.2024)
15 spotkań bilateralnych (08.01.2025 – 08.02.2025)



Ponad **32 godziny** spotkań



Prawie **50 powitanych gości**

Zapraszamy do zapoznania się:

- z pełnym raportem [pod linkiem](#),
- z jego syntezą [pod linkiem](#).

Zawartość Raportu:

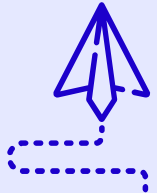
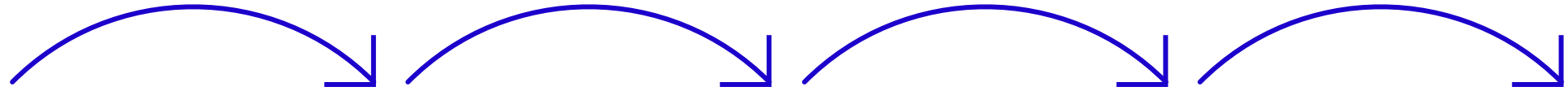
1. Streszczenie zarządcze
2. Wstęp
3. Przebieg konsultacji
4. Wnioski z konsultacji
 - a. Przewozy dotowane
 - b. Przewozy komercyjne
5. Załącznik nr 1 – omówienie ankiet
6. Załącznik nr 2 – omówienie spotkań bilateralnych
7. Załączniki nr 3 i 4 – prezentacje ze spotkań
8. Załączniki nr 5 i 6 – wzory ankiet



Konsultacje Horizontalnego Rozkładu Jazdy z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami

Nazwa:	Raport z konsultacji HRJ z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami
Rewizja:	1.0
Data:	30.04.2026

Konsultacje z potencjalnymi przewoźnikami i operatorami



WYSYŁKA ZAPROSZEŃ

53 podmioty

16.07.2024

data zaproszenia

31.08.2024

zakończenie
rejestracji



ZGŁOSZENIA

23 odpowiedzi



SPOTKANIE OGÓLNE

po polsku

03.10.2024

po angielsku

04.10.2024



ODPOWIEDZI NA ANKIETY

16 wypełnionych
ankiet

07-22.10.2024



SPOTKANIA BILATERALNE

15 spotkań

08.01.-07.02.2025

Zaproszenia do konsultacji – struktura podmiotów

Zaproszenia wysłano do 53 podmiotów (51 przewoźników i 2 organizacji branżowych)

21 podmiotów odpowiedziało na zaproszenie, a **2 dodatkowe podmioty** (1 przewoźników i 1 pool taborowy) zgłosiły się do konsultacji dowiadując się o nich innymi kanałami:

České dráhy as.	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	Flytoget AS	Ouigo France	European Sleeper	Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.
RegioJet a.s.	LTG Link	Deutsche Bahn AG	Kevin Speed	GoVolta	PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
Leo Express Global a.s.	VR Group	FlixTrain GmbH	NMBS	Arriva plc	BLS AG
ÖBB-Personenverkehr AG	MTR Nordic AB	DSB	Eurostar	The GoAhead Group Ltd.	Renfe-Operadora E.P.E
WESTbahn Management GmbH	SJ AB	Transdev	N.V. Nederlandse Spoorwegen	Mobico Group	Ouigo España
MÁV START Zrt.	Vygruppen AS	SNCF Voyageurs	Qbuzz BV	SBB	Intermodalidad de Levante SA
SKPL Cargo Sp. z o.o.	Comboios de Portugal	Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.	Arenaways	Arriva RP Sp. z o.o.	Angel Trains (pool taborowy)
Koleje Dolnośląskie S.A.	Trenitalia SpA	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	PKP Intercity S.A.	First Group Plc	Allrail (organizacja branżowa)
Koleje Małopolskie Sp. z o.o.	Italo SpA	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	Polregio Sp. z o.o.	Olavion Sp. z o. o.	Forum Train Europe (organizacja branżowa)

Liczbę 23 uczestników procesu konsultacji należy uznać za satysfakcjonującą, ponieważ obejmuje ona zdecydowaną większość przewoźników z Polski oraz Europy Środkowo-Wschodniej. W konsultacjach wzięła udział także istotna organizacja branżowa zrzeszająca niezależnych przewoźników.

Spotkanie wprowadzające i ankieta

21 podmiotów uczestniczyło w **spotkaniach wprowadzających** (2 spotkania o tej samej agendzie – w języku polskim i angielskim). Omówiono na nich przebieg procesu konsultacji i założenia Projektu HRJ. Poinformowano także uczestników o rozesłaniu **ankiety** stanowiącej pierwszy etap konsultacji. Uzyskano odpowiedzi od 16 podmiotów.

Ankieta składała się z 21 pytań zgrupowanych w **3 blokach tematycznych**:

Pytania ogólne	Przewozy komercyjne	Przewozy w ramach służby publicznej
<p>Miejsce na wprowadzenie przez Interesariuszy dodatkowych tematów nieujętych w pozostałych pytaniach i zgłoszenie uwag</p>	<p>Trasy predefiniowane i otwarty dostęp Delimitacja przewozów w służbie publicznej i komercyjnych Bariery prawne i organizacyjne wejścia na rynek Rozwiązywanie konfliktów w procesie przydzielania przepustowości Umowa ramowa z zarządcą infrastruktury Pool taborowy Postoje synergiczne</p>	<p>Długość trwania umów Wielkość pakietów w przetargach Udostępnianie taboru przez organizatora Czas między przetargiem, a rozpoczęciem przewozów Wymagania dotyczące taboru</p>

- Szczegółowe omówienie odpowiedzi udzielonych w ankiecie znajduje się w pełnej wersji Raportu (załącznik nr 1) → [Link do Raportu](#)
- Prezentacje ze spotkań w obu wersjach językowych stanowią załączniki nr 3 i 4 do Raportu → [Link do Załącznika nr 3](#) | [Link do Załącznika nr 4](#)

16 podmiotów:

15 przewoźników, **1** zrzeszenie przewoźników

15 przewoźników:

7 polskich, **8** zagranicznych

6 dalekobieżnych, **4** regionalnych, **5** mieszanych

8 zasiedziałych, **7** nowych *)

*) biorąc pod uwagę działalność w kraju pochodzenia

Przebieg spotkań bilateralnych

Z 16 interesariuszy, którzy wypełnili ankiety, **15 wyraziło zainteresowanie przeprowadzeniem spotkania bilateralnego.**

Ich celem było **dyskusja o udzielonych odpowiedziach**, a także **rozmowa o kwestiach wykraczających poza tematykę ankiety**, które zostały wskazane jako istotne przez interesariuszy.

Spotkania w formule stacjonarnej lub on-line, trwały łącznie ponad 32 godziny i wzięło w nich udział ponad 50 gości.

CZĘŚĆ POŚWIĘCONA DYSKUSJI O TREŚCI ZAWARTEJ W ANKIECIE



Odpowiedzi na pytania
zawarte w ankiecie



Dyskusja nad treścią
udzielonych odpowiedzi

PRZEBIEG „OTWARTEJ CZĘŚCI” SPOTKANIA BILATERALNEGO

- **Oczekiwania i rola Interesariusza w projekcie**
- Dyskusja o wątkach nieujętych w ankiecie
- Określenie dodatkowych tematów do pogłębienia
- Harmonogram projektu HRJ
- ▼ **Bazowe założenia projektu HRJ**

Zainteresowanie realizacją przewozów

Rynek przewozów dalekobieżnych w Polsce od 2030 roku

Liczba przewoźników kolejowych zainteresowanych uruchomieniem przewozów pasażerskich

10

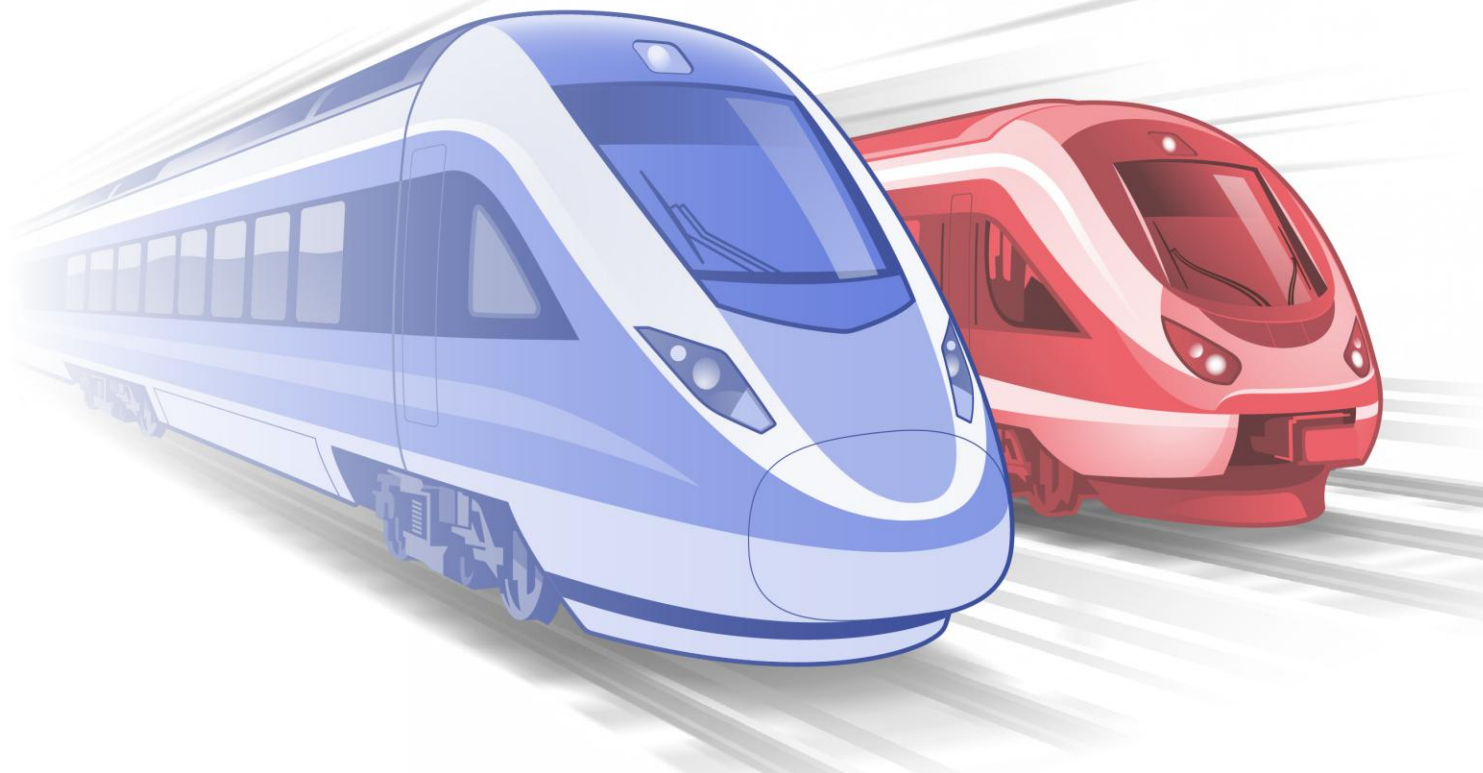
przewoźników:

przewozy finansowane
ze środków publicznych

7

przewoźników:

przewozy komercyjne
na własny rachunek



Zainteresowanie wykonywaniem przewozów dalekobieżnych w ramach służby publicznej (PSO) wyraziło 10 podmiotów.

Najważniejsze postulaty to:

1. górna granica wielkości pakietów przetargowych powinna wynosić **5 mln pockm/rok**;
2. zorganizowanie **przetargów testowych** w celu zdobycia doświadczeń lub oceny potencjału komercjalizacyjnego;
3. w celu zapewnienia ciągłej mobilizacji rynku **przetargi powinny być ogłaszane stopniowo**, przy zróżnicowanym czasie obowiązywania umów PSC;
4. docelowa długość umów PSC powinna wynosić **od 10 do 15 lat**;
5. długość **okresu mobilizacji** między podpisaniem umowy a rozpoczęciem przewozów powinna umożliwiać przygotowanie działalności, w szczególności pozyskanie nowego taboru; **najczęściej wskazywano 4 lata**;
6. zapewnienie przewidywalności rozwoju rynku poprzez opracowanie **mapy drogowej postępowań przetargowych**;
7. udostępnienie **historycznych wyników przewozowych** w celu właściwego skalkulowania oferty, zwłaszcza w modelach netto;
8. umożliwienie **niedyskryminującego dostępu do nierozliczonego taboru** sfinansowanego ze środków unijnych (zagadnienie tzw. „nadrekompensaty”);
9. zagwarantowanie faktycznego **niedyskryminującego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej** (tzw. OIU).

Zainteresowanie wykonywaniem komercyjnych przewozów dalekobieżnych wyraziło 7 podmiotów.

Najważniejsze postulaty i wnioski to:

1. oczekiwanie ukształtowania warunków rynkowych w sposób umożliwiający **organiczny rozwój przewoźników kolejowych**,
2. zapewnienie **dostępu do wyników przewozowych**, szczególnie istotne dla podmiotów dotychczas nieobecnych lub obecnych w Polsce w ograniczonym zakresie,
3. oczekiwanie **kontynuacji dyskusji na temat tras predefiniowanych** w celu wypracowania racjonalnych i zrozumiałych przez wszystkich uczestników rynku zasad tego mechanizmu,
4. **zróżnicowany odbiór koncepcji poolu taborowego Portu Polska**: część podmiotów wyraziło zainteresowanie, a dla części pool taborowy nie wpisuje się w model biznesowy,
5. **pozytywna ocena umów ramowych na dostęp do infrastruktury kolejowej** jako instrumentu ułatwiającego uzyskanie oczekiwanej przepustowości,
6. **negatywna ocena istniejącej procedury otwartodostępowej**, sprowadzająca się do wskazywania jej nadmiernego przeregulowania, a nadto również do zbyt krótkiego czasu obowiązywania decyzji wynoszącego tylko 5 lat,
7. **wskazanie możliwości stosowania rozwiązań hybrydowych**, łączących elementy przewozów służby publicznej i komercyjnych.



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Podsumowanie konsultacji międzynarodowych

Konsultacje międzynarodowe

Jednym z elementów procesu konsultacji projektu HRJ były **konsultacje międzynarodowe**.

Dotyczyły one przede wszystkim **układu linii komunikacyjnych** między Polską a krajami ościennymi, kwestii organizacji tych przewozów, a także uwarunkowań związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej na korytarzach międzynarodowych.

W odróżnieniu od pozostałych ścieżek konsultacyjnych współpraca ta miała i ma charakter ciągły, nieustrukturyzowany, uzależniony od działań w ramach różnych platform i inicjatyw, w których uczestniczy strona polska.

Głównym celem konsultacji projektu jest **opracowanie i ustabilizowanie siatki połączeń międzynarodowych** w Horyzontalnym Rozkładzie Jazdy, uspojnienie założeń po stronie polskiej oraz po stronie partnerów zagranicznych w perspektywie roku 2035 i późniejszej.

Szczególne znaczenie ma tutaj kwestia infrastruktury – w 2035 roku oddana zostanie do użytku nowa linia kolei dużych prędkości **„Y” do Poznania i Wrocławia, która otworzy nowe możliwości** zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym.



Platformą współpracy dot. siatki i układu połączeń międzynarodowych był przede wszystkim EuroLink, czyli inicjatywa RNE, podmiotu zrzeszającego europejskich zarządców infrastruktury kolejowej.

Z ramienia HRJ w pracach uczestniczyli członkowie **Port Polska** oraz **PKP Polskie Linie Kolejowe**.

W ramach wspólnych prac powstaje **koncepcja dla połączeń w Europie w horyzoncie roku 2035**.



**Wybrane postulaty,
które zgłaszał
Zespół HRJ
w konsultacjach
międzynarodowych**



Ministerstvo dopravy



Vysokorychlostní trať spojuje

**Przetrasowanie połączenia
do Pragi korytarzem przez
Mieroszów, Meziměstí**

- skrócenie czasu przejazdu
- włączenie Wałbrzycha i Hradca Kralove w układ połączenia
- odciążenie korytarza przez Międzylesie



Bundesministerium
für Verkehr



Deutschlandtakt

**Zwiększenie liczby
dostępnych tras na
odcinku Frankfurt - Berlin
dla połączeń z Polski**

- adekwatna odpowiedź na popyt na trasie między Warszawą a Berlinem
- rozwój zarówno połączenia przez „Y”, jak i linię konwencjonalną (LK 3) oraz w stronę Wrocławia i Krakowa

Z raportem z konsultacji międzynarodowych można zapoznać się [pod linkiem](#).

Zawartość Raportu:

1. Streszczenie
2. Obszary współpracy z partnerami zagranicznymi
3. Zgłaszane postulaty w zakresie połączeń międzynarodowych

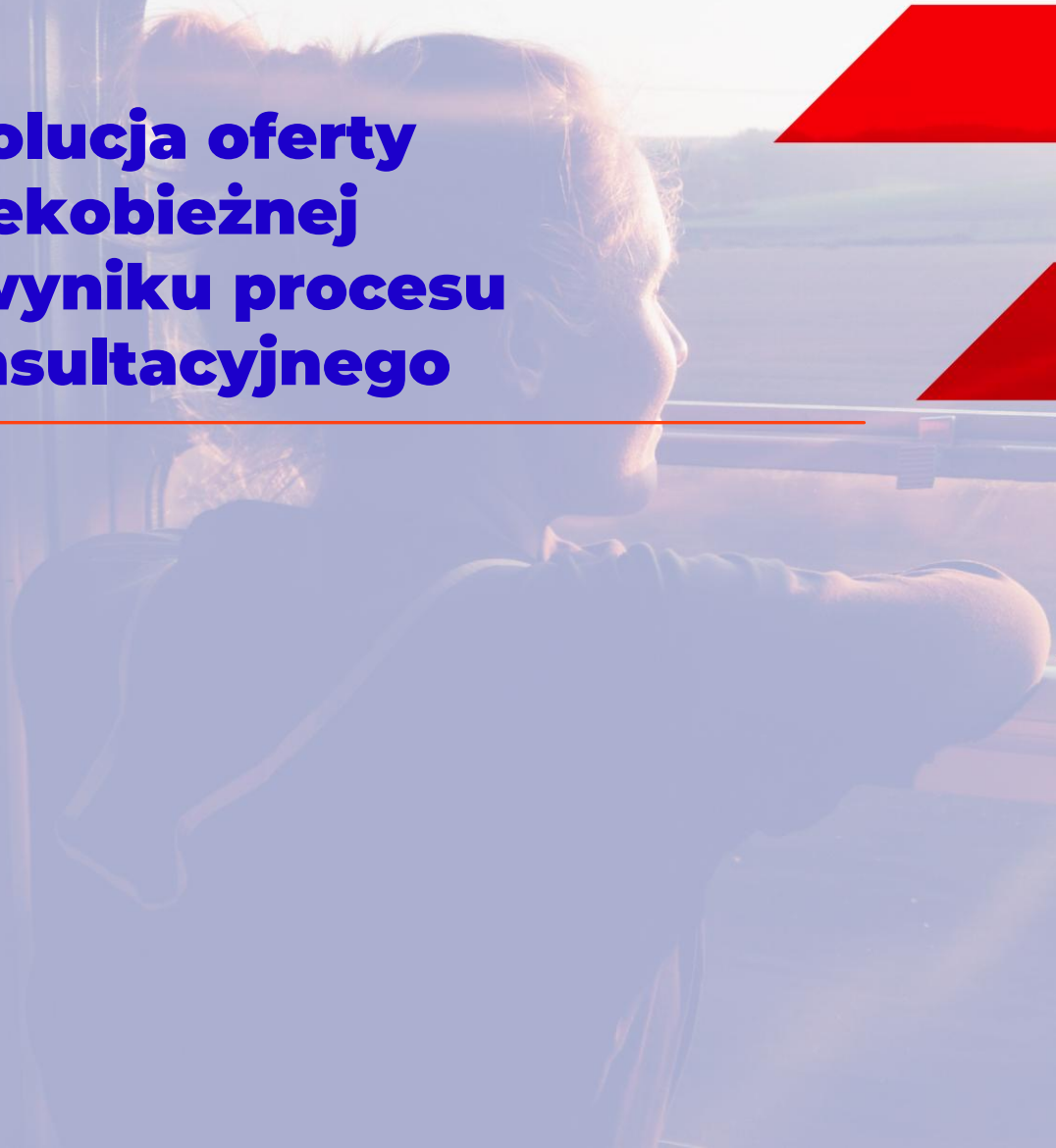
Jak zmieniony został HRJ można prześledzić w rozdziale [Ewolucja oferty dalekobieżnej w wyniku procesu konsultacyjnego](#).



Konsultacje międzynarodowe Horizontalnego Rozkładu Jazdy

Nazwa:	Raport z konsultacji międzynarodowych Horizontalnego Rozkładu Jazdy
Rewizja:	1.0
Data:	26.06.2026

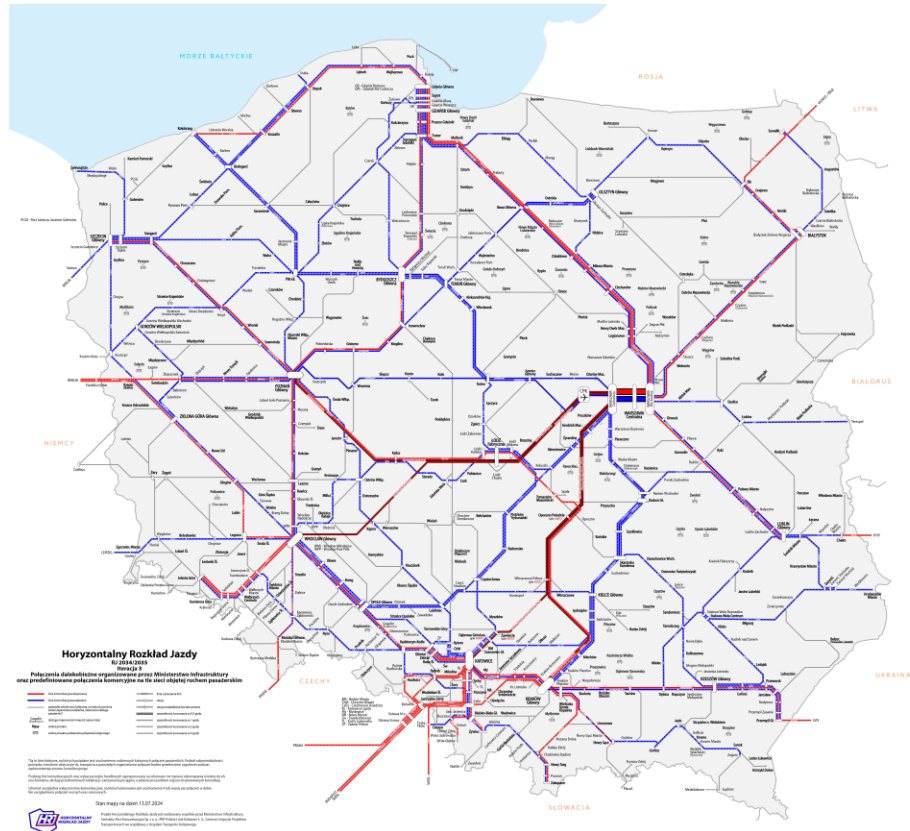
**Ewolucja oferty
dalekobieżnej
w wyniku procesu
konsultacyjnego**



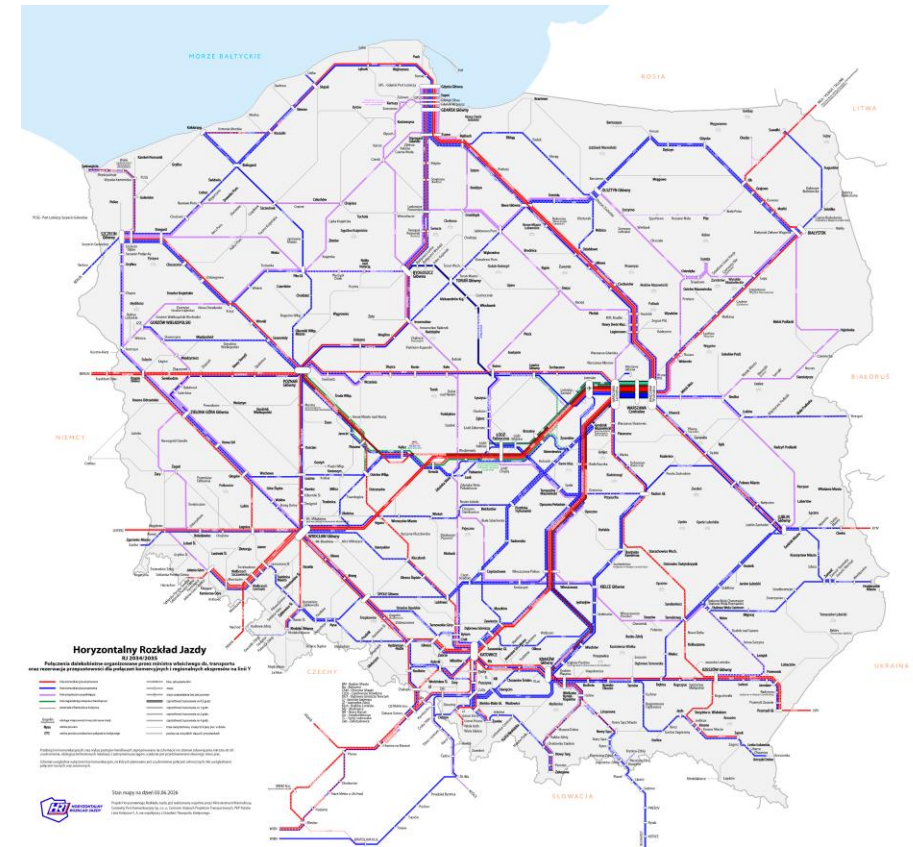
Ewolucja oferty dalekobieżnej

Wnioski ze wszystkich 4 ścieżek procesu konsultacyjnego zostały uwzględnione w zaktualizowanej ofercie przewozowej. Na kolejnych slajdach przedstawione są najważniejsze z wprowadzonych zmian.

lipiec 2024



czerwiec 2026





HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

**Najważniejsze
zmiany względem
poprzedniej
opublikowanej
wersji HRJ 2035:**

**nowe odcinki objęte
systemem
dalekobieżnym**

-  systemowe (4h+)
-  niesystemowe
-  ograniczenie obsługi (względem poprzedniej wersji HRJ 2035)



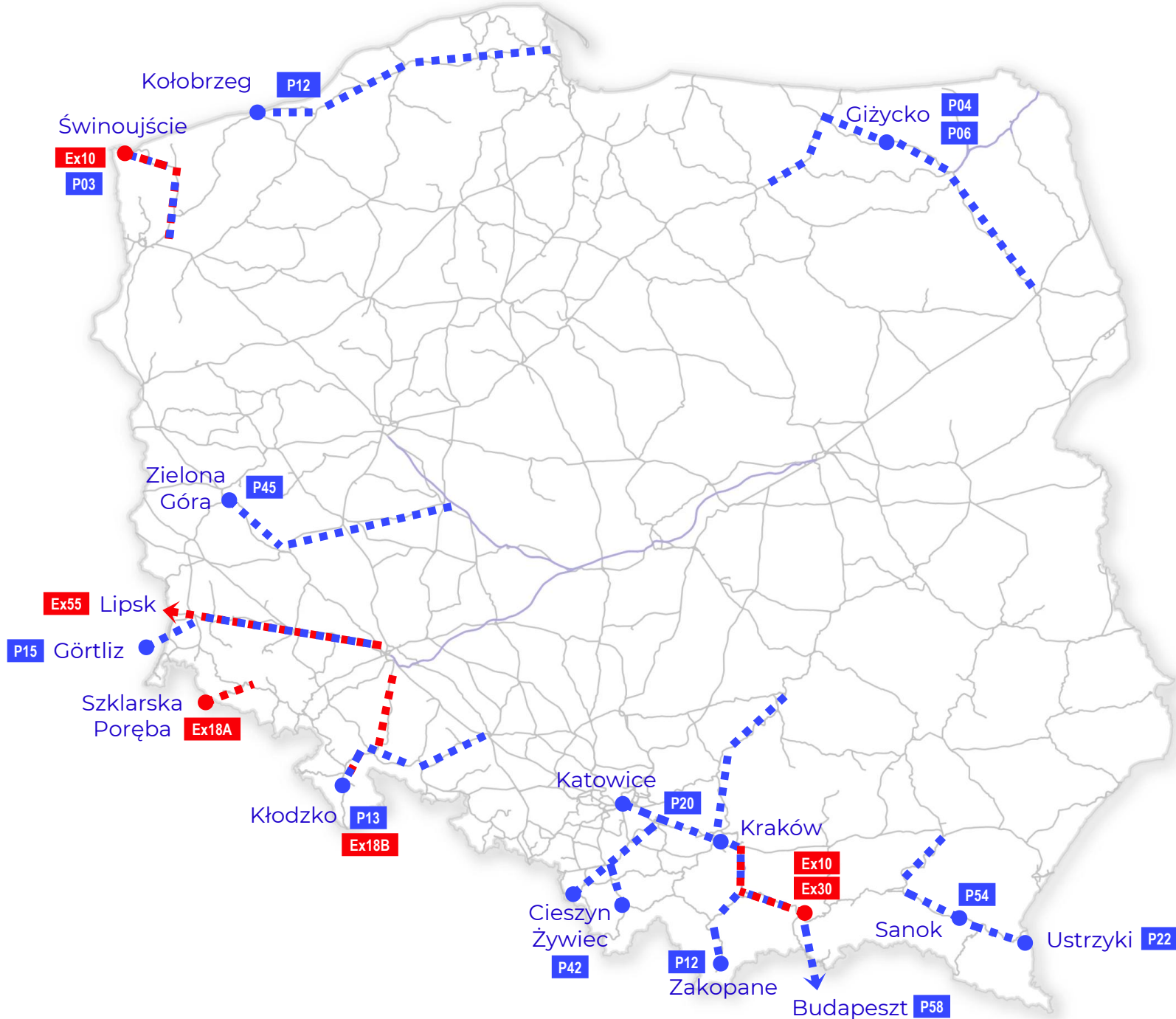


HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

**Najważniejsze
zmiany względem
poprzedniej
opublikowanej
wersji HRJ 2035:**

**wybrane nowe
wydłużenia linii
komunikacyjnych**
(wyłącznie systemowe, 4h+)

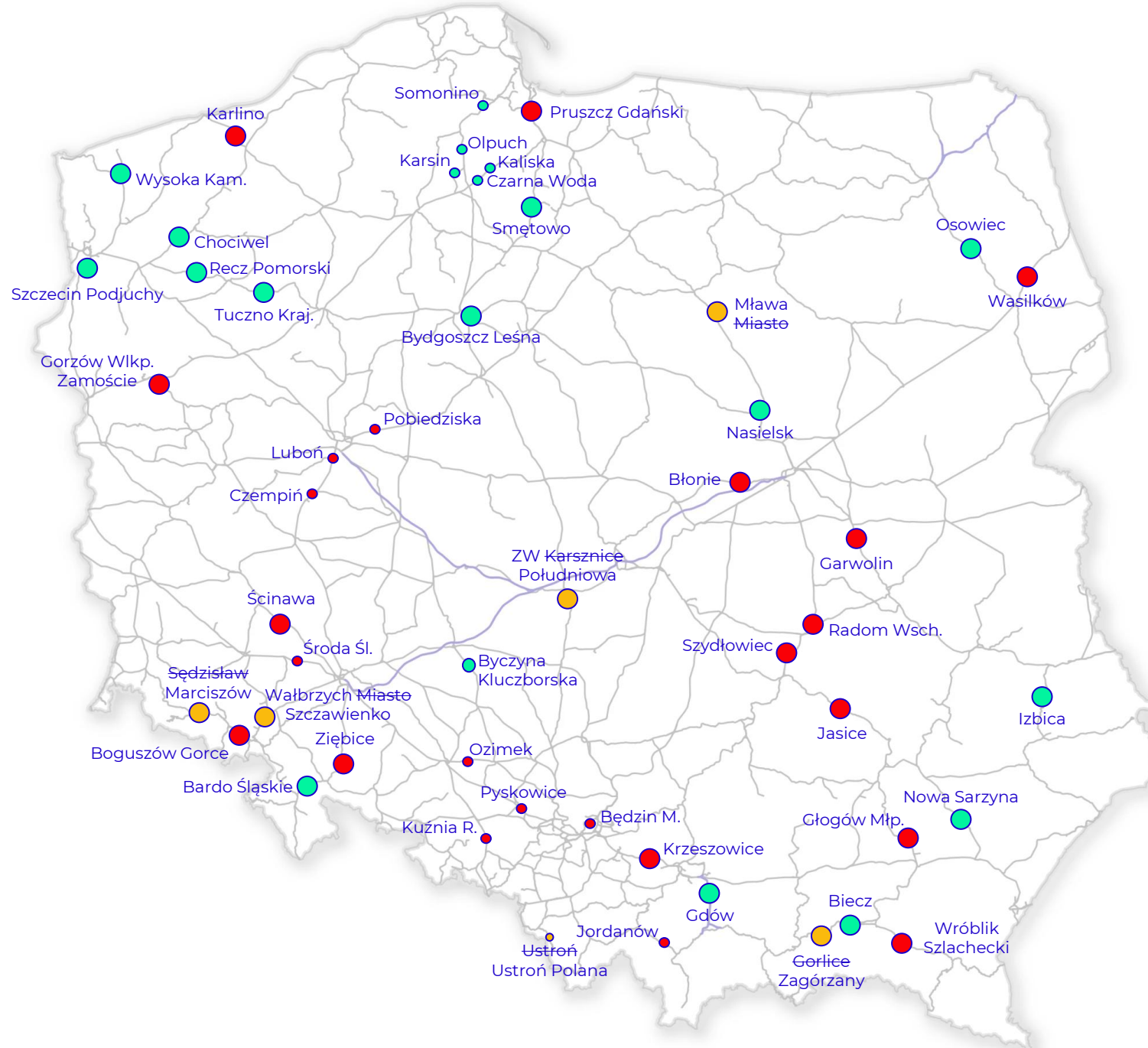
- ■ ■ linie Ex
- ■ ■ linie P



**Najważniejsze
zmiany względem
poprzedniej
opublikowanej
wersji HRJ 2035:**

zmiany w postojach

- **dodanie postoju**
- **relokacja postoju**
- **usunięcie postoju**

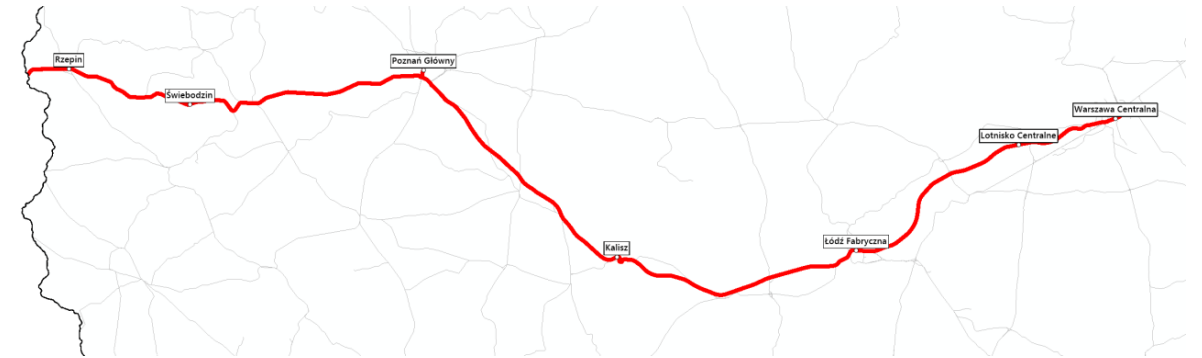


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linie Ex01 i Ex11

- Uwzględnienie postoi linii Ex01 do Berlina i Ex11 do Szczecina w Kaliszu
- **Łącznie zapewnienie pociągów Ex co 60 minut do Warszawy, Łodzi i Poznania z Kalisza**
- Dla linii Ex11 wydłużenie wybranych kursów do Świnoujścia

Ex01



Ex11

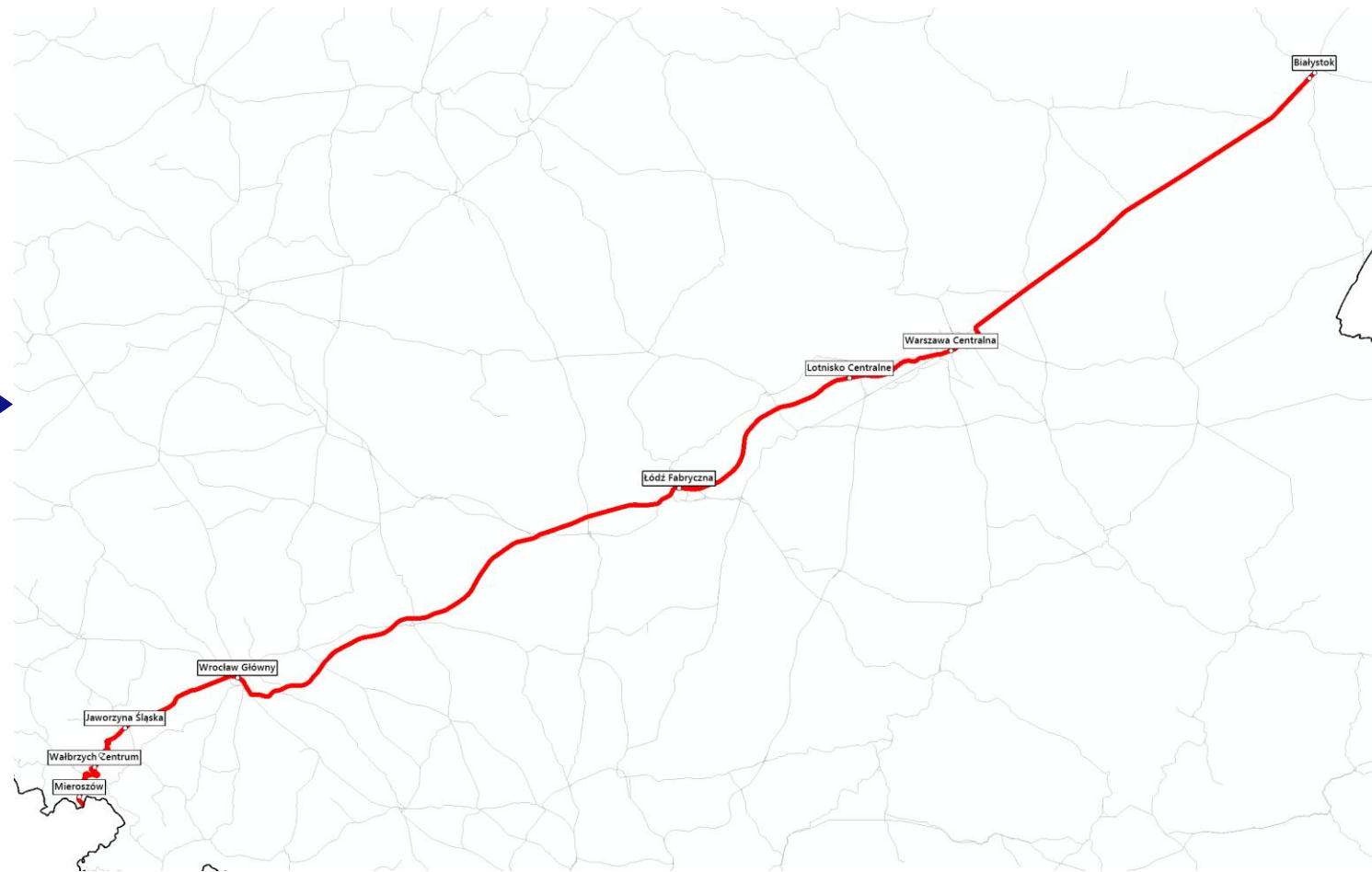


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex02

- Wydłużenie jako podstawowe połączenie **Pragi z Warszawą** nowym korytarzem przez Mieroszów i Meziměstí

Ex02

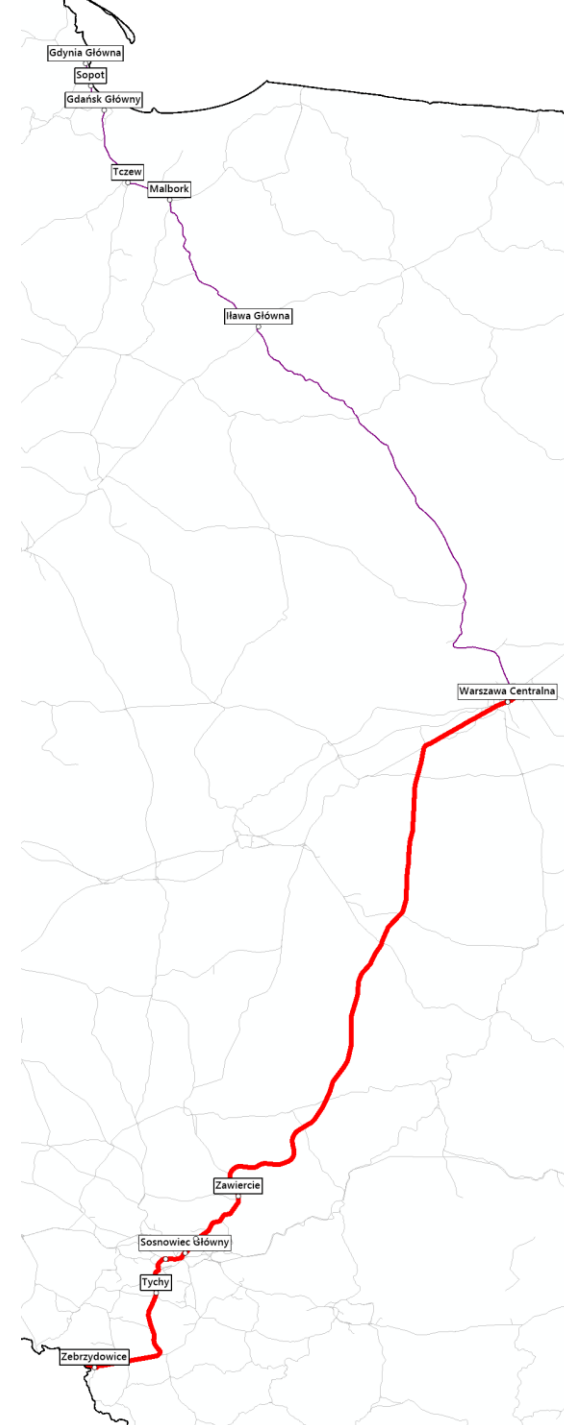


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex03

- Usystematyzowanie relacji międzynarodowych w korytarzu w stronę Ostrawy, **zwiększenie częstotliwości linii z Warszawy do Wiednia do 2 godzin**
- Niesystemowe wydłużenie linii z Gdyni do Wiednia
- Niesystemowe wydłużenie linii z Warszawy do Bratysławy

Ex03

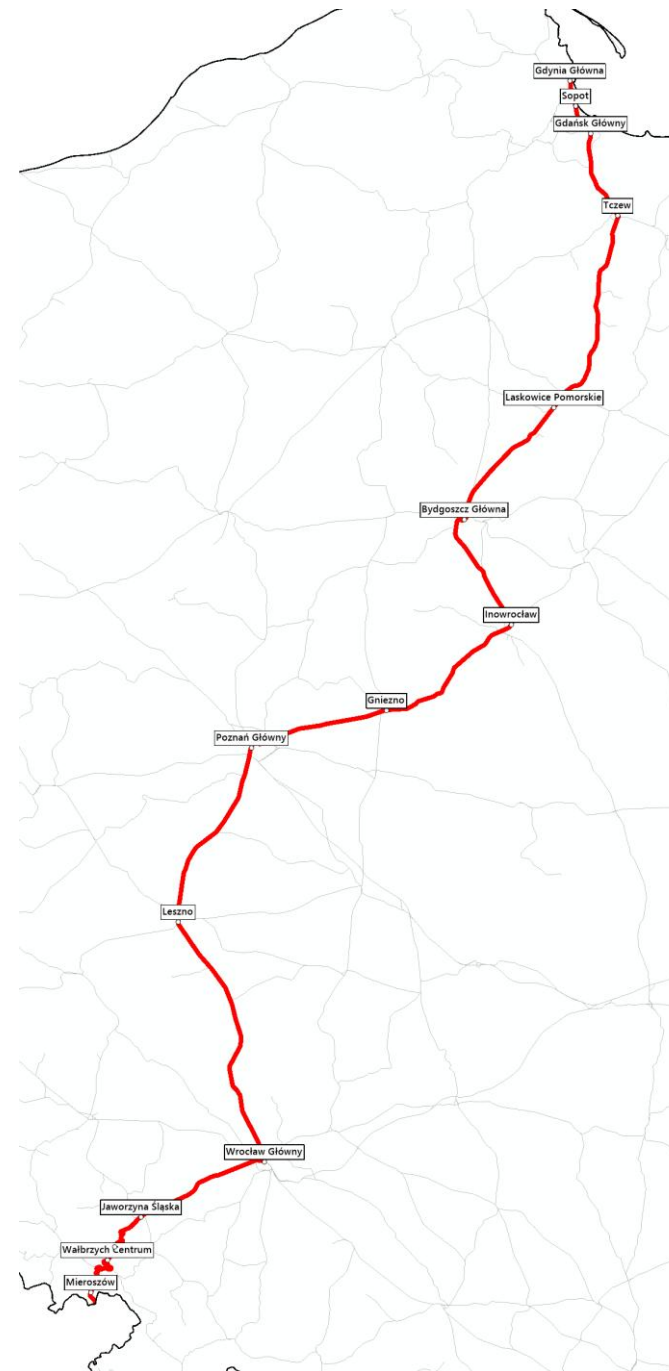


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex05

- Przetrasowanie przez Wałbrzych jako nowy korytarz do Pragi przez Mieroszów i Meziměstí
- Zwiększenie częstotliwości odcinka do Pragi do co 2 godziny
- **Łącznie obsługa odcinka Wrocław – Wałbrzych – Hradec Králové – Praga co godzinę**

Ex05

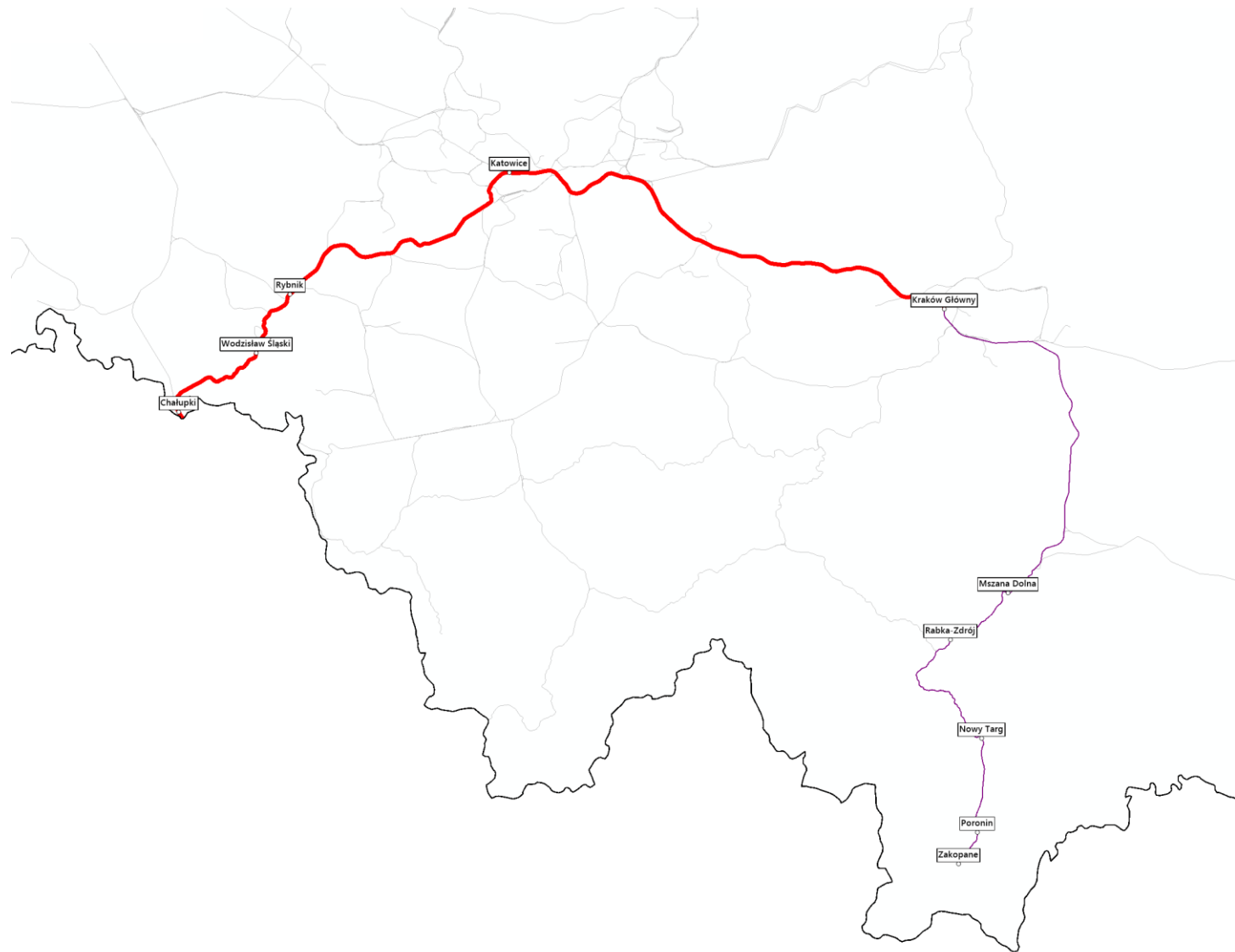


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex06

- **Zwiększenie częstotliwości do 2h** z uwagi na przetrasowanie połączenia Warszawa – Praga przez Wrocław i przejęcie podstawowej funkcji połączenia Krakowa i GZM z Pragą
- Niesystemowe wydłużenie do Zakopanego

Ex06

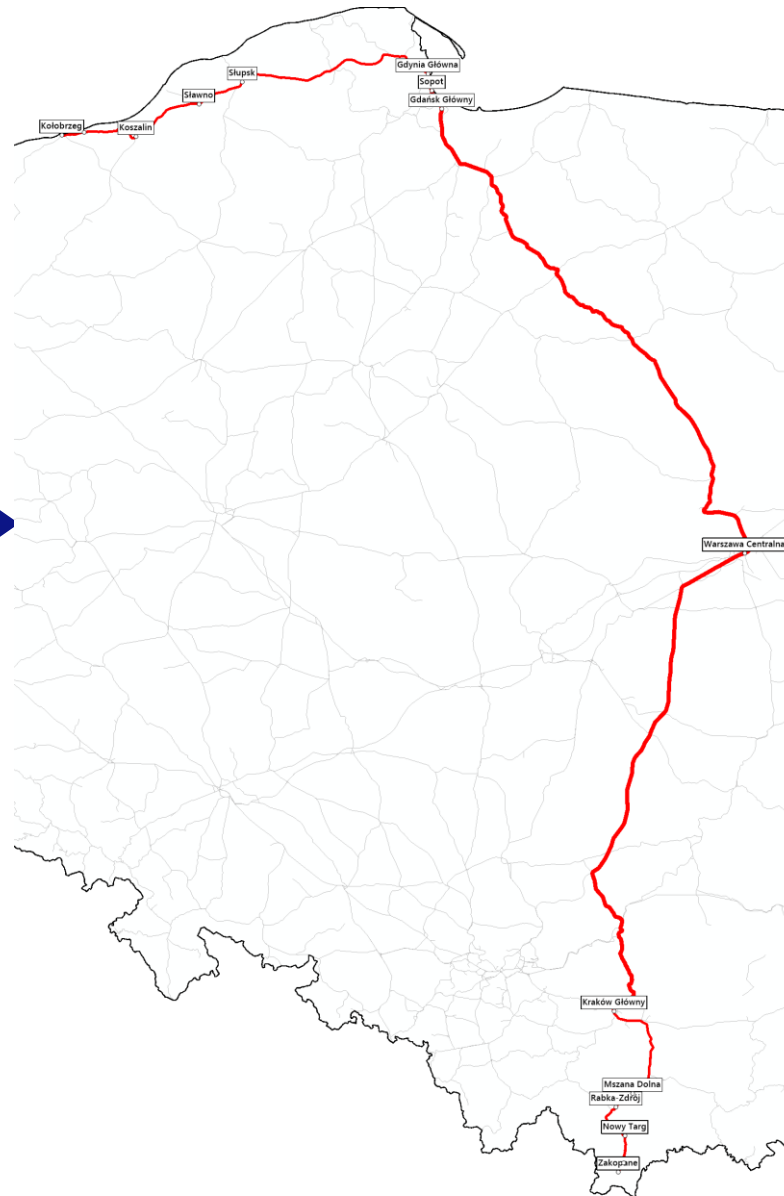


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

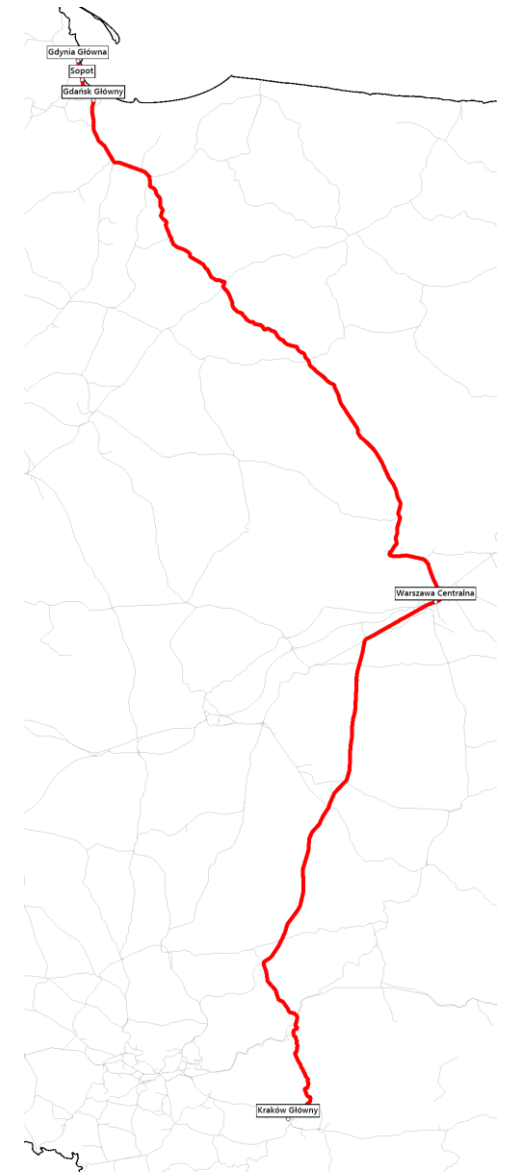
linie Ex09 i Ex37

- W związku z wydłużeniem P12 do Kołobrzegu i Zakopanego, zmiana układu linii Ex09 i Ex37:
 - Ex09 Kołobrzeg – Zakopane, na odcinku Kołobrzeg – Gdynia i Kraków – Zakopane co 4h, na pozostałym odcinku co 2h
 - Ex37 Gdynia – Kraków co 2h
- Powyższe zapewnia obsługę co 1h Trójmiasto – Kraków (Ex09+Ex37) oraz co 2h do Kołobrzegu i Zakopanego (Ex09+P12)

Ex09



Ex37



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex10

- Z uwagi na zakładany układ infrastruktury w 2035 (ograniczona przepustowość linii Kraków – Kozłów, brak nowej łącznicy z CMK w rejonie Opoczna) oraz osiągnięte podobne czasy przejazdu zdecydowano o **przetrasowaniu połączenia z Krakowa do Poznania i Szczecina przez GZM, Kluczbork, Ostrów Wlkp.**
- Na odcinku Pleszew – Poznań trasowanie przez nową linię KDP
- Wydłużenie do Nowego Sącza w celu poprawy dostępności regionu z zachodem kraju

Ex10

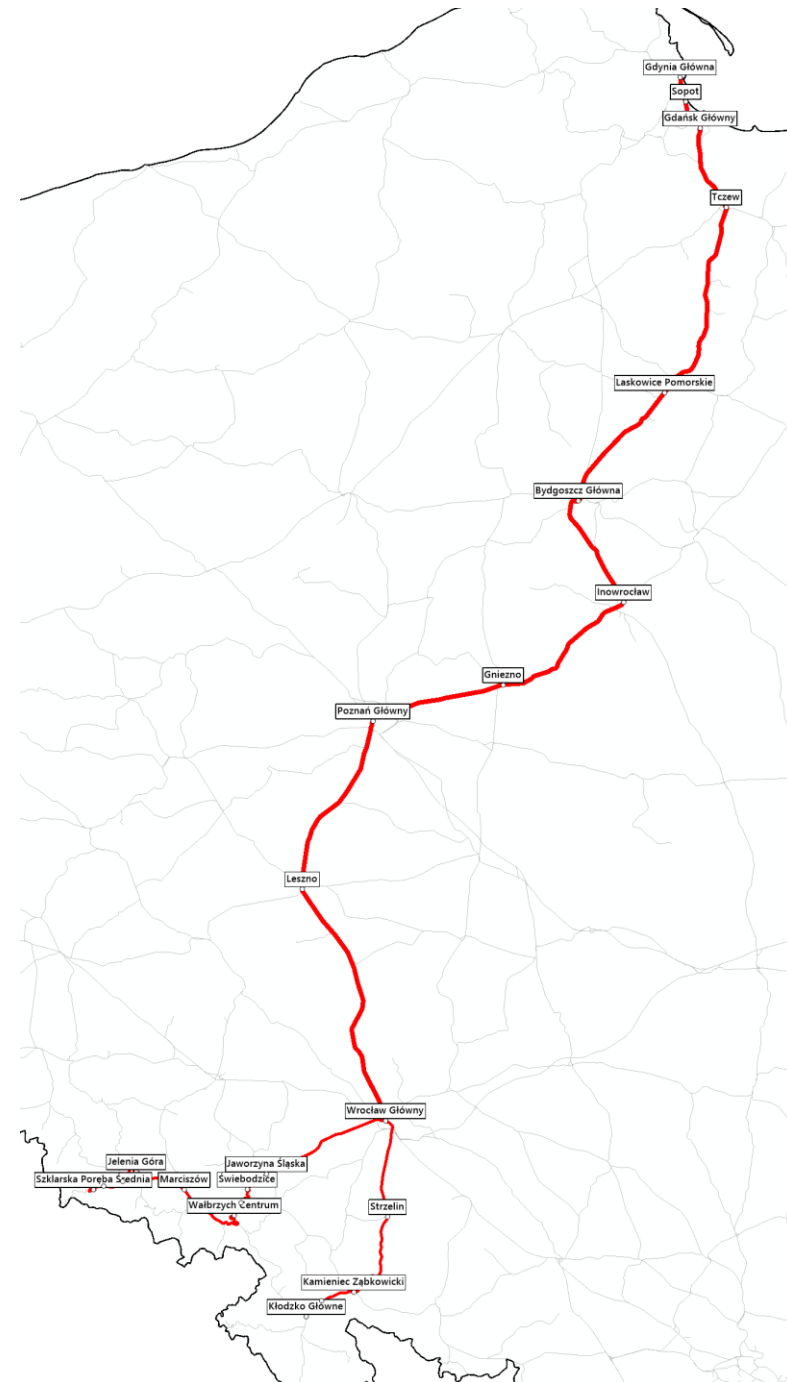


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex18

- Wydłużenie całorocznie do Szklarskiej Poręby co 4h (Ex18A)
- Ze względu na przetrasowanie linii Ex05 Praga – Gdynia przez Wałbrzych, wydłużenie co 4h do Kłodzka (Ex18B)

Ex18

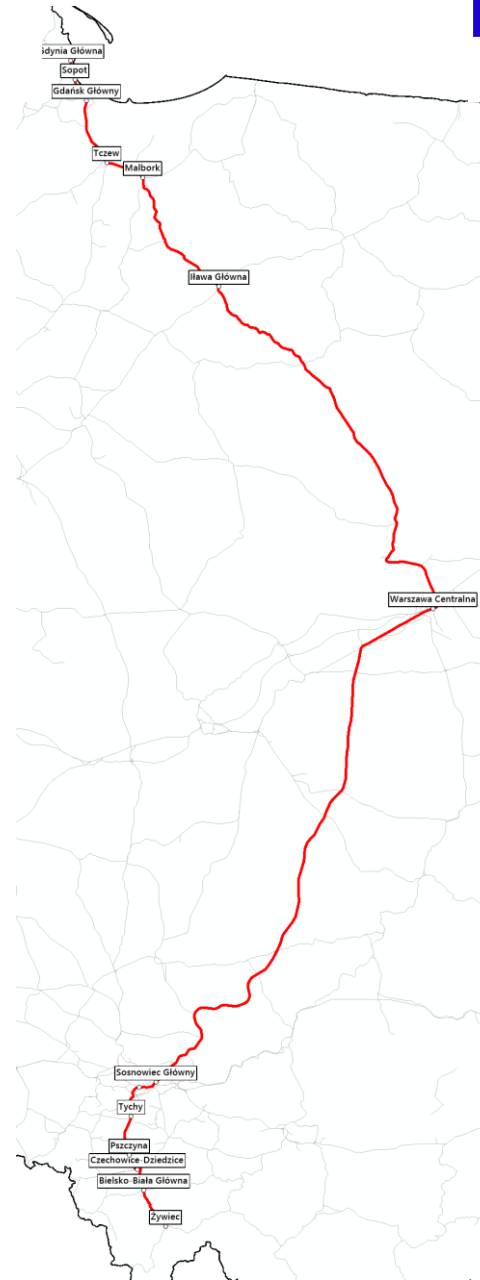


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

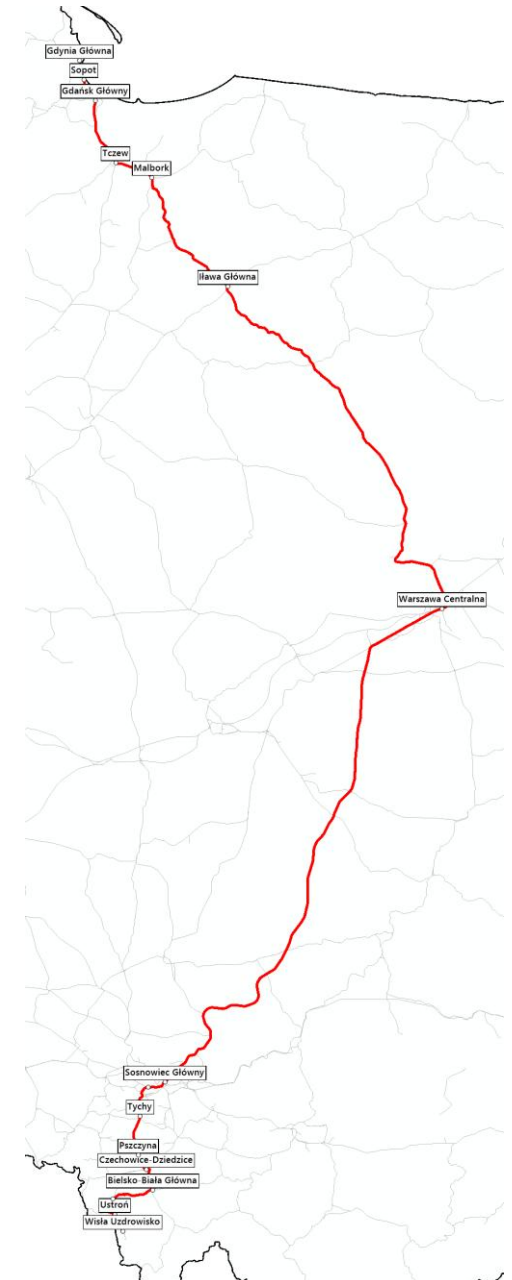
linie Ex21 i Ex31

- Wydłużenie linii z Warszawy do Gdańska i Gdyni
- Łącznie zapewnienie pociągu Ex z Trójmiasta do Warszawy co ok. 30 minut
- Układ postojów jak na linii Ex20 (łącznie co 60 min w Ławie, Malborku i Tczewie)

Ex21



Ex31



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

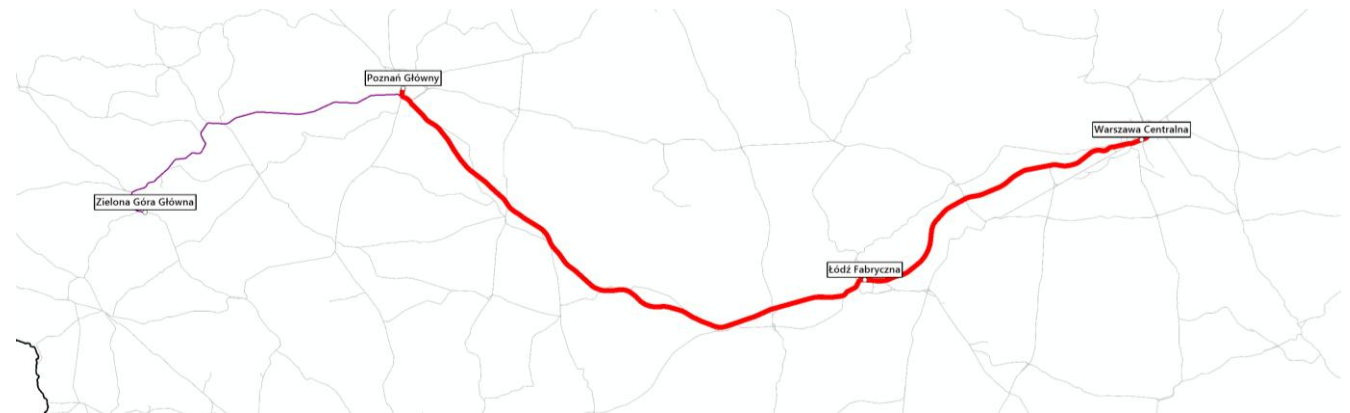
linie Ex25 i Ex33

- Wprowadzenie wybranych, najszybszych pociągów bez postojów na nowym lotnisku krajowym
- Osiągnięcie czasu przejazdu linii Ex25 do Wrocławia oraz Ex33 do Poznania na poziomie **100 minut z Warszawy**
- Niesystemowe wydłużenie Ex33 do Zielonej Góry

Ex25



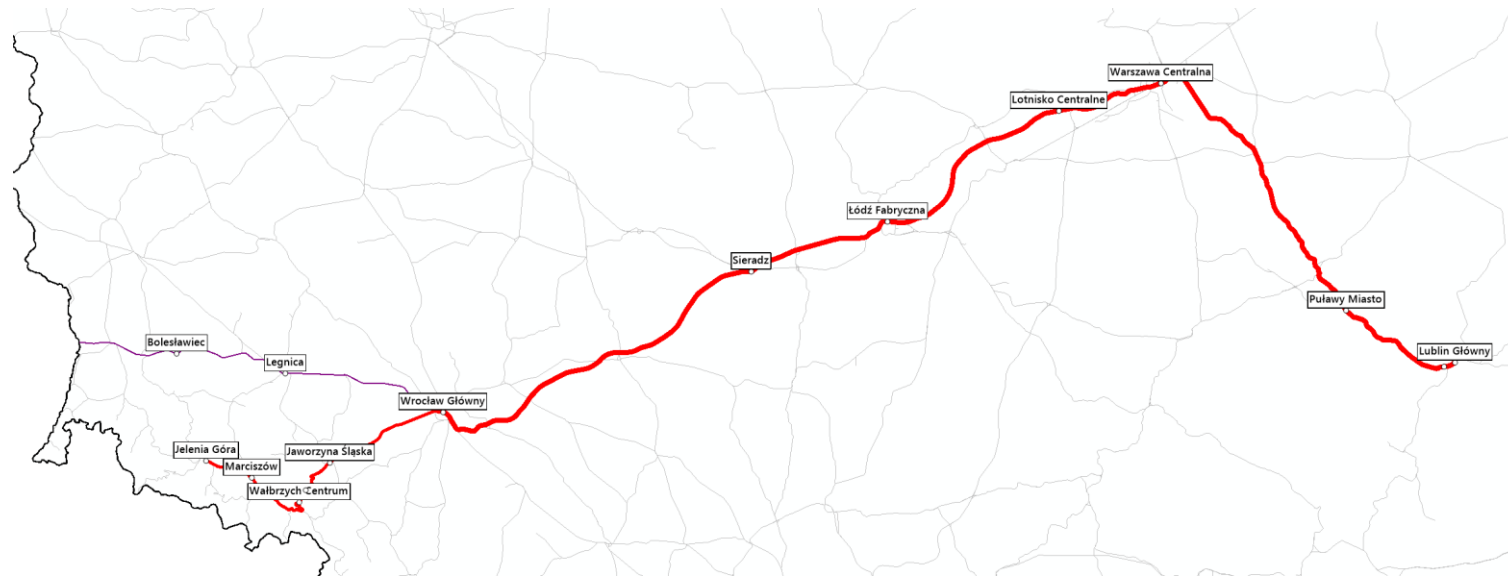
Ex33



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linie Ex26

- Wprowadzenie postoiu w Sieradzu
- Niesystemowe wydłużenie z Wrocławia do Lipska

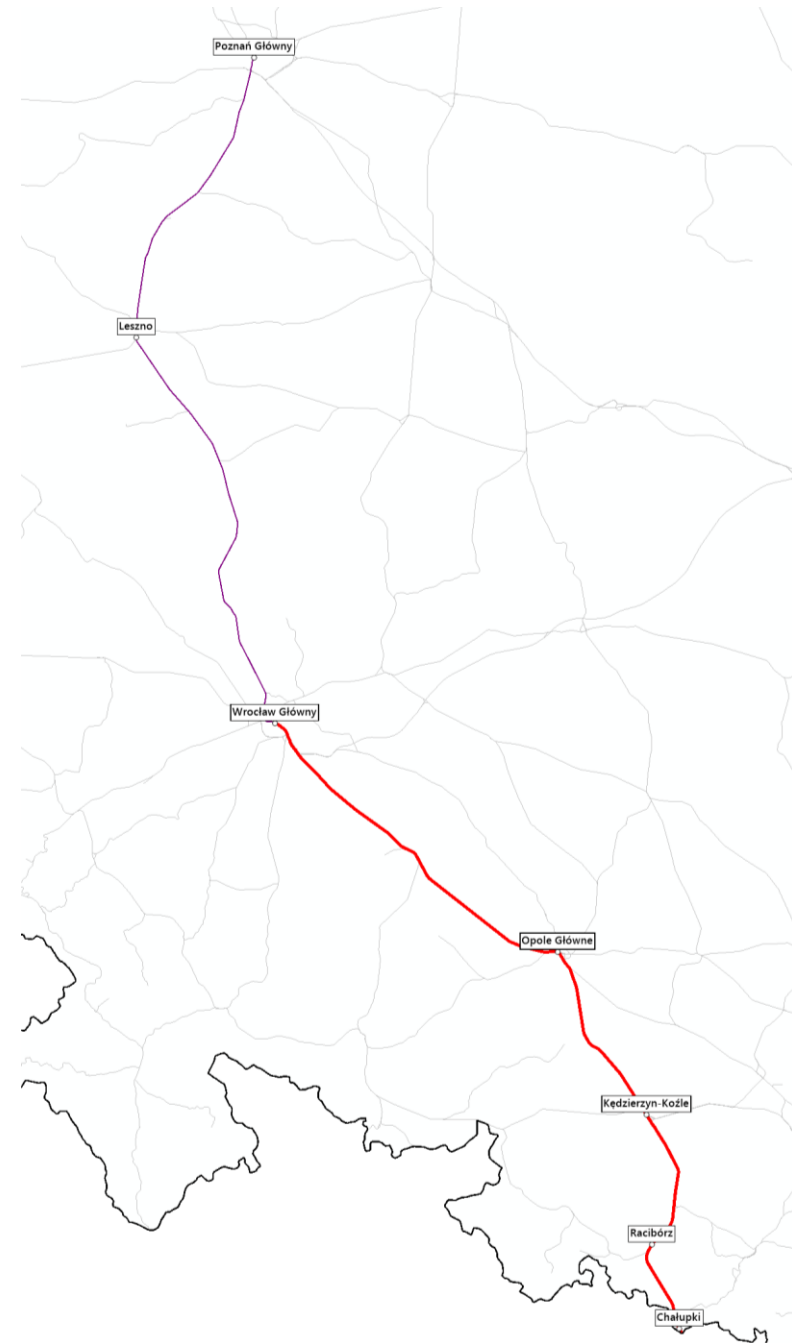


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex53

- Nowa linia Wrocław – Wiedeń, kursująca jako niezależny pociąg co 4 godziny
- Utrzymanie i rozwój obecnie funkcjonującego połączenia
- Niesystemowe wydłużenia do Poznania (z Wiednia) oraz Koszyc (z Wrocławia)
- Jako pociąg Ex ze względu na układ postojów w Polsce

Ex53

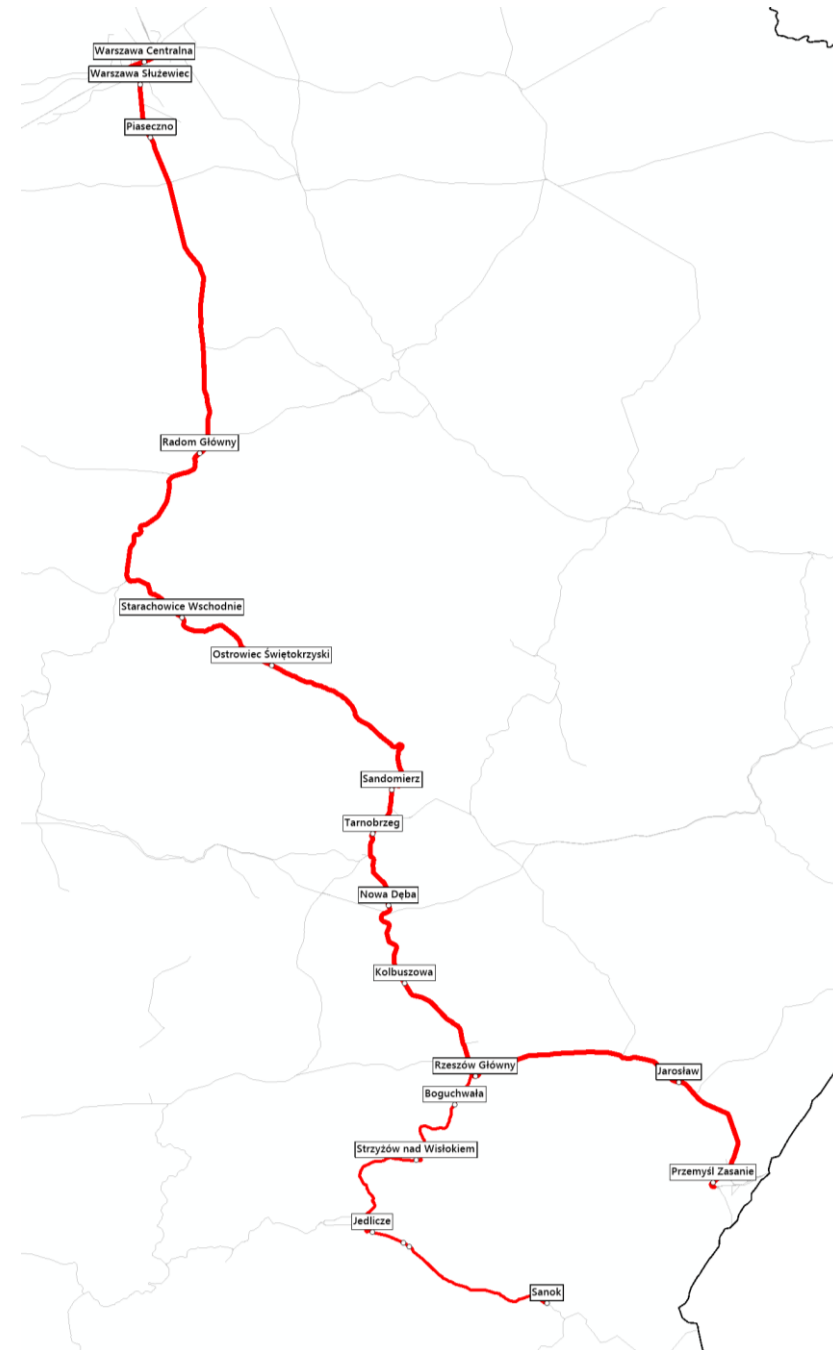


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex54

- Zmiana kategorii z pospiesznej na ekspresową ze względu na chęć przyspieszenia połączenia Warszawy z Rzeszowem oraz ograniczenie siatki postojów
- **Uruchomienie grupy wagonów Warszawa – Rzeszów – Sanok w częstotliwości co 4 godziny**
- Rezygnacja z wjazdu do stacji Skarżysko-Kamienna z uwagi na tabor oraz bogatą siatkę połączeń do Warszawy

Ex54

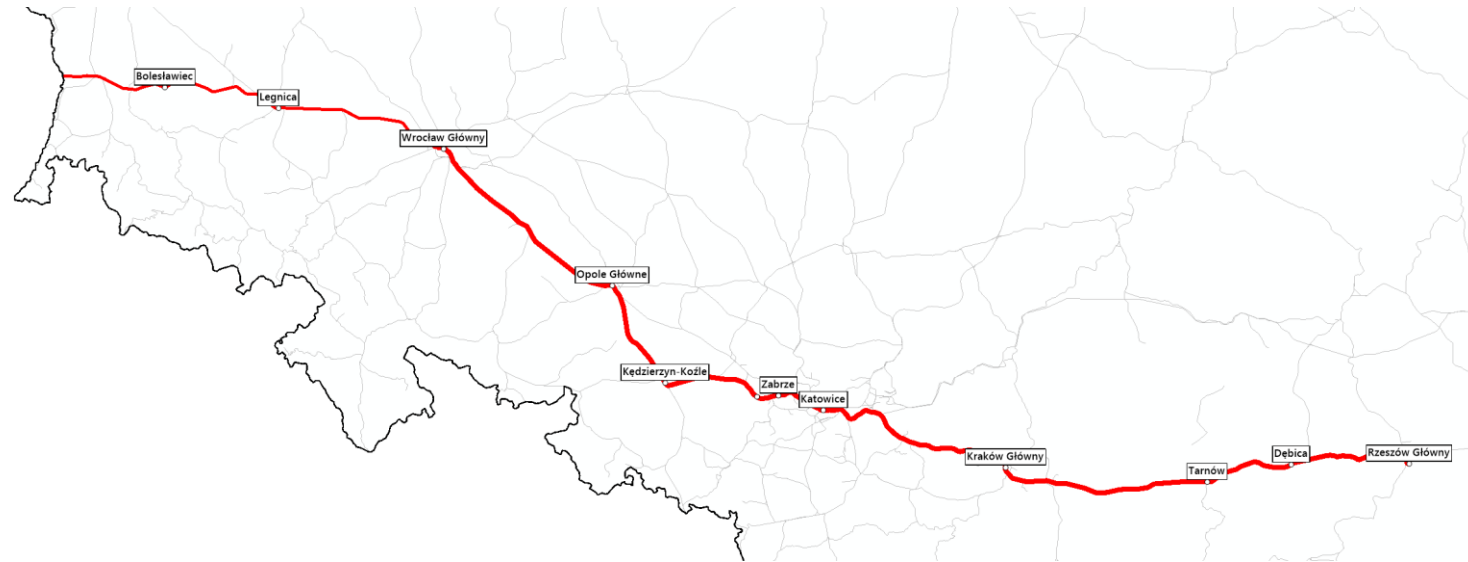


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex55

- Wydłużenie co 4h do Lipska przez Legnicę, Bolesławiec i Hoyerswerdę
- Utrzymanie i rozwój obecnie funkcjonującego połączenia

Ex55



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia Ex61

- Dodatkowa trasa łącząca Warszawę i Berlin z wykorzystaniem taboru konwencjonalnego
- Możliwość realizacji **pod warunkiem zapewnienia dodatkowego slotu** na odcinku Frankfurt (Oder) – Berlin, co stanowi przedmiot uzgodnień międzynarodowych

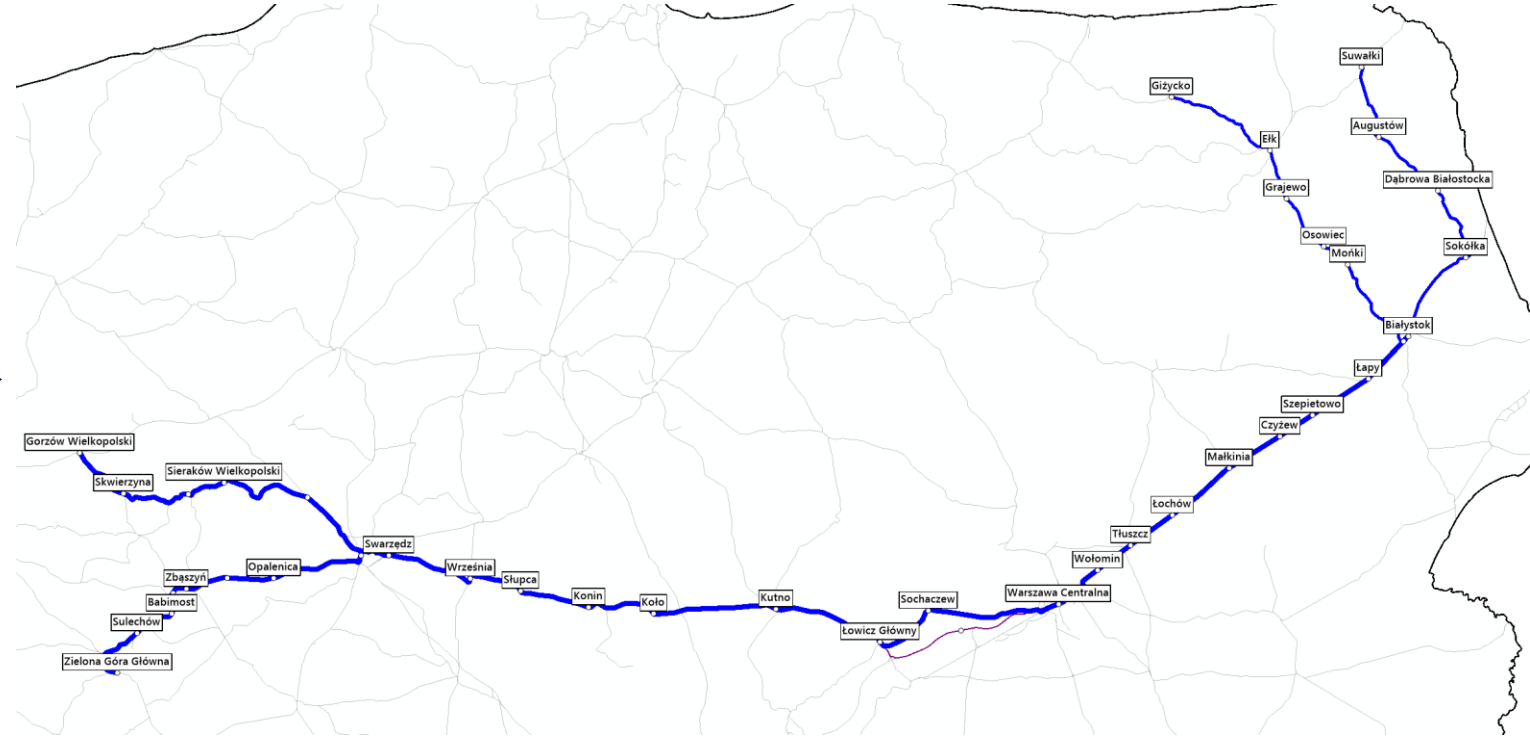
Ex61



**Najważniejsze zmiany względem
poprzedniej opublikowanej
wersji HRJ 2035:**

linia P04

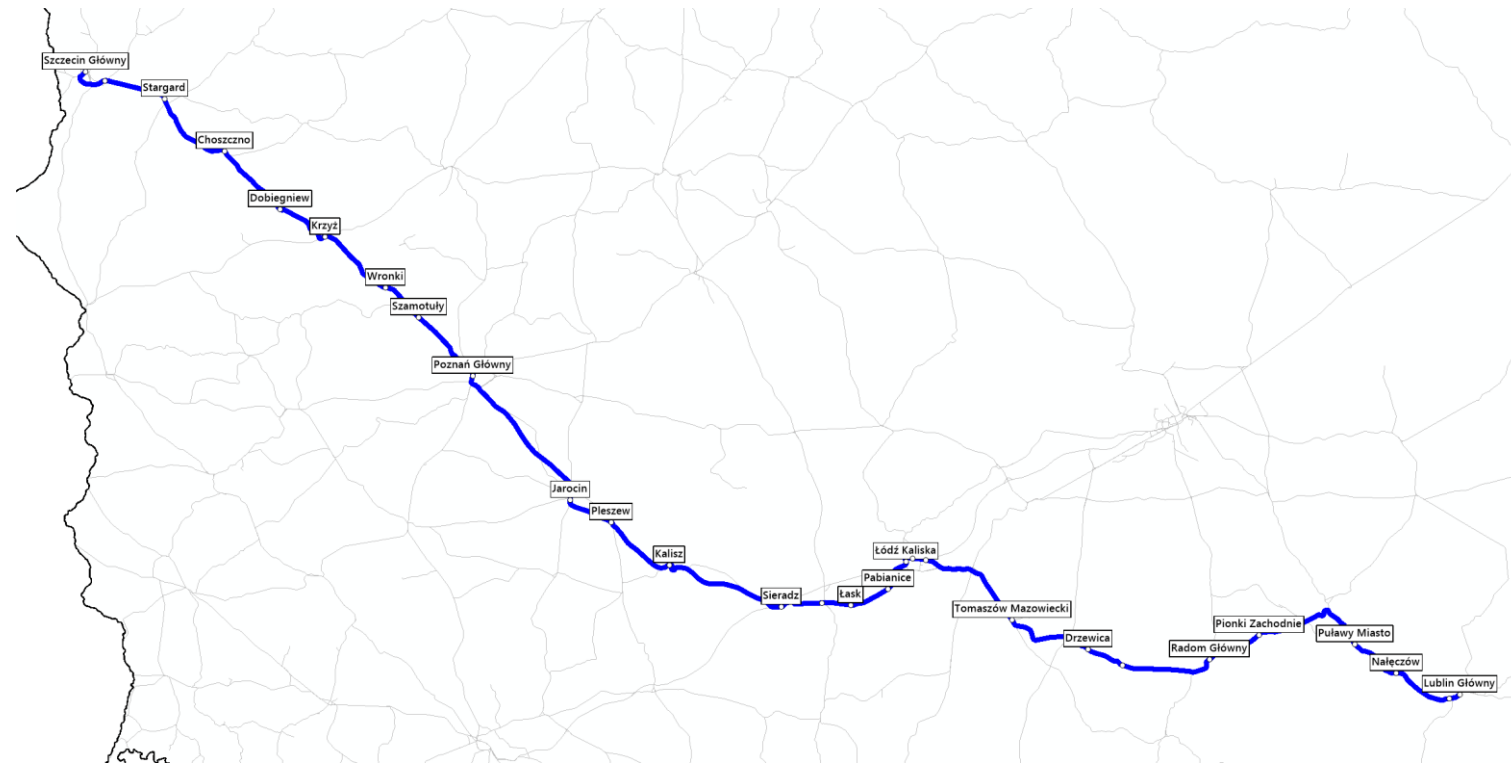
- Zmiana układu na linii
Warszawa – Kutno – Poznań
- Dzielenie składu w Poznaniu
na grupy do Gorzowa Wlkp.
oraz Zielonej Góry
- Co 4h grupa wagonów do
Giżycka



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P05

- Przetrasowanie linii P05 z Lublina do Poznania przez Radom, Łódź
- Wydłużenie do Szczecina
- **Zapewnienie bezpośredniego połączenia Łodzi z Radomiem i Lublinem**

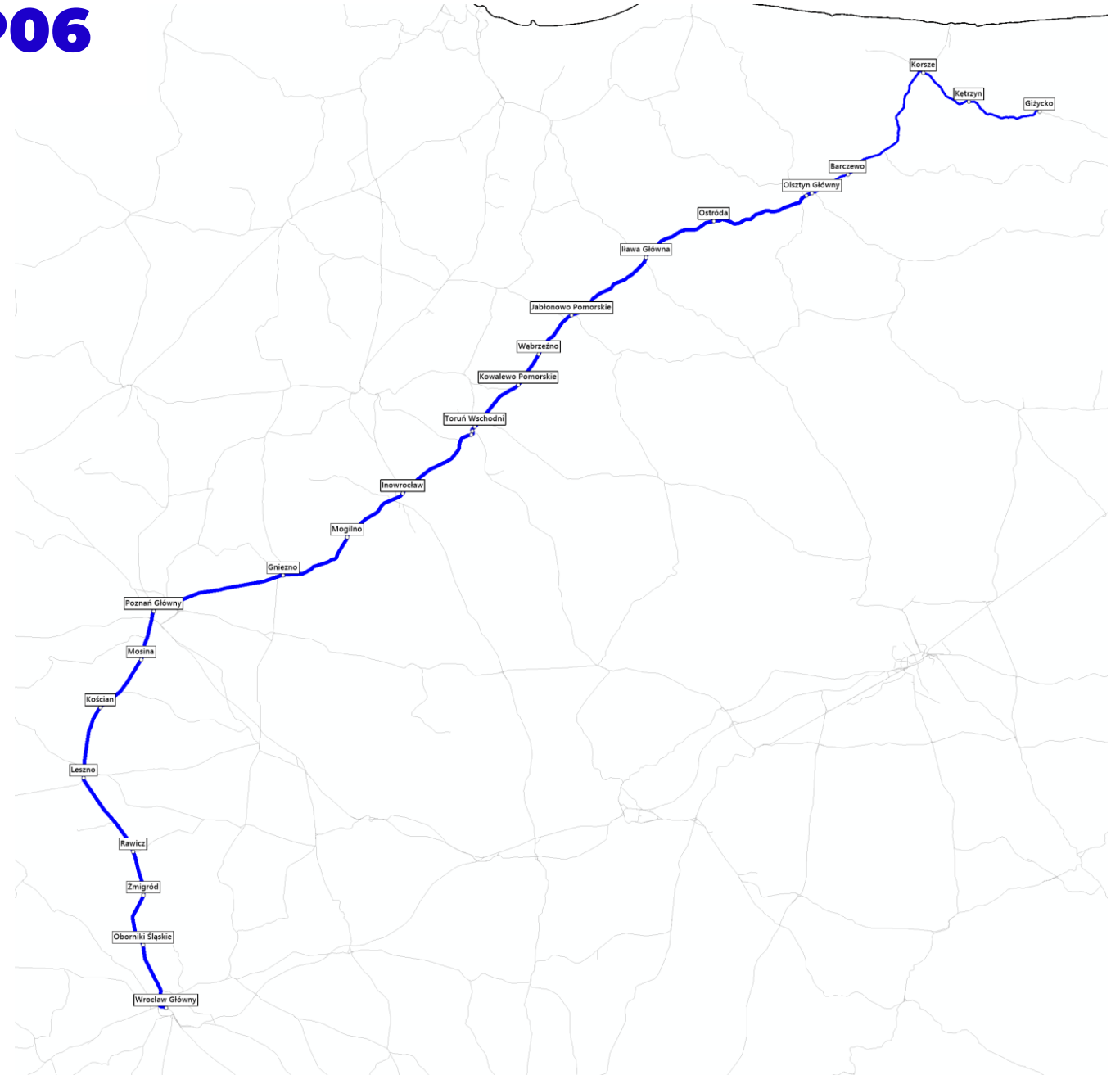


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P06

- Skrócenie linii do Wrocławia ze względu na przetrasowanie linii Ex18B na Gdynia – Kłodzko
- Wydłużenie z Olsztyna do Giżycka co 4h

P06

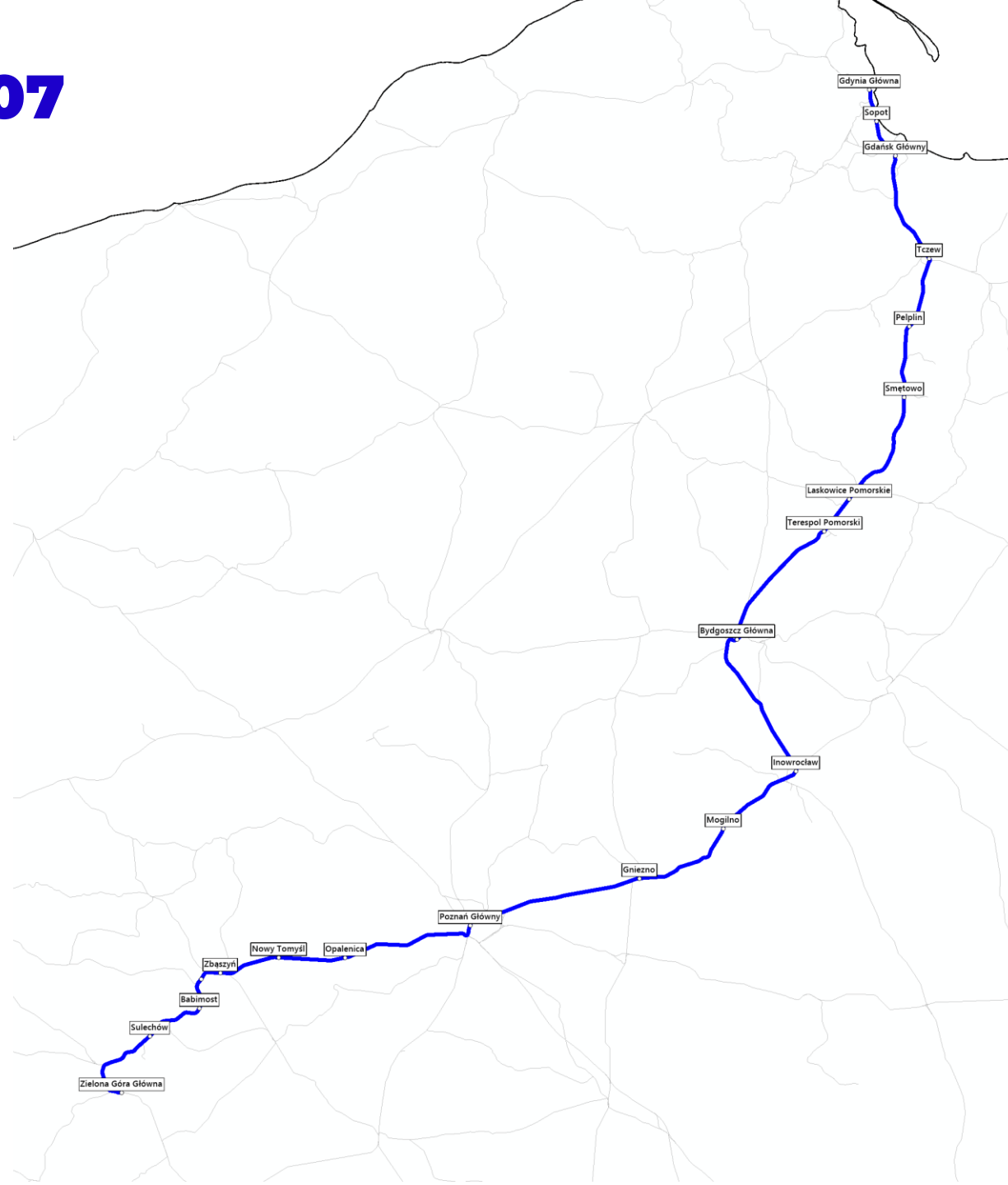


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P07

- Przetrasowanie linii na najkrótszą trasę przez Tczew i Laskowice, zamiast przez Kościerzynę
- Na linii przez Kościerzynę wydłużenie linii U30 (Katowice – Zduńska Wola – Bydgoszcz – Gdynia)
- **Spełnienie postulatów społecznych**

P07



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P12

- Wydłużenie zasadniczej relacji do Słupska wykorzystując parametry zmodernizowanej linii Gdynia – Słupsk
- Dodatkowe wydłużenia, zapewniające połączenia pociągów w kierunku:
 - Kołobrzegu co 4h
 - Zakopanego co 4h

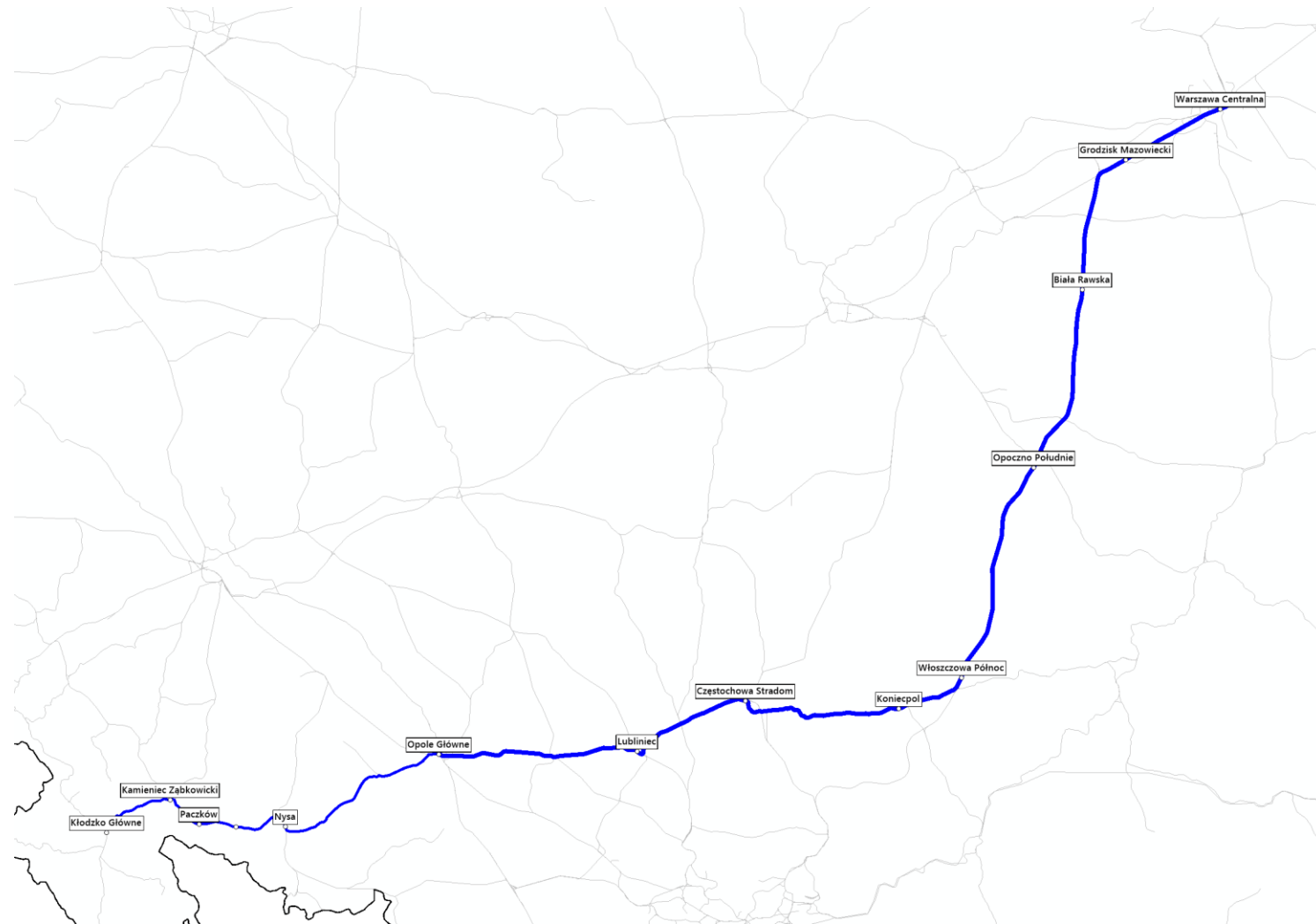
P12



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P13

- Wydłużenie linii do Kłodzka co 4h
- **Wypełnienie postulatów w zakresie lepszego skomunikowania obszaru na południe od Opola**
- Dywersyfikacja obsługi Kotliny Kłodzkiej – zapewnienie połączeń z różnych kierunków
- Obsługa Włoszczowy, Opoczna, Białej Rawskiej w relacji do Warszawy

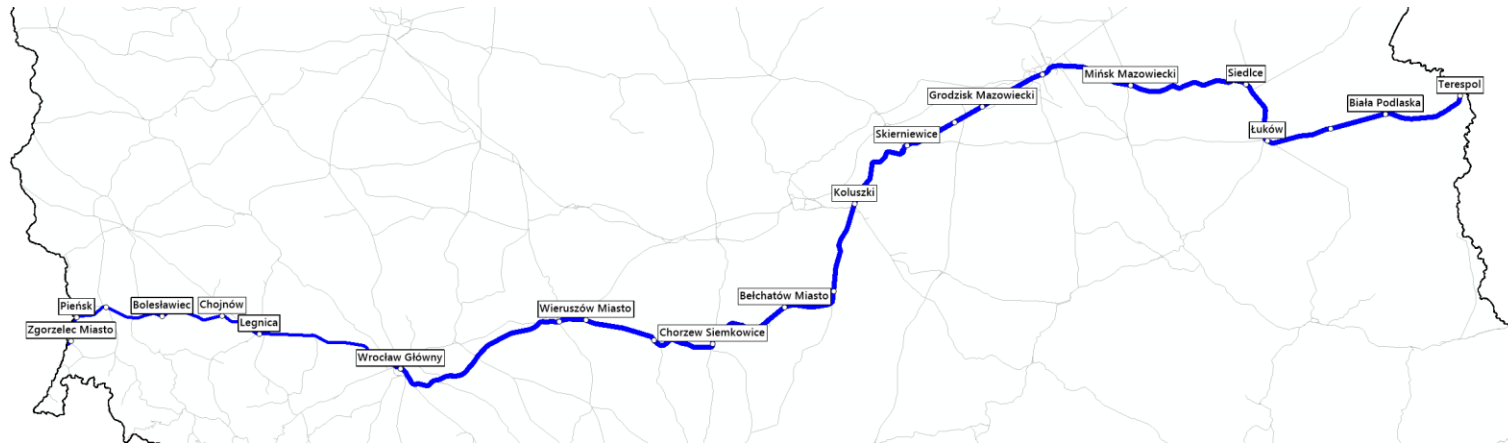


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P15

- Przetrasowanie linii P15 do Wrocławia nowym ciągiem przez Bełchatów, Wieluń, z wydłużeniem wybranych kursów do Görlitz
- **Włączenie wykluczonego obszaru w sieć połączeń dalekobieżnych**
- Połączenie ośrodków na zachód od Wrocławia z Warszawą

P15

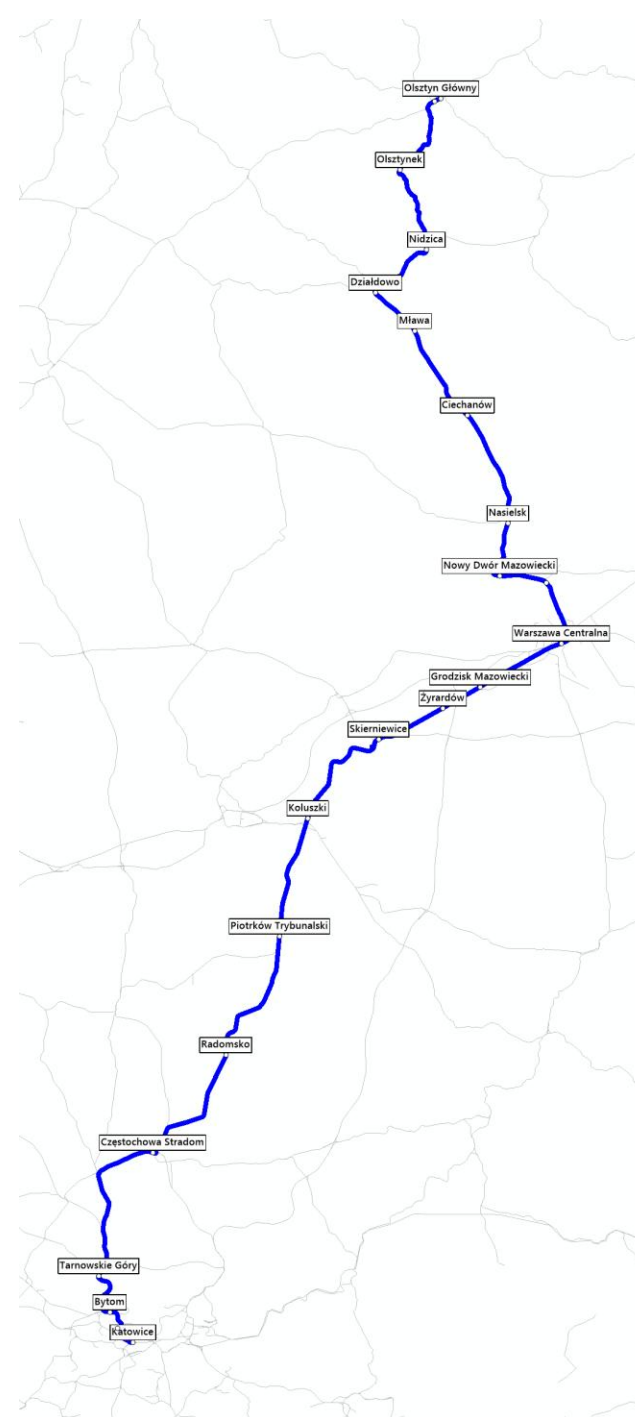


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P16

- Zamiana relacji z Olsztyna do Opola na Katowice
- Uzupełnienie oferty na linii kolejowej nr 1 przez uruchomienie nowej linii P16 do Katowic
- Poprawienie możliwości podróży w obszarze GZM – zapewnienie połączeń z Chorzowa, Bytomia i Tarnowskich Gór do Warszawy
- **1-godzinna częstotliwość relacji do Częstochowy z Warszawy** (naprzemiennie przez Piotrków Trybunalski i CMK)

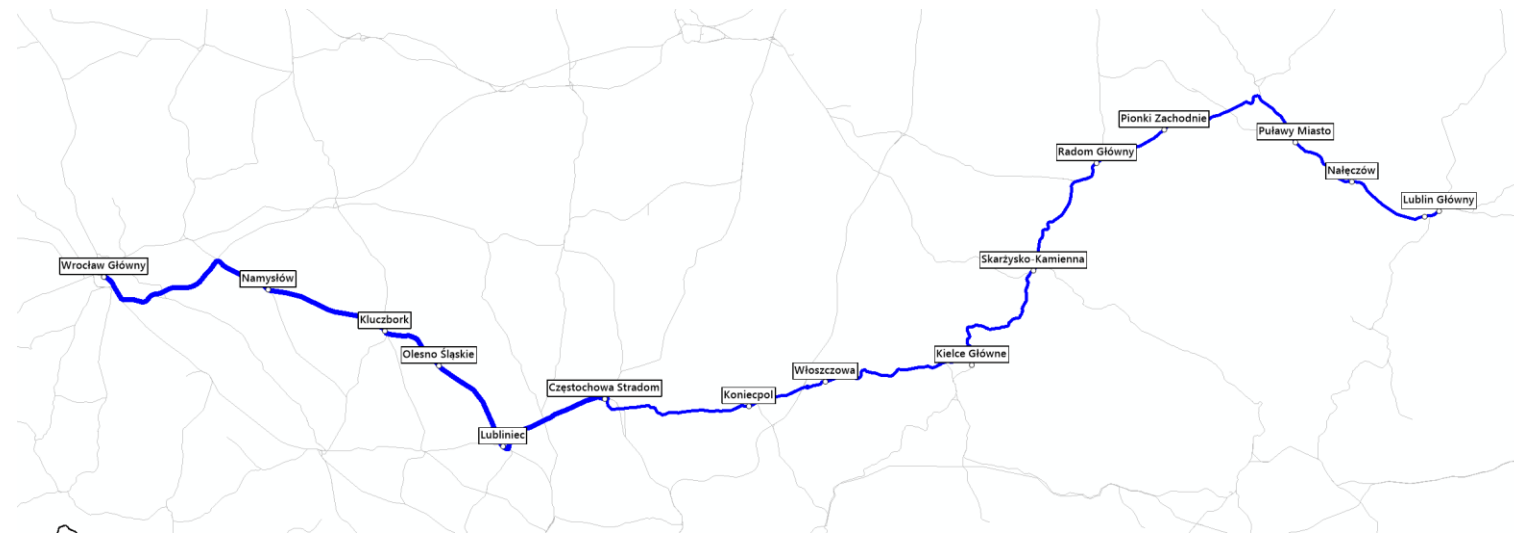
P16



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P18

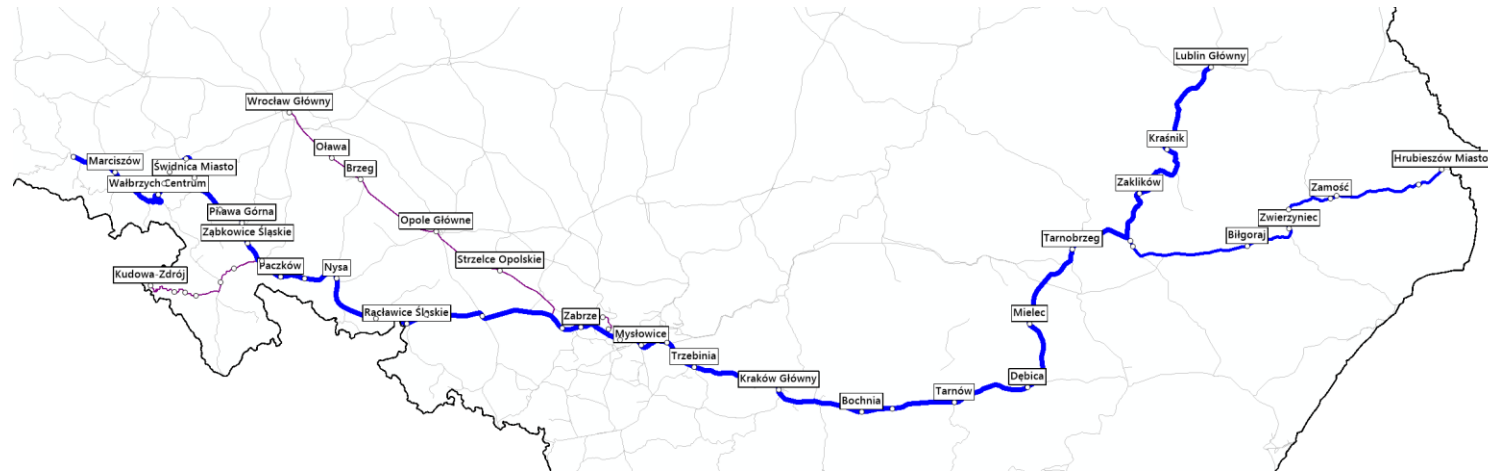
- Wydzielenie jako osobny pociąg od P18.2 do Katowic (bez łączenia w Kielcach)
- **Przetrasowanie przez Namysłów i nową linię KDP** uwalniając przepustowość na odcinku Opole – Wrocław
- Wzmocnienie linii do co 2h na odcinku z Częstochowy do Wrocławia zachowując poziom oferty zbliżony do dzisiejszego



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P20

- Uruchomienie linii co 2h z Lublina do Krakowa przez Mielec, zamiast przez Radom
- Połączenie linii P21 Kraków – Hrubieszów z linią P14 Jelenia Góra – Katowice
- **Utworzenie bezpośredniej relacji z linii podsudeckiej do Krakowa, a także z Zamojszczyzny na Śląsk**
- Realizacja niesystemowo połączenia z Wrocławiem

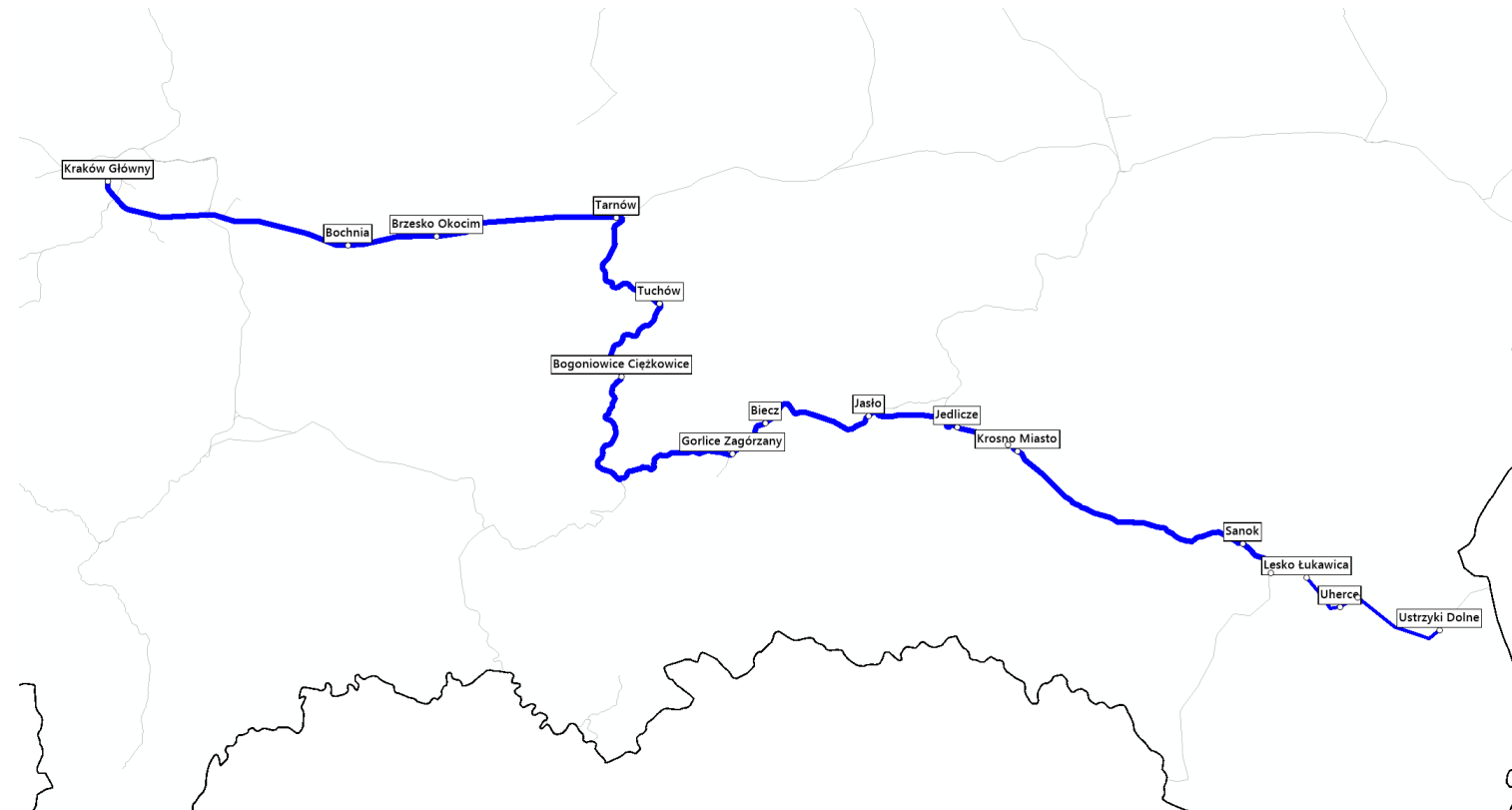


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P22

- Przetrasowanie linii przez Tarnów, Tuchów do Zagórza
- Uwolnienie przepustowości na linii Podłęże-Piekietko pod inne połączenia dalekobieżne
- Rozwijanie funkcjonującej obecnie oferty

P22

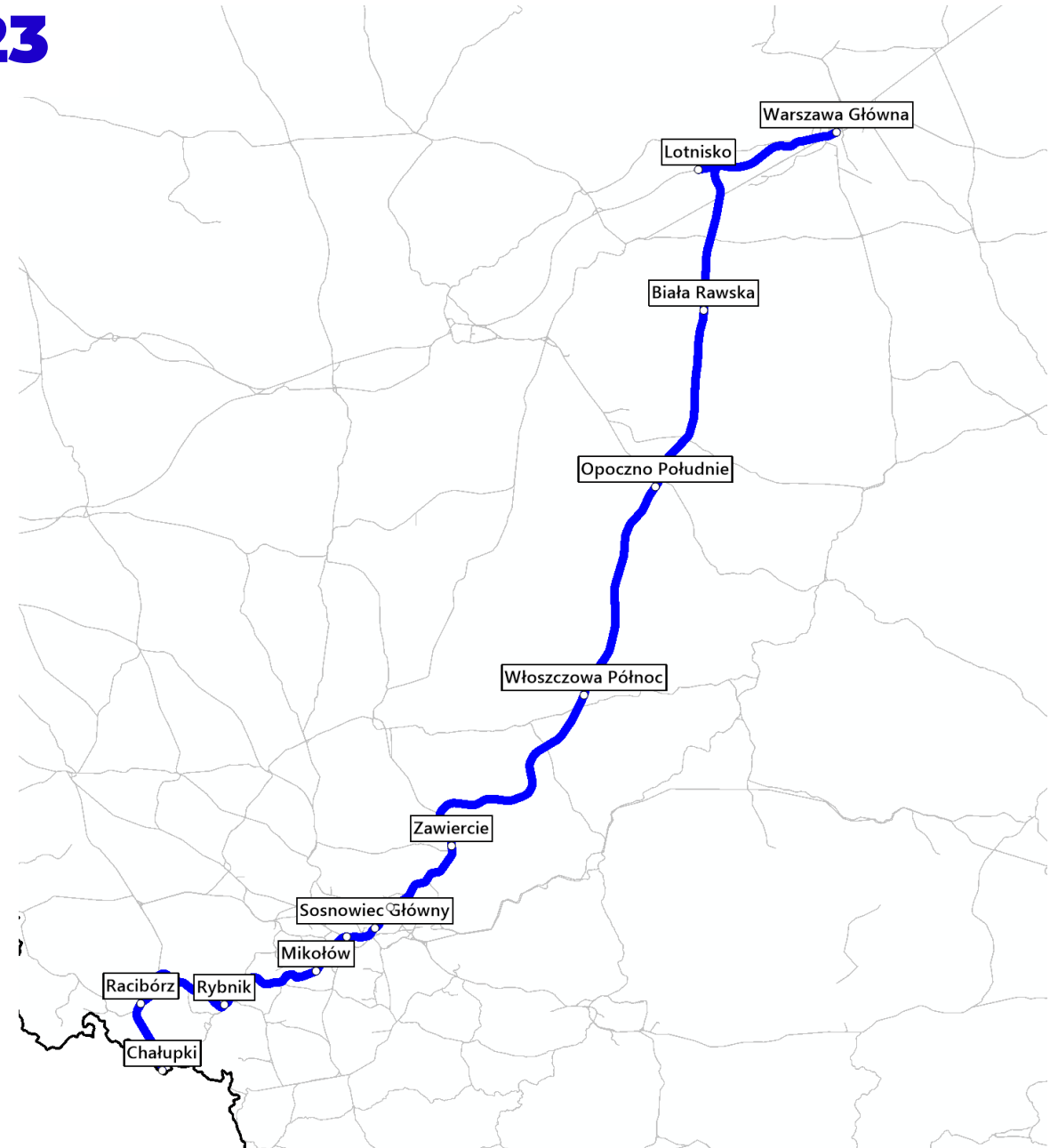


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P23

- Nowa linia z Warszawy przez nowy port lotniczy na Śląsk co 2h
- **Utworzenie bezpośredniej relacji z GZM do nowego lotniska krajowego**
- Obsługa ośrodków w ciągu linii kolejowej nr 4 (CMK)
- Połączenie ROW i Ostrawy z Warszawą
- Realizacja niesystemowego wydłużenia do słowackich Koszyc

P23

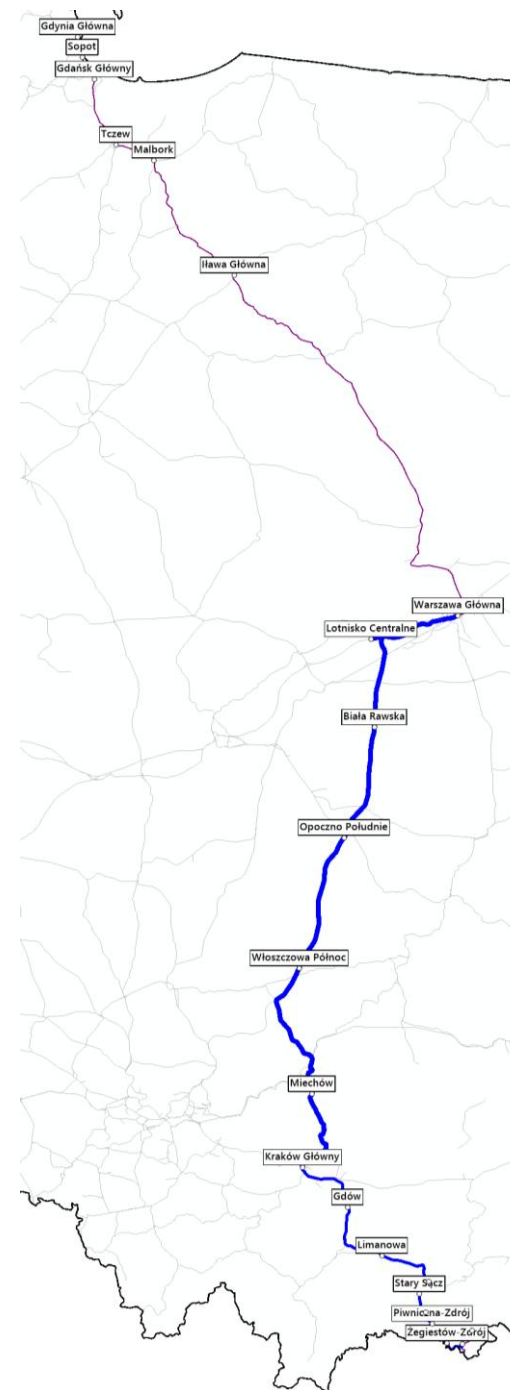


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P30

- Nowa linia z Warszawy przez nowy port lotniczy do Krakowa co 2h, **bezpośrednie połączenie z Krakowa do nowego lotniska krajowego**
- Obsługa ośrodków w ciągu linii kolejowej nr 4 (CMK)
- Wydłużenie co 4h w kierunku Nowego Sącza i dalej niesystemowo do Krynicy-Zdrój lub Budapesztu
- Niesystemowe wydłużenie do Gdyni, bezpośrednie połączenie z nowym lotniskiem krajowym w skrajnych godzinach doby

P30

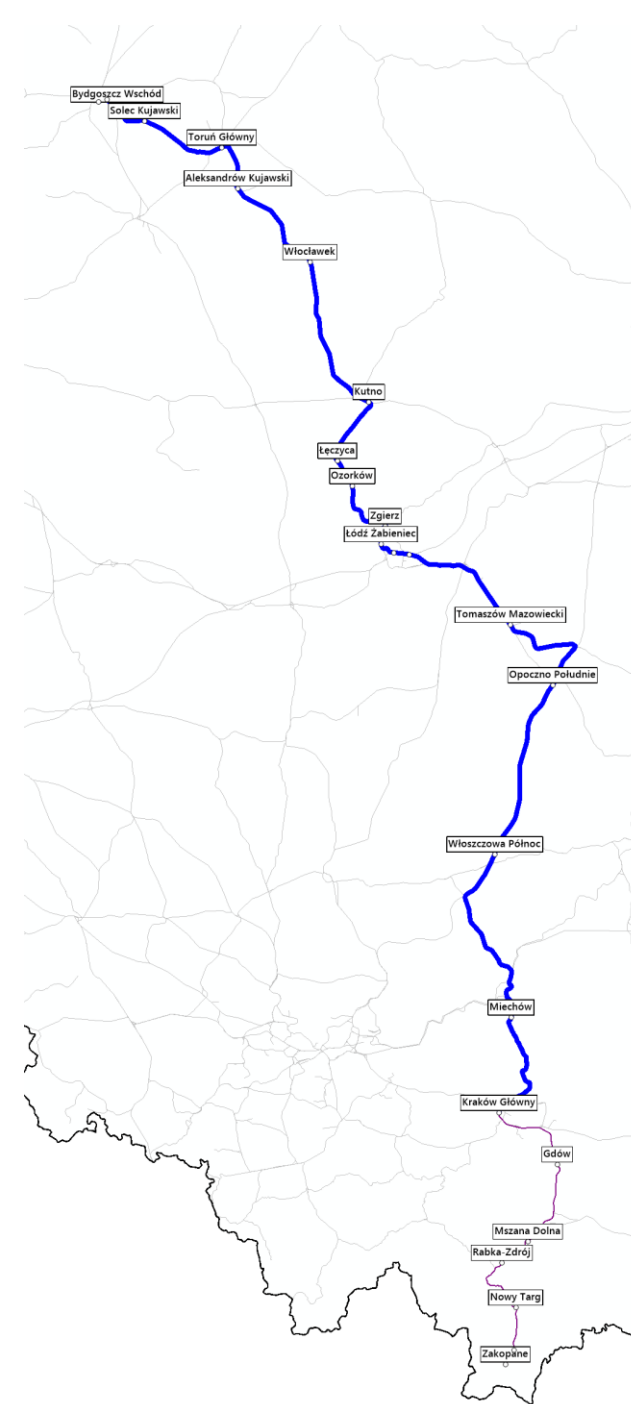


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P31

- Wzmocnienie linii P11 oraz ciągu północ-południe poprzez wytrasowanie nowej linii P31 co 2h
- Przejęcie funkcji podstawowego połączenia Łódź-Kraków ze względu na zmianę trasy Ex10
- **Zapewnienie bezpośredniego połączenia Torunia i Bydgoszczy z Krakowem**

P31

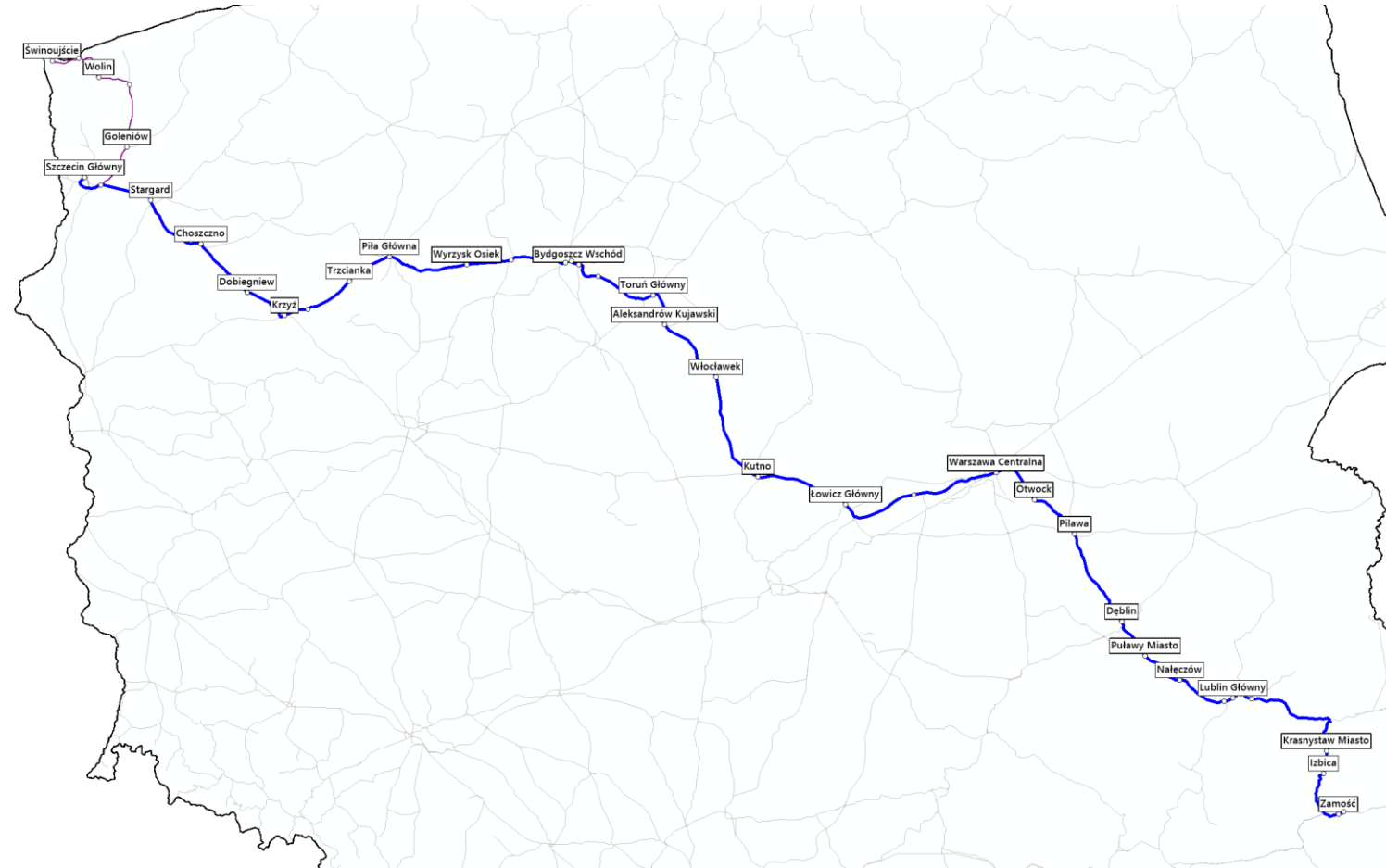


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P33

- Podział na linie P33 i P34 oraz obsługa końcówek do Rzeszowa i Zamościa co 4h – eliminacja wydłużających czas podróży manewrów (łączenie grup wagonów) w Lublinie
- Wydłużenie do Szczecina przez Krzyż – **alternatywne połączenie Warszawy i Bydgoszczy ze Szczecinem**
- Niesystemowe wydłużenie do Świnoujścia

P33

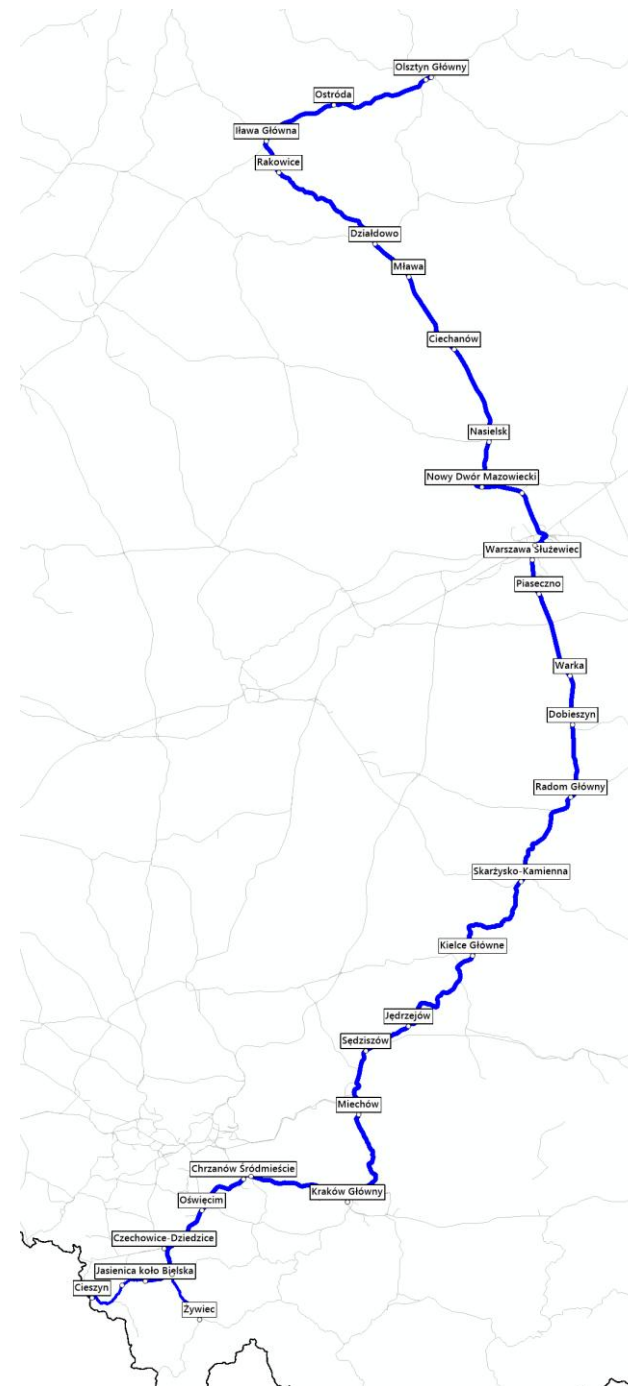


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P42

- Wydłużenie linii Olsztyn – Kielce do **Krakowa** i dalej Bielska-Białej co 2h, z rozwidleniem do Czeskiego Cieszyńa i Żywca (obie co 4h)
- Możliwe dzięki przetrasowaniu połączenia Krakowa z Lublinem podstawowo przez Mielec
- Wzmocnienie alternatywnego wobec CMK połączenia Krakowa z Warszawą, a także relacji z Krakowa do Kielc
- Realizacja dalekobieżnego połączenia Krakowa z rejonem Bielska-Białej

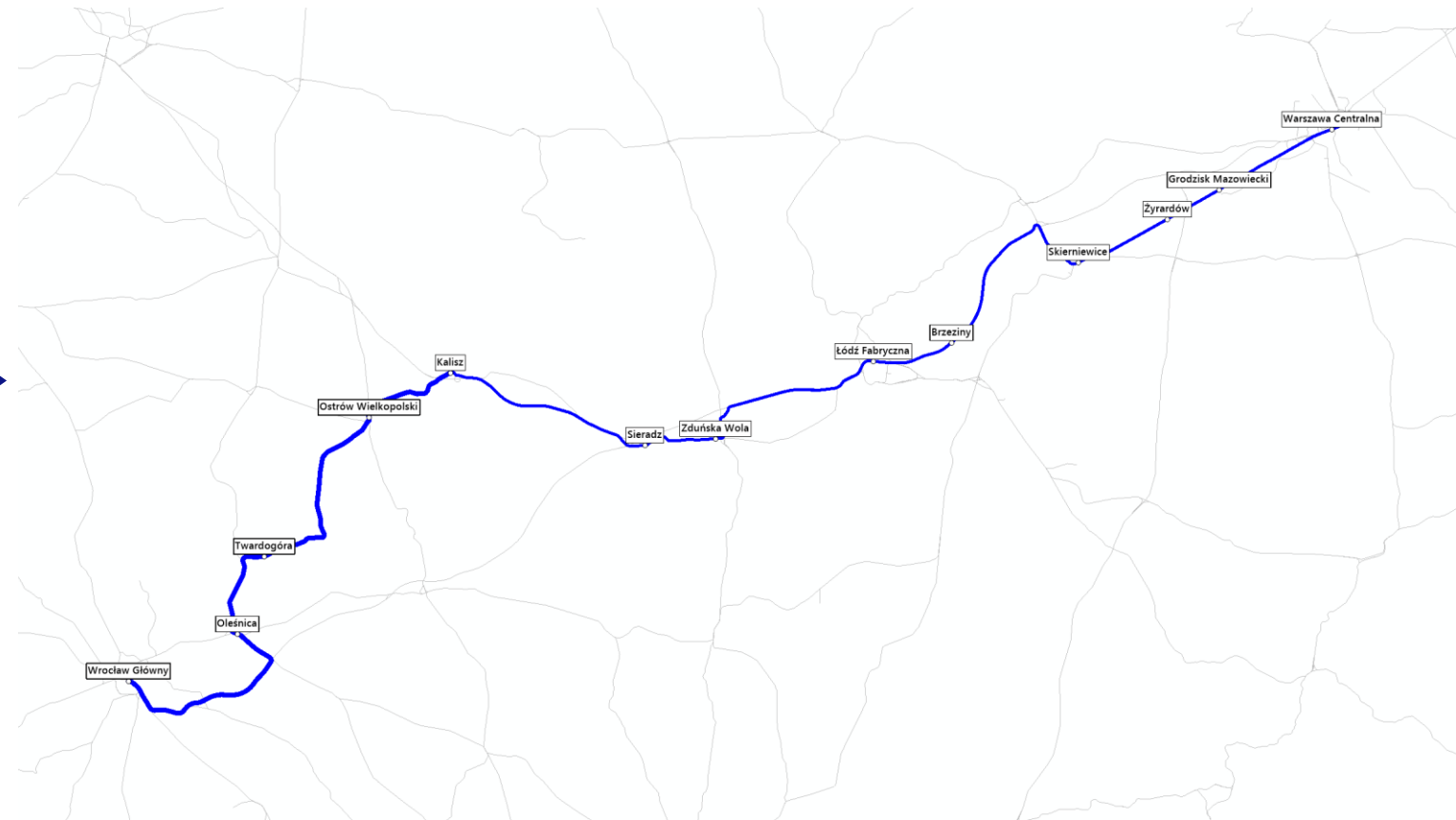
P42



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linie P44

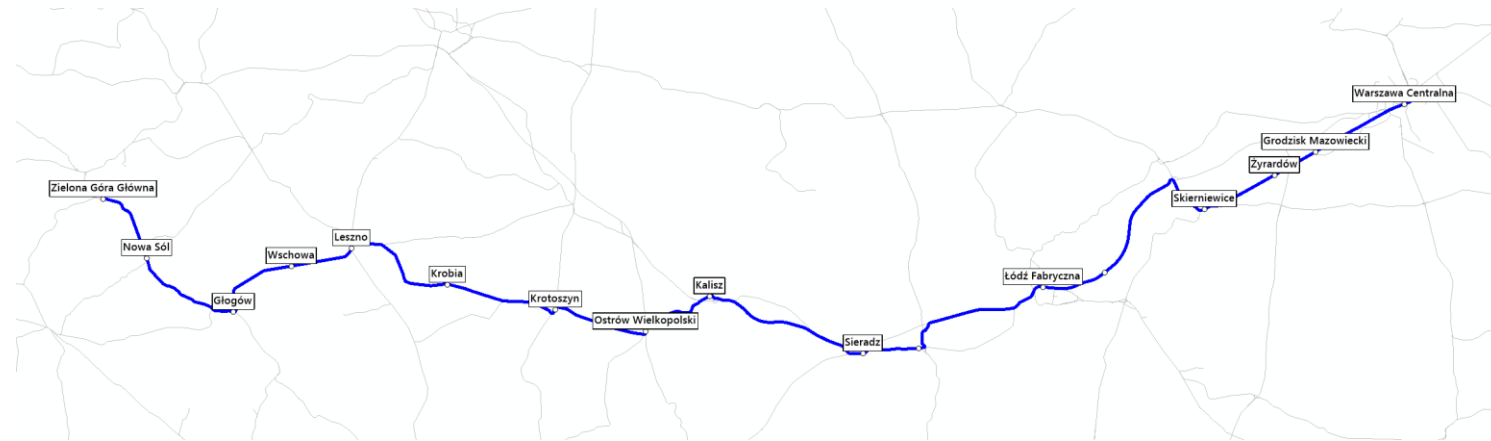
- Nowa linia wykorzystująca odcinki „Y” z Warszawy przez Łódź, Zduńską Wolę, Sieradz, Kalisz do Wrocławia
- Uzupełniającej funkcja połączenia w stosunku KDP, konkurencyjny czas przejazdu (3:30 vs. 4:15 dziś)
- Utrzymanie i poprawa obsługi miast w ciągu istniejącego korytarza do Wrocławia
- Razem z linią P45 częstotliwość co 2h od Warszawy do Ostrowa Wlkp.
- Krótkie kursy Wrocław – Kalisz dla zachowania obsługi co 2h



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linie P45

- Nowa linia wykorzystująca odcinki „Y” z Warszawy przez Łódź, Kalisz, Leszno, Głogów do Zielonej Góry
- Obsługa docelowego korytarza w kierunku Zielonej Góry z wykorzystaniem linii KDP
- Bezpośrednie połączenie Głogowa, Leszna i Krotoszyna z Warszawą
- Razem z linią P44 częstotliwość co 2h od Warszawy do Ostrowa Wlkp.

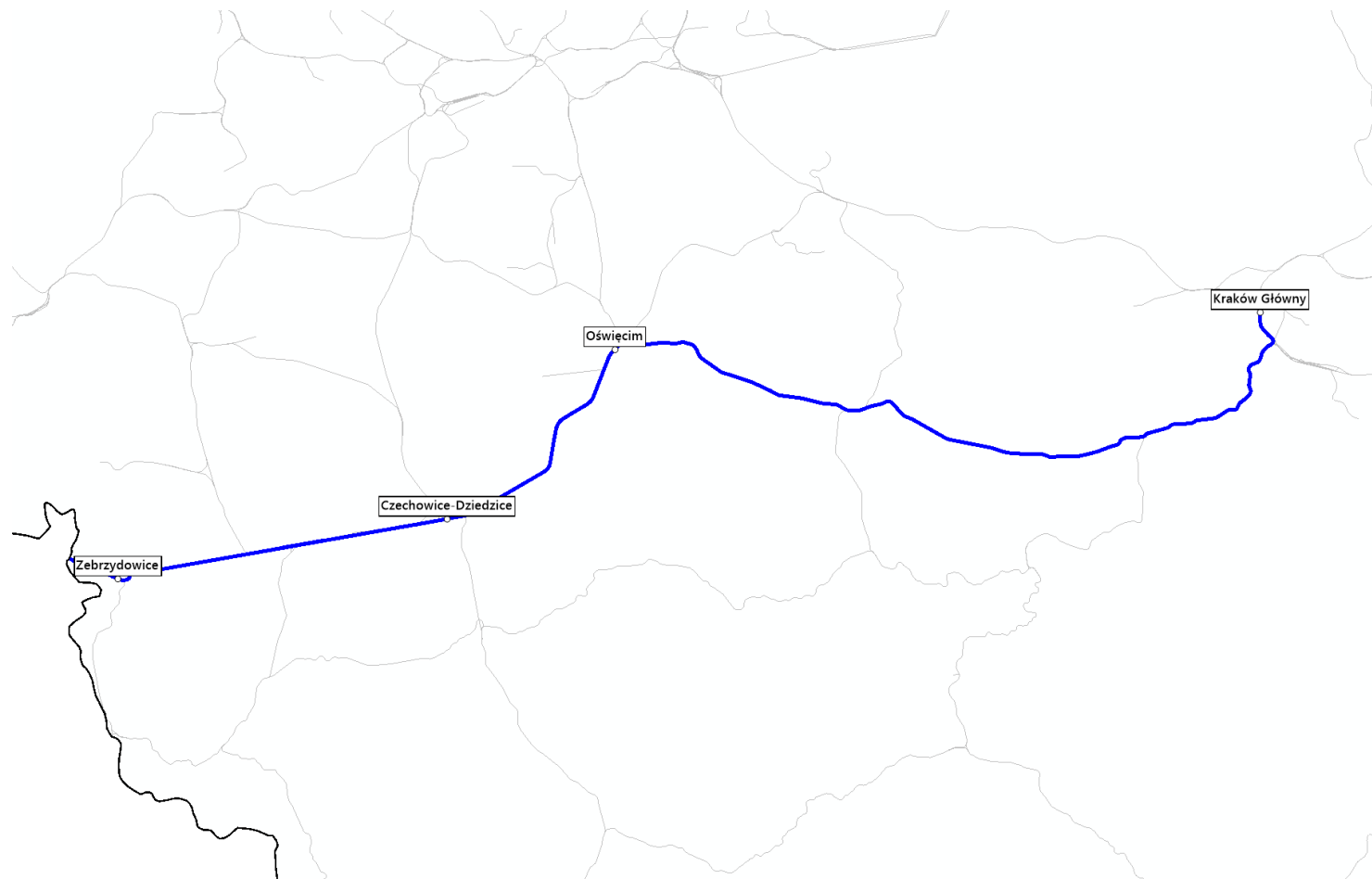


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linie P56 i P59

- Połączenie z Krakowa do Wiednia przez Brześć (P56) i Żylinę (P59)
- Zmiana charakteru z Ex na P ze względu na dostosowanie siatki postojów, również na odcinku zagranicznym
- **Na terenie Polski przetrasowanie przez linię Skawina – Oświęcim**
- Uwolnienie przepustowości na krytycznym odcinku na zachód od Krakowa (linia kolejowa nr 133)

P56 i P59



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia P58

- Nowa linia Kraków – Budapeszt
- **Połączenie Polski z Węgrami i Słowacją** (Koszyce, Preszów), wykorzystująca w swoim przebiegu nową linię Podłęże-Piekielko
- Częstotliwość co 4 godziny

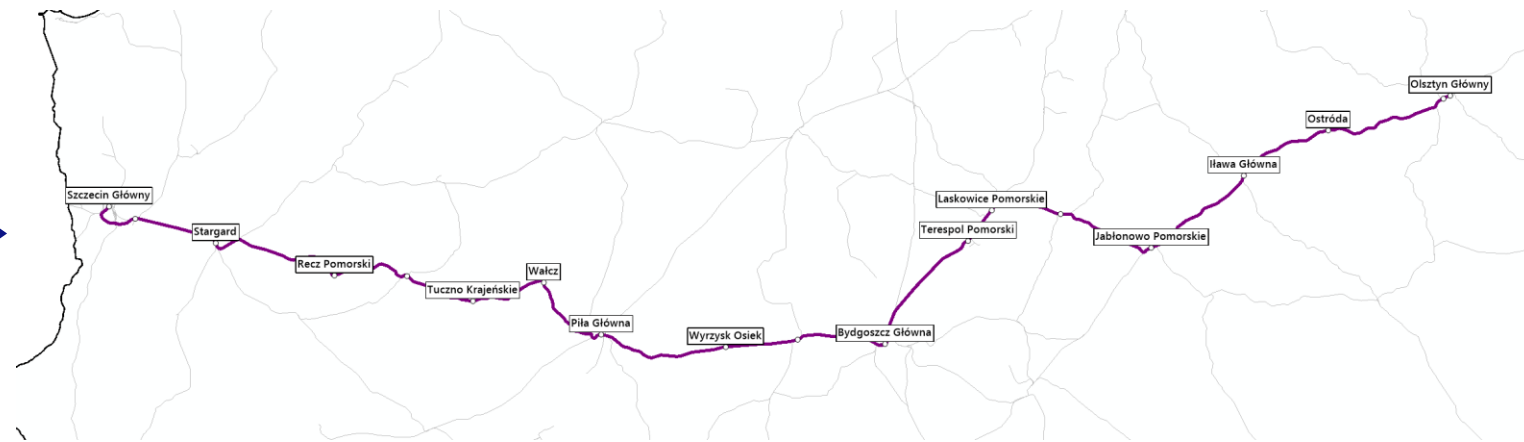
P58



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U08

- Zmiana oznaczenia z P na U
- Ograniczenie częstotliwości do co 4h ze względu na dublowanie funkcji z innymi liniami
- Przetrasowanie przez linię Laskowice Pomorskie – Jabłonowo Pomorskie:
 - włączenie w obsługę Grudziądza (w osi wschód-zachód)
 - realizacja połączeń w relacji Szczecin-Toruń oraz Toruń-Olsztyn liniami P33 oraz P06

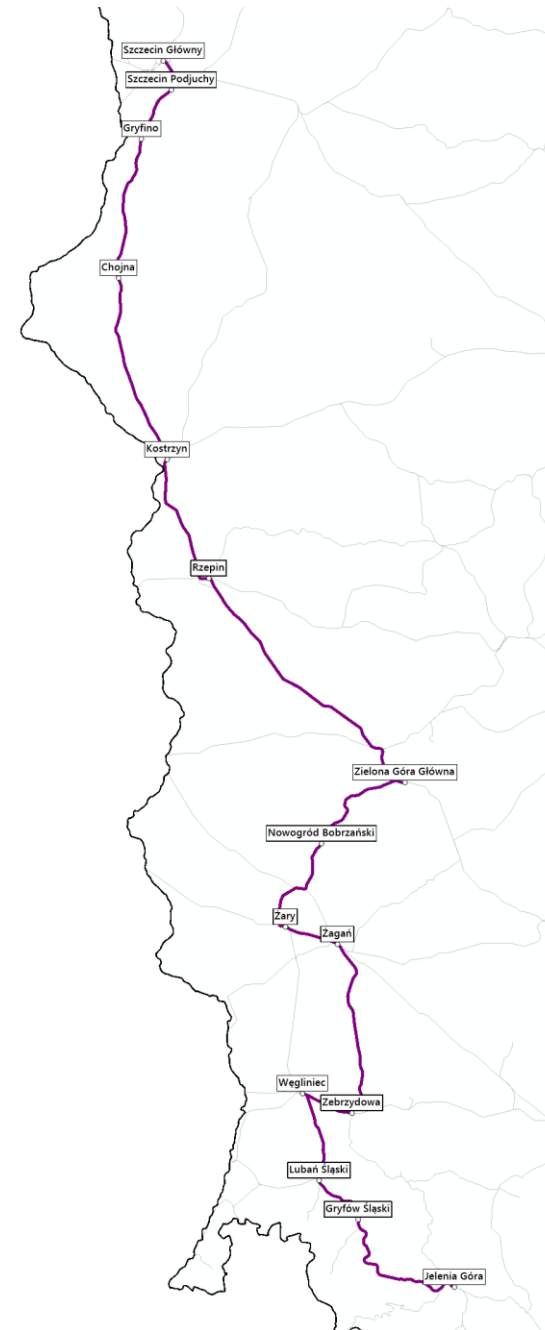


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U17

- Nowa linia ze Szczecina do Jeleniej Góry przez Zieloną Górę, Żary, Żagań, Świątoszów
- Postulowane połączenie Karkonoszy z województwem zachodniopomorskim oraz lubuskim
- Włączenie powiatów żarskiego i żagańskiego w sieć połączeń dalekobieżnych

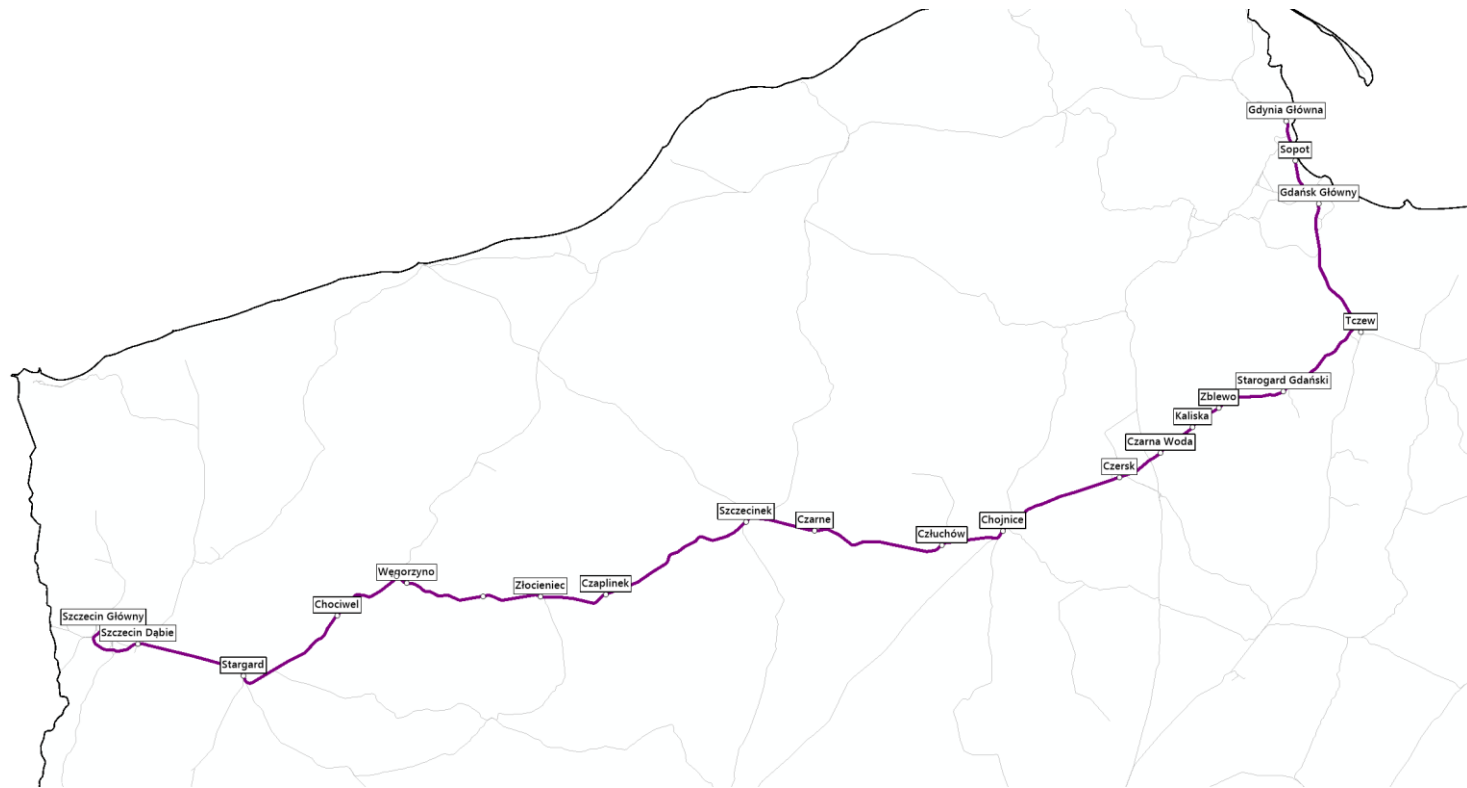
U17



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U23

- Wydzielenie z linii P24 co 2h do Kostrzyna linii U23 przez Czarne, Drawsko do Szczecina; obie z częstotliwością co 4h
- Włączenie wykluczonego transportowo obszaru województw pomorskiego i zachodniopomorskiego, spełnienie postulatów społecznych

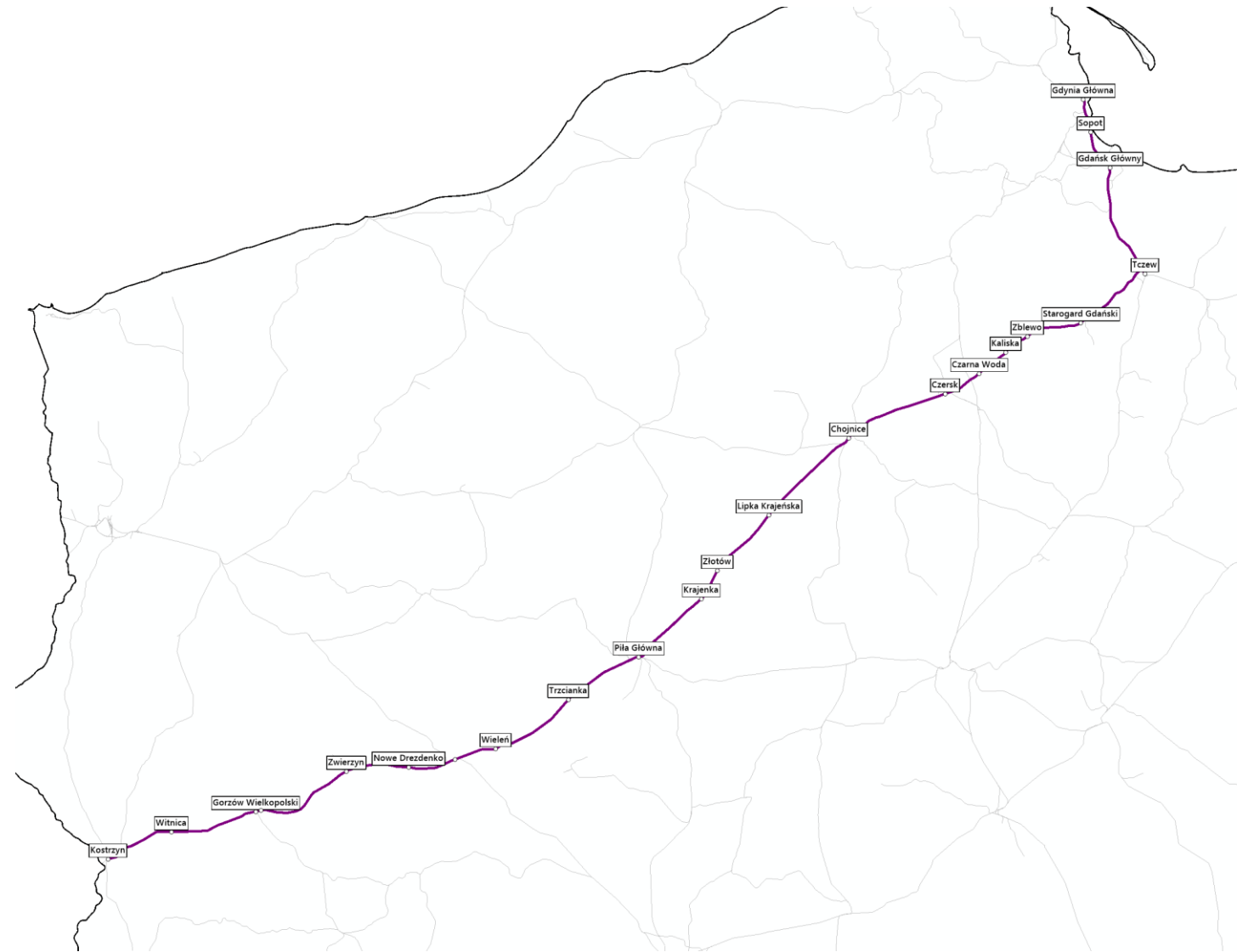


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U24

- Wydzielenie z linii P24 co 2h do Kostrzyna linii U23 przez Czarne, Drawsko do Szczecina
- Zmiana oznaczenia z P na U
- Częstotliwość obu linii: U23 Gdynia – Szczecin i linii U24 Gdynia – Kostrzyn co 4h, łącznie **na wspólnym odcinku z Trójmiasta do Chojnic co 2h**

U24

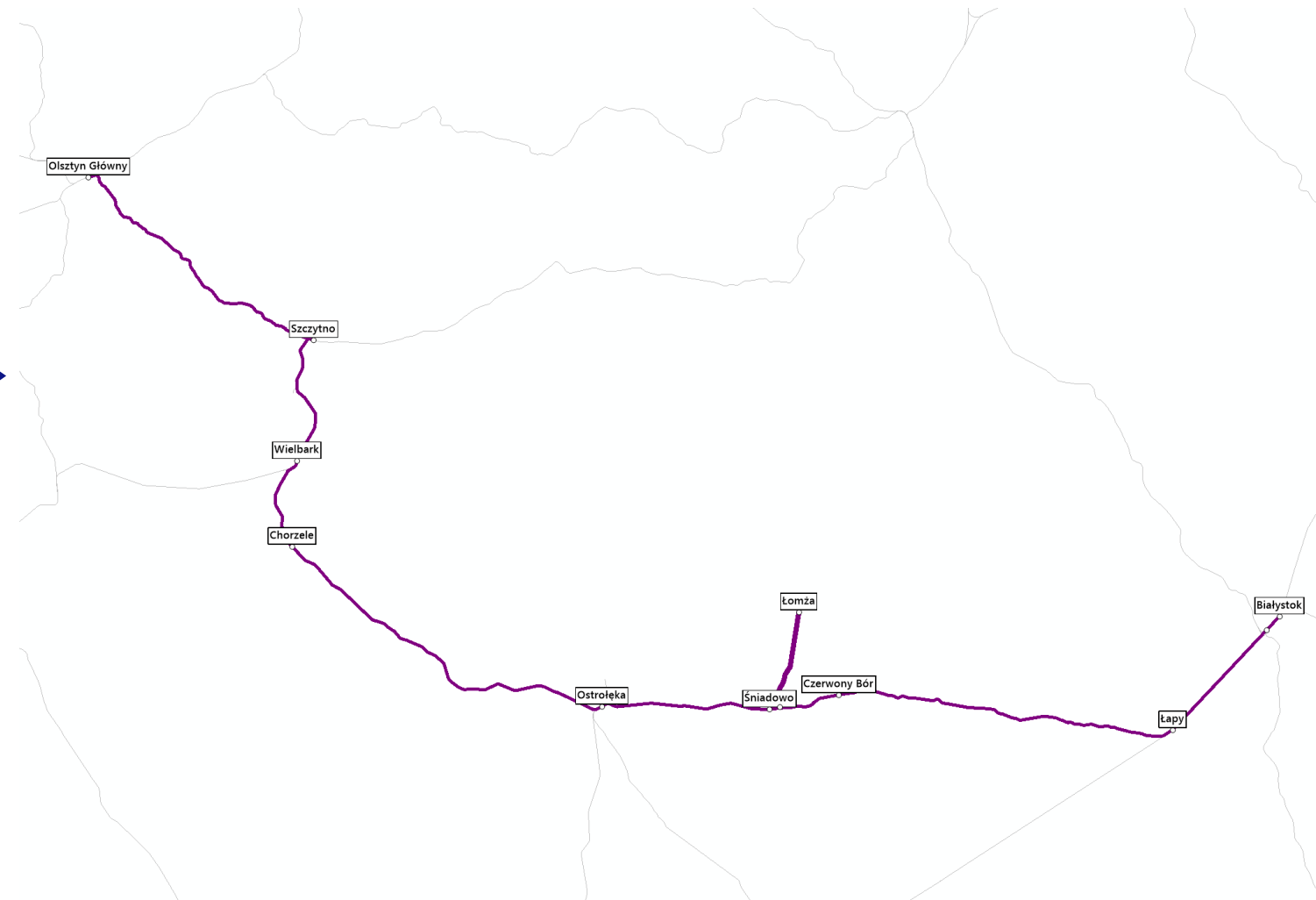


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U25

- Nowa linia łącząca Olsztyn z Białymstokiem, co 4 godziny.
- Włączenie ośrodków takich jak Szczytno, Ostrołęka, Łomża w sieć połączeń dalekobieżnych.

U25

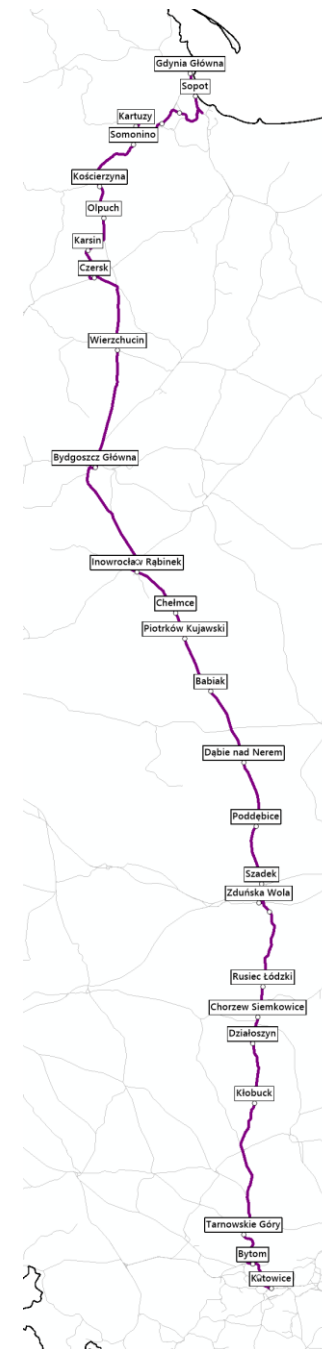


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U30

- Nowa w osi północ-południe, wykorzystująca w trasowaniu linię kolejowe nr 131 i 201 (tzw. magistrala węglowa)
- Alternatywne połączenie Trójmiasta ze Śląskiem, poprawiające dostępność transportową powiatów kłobuckiego, pajęczańskiego, poddębickiego oraz radziejowskiego
- Na północy obsługa atrakcyjnego turystycznie obszaru Borów Tucholskich, a także portu lotniczego w Gdańsku

U30

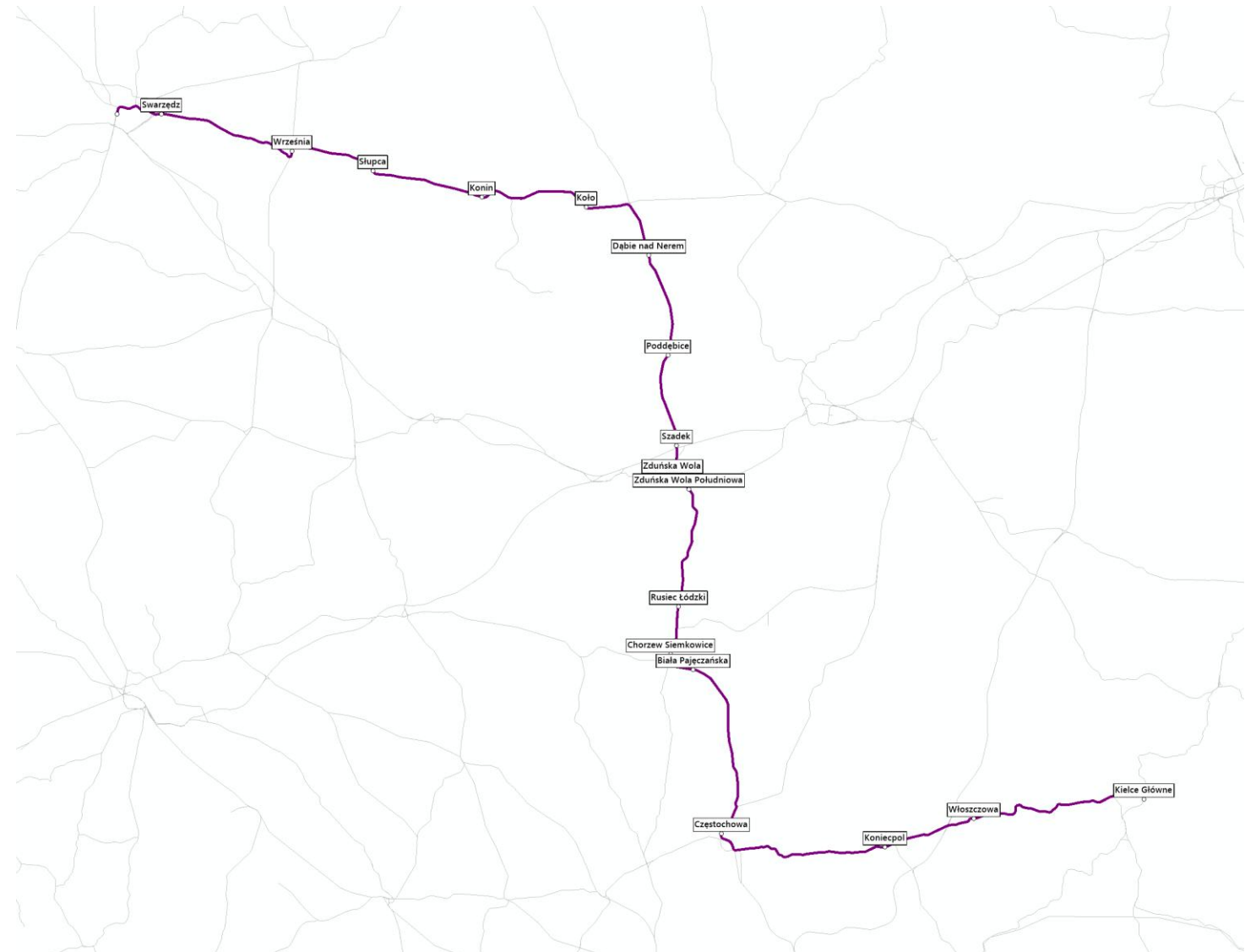


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U31

- Bezpośrednie połączenie Poznania z Częstochową i Kielcami
- Częstotliwość co 4 godziny, uzupełnienie układu połączeń na linii kolejowej nr 3 od Poznania do Koła oraz na magistrali węglowej na odcinku do węzła Chorzew Siemkowice

U31

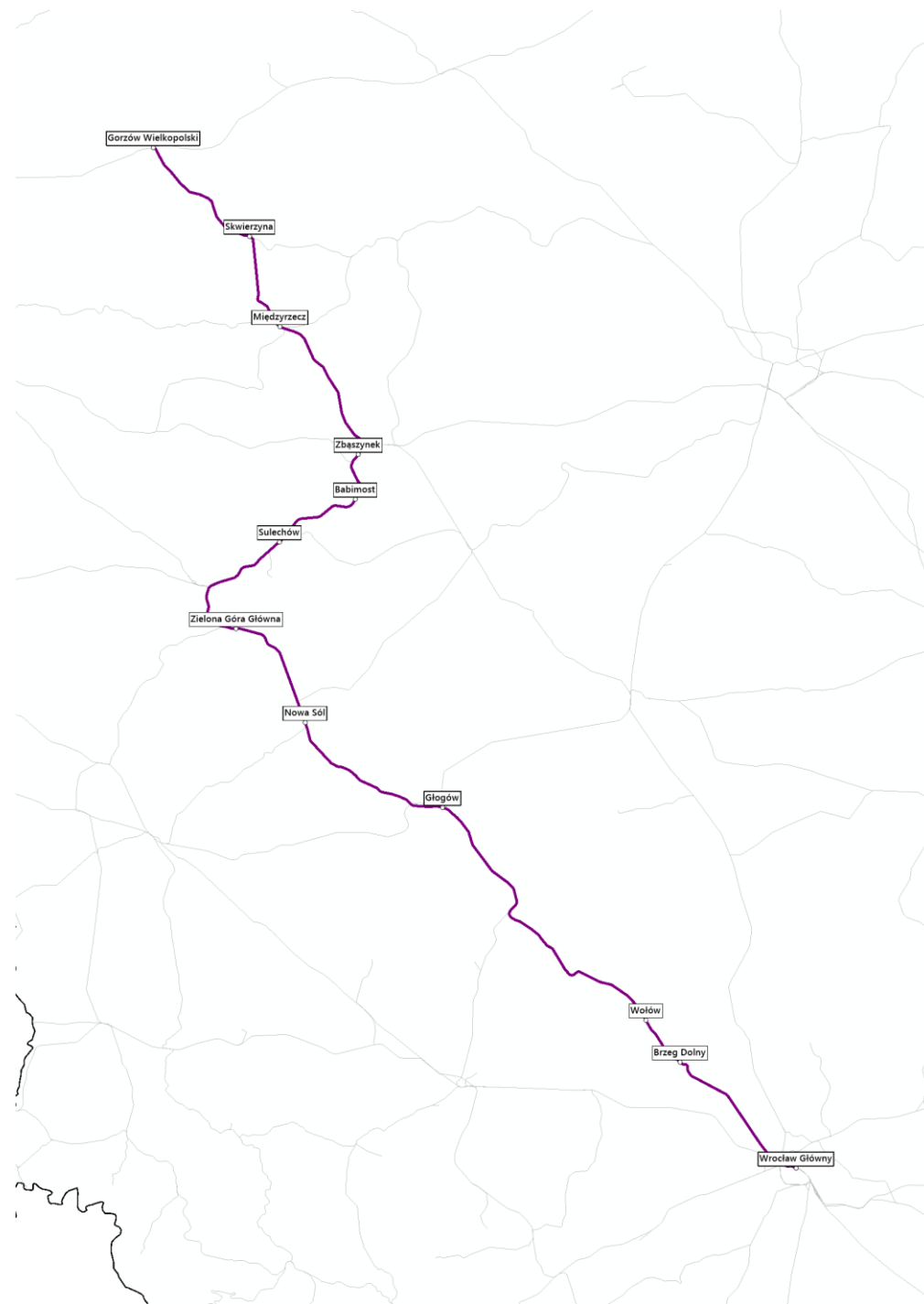


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U33

- Bezpośrednie połączenie Gorzowa Wielkopolskiego z Wrocławiem
- Częstotliwość co 4 godziny, wzmacniając układ połączeń na linii kolejowej nr 271 od Zielonej Góry do Wrocławia

U33

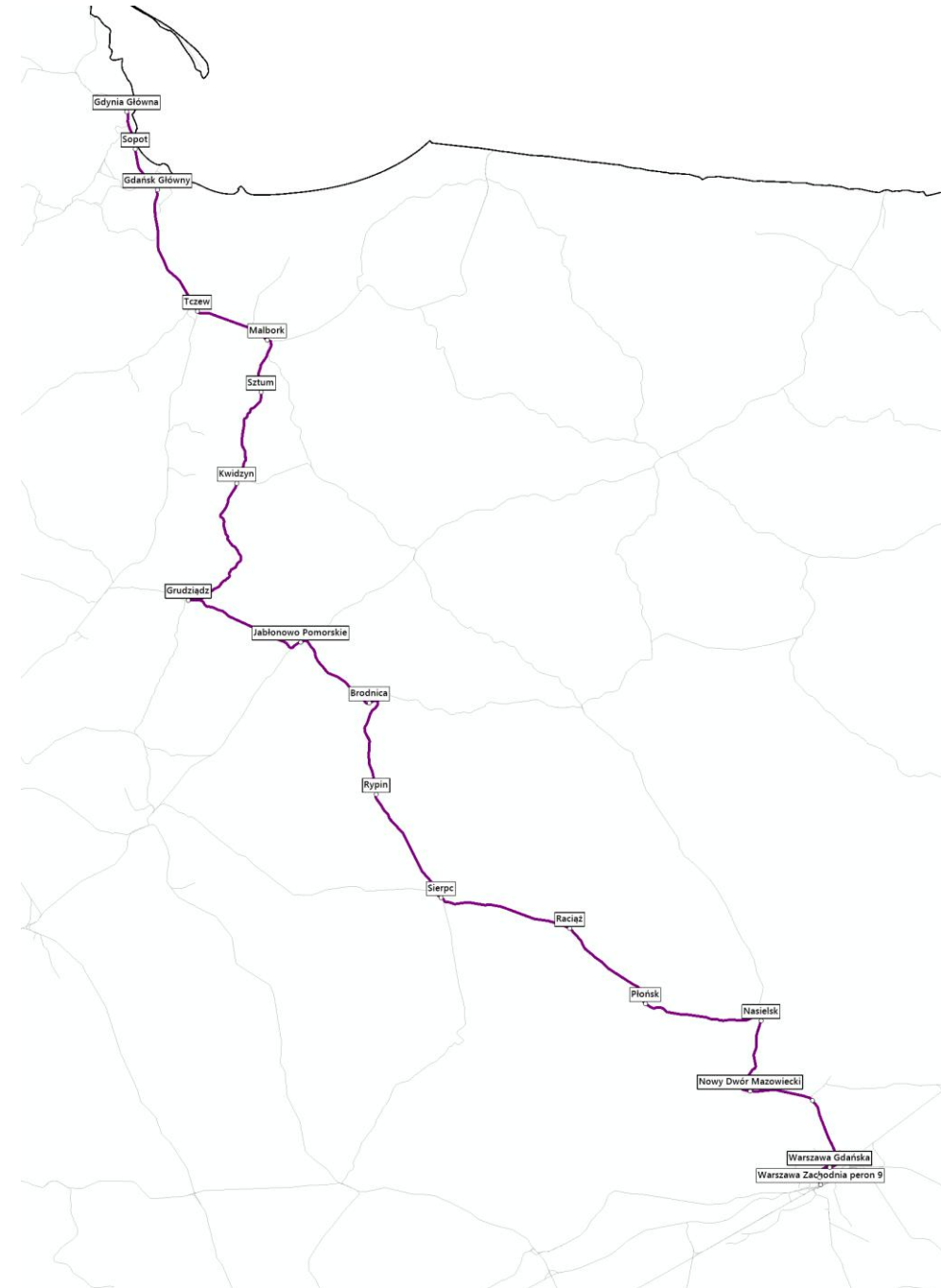


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U37

- Włączenie ośrodków powiatowych takich jak Sztum, Kwidzyn, Grudziądz, Brodnica, Rypin, Sierpc, Płońsk w układ połączeń dalekobieżnych
- **Bezpośrednie połączenie Grudziądza z Warszawą i Trójmiastem**

U37

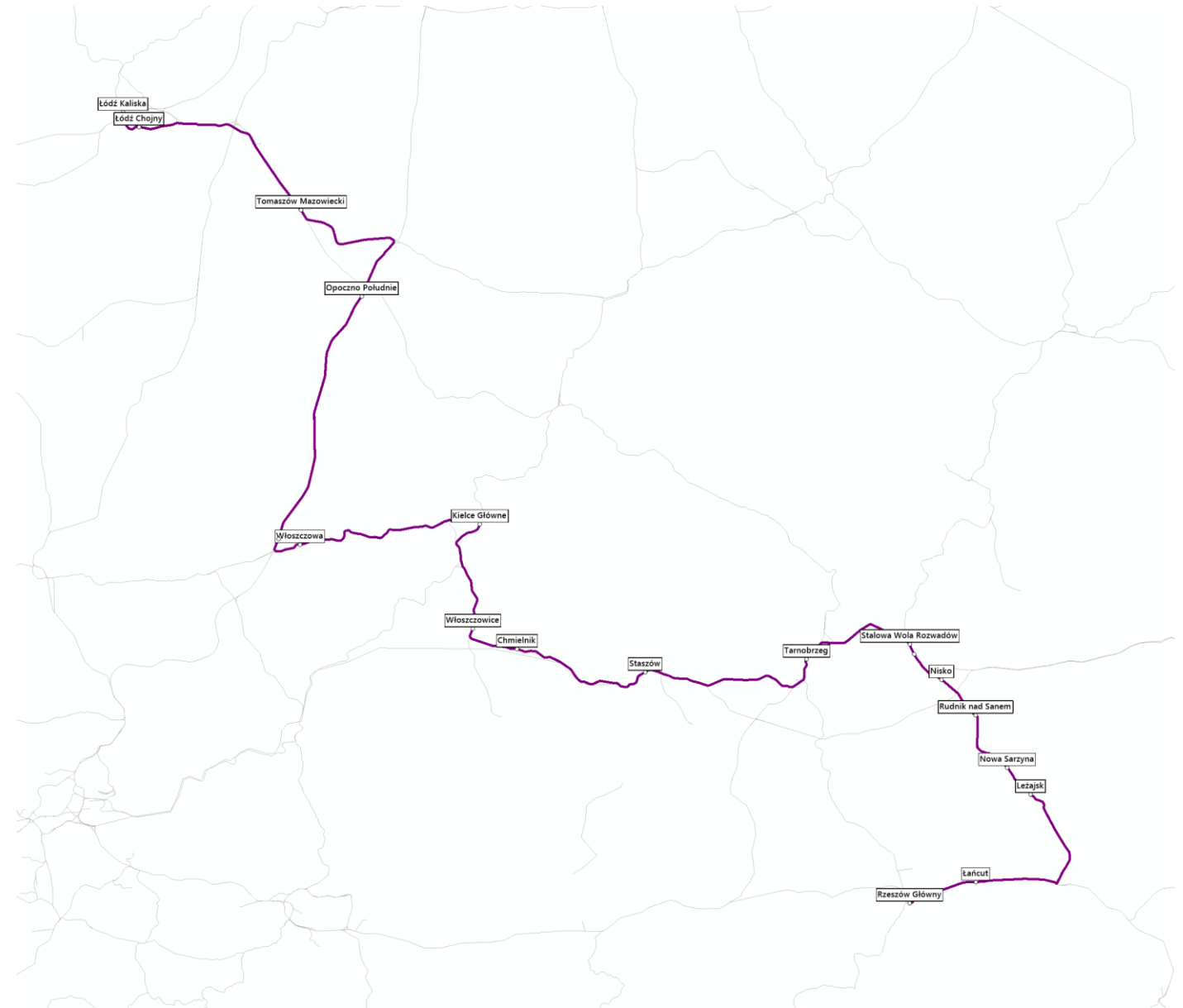


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U41

- Bezpośrednie połączenie Łodzi z Kielcami i Rzeszowem
- Włączenie powiatu staszowskiego w układ połączeń dalekobieżnych
- Wzmocnienie połączenia Czwórmieścia z Rzeszowem

U41

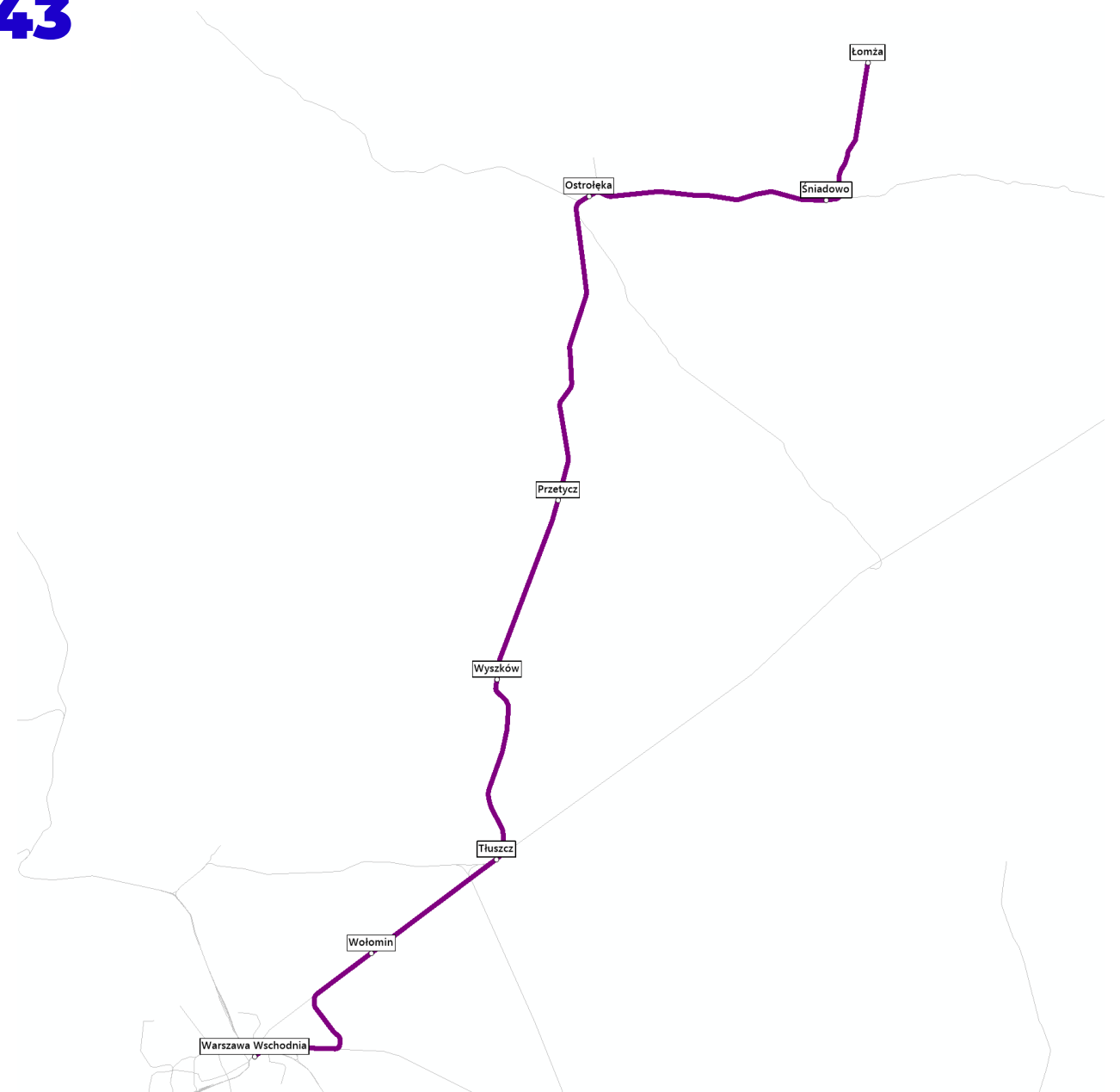


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U43

- Połączenie dalekobieżne Łomży i Ostrołęki z Warszawą
- Częstotliwość co 2 godziny

U43

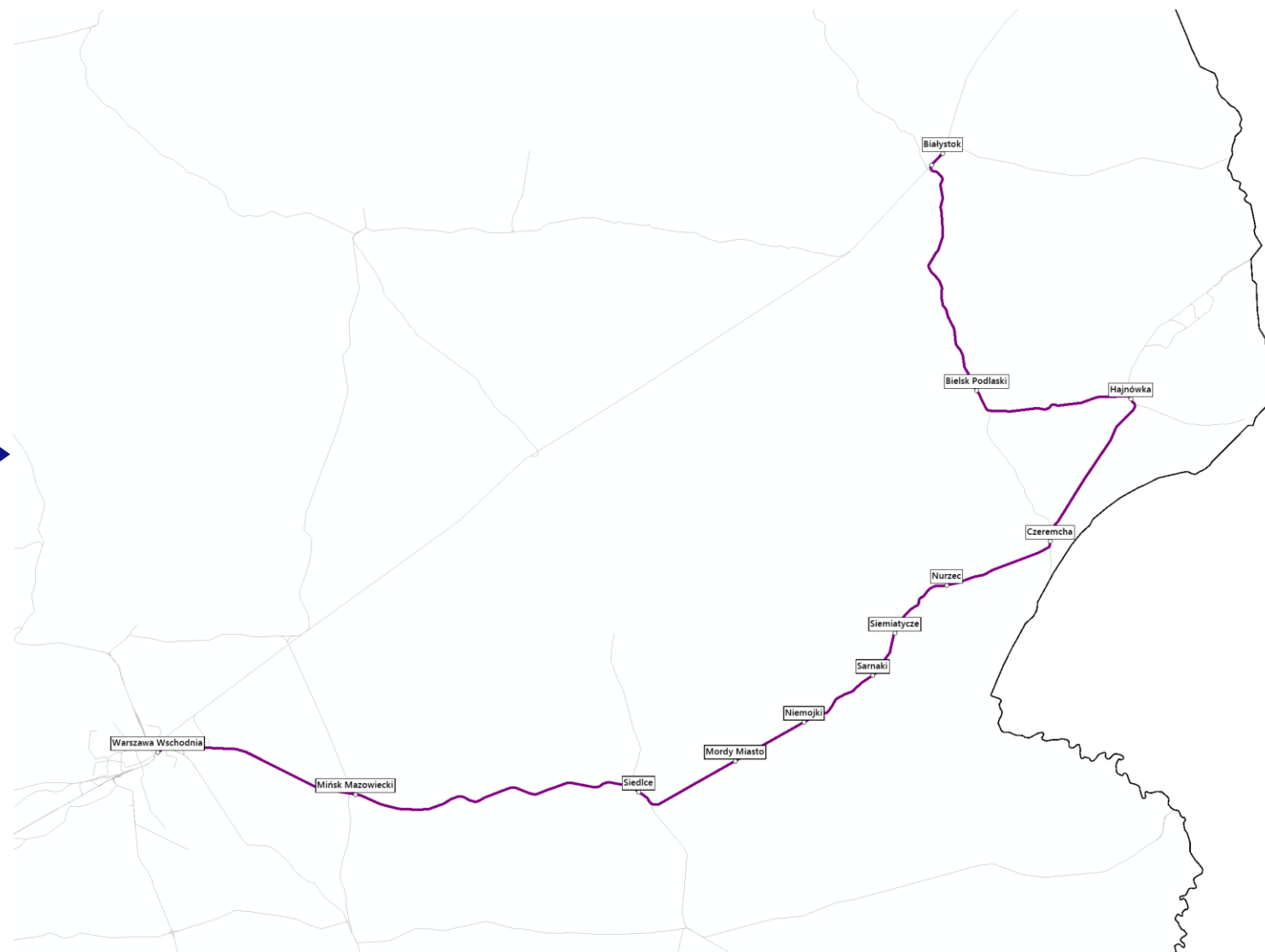


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U45

- Uwzględnienie Siemiatycz, Hajnówki i Bielska Podlaskiego w sieci połączeń dalekobieżnych
- Alternatywne połączenie Warszawy z Białymstokiem
- Utrzymanie i rozwinięcie oferty funkcjonującej obecnie

U45



Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U46

- Dostęp Lubartowa, Parczewa, Radzynia Podlaskiego do sieci połączeń dalekobieżnych
- Alternatywne połączenie Warszawy z Lublinem
- Utrzymanie i rozwinięcie oferty funkcjonującej obecnie

U46

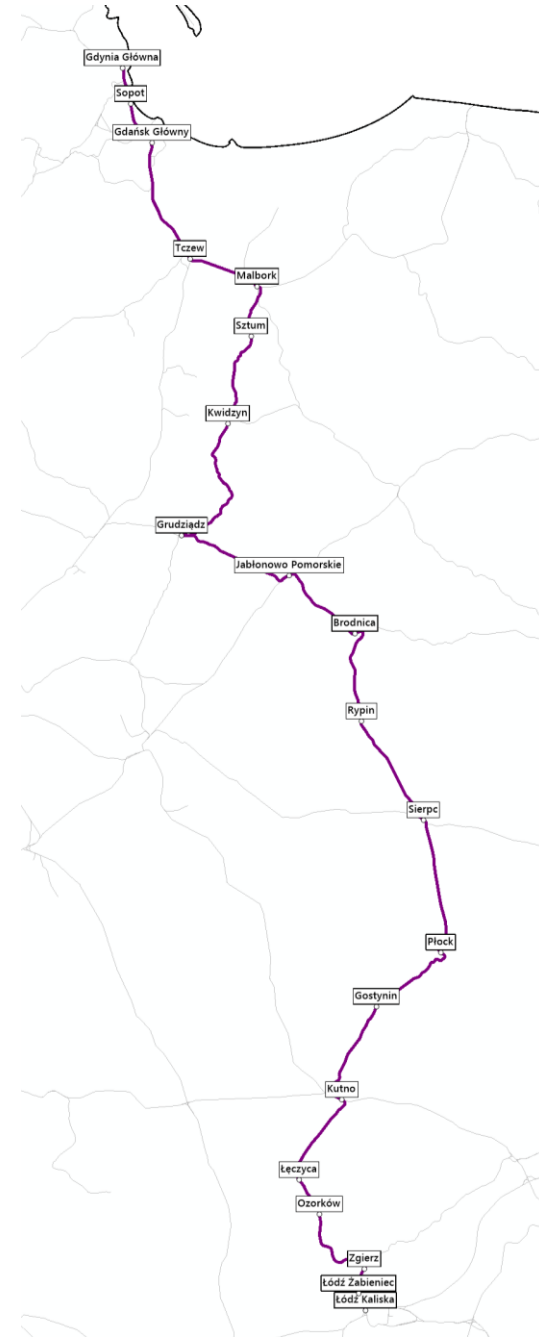


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U47

- Włączenie ośrodków powiatowych takich jak Sztum, Kwidzyn, Grudziądz, Brodnica, Rypin, Sierpc, Płock w układ połączeń dalekobieżnych 2035
- **Włączenie Grudziądza i Płocka** w osi północ-południe

U47

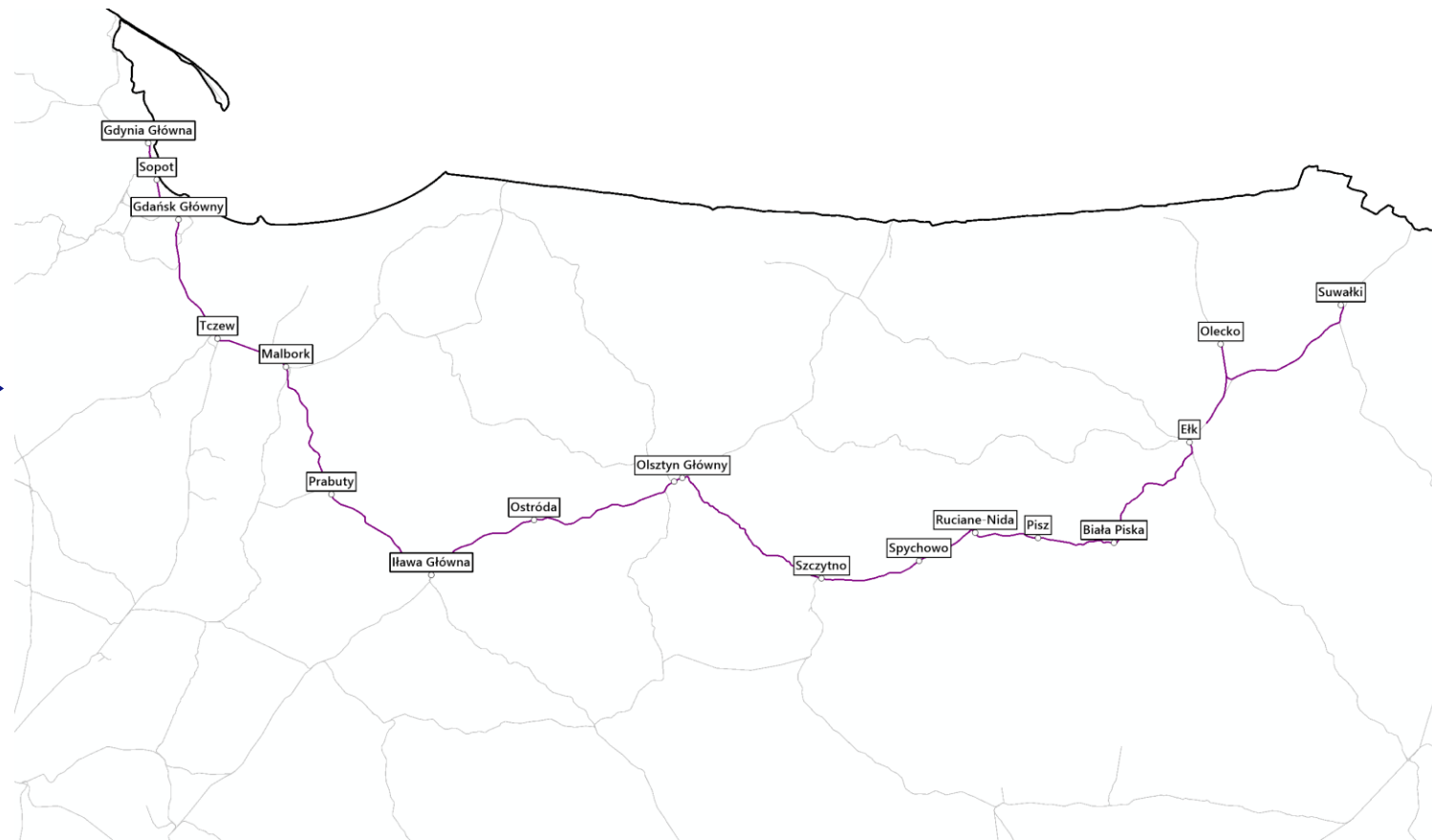


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

linia U90

- Niesystemowe połączenie Suwałk, południowej części Mazur i Szczytna z Trójmiastem
- Uwzględnienie Pisz w sieci połączeń dalekobieżnych 2035

U90

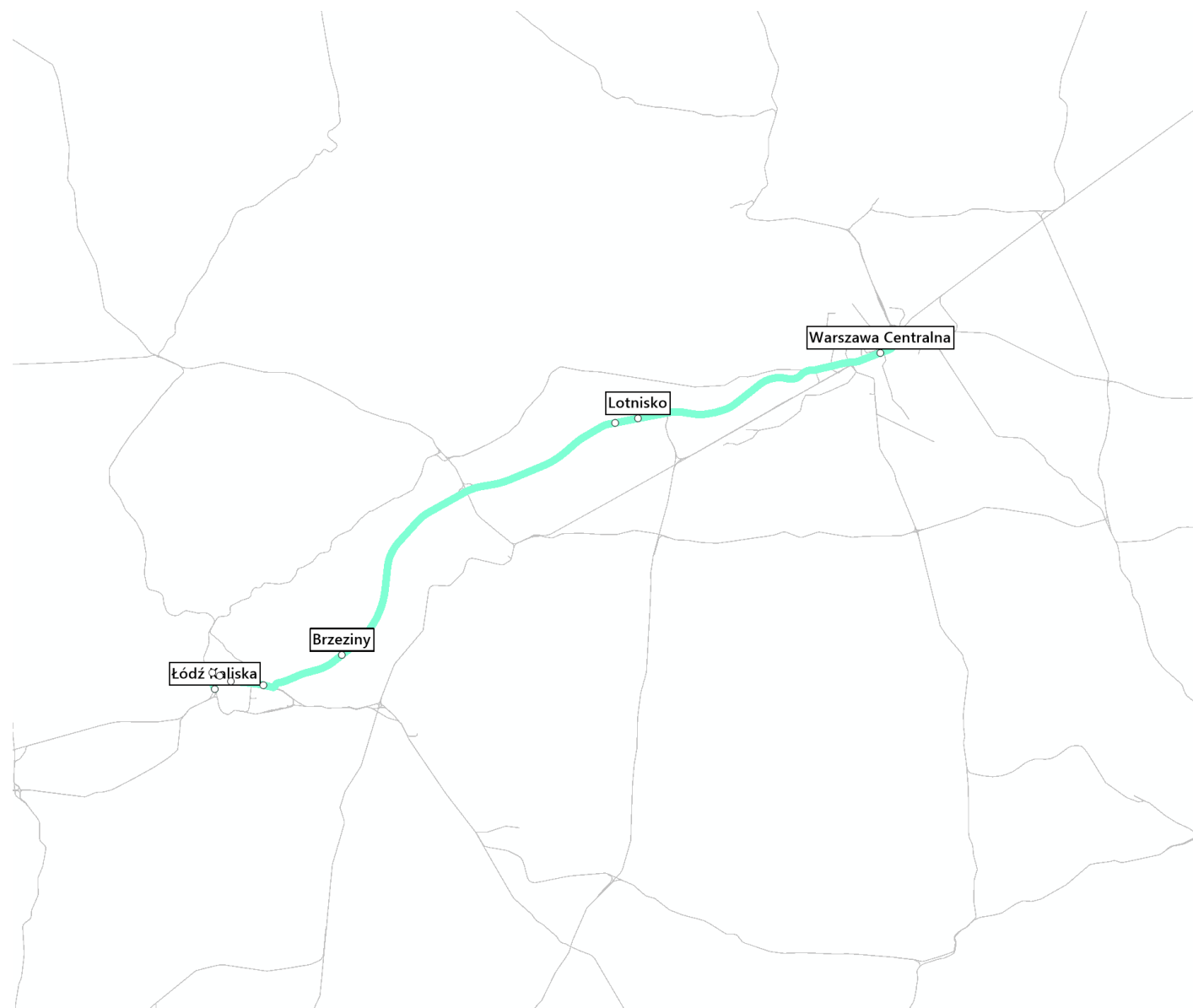


Najważniejsze zmiany względem poprzedniej opublikowanej wersji HRJ 2035:

AeroExpress

- Dzięki uporządkowaniu tras i relacji przez linię średnicową w Warszawie, w aktualnej wersji HRJ 2035 udało się wytrasować połączenia linii **AE1 Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź** oraz **AE2 Warszawa – nowe lotnisko przez linię średnicową do stacji Warszawa Wschodnia**, zamiast do stacji Warszawa Główna

AE1 i AE2



Połączenia niesystemowe

Wprowadzono całoroczne i sezonowe połączenia niesystemowe, tj. realizowane przede wszystkim jako wydłużenia pojedynczych kursów linii układu podstawowego, co wynika z bardzo wysokiego wykorzystania zdolności przepustowej na kluczowych odcinkach sieci.

Zapewniają realizację połączeń bezpośrednich nieobsłużonych przez systemowe, cykliczne połączenia w ramach linii komunikacyjnych.

Połączenia sezonowe są realizowane jako wydłużenia relacji całorocznych.

Wprowadzone niesystemowe całoroczne połączenia i wydłużenia tras

Lp.	Zapewnianie połączenie	Cała relacja pociągu
1	Trójmiasto – Wiedeń	Ex03A: Gdynia – Warszawa – Katowice – Wiedeń
2	Warszawa – Bratysława	Ex03B: Warszawa – Katowice – Ostrawa – Brzeclaw – Bratysława
3	Zakopane – Praga	Ex06A: Zakopane – Kraków – Katowice – Ostrawa – Praga
4	Warszawa – Lipsk	Ex26A: Warszawa – Łódź – Sieradz – Wrocław – Lipsk
5	Warszawa – Zielona Góra	Ex33A: Warszawa – Łódź – Poznań – Zielona Góra
6	Poznań – Wiedeń	Ex53A: Poznań – Wrocław – Wiedeń
7	Wrocław – Koszyce	Ex53B: Wrocław – Opole – Bohumin – Żylin – Poprad – Koszyce
8	Poznań – Zakopane	P03A: Poznań – Wrocław – Bielsko Biała – Zakopane
9	Poznań – nowe lotnisko krajowe	P04C: Poznań – nowe lotnisko krajowe – Warszawa – Białystok
10	Lublin – Trójmiasto	P12A: Lublin – Warszawa – Trójmiasto – Kołobrzeg
11	Kraków – Kudowa-Zdrój	P20B: Kraków – Katowice – Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kłodzko – Kudowa-Zdrój
12	Wrocław – Zamość	P20C: Wrocław – Kraków – Katowice – Zamość – Hrubieszów
13	Warszawa – Koszyce	P23A: Warszawa – Katowice – Bohumin – Żylin – Poprad – Koszyce
14	Warszawa – Krynica-Zdrój, Trójmiasto – nowe lotnisko krajowe	P30A: Gdynia – Warszawa – Lotnisko – Kraków – Krynica-Zdrój
15	Warszawa – Budapeszt	P30B: Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Kraków – Nowy Sącz – Preszów – Koszyce – Budapeszt
16	Łódź – Zakopane	P31A: Bydgoszcz – Łódź – Kraków – Zakopane
17	Warszawa – Świnoujście	P33A: Świnoujście – Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Warszawa
18	Pisz – Olsztyn – Trójmiasto	U90: Suwałki – Olecko – Ełk – Pisz – Olsztyn – Iława Gł. – Gdynia

Wprowadzone niesystemowe wydłużenia sezonowe

Lp.	Zapewnianie połączenie	Cała relacja pociągu
1	Praga – Wrocław – Poznań – Trójmiasto – Hel	Ex05: Praga – Wrocław – Poznań – Trójmiasto – Hel
2	Kraków – Hel	Ex09: Kraków – CMK – Warszawa – Trójmiasto – Hel
3	Wrocław – Trzebiatów – Kołobrzeg	P03: Wrocław – Zielona Góra – Szczecin – Trzebiatów – Kołobrzeg
4	Wrocław – Mikołajki	P06: Wrocław – Poznań – Olsztyn – Mikołajki
5	Kraków – Ustka	P12: Kraków – Kielce – Warszawa – Trójmiasto – Ustka
6	Zakopane – Kraków – Warszawa – Łeba	P12: Zakopane – Kraków – Warszawa – Łeba
7	Warszawa – Kudowa-Zdrój	P13: Warszawa – Częstochowa – Opole – Nysa – Kudowa Zdrój
8	Warszawa – Szklarska Poręba	P15: Warszawa – Wieluń – Wrocław – Szklarska Poręba
9	Kraków – Szklarska Poręba	P20: Kraków – Katowice – Kędzierzyn Koźle – Kamieniec Ząbkowicki – Szklarska Poręba



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

HRJ 2034/2035 - ogólne informacje



Kategorie linii komunikacyjnych w HRJ



W ramach HRJ wyróżniono trzy rodzaje linii komunikacyjnych:

- **Linie ekspresowe** (Ex), zapewniające przede wszystkim połączenia między dużymi aglomeracjami oraz międzynarodowe. Mogą być one obsługiwane taborem dużych prędkości lub konwencjonalnym. Cechują się ograniczoną siatką postojów i najbardziej atrakcyjnymi czasami przejazdu w głównych relacjach. W aktualnej wersji HRJ zrezygnowano z wyróżnienia w oznaczeniu linii taboru dużych prędkości (w poprzedniej wersji oznaczenie linii rozpoczynające się od KDP), ponieważ funkcjonalnie są to linie ekspresowe.
- **Linie pośpieszne** (P), stanowiące podstawę oferty w przewozach dalekobieżnych w kraju. Charakteryzują się gęstszą niż pociągi ekspresowe siatką postojów – podobną do kursujących obecnie pociągów IC i TLK.
- **Linie pośpieszne uzupełniające** (U), których główną funkcją jest włączenie mniejszych miast leżących poza głównymi ciągami komunikacyjnymi w sieć połączeń dalekobieżnych. Zaplanowano na nich podobną siatkę postojów jak na liniach pośpiesznych. Założono obsługę tych linii taborem o mniejszej pojemności.

Rodzaje linii komunikacyjnych (połączeń)



Systemowe linie komunikacyjne

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 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.

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.

Niesystemowe linie komunikacyjne

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 pociągów 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.

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.

Generalne założenia kształtowania oferty przewozowej i rozkładu jazdy

CYKLICZNOŚĆ I WYSOKA CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POCIĄGÓW

Rozkład jazdy jest co do zasady cykliczny, czyli odjazdy pociągów z danej stacji w konkretnym kierunku są zaplanowane w stałych końcówkach minutowych.

Założono modułową częstotliwość dla linii komunikacyjnych co 1, 2 lub 4 h oraz koordynację odjazdów na wspólnych odcinkach do tych samych końcówek minutowych.

W głównych relacjach dalekobieżnych odjazdy pociągów zaplanowano co 1 h lub częściej.

CZYTELNY I STABILNY UKŁAD LINII KOMUNIKACYJNYCH

Zaproponowane linie komunikacyjne mają ściśle określoną trasę i założony standard częstotliwości oraz są oznaczone symbolem literowo-cyfrowym.

SYSTEM SKOMUNIKOWAŃ NA STACJACH WĘZŁOWYCH

Założono, że cała kolej powinna działać jak jeden system zapewniając dogodną przesiadkę w jego obrębie. Istotne jest również organizacyjne wdrożenie zasad postępowania w przypadku utraty skomunikowań. Niemniej jednak należy zaznaczyć, że przy wysokiej częstotliwości kursowania pociągów utrata planowanego skomunikowania łagodzona jest relatywnie krótkim czasem oczekiwania na kolejny pociąg w tym samym kierunku.

W ramach HRJ opracowano:

- 1. Schemat całorocznych dziennych połączeń dalekobieżnych dla rozkładu jazdy 2034/2035**, uwzględniający:
 - linie komunikacyjne w przewozach międzynarodowych i międzywojewódzkich przewidziane do organizacji przez ministra właściwego ds. transportu,
 - rezerwację przepustowości dla dalekobieżnych przewozów komercyjnych,
 - rezerwację przepustowości dla ekspresów regionalnych na linii dużych prędkości „Y” (w tym dla pociągów kategorii AeroExpress).
- 2. Schemat połączeń regionalnych i aglomeracyjnych w okresie 2030-2040**, wypracowany w ramach konsultacji z organizatorami regionalnymi i aglomeracyjnymi, uwzględniający także potencjalne reaktywacje w przypadku podjęcia decyzji o rewitalizacji danego fragmentu sieci kolejowej. Ostateczna decyzja co do uruchomienia danego połączenia jest po stronie organizatora przewozów.
- 3. Schematy połączeń do miejscowości wypoczynkowych uzupełniające HRJ na rozkład 2034/2035**, uwzględniające połączenia zapewniające obsługę najważniejszych kurortów górskich i nadmorskich, a także Wielkich Jezior Mazurskich – zarówno pociągami całorocznymi, jak i dodatkowymi, kursującymi tylko w sezonie.



**HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY**

Schemat połączeń dalekobieżnych

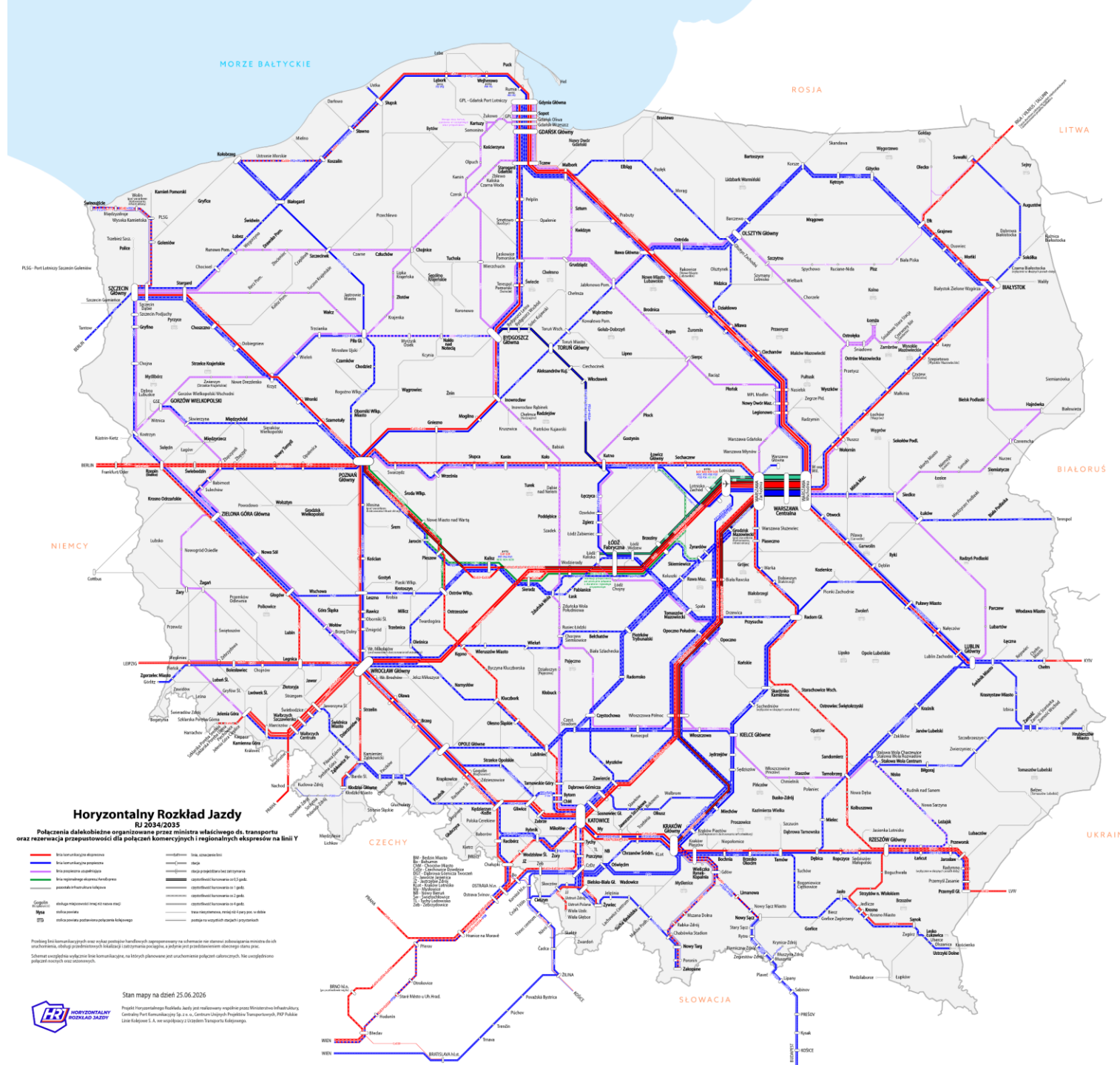
Rozkład jazdy 2034/2035

Połączenia dalekobieżne organizowane przez ministra właściwego ds. transportu, rezerwacja przepustowości dla przewozów komercyjnych oraz ekspresy regionalne na linii KDP „Y”

Linia komunikacyjna:

- █ ekspresowa
- █ pospieszna
- █ uzupełniająca
- █ ekspresy regionalne

Schemat w pełnej rozdzielczości dostępny na www.hrj.gov.pl



Horyzontalny Rozkład Jazdy
RJ 2034/2035

Połączenia dalekobieżne organizowane przez ministra właściwego ds. transportu oraz rezerwacja przepustowości dla połączeń komercyjnych i regionalnych ekspresów na linii Y

Legenda:

- █ linia komunikacyjna ekspresowa
- █ linia komunikacyjna pospieszna
- █ linia komunikacyjna uzupełniająca
- █ linia komunikacyjna ekspresów regionalnych
- █ linia komunikacyjna ekspresowa
- █ linia komunikacyjna pospieszna
- █ linia komunikacyjna uzupełniająca
- █ linia komunikacyjna ekspresów regionalnych

Symboly:

- █ linia komunikacyjna ekspresowa
- █ linia komunikacyjna pospieszna
- █ linia komunikacyjna uzupełniająca
- █ linia komunikacyjna ekspresów regionalnych

Legenda:

- █ linia komunikacyjna ekspresowa
- █ linia komunikacyjna pospieszna
- █ linia komunikacyjna uzupełniająca
- █ linia komunikacyjna ekspresów regionalnych

Symboly:

- █ linia komunikacyjna ekspresowa
- █ linia komunikacyjna pospieszna
- █ linia komunikacyjna uzupełniająca
- █ linia komunikacyjna ekspresów regionalnych

Stan mapy na dzień 25.06.2026



Projekt Horyzontalnego Rozkładu Jazdy jest realizowany zgodnie z planem Ministerstwa Infrastruktury i Transportu. Wszelkie zmiany w rozkładzie jazdy będą wprowadzane zgodnie z procedurą przewidzianą w Ustawie o kolejnictwie. Wszelkie zmiany w rozkładzie jazdy będą wprowadzane zgodnie z procedurą przewidzianą w Ustawie o kolejnictwie.



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

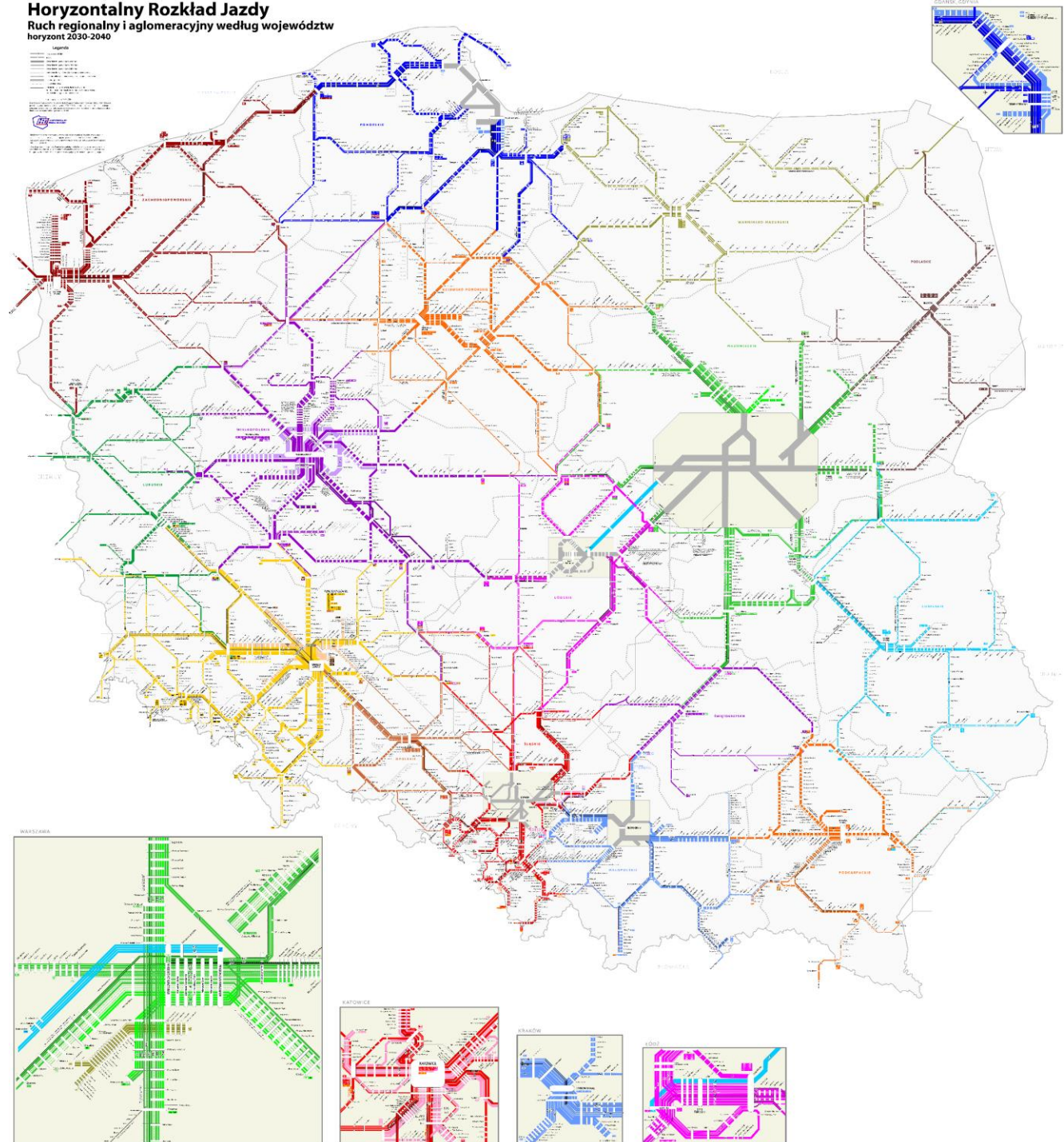
Schemat połączeń aglomeracyjnych i regionalnych

Horyzont 2030-2040

Połączenia regionalne
i aglomeracyjne

Propozycja oferty przewozowej
przyjęta do dalszych analiz
w ramach HRJ. Ostateczna
decyzja co do uruchomienia
danego połączenia jest po
stronie organizatora przewozów.

Schemat w pełnej rozdzielczości
dostępny na www.hrj.gov.pl



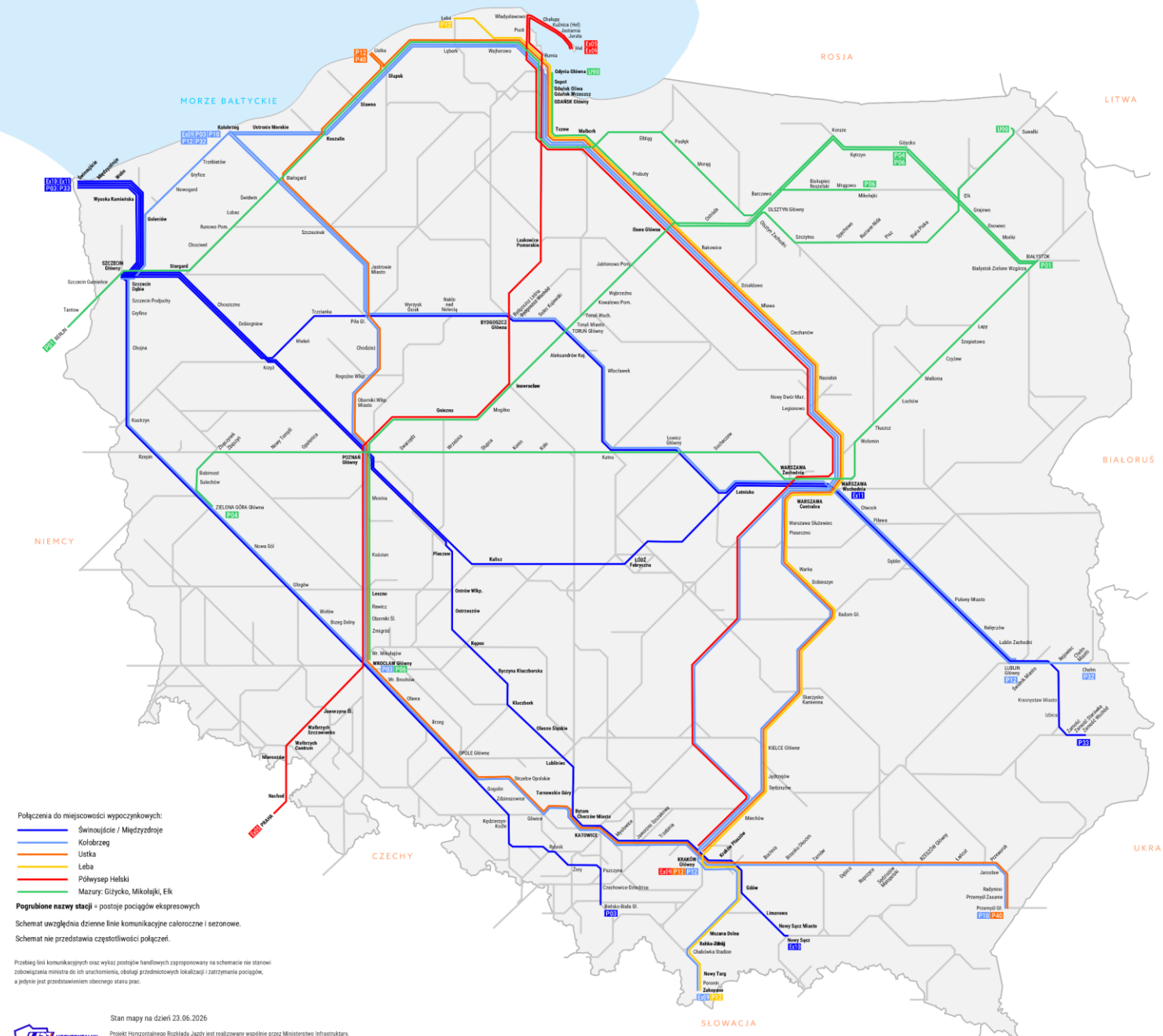
Schemat połączeń do wybranych miejscowości wypoczynkowych w Polsce północnej

Rozkład jazdy 2034/2035

Połączenia dalekobieżne organizowane przez ministra właściwego ds. transportu oraz rezerwacja przepustowości dla przewozów komercyjnych – wraz z wydłużeniami codziennie w okresie od maja do września

Schemat w pełnej rozdzielczości dostępny na www.hrj.gov.pl

Połączenia dalekobieżne do wybranych miejscowości wypoczynkowych w Polsce północnej



- Połączenia do miejscowości wypoczynkowych:
- Swińoujście / Międzyzdroje
 - Kołobrzeg
 - Ustka
 - Łeba
 - Półwysep Helski
 - Mazury: Giżycko, Mikołajki, Elk

Pogrubione nazwy stacji – postoje pociągów ekspresowych
 Schemat uwzględnia dzienne linie komunikacyjne całoroczne i sezonowe.
 Schemat nie przedstawia częstotliwości połączeń.

Przebieg linii komunikacyjnych oraz wykaz postoiw handlowych zaprogramowany na schemacie nie stanowi zobowiązania ministra do ich uruchomienia, obsługi przedmiotowych lokalizacji i zatrzymania pociągów, a jedynie jest przedstawieniem obecnego stanu prac.

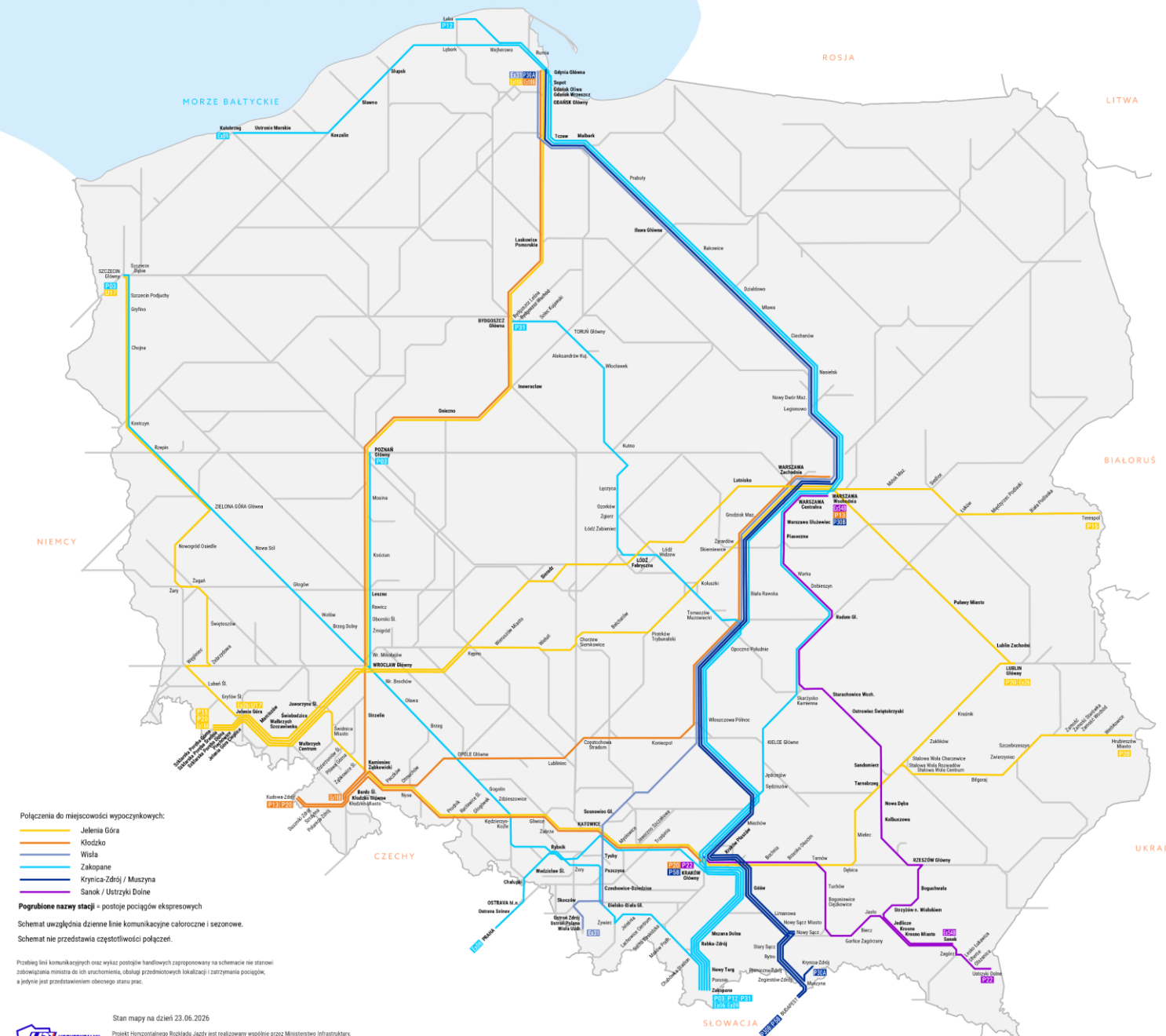
Schemat połączeń do wybranych miejscowości wypoczynkowych w Polsce południowej

Rozkład jazdy 2034/2035

Połączenia dalekobieżne organizowane przez ministra właściwego ds. transportu oraz rezerwacja przepustowości dla przewozów komercyjnych – wraz z wydłużeniami codziennie w sezonie letnim i zimowym oraz w weekendy całorocznie

Schemat w pełnej rozdzielczości dostępny na www.hrj.gov.pl

Połączenia dalekobieżne do wybranych miejscowości wypoczynkowych w Polsce południowej



- Połączenia do miejscowości wypoczynkowych:
- Jelenia Góra
 - Kłodzko
 - Wisła
 - Zakopane
 - Krynica-Zdrój / Maszyna
 - Sanok / Ustrzyki Dolne

Pogrubione nazwy stacji = postaje pociągów ekspresowych
 Schemat uwzględnia dzienne linie komunikacyjne całoroczne i sezonowe.
 Schemat nie przedstawia częstotliwości połączeń.

Przebieg linii komunikacyjnych oraz wykaz postoi handlowych zaproprowadzonego na schemacie nie stanowi zobowiązania ministra do ich uruchomienia, obsługi przedmiotowych lokalizacji i utrzymania pociągów, a jedynie jest przedstawieniem obecnego stanu prac.

Prognoza ruchu w pociągach dalekobieżnych

Mapa obrazuje **średniodobowy potok pasażerski w pociągach dalekobieżnych** (ogółem: komercyjne oraz służby publicznej).

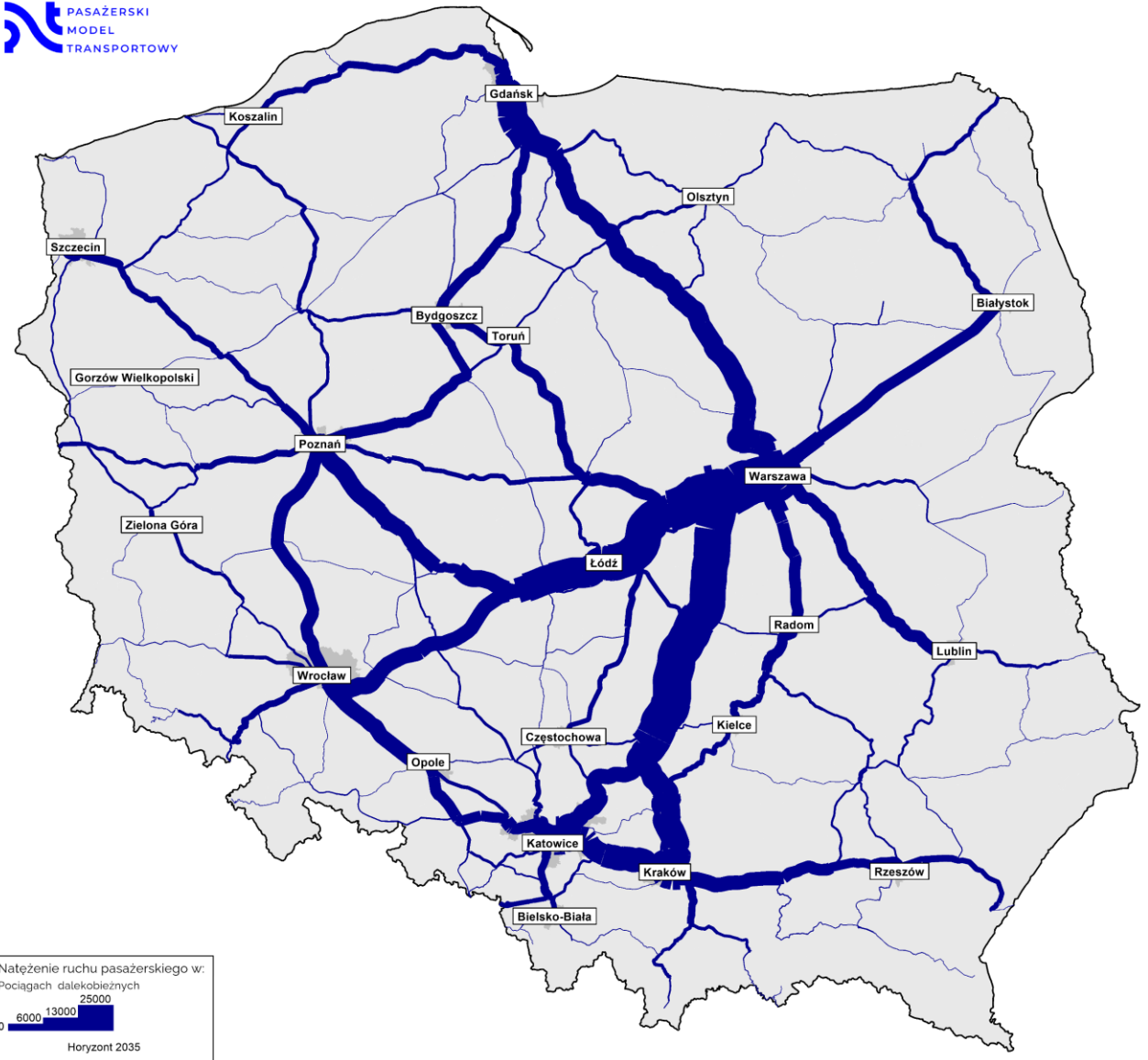
Prognoza została wykonana w **Pasażerskim Modelu Transportowym** z wykorzystaniem prognozowanych na 2035 danych demograficznych oraz ekonomicznych.

W prognozie uwzględniono efekty inwestycji w nową oraz istniejącą infrastrukturę kolejową.

Przedstawione wyniki prognozowania obejmują średniodobowe potoki pasażerskie i nie uwzględniają wzmożonego ruchu sezonowego w okresach wakacyjnych.

Na podstawie prognozy łączna liczba podróży pociągami dalekobieżnymi (bez AeroExpressów), rozumiana jako jedna podróż niezależnie od liczby przesiadek wyniesie

140 mln pasażerów rocznie.



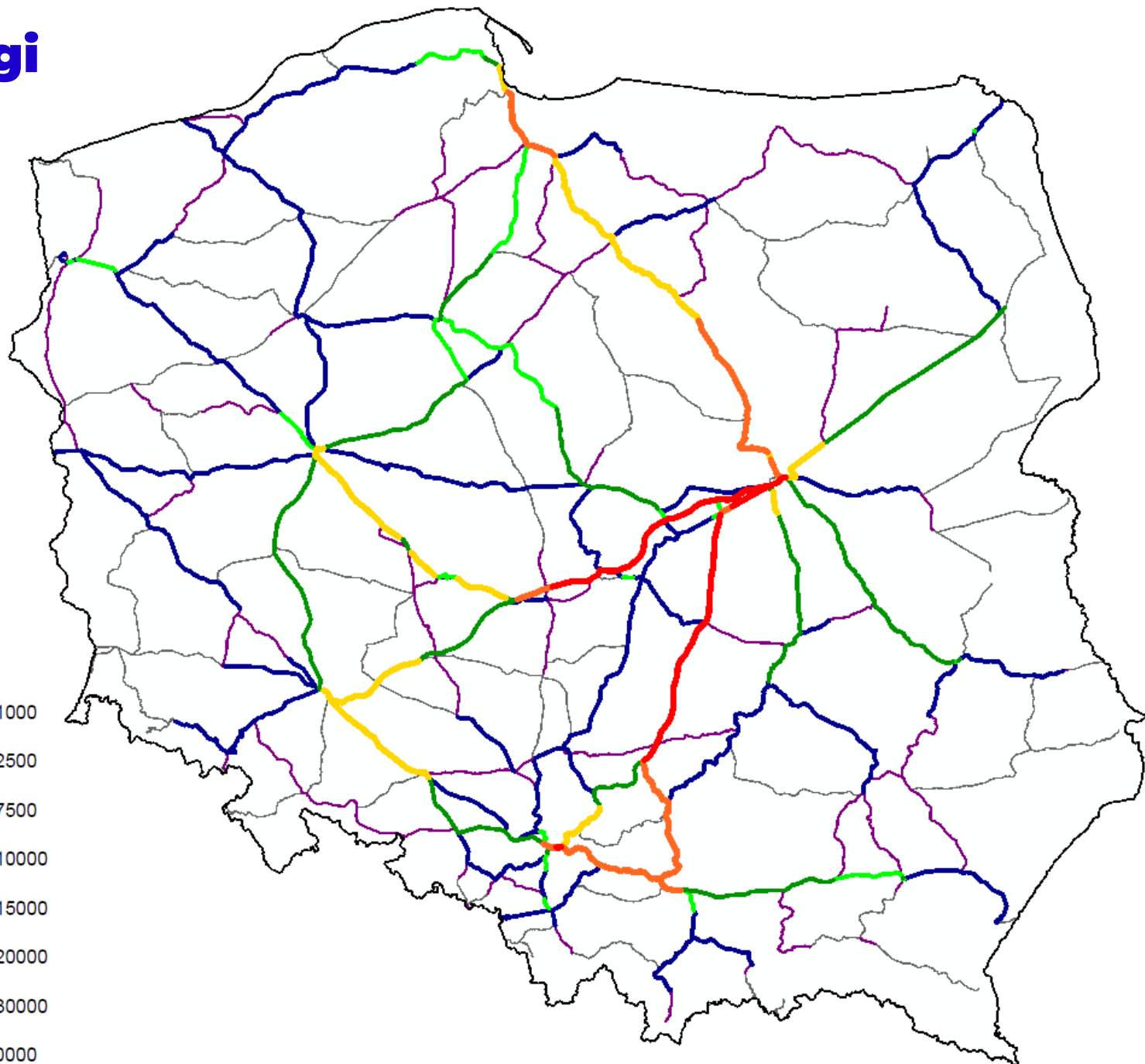
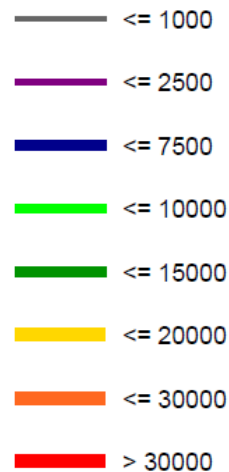
Kluczowe ciągi

Kategoryzacja odcinków na podstawie liczby pasażerów pociągów dalekobieżnych, zgodnie z przedstawioną poniżej skalą kolorystyczną, pozwala na segmentację poszczególnych ciągów pod względem ich znaczenia.

Największymi potokami, przekraczającymi 20 000 osób dobowo, charakteryzują się ciągi łączące **kluczowe aglomeracje w Polsce** – **linia dużych prędkości „Y”** (Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław), **Centralna Magistrala Kolejowa** (Warszawa – Kraków/GZM), **linia kolejowa nr 9** (Warszawa – Trójmiasto) oraz odcinek **magistrali E-30** między Wrocławiem, Opolem, Katowicami i Krakowem.

W dalszej kolejności wysokie wykorzystanie – ponad 10 000 osób w dobie – widoczne jest w relacjach łączących **inne istotne ośrodki miejskie**:

- Wrocław – Poznań
- Poznań – Bydgoszcz – Trójmiasto
- Kraków – Rzeszów
- Warszawa – Białystok
- Warszawa – Lublin
- Warszawa – Toruń - Bydgoszcz





Praca eksploatacyjna – służba publiczna

W odróżnieniu od segmentu komercyjnego, przewoźnicy realizujący przewozy w ramach służby publicznej będą zobligowani przez organizatora przewozów (ministra właściwego ds. transportu) do zapewnienia stabilnego poziomu oferty. Pozwoli to na zapewnienie stałego, przewidywalnego, powtarzalnego rozkładu jazdy odpowiadającego na potrzeby przewozowe obywateli Polski także w porach i relacjach, gdzie nie byłoby to możliwe w ramach przewozów komercyjnych.

Taki model organizacji pozwala na precyzyjne określenie poziomu pracy eksploatacyjnej zaplanowanej w ramach Horyzontalnego Rozkładu Jazdy. Na obecnym etapie prac i założeń dotyczących organizacji rynku pasażerskich przewozów kolejowych, pracę eksploatacyjną w ramach służby publicznej ustalono na poziomie

132 mln pockm rocznie.

Powyższa wartość uwzględnia sezonowe wydłużenia linii komunikacyjnych zapewniające obsługę kluczowych kurortów turystycznych. Ze względu na odrębny, unikalny model organizacyjny, nie uwzględniono w tym miejscu pracy eksploatacyjnej pociągów AeroExpress.

Na dalszym etapie prac, szczegółowe analizy ekonomiczne mogą doprowadzić do zmian w założeniach i przesunięć części linii komunikacyjnych między połączeniami komercyjnymi a służbą publiczną, co będzie skutkowało zmianami w wysokości pracy eksploatacyjnej w obu segmentach.

Praca eksploatacyjna – segment komercyjny

Na obecnym etapie prac nad Horyzontalnym Rozkładem Jazdy do obsługi komercyjnej przewidziano linie komunikacyjne wykorzystujące główne korytarze między dużymi aglomeracjami, tj.:

- Linię KDP „Y” (Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław);
- Centralną Magistralę Kolejową (Warszawa – Kraków/Katowice);
- Linię kolejową nr 9 (Warszawa – Trójmiasto);

oraz powiązane z nimi odcinki o charakterze wydłużeń, pozwalające na zapewnienie zysków czasowych dla relacji międzynarodowych (Berlin, Praga, Wiedeń) oraz innych miast w Polsce (Białystok, Lublin, Koszalin, Jelenia Góra, Zakopane, Bielsko-Biała).

Oferta na głównych korytarzach pomiędzy dużymi aglomeracjami została zwymiarowana tak, aby zapewnić możliwość wystąpienia mechanizmów konkurencyjnych i współistnienia wielu przewoźników na danej trasie. Jest to zapewniane przede wszystkim przez zapewnienie tras predefiniowanych (slotów) w poszczególnych relacjach, przy czym na głównych korytarzach podaż tych tras (slotów) pozwala na uzyskanie cyklu 30 min. Prawdopodobne jest jednak, że – ze względu na niezależne od władz państwowych decyzje biznesowe przewoźników – część zarezerwowanej przepustowości pozostanie niewykorzystana lub wykorzystana wyłącznie w okresach zwiększonych przewozów (np. kursy w kierunku miejscowości turystycznych realizowane w sezonie letnim). Stopień wykorzystania zarezerwowanej przepustowości może też wynikać z gotowości potencjalnych przewoźników do realizacji przewozów, co może zależeć np. od posiadania taboru do ich realizacji.

Mając to na uwadze, możliwe jest jedynie szacunkowe określenie wartości pracy eksploatacyjnej w tym segmencie, która będzie mieścić się w przedziale od ok. **30 mln** (szacunek konserwatywny) do ok. **50 mln** (maksymalna zarezerwowana przepustowość) **pocmk rocznie**.



Więcej o podejściu do przewozów komercyjnych można przeczytać w części [Organizacja rynku przewozów kolejowych w HRJ](#).

Przejazdy pociągami poszczególnych kategorii

Kategoria linii	Typ połączeń	Liczba przejazdów [mln osób/rok]
Ex	Całoroczne codzienne	61
Ex	Sezonowe wydłużenia	*
P	Całoroczne codzienne, w tym niesystemowe	85
U	Całoroczne codzienne, w tym niesystemowe	9
P	Sezonowe wydłużenia	*
Ruch dalekobieżny ogółem		155
AE	Całoroczne codzienne	11
Ogółem		166

- Tabela przedstawia przejazdy podróży pociągami dalekobieżnymi w rozbiciu na ich kategorie. W tym ujęciu każdy przejazd pociągiem w ramach jednej podróży jest liczony osobno (np. podróż z Kędzierzyna Koźła do Warszawy z przesiadką w Katowicach ujmowana jest jako dwa przejazdy).
- W odróżnieniu od liczby przejazdów, prognozowana liczba podróży wynosi **140 mln osób/rok**.
- Ze względu na specyfikę modelu PMT prognoza ruchu osób **nie uwzględnia wyników linii sezonowych**

Oferta na liniach KDP

Kluczowym elementem oferty przewozów dalekobieżnych zaplanowanej w ramach HRJ są połączenia Warszawy z pozostałymi największymi miastami i aglomeracjami w Polsce z wykorzystaniem linii dużych prędkości:

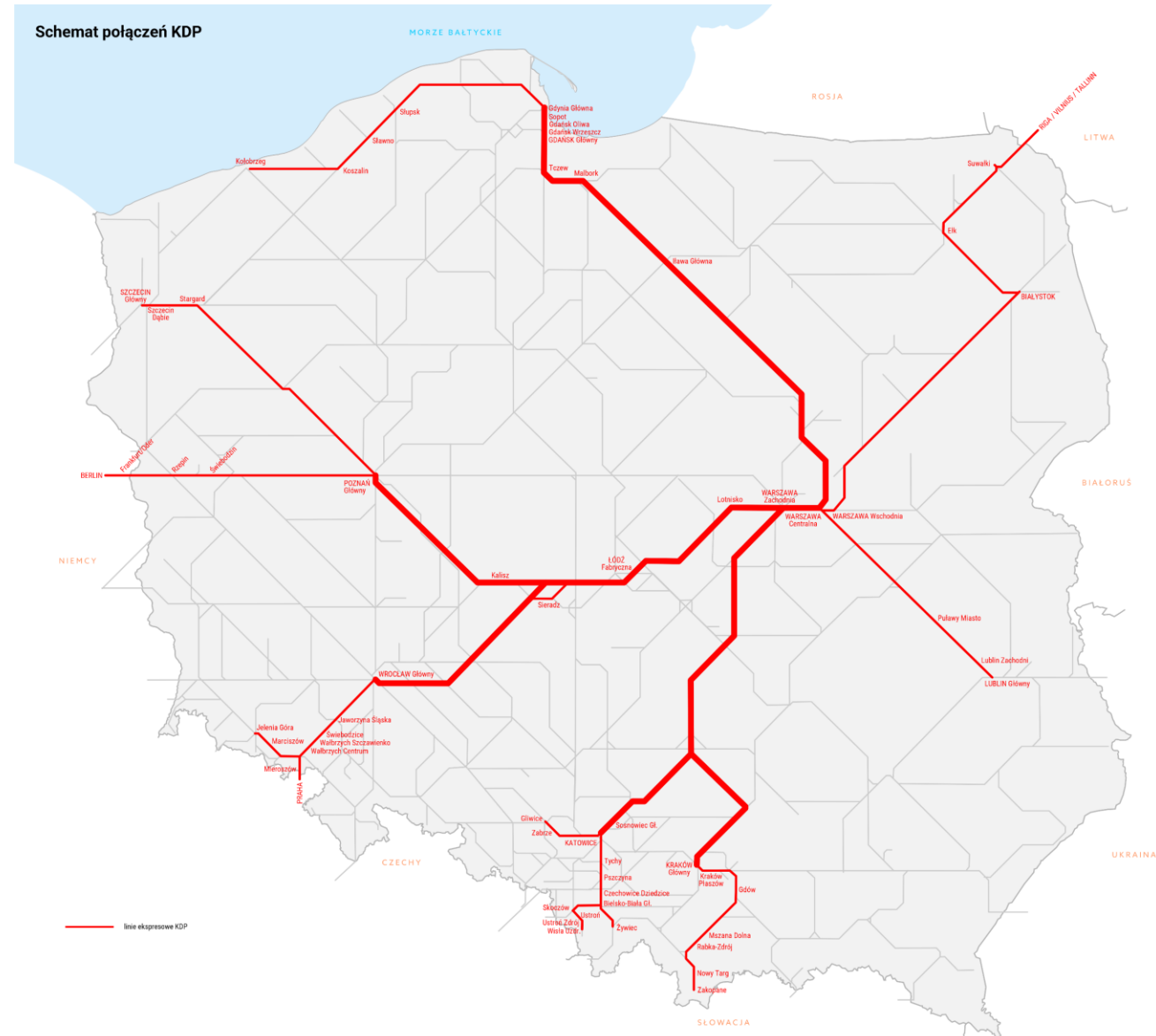
Linia KDP „Y”	Warszawa - Poznań/Wrocław	Vmax = 320 km/h
Centralna Magistrala Kolejowa	Warszawa - Kraków/GZM	Vmax = 250 km/h
Linia Kolejowa nr 9	Warszawa - Trójmiasto	Vmax = 200 km/h

Atrakcyjne czasy przejazdu oraz poprawa przepustowości linii kolejowych pozwolą na wzrost częstotliwości kursowania pociągów w relacjach gdzie popyt jest największy i zwiększenie dzięki temu udziału kolei w ogóle podróży.

W relacjach z Warszawy do Trójmiasta, Krakowa, GZM, Wrocławia i Poznania założono podstawową ofertę szybkich połączeń (200, 250, 320 km/h) **co 30 minut**.

Połączenia w tych relacjach mają największy potencjał do funkcjonowania jako **przewozy komercyjne** w ramach tras predefiniowanych.

Na kolejnych etapach prac zostaną wypracowane rozwiązania jak pogodzić komercyjny charakter przewozów na liniach dużych prędkości z obsługą stacji pośrednich w mniejszych miastach i obsługą „końcówek” – wydłużeń tras pociągów poza odcinki łączące największe miasta.



Konwencjonalne połączenia ekspresowe

Obok połączeń ekspresowych na liniach KDP, HRJ zakłada również szybkie połączenia między aglomeracjami z wykorzystaniem linii konwencjonalnych.

Są to zarówno połączenia krajowe, jak i międzynarodowe.

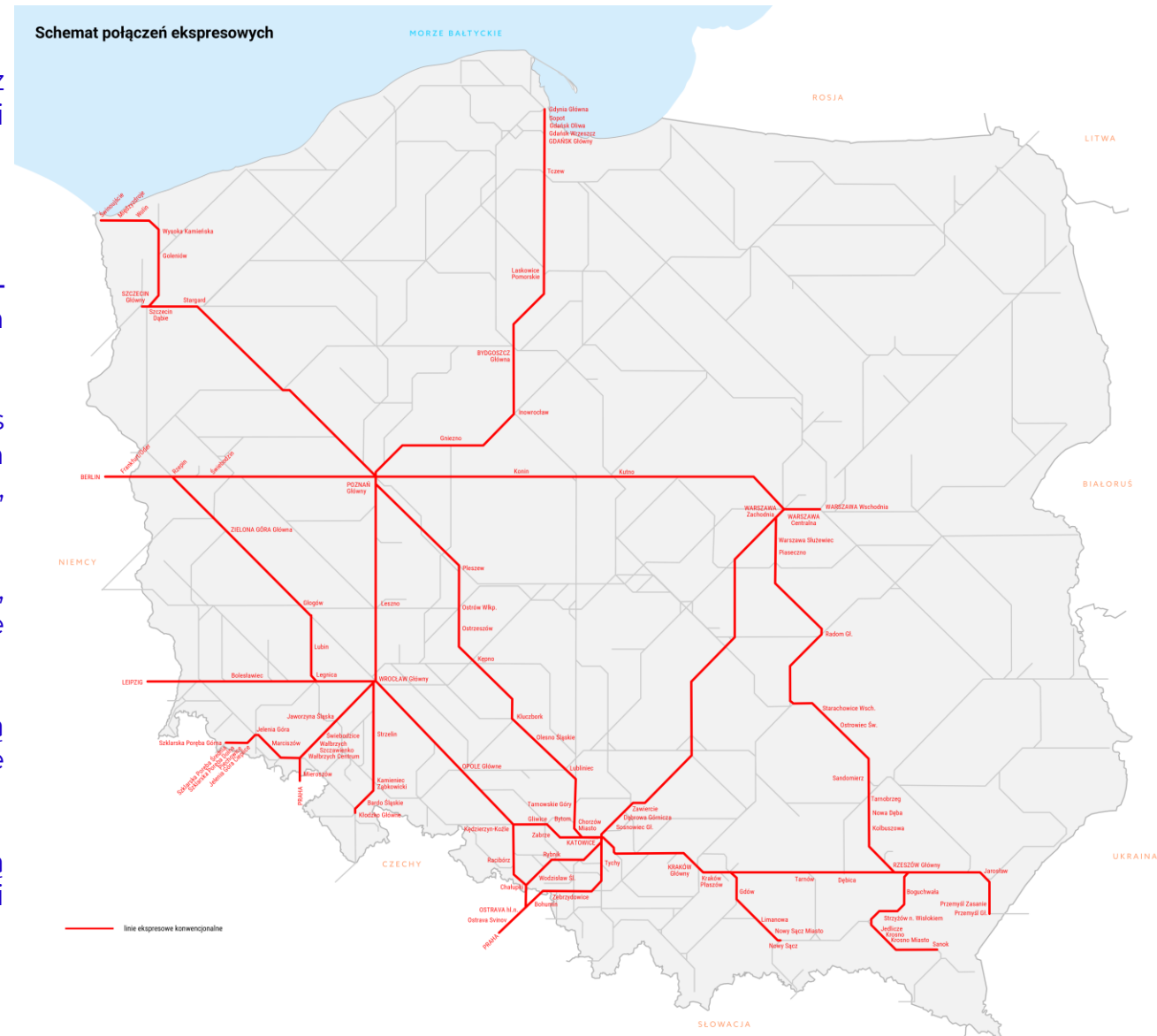
W relacjach **Trójmiasto – Poznań – Wrocław, Wrocław – GZM – Kraków – Rzeszów, Wrocław - Praga** co 1 h. W pozostałych relacjach co 2 h, a na przedłużeniach tras co 4 h.

Połączenia ekspresowe są założone wtedy, jeśli na ich odcinkach tras funkcjonuje oferta obsługiwana liniami pośpiesznymi w cyklu minimum co 2 godziny. Połączenia te nie są więc zamiast połączeń pośpiesznych, ale funkcjonują obok uzupełniając je.

Zapewniają krótkie czasy przejazdu między największymi miastami, a jednocześnie odciążają połączenia obsługujące mniejsze miejscowości.

Poprzez pomijanie wybranych postojów najlepiej wykorzystują parametry zmodernizowanej infrastruktury, umożliwiając dalsze skrócenie czasu przejazdu.

Na obecnym etapie prac zakłada się, że połączenia te będą funkcjonowały jako służba publiczna, z poziomem cenowym kategorii pośpiesznej.



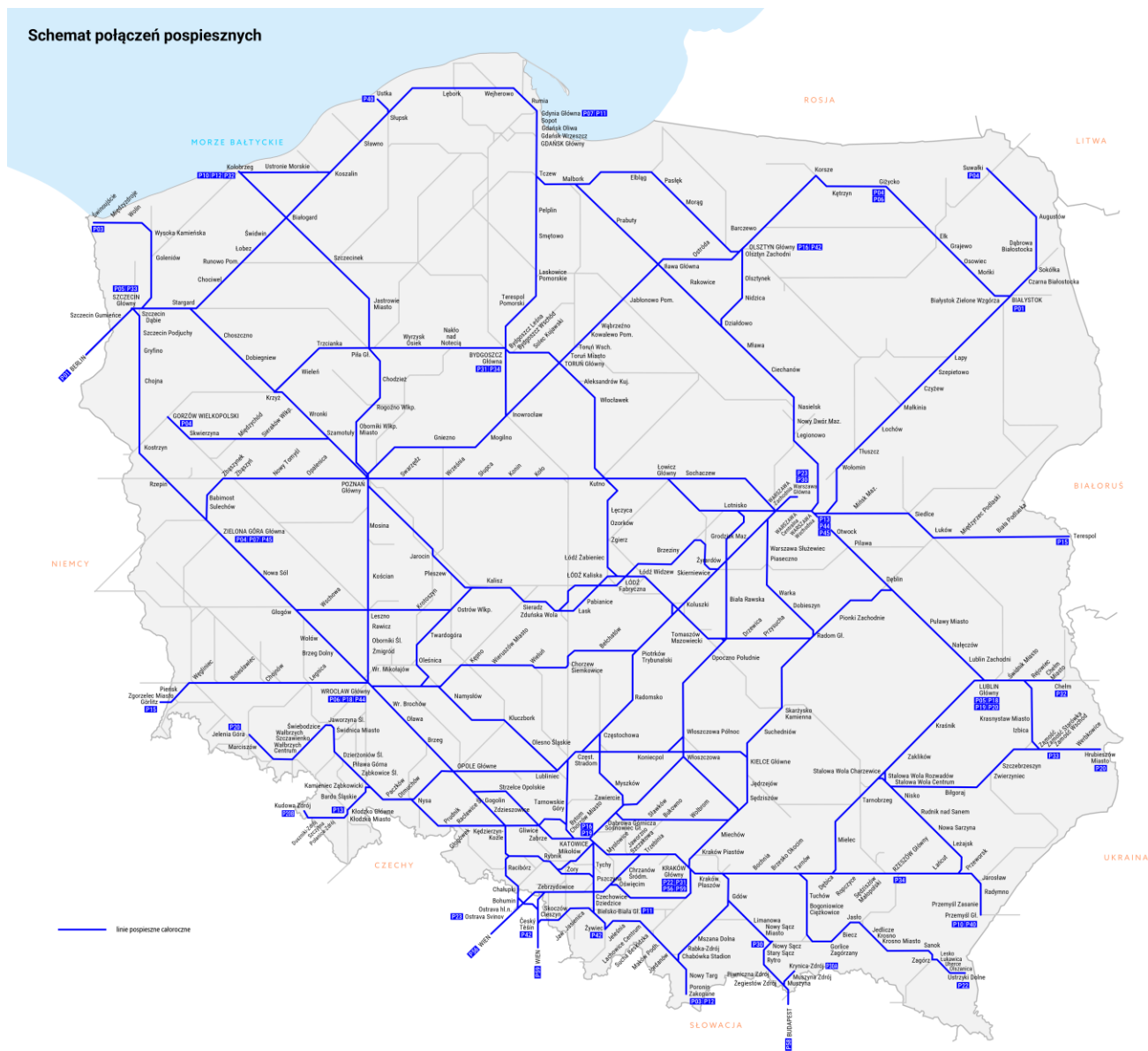
Siatka połączeń pośpiesznych

Na podstawowy układ połączeń dalekobieżnych składają się linie pośpieszne.

Kursują co 1 – 2 h na podstawowych odcinkach, rzadziej na wydłużeniach relacji.

Zapewniają podstawową dostępność komunikacyjną: zasadniczo dla powiatów oraz miejscowości powyżej ok. 10 tysięcy mieszkańców.

Dodatkowo obsługują ośrodki turystyczne, a na końcówkach tras mniejsze miejscowości powyżej ok. 5 tysięcy mieszkańców.



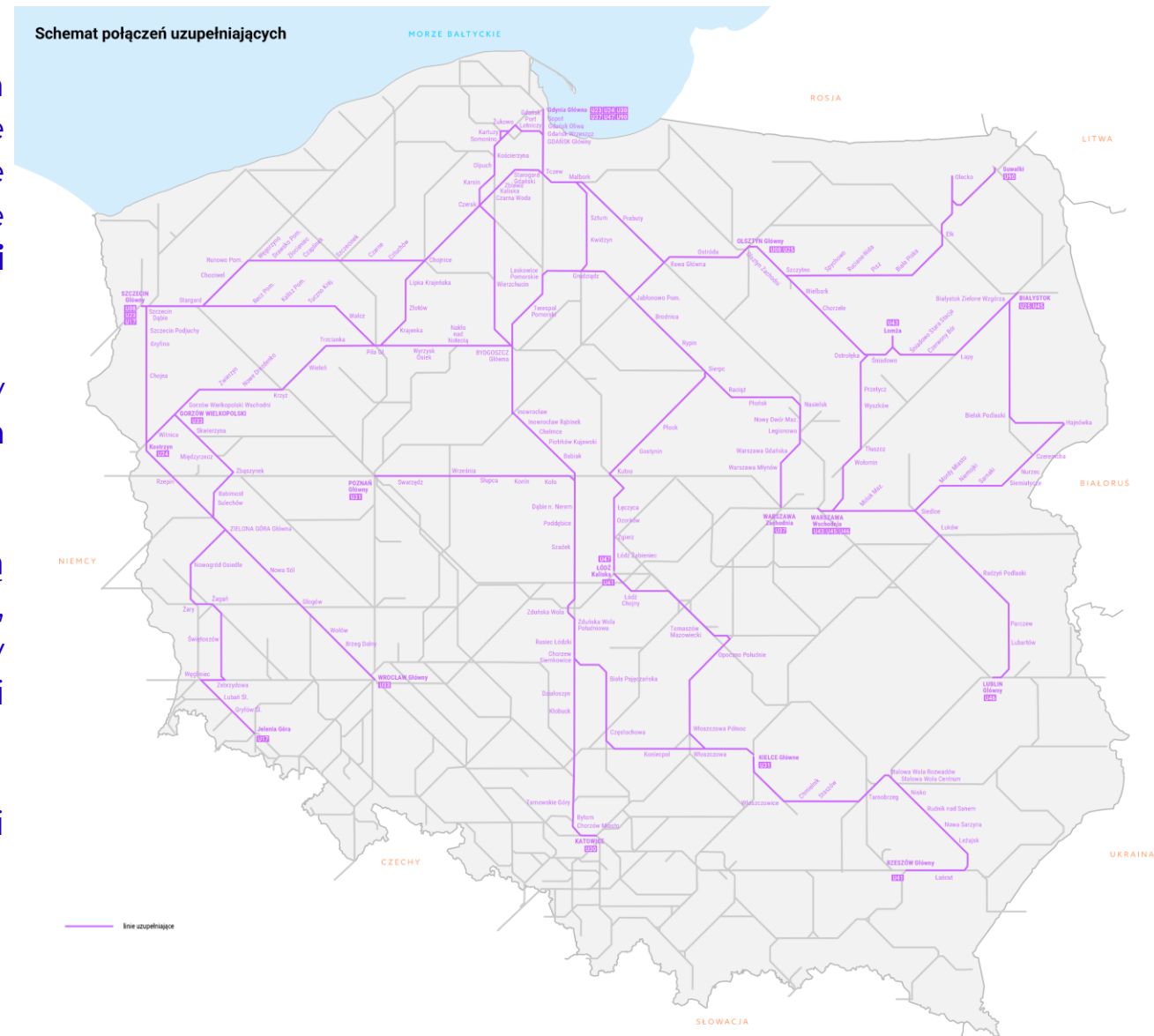
Siatka połączeń pośpiesznych uzupełniających

Istotną różnicą aktualnej wersji HRJ na 2035 rok względem wersji sprzed konsultacji społecznych jest zaplanowane funkcjonowanie linii **pośpiesznych uzupełniających**, które włączają do siatki przewozów międzywojewódzkich wiele **średnich i małych miast** położonych **poza głównymi ciągami** komunikacyjnymi.

Część miast i regionów została także włączona do oferty dalekobieżnej poprzez **wydłużenie linii pośpiesznych poza główne relacje** łączącą duże ośrodki.

Większość linii pośpiesznych uzupełniających ma założoną częstotliwość kursowania co 4 h, co jest kompromisem, zapewniającym możliwość podróży w każdej porze doby przy niskim popycie na podróże w relacjach obsługiwanych tymi liniami.

Na schemacie po prawej stronie pokazano przebieg linii pośpiesznych uzupełniających na tle Polski.



Zapotrzebowanie na tabor

W tabeli zaprezentowano ile składów poszczególnych typów będzie potrzebne do zrealizowania systemowej, całorocznej oferty założonej w HRJ 2034/2035.

Typ taboru	Prędkość maksymalna [km/h]	Trakcja	Zapotrzebowanie bez rezerwy	Zapotrzebowanie z rezerwą 15%
EZT	320	elektryczna (3kV DC / 25kV AC)	24	28
EZT	250	elektryczna (3kV DC / 25kV AC)	65	75
EZT	200	elektryczna (3kV DC / 25kV AC)	54	63
EZT	160	elektryczna (3kV DC)	43	50
SZT/HZT	120-160	spalinowa lub elektryczna (3kV DC) / spalinowa	65	75
skład wagonowy z lokomotywą elektryczną	200	elektryczna (3kV DC / 25kV AC)	114	132
skład wagonowy z lokomotywą elektryczną	160	elektryczna (3kV DC)	96	111
skład wagonowy z lokomotywą hybrydową	160	elektryczna (3kV DC) / spalinowa	6	7
lokomotywa spalinowa do obsługi niezelektryfikowanych końcowych odcinków relacji	160	spalinowa	5	6

Przedstawione dane mają charakter poglądowy. Na obecnym etapie projektu celem było przybliżone oszacowanie zapotrzebowania na tabor. Dokładne wielkości mogą się różnić od zaprezentowanych pod wpływem takich czynników jak organizacja rynku przewozów, decyzje handlowe i eksploatacyjne przewoźników i operatorów oraz różnice w czasach przejazdu pociągów na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej. Przy szacowaniu zapotrzebowania uwzględniono całe trasy wszystkich pociągów międzynarodowych założonych w ofercie HRJ.



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

HRJ – szczegółowe informacje





HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Sieć kolejowa w HRJ 2034/2035



Sieć kolejowa uwzględniona w HRJ w rozkładzie jazdy 2034/2035 – kluczowe założenia

- W roku 2035 zostanie oddana do eksploatacji z pełnymi parametrami infrastruktura ciągu „Y” z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania.
- Ukończone zostaną projekty rewitalizacyjne i modernizacyjne ujęte w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) wskazane na listach podstawowych oraz przewidziane w Programie Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku, w tym ciągi Podłęże – Chabówka / Nowy Sącz oraz Rail Baltica.
- Ukończona zostanie modernizacja linii średnicowej w Warszawie.
- Ukończona będzie nowa linia kolejowa łącząca Bełchatów z linią 131.



— linie kolejowe zarządzane przez PLK S.A.
— nowe odcinki zbudowane w ramach programu Port Polska lub przez PLK S.A.

W zakresie nowych linii kolejowych na mapie nie pokazano wszystkich połączeń z istniejącą siecią.

Spodziewane problemy ze zdolnością przepustową

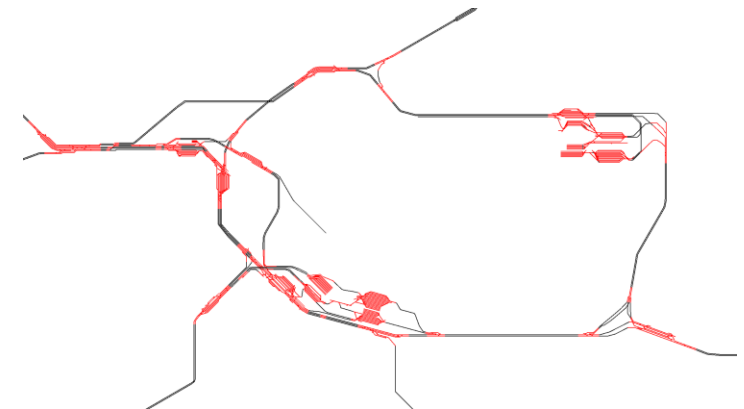
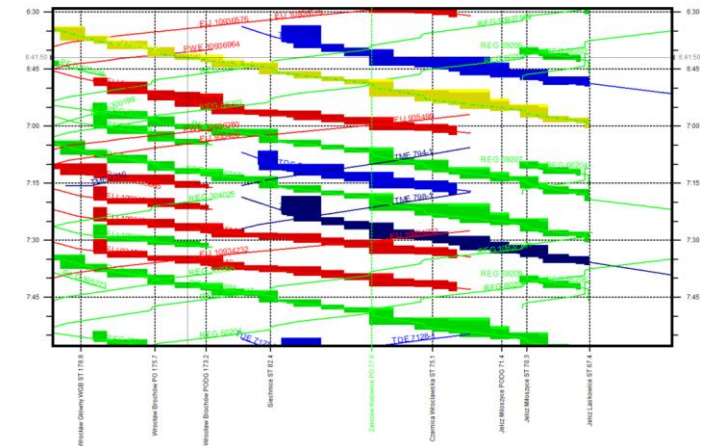
W kontekście planowania oferty przewozowej niezbędne jest określenie, na których odcinkach sieci kolejowej może dojść do **nadmiernego obciążenia ruchem pociągów** dalekobieżnych.

Dotychczasowa analiza została przeprowadzona na poziomie makroskopowym, biorąc pod uwagę przede wszystkim planowaną liczbę pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych, a także wstępne założenia co do kształtu oferty regionalnej.

Na dalszym etapie prac zakłada się analizy zdolności przepustowej z wykorzystaniem narzędzi mikrosymulacyjnych w postaci **Kolejowego Modelu Mikrosymulacyjnego**.

Na etapie szczegółowych analiz uwzględniony zostanie także kształt oferty wypracowany w toku konsultacji z organizatorami przewozów wojewódzkich i aglomeracyjnych oraz założenia co do wielkości przewozów towarowych.

W dalszej części przedstawiono **wykaz odcinków** wytypowanych jako najbardziej problematyczne w kontekście zdolności przepustowej i kluczowe do szczegółowych analiz mikrosymulacyjnych. Efektem analiz w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym mogą być korekty planowanej oferty w celu dostosowania jej do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.



Spodziewane problemy ze zdolnością przepustową

Tabela poniżej przedstawia wykaz odcinków, na których należy spodziewać się największych trudności w konstrukcji rozkładu jazdy i na które należy zwrócić szczególną uwagę podczas analiz w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.

Nr linii	Odcinek linii	Przyczyny trudności
3	Poznań Wschód – Poznań Gł.	Brak separacji ruchu pociągów
7	Otwock - Lublin	Niewystarczający układ stacji umożliwiających wyprzedzanie się pociągów
8	Warszawa Zachodnia – Piaseczno	Brak separacji ruchu pociągów
8	Warka – Radom	Niewystarczający układ stacji umożliwiających wyprzedzanie się pociągów
8	Kozłów – Kraków Gł.	Brak separacji ruchu pociągów
9	Warszawa Wschodnia – Nasielsk	Niewystarczająca separacja ruchu pociągów, układ trzytorowy o niewystarczającej przepustowości
14	Łódź Kaliska – Sieradz	Brak wieloodstępowej blokady liniowej
16	Zgierz – Kutno	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
17/25	Łódź Widzew – Koluszki	Niewystarczająca separacja ruchu pociągów, kolizyjne układy torowe (Gałkówek, Koluszki, Łódź Widzew, Żakowice)
17/85	Łódź Fabryczna – Łódź Widzew	Ograniczona funkcjonalność stacji Łódź Fabryczna i liczba krawędzi peronowych dla układu KDP
17/550	Łódź Koziny – Łódź Fabryczna	Niewystarczająca przepustowość i czas następstwa w tunelu podmiejskim
68	Lublin Zemborzyce – Stalowa Wola Rozwadów	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
71	(Tarnobrzeg) – Ocice – Rzeszów Gł.	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
91/629	Kraków Główny - Kłaj	Niewystarczająca separacja ruchu pociągów, dysfunkcyjny układ torowy stacji w Krakowskim Węźle Kolejowym
96	Nowy Sącz - Muszyna	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek, konieczność zmiany czoła pociągów w stacji Nowy Sącz
99	Chabówka – Zakopane	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek, brak równoczesności wjazdów
104/622	Szczyrzyc – Nowy Sącz	Odcinki jednotorowe, brak mijanek
104/623	Szczyrzyc – Chabówka	Odcinki jednotorowe, brak mijanek
118/133/134	Kraków Gł. – Katowice	Niewystarczająca separacja ruchu pociągów, ograniczona liczba stacji do wyprzedzania pociągów
132	Opole Gł. – Wrocław Gł.	Ograniczona liczba stacji do wyprzedzania pociągów
137	Katowice – Gliwice	Brak separacji ruchu pociągów, szczególnie na odcinku Katowice – Chorzów Batory
139	Katowice Ligota - Tychy	Brak separacji ruchu pociągów
158	Wodzisław Śląski – Chałupki	Odcinki jednotorowe, dysfunkcyjne układy stacyjne
202	Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia	Brak separacji ruchu pociągów
271	Wrocław Gł. – Poznań Gł.	Brak separacji ruchu pociągów, ograniczona liczba stacji do wyprzedzania pociągów, niesymetryczne układy torowe stacji
274	Wrocław Świebodzki – Jaworzyna Śl.	Brak wieloodstępowej blokady liniowej
275	Wrocław Główny - Legnica	Brak separacji ruchu pociągów, ograniczona liczba stacji do wyprzedzania pociągów, niesymetryczne układy torowe stacji
276	Wrocław Gł. - Kamieniec Żąbkowicki	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
289	Legnica – Rudna Gwizdanów	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek
351	Poznań Gł. – Poznań PoD	Brak separacji ruchu pociągów
354	Oborniki Wlkp. – Dziembówko	Odcinki jednotorowe, niewystarczający układ mijanek



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Zasady w zakresie postojów handlowych



Zasady w zakresie postojów handlowych

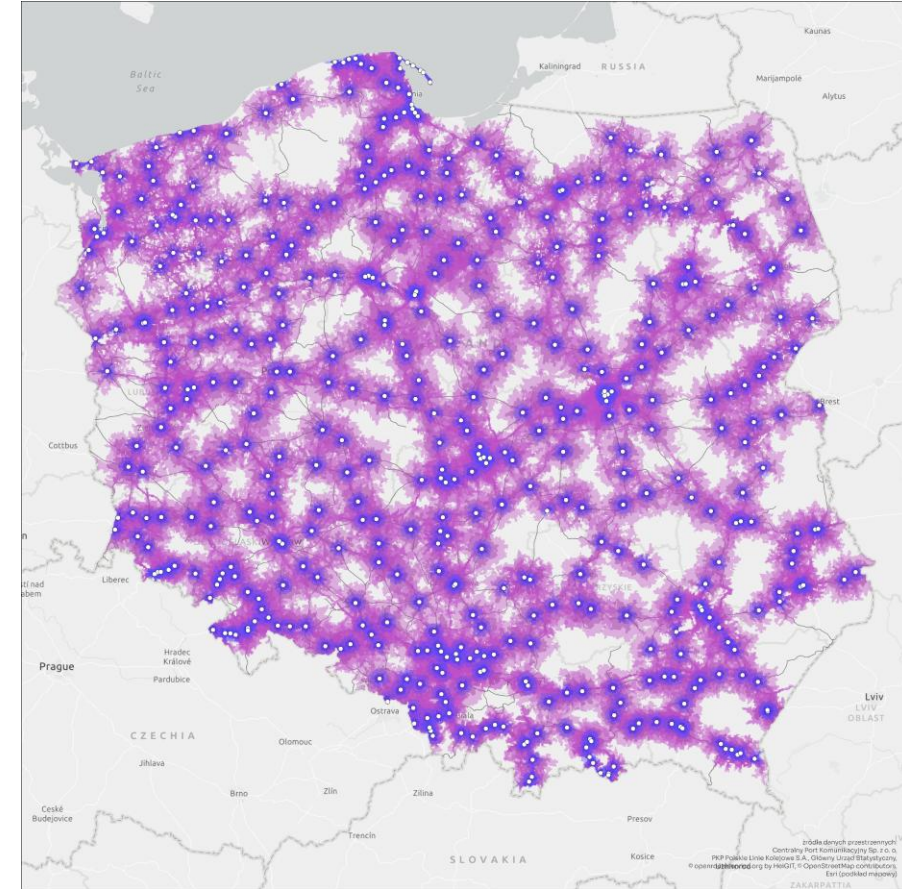
W ramach prac nad HRJ osobnym zagadnieniem jest polityka postojów dla poszczególnych kategorii linii komunikacyjnych. Celem jest wypracowanie stabilnych na przestrzeni lat wytycznych w tym zakresie, jednolitych na terenie całej Polski, sprawiedliwie traktujących mieszkańców różnych regionów.

Zaproponowane zasady ustalania postojów handlowych są spójne z polityką postojów handlowych w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” na lata 2031-2034. Została ona wypracowana we współpracy ekspertów MI, CPK i CUPT, co ma na celu zapewnienie przewidywalności przyjętych rozwiązań w perspektywie długoterminowej.

Podstawowe lokalizacje postojów handlowych zależą od funkcji danej miejscowości w systemie osadniczym Polski oraz jej wielkości. Istotna jest także dostępność przestrzenna oferty przewozowej oraz możliwość nawiązywania skomunikowań. Generalne zasady są niezależne od kategorii pociągu (ekspresowy, pośpieszny lub pośpieszny uzupełniający), jednak dla każdej z tych kategorii są wdrażane inaczej.

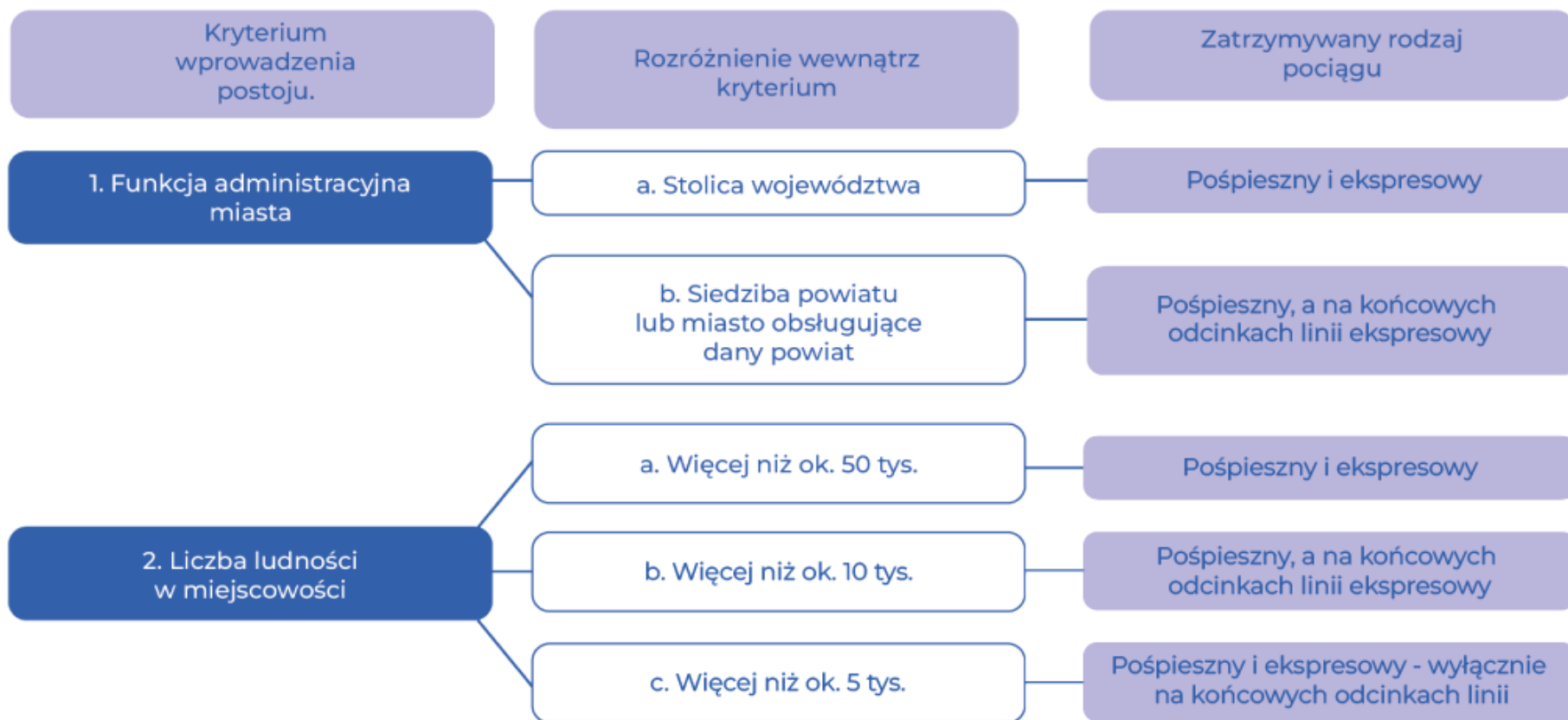
Przyjęte postoje zostały uwzględnione na schemacie linii komunikacyjnych, a ponadto na [mapie GIS](#).

Ogólne zasady ustalania postojów handlowych prezentuje schemat na następujących stronach.



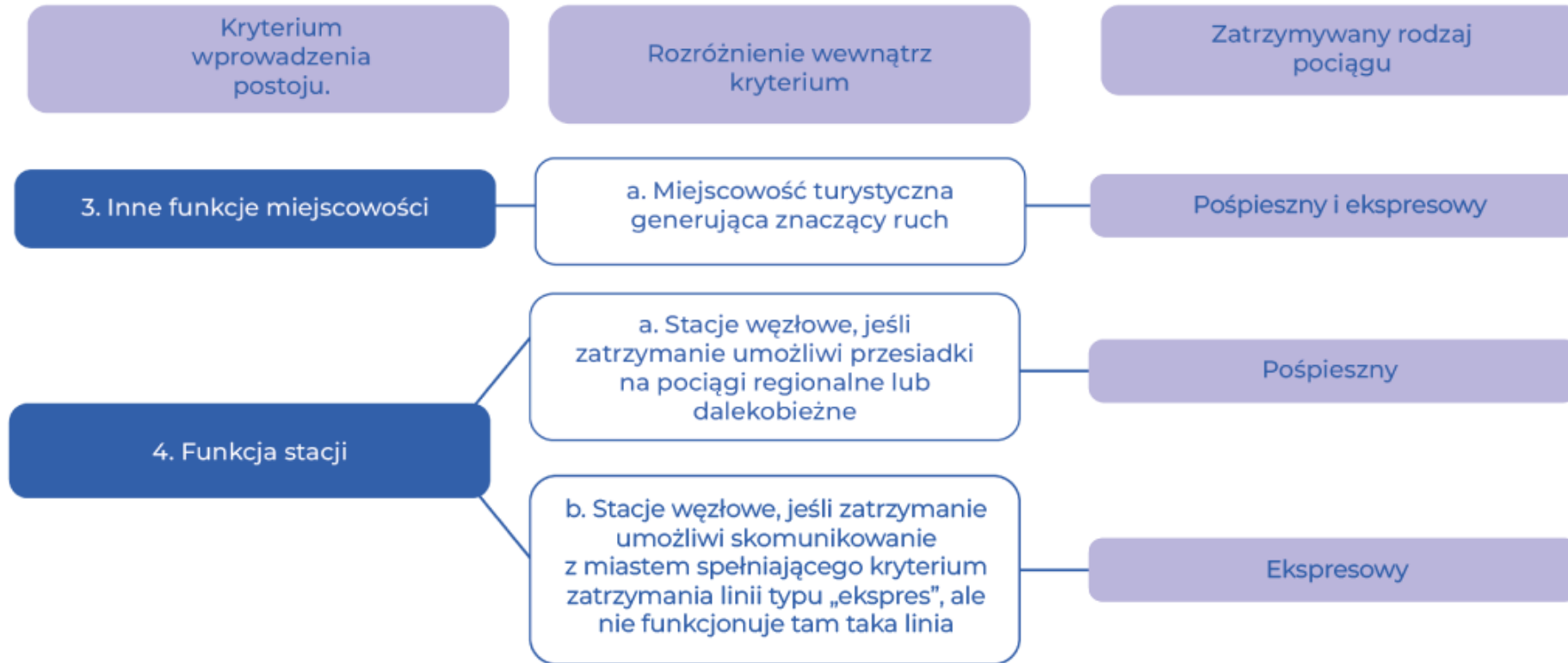
[Link do mapy ze szczegółowym przedstawieniem sieci postojów handlowych.](#)

Zasady ustalania postojów handlowych



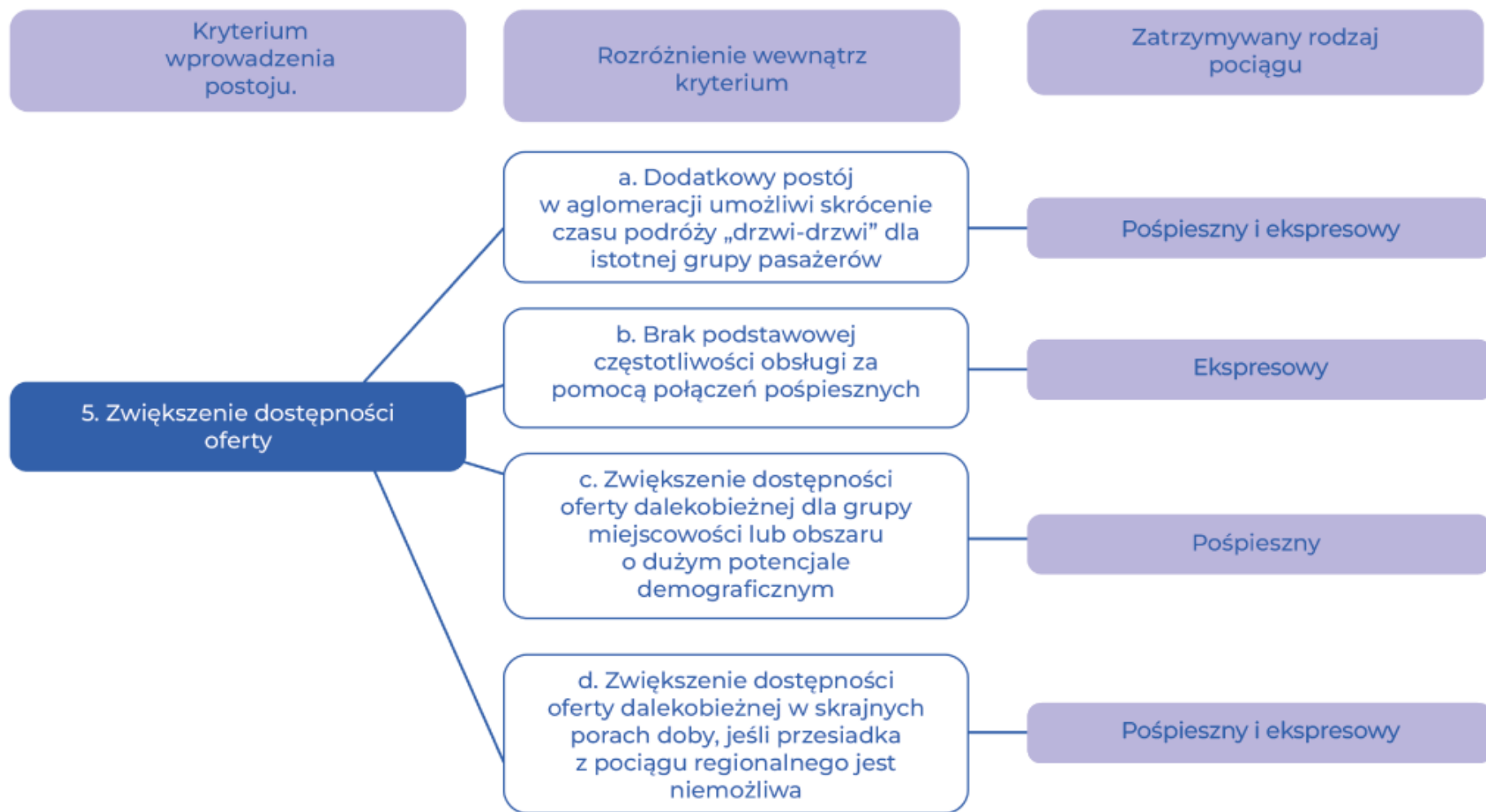
Do wyznaczenia postoju handlowego wystarczy spełnienie jednego z kryteriów.

Zasady ustalania postojów handlowych



Do wyznaczenia postoju handlowego wystarczy spełnienie jednego z kryteriów.

Zasady ustalania postojów handlowych



Do wyznaczenia postoiu handlowego wystarczy spełnienie jednego z kryteriów.

Postoje pociągów **pośpiesznych (P)** i **pośpiesznych uzupełniających (U)** wyznaczone:

1. w miastach wojewódzkich,
2. w siedzibach powiatów lub innych miastach obsługujących dany powiat (np. Terespol Pomorski obsługujący powiat świecki),
3. w miastach o populacji powyżej ok. 10 tys. mieszkańców w przypadku głównych ciągów,
4. w miastach (miejscowościach) o populacji większej niż ok. 5 tys. mieszkańców na początkowych lub końcowych odcinkach linii komunikacyjnych,
5. w ważnych ośrodkach turystycznych, generujących znaczące potoki pasażerskie,
6. na stacjach węzłowych, jeśli zatrzymanie umożliwi zapewnienie skomunikowań,
7. w miejscach zwiększające dostępność w dużych aglomeracjach, umożliwiające skrócenie łącznego czasu podróży (tzw. „od drzwi do drzwi”) dla istotnej grupy podróżnych (np. Warszawa Służewiec),
8. na stacjach obsługujących sąsiadujące miejscowości o znaczącym łącznym potencjale ludnościowym bądź obsługujące duży obszar terytorialny pozbawiony dostępu do sieci połączeń międzywojewódzkich,
9. na wybranych stacjach zwiększających dostępność oferty wyłącznie w skrajnych porach doby, jeśli dojazd (przesiadka z pociągu regionalnego na międzywojewódzki) jest utrudniony
10. w lokalizacjach uzgodnionych w ramach porozumień o honorowaniu biletów z organizatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich

Do wyznaczenia postoju handlowego wystarczy spełnienie jednego z kryteriów.

Zasady w zakresie postojów handlowych

Pociągi ekspresowe (Ex) powinny uzupełniać podstawową siatkę połączeń pośpiesznych. W związku z tym zakłada się pomijanie przez pociągi tej kategorii wybranych postojów na odcinkach, gdzie zapewniona zostanie podstawowa częstotliwość obsługi pociągami pośpieszными.

Postoje pociągów ekspresowych (Ex) wyznaczono:

1. w miastach wojewódzkich,
2. w ośrodkach miejskich zdefiniowanych jako ośrodki I-IV rzędu, zgodnie z podziałem przyjętym przez IRMiR;
3. na stacjach wg zasad dla pociągów pośpiesznych – tylko na początkowych lub końcowych odcinkach danej linii komunikacyjnej, co ma na celu zwiększenia potoków pasażerskich i dostępności oferty bez negatywnego wpływu na czas przejazdu na centralnym odcinku linii komunikacyjnej;
4. w ośrodkach turystycznych, generujących znaczące potoki pasażerskie;
5. na stacjach węzłowych, w przypadku, jeśli zatrzymanie umożliwi skomunikowanie z miastem spełniającym kryterium dla połączenia ekspresowego, które nie posiada takiego połączenia;
6. na stacjach zwiększających dostępność w dużych aglomeracjach w przypadku, jeśli jest to korzystne z punktu widzenia skrócenia czasu podróży liczonej „od drzwi do drzwi” dla istotnej grupy podróżnych (np. Lublin Zachodni);
7. na stacjach wg zasad dla pociągów pośpiesznych, jeśli na danym odcinku nie została zapewniona podstawowa częstotliwość obsługi;
8. na wybranych stacjach zwiększających dostępność oferty wyłącznie w skrajnych porach doby, jeśli dojazd i przesiadka z pociągu regionalnego na międzywojewódzki jest utrudniona.

Do wyznaczenia postoju handlowego wystarczy spełnienie jednego z kryteriów.

Zasady w zakresie postojów handlowych

Planując lokalizację miejsc postojów handlowych wzięto pod uwagę także następujące uwarunkowania nie wynikające z sieci osadniczej kraju i dostępności oferty:

1. Postoje zależą od dostępności infrastruktury kolejowej i planów inwestycyjnych jej zarządców. Przyjęto założenia aktualne w momencie opracowania HRJ. Niektóre postoje mogą zależeć od wytrasowania linii komunikacyjnej w danym horyzoncie czasowym po danej linii kolejowej.
2. Należy unikać wprowadzania postojów naprzemiennych (tzw. „postoje paciorkowe”) dla obsługi różnych lokalizacji położonych na danym odcinku. Jest to podyktowane niewielkim odzyskiem czasowym dla nowoczesnego taboru trakcyjnego, ograniczeniem relacji bezpośrednich oraz nieczytelnością oferty dla pasażera.
3. Jeżeli miejscowość obsługiwana jest przez dwie stacje (np. Warka, Warka Miasto), dopuszcza się wybór jednej z nich, w zależności od m. in.: możliwości zachowania skomunikowań, dostępnej infrastruktury pasażerskiej, potencjału do tworzenia węzła przesiadkowego oraz planów transportowych i planów odnośnie zagospodarowania sąsiednich terenów. Na odcinkach końcowych linii komunikacyjnej dopuszcza się obsługę obu stacji.
4. postoje handlowe są wyznaczane także na tych stacjach granicznych, na których wymagane jest przeprowadzenie odprawy celno-paszportowej lub konieczny jest postój techniczny.

Zasady w zakresie postojów handlowych

Dopuszczone odstępstwa od zasad ogólnych:

1. Włączono do siatki zatrzymań postoje handlowe niespełniające zasad ogólnych, które jednak z uwagi, że pełnią istotną funkcję transportową dla mieszkańców obszaru i charakteryzują się wysoką wymianą pasażerską.
2. Dopuszczono przeniesienie postoju handlowego do innej lokalizacji, stanowiącej zwyczajowe miejsce obsługi danego miasta (np. przyjęto obsługę Garwolina przez postoje w Pilawie czy obsługę Pyskowic przez postoje w Gliwicach).
3. Dopuszczono pominięcie niektórych postojów w celu uniknięcia wydłużenia czasu jazdy, gdy odległości między kolejnymi postojami są niewielkie.
4. W strefach aglomeracyjnych ograniczono postoje pociągów pośpiesznych na stacjach spełniających kryteria, jeśli ich nadmiar spowodowałby wydłużenie czasu przejazdu, a ich zmniejszona liczba jest kompensowana funkcjonującymi połączeniami aglomeracyjnymi lub regionalnymi. Stacje i przystanki kolejowe zaplanowane do obsługi pociągami pośpiesznymi w obszarach aglomeracyjnych przedstawiono w tabeli na następnej stronie.

Zasady w zakresie postojów handlowych

Stacje i przystanki kolejowe zaplanowane do obsługi pociągami międzywojewódzkimi w obszarach aglomeracyjnych przedstawiono w tabeli:

Nazwa strefy	Granice strefy (z postojem)	Postoje w obrębie strefy
warszawska	Grodzisk Mazowiecki ¹⁾ , Legionowo, Mińsk Mazowiecki, Otwock, Piaseczno, Sochaczew, Wołomin	Warszawa Centralna, Warszawa Gdańska ²⁾ , Warszawa Główna ²⁾ , Warszawa Młynów ²⁾ , Warszawa Służewiec, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia,
wrocławska	Oława, Strzelin, Jaworzyna Śląska, Legnica, Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Oleśnica Rataje/Oleśnica ³⁾	Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów ¹⁾ , Wrocław Nadodrze,
krakowska	Trzebinia, Miechów, Bochnia, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Gdów ⁴⁾	Kraków Główny, Kraków Piastów ¹⁾ , Kraków Płaszów
łódzka	Pabianice, Zgierz, Koluszki, Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Trybunalski	Łódź Chojny ⁵⁾ , Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Żabieniec
poznańska	Szamotuły, Oborniki Wielkopolskie, Gniezno, Września, Środa Wielkopolska, Kościan ⁶⁾ , Opalenica.	Poznań Główny, Swarzędz
górnśląska	Tarnowskie Góry, Dąbrowa Górnicza lub Dąbrowa Górnicza Ząbkowice, Sławków, Mysłowice, Tychy, Mikołów, Gliwice	Bytom, Chorzów Miasto, Katowice, Sosnowiec Główny, Sosnowiec Południowy ⁷⁾ , Zabrze
trójmiejska	Tczew, Wejherowo, Kartuzy	Gdańsk Główny, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Główna, Rumia, Sopot, Żukowo

Objaśnienia: 1) w przypadku dostosowania infrastruktury pasażerskiej; 2) w przypadku braku przepustowości na odcinku Warszawa Zachodnia – Centralna – Wschodnia. 3) po rewitalizacji i elektryfikacji linii 181 na odcinku Kępno – Oleśnica, wybudowaniu linii Wieruszów – Chorzew – Bełchatów, rewitalizacji i elektryfikacji linii 24 Piotrków Trybunalski – Bełchatów – Zarzecze oraz budowie nowego odcinka Zarzecze – Bogumiłów; 4) po realizacji projektu budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacji istniejącej linii 104 Chabówka – Nowy Sącz; 5) w przypadku braku przepustowości na odcinku Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec; 6) po dostosowaniu infrastruktury peronowej zmiana na Mosinę; 7) do czasu odbudowy odcinka Dąbrowa Górnicza Huta Katowice – Dąbrowa Górnicza Gołonóg.



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Analiza dostępności powiatów



Obsługa małych i średnich miast

Choć kręgosłupem sieci połączeń dalekobieżnych w Polsce będą w 2035 roku linie dużych prędkości łączące największe miasta i aglomeracje w kraju, to w toku prac nad HRJ dużo uwagi poświęcono stworzeniu kompleksowej oferty, która oprócz dużych miast skomunikuje również mniejsze ośrodki.

Założeniem jest, że każdy powiat w Polsce powinien mieć dostęp do systemu kolei dalekobieżnej:

- **bezpośrednio (opcja preferowana) lub**
- **za pomocą kolei regionalnej i skomunikowań w węzłach lub**
- **za pomocą autobusów dowozowych.**



Taki układ ma na celu zapewnienie **spójności terytorialnej całego kraju** i zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu regionów.

W celu zapewnienia jak największej liczbie powiatów bezpośredniego dostępu do systemu połączeń dalekobieżnych, w porównaniu do wersji HRJ sprzed konsultacji społecznych, dodano nową kategorię **linii pośpiesznych uzupełniających**, które mają w założeniu obsługiwać relacje włączające małe i średnie miasta. W niektórych przypadkach **wydłużono także planowane już wcześniej linie komunikacyjne poza zasadnicze odcinki łączące duże miasta**. Bardzo istotnym działaniem prowadzonym po publikacji poprzedniej wersji oferty przez Zespół ds. HRJ było także koordynowanie planów dotyczących rozwoju oferty z organizatorami przewozów na szczeblu samorządowym w celu zapewnienia **koordynacji** pomiędzy segmentem dalekobieżnym i regionalnym.

Dla przygotowanej w ramach HRJ na rozkład jazdy 2034/2035 roku oferty przewozowej oraz skorelowanej z nią siatki postojów handlowych badano dostępność systemu kolei dalekobieżnej z poziomu powiatów. Jako punkt dostępowy przyjęto stacje zatrzymań połączeń ekspresowych (Ex) oraz pospiesznych (P) i pośpiesznych uzupełniających (U). Jako odniesienie przyjęto miasta będące siedzibami powiatów – z założenia będące najważniejszymi ośrodkami miejskim na ich obszarze.

Na użytek analizy powiaty sklasyfikowano w zależności od tego, czy dostęp do systemu jest możliwy:

1. w mieście będącym siedzibą powiatu (dostęp bezpośredni),
2. na obszarze powiatu, ale poza miastem będącym jego siedzibą,
3. za pomocą kolei regionalnej,
4. za pomocą dowozowych połączeń autobusowych.

Uwzględniono wszystkie 314 powiatów ziemskich oraz 66 miast na prawach powiatu (łącznie 380).

Dostępność siedzib powiatów

Z analizy wynika, że wg aktualnie przyjmowanych dla horyzontu 2035 rozwiązań:

- **283 powiaty** mają **bezpośredni dostęp do systemu kolei dalekobieżnej** w mieście będącym siedzibą powiatu,
- **27 powiatów** ma dostęp do systemu kolei dalekobieżnej **z innej miejscowości położonej na terenie powiatu,**
- **52 powiaty** mają dostęp do systemu ze swojej siedziby **za pomocą kolei regionalnej,**
- **45 powiatów** ma dostęp do systemu ze swojej siedziby **za pomocą transportu drogowego.**

Wśród 45 ośrodków powiatowych mających dostęp do systemu wyłącznie za pomocą transportu drogowego znajdują się Piekary Śląskie i Siemianowice Śląskie wchodzące w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, stanowiącej zwarty obszar miejski. Wobec tego pozostałe 43 ośrodki powiatowe stanowią minimalny zbiór, dla których wstępnie określono zasadność zorganizowania autobusowych połączeń dowozowych, zapewniających ich włączenie w system krajowych połączeń dalekobieżnych. Podejmowane są starania, aby system mógł funkcjonować już w okresie obowiązywania „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*” na lata 2031-2034.

Dostępność powiatów

Wykaz powiatów mających wg przyjmowanych założeń **bezpośredni dostęp** do systemu kolei dalekobieżnej z miasta powiatowego (1/2)

Województwo	Powiaty (tzw. powiaty ziemskie)	Miasta na prawach powiatu
dolnośląskie	bolesławiecki, dzierzoniowski, głogowski, karkonoski, kłodzki, legnicki, lubański, lubiński, oleśnicki, oławski, strzebiński, średzki, świdnicki, wałbrzyski, wołowski, wrocławski, ząbkowicki, zgorzelecki,	Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych, Wrocław
kujawsko-pomorskie	aleksandrowski, brodnicki, bydgoski, grudziądzki, inowrocławski, mogileński, nakielski, rypiński, toruński, wąbrzeski, włocławski,	Bydgoszcz, Grudziądz, Toruń, Włocławek
lubelskie	białski, biłgorajski, chełmski, hrubieszowski, krasnostawski, kraśnicki, lubartowski, lubelski, łukowski, parczewski, puławski, świdnicki, zamojski,	Biała Podlaska, Chełm, Lublin, Zamość
lubuskie	gorzowski, międzyrzecki, nowosolski, świebodziński, wschowski, zielonogórski, żagański, żarski,	Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra
łódzkie	bełchatowski, brzeziński, kutnowski, łaski, łęczycki, łowicki, łódzki wschodni, opoczyński, pabianicki, piotrkowski, poddębicki, radomszczański, sieradzki, skierniewicki, tomaszowski, wieluński, wieruszowski, zduńskowolski, zgierski,	Łódź, Piotrków Trybunalski, Skierniewice
małopolskie	bocheński, brzeski, chrzanowski, gorlicki, krakowski, limanowski, miechowski, nowosądecki, nowotarski, olkuski, oświęcimski, suski, tarnowski, tatrzański,	Kraków, Nowy Sącz, Tarnów
mazowieckie	ciechanowski, gostyniński, grodziski, legionowski, miński, mławski, nowodworski, ostrołęcki, otwocki, piaseczyński, płocki, płoński, przysuski, radomski, siedlecki, sierpecki, sochaczewski, wołomiński, wyszkowski, żyrardowski,	Ostrołęka, Płock, Radom, Siedlce, M. st. Warszawa
opolskie	brzeski, kędzierzyńsko-kozielski, kluczborski, namysłowski, nyski, oleski, opolski, prudnicki, strzelecki,	Opole

Dostępność powiatów

Wykaz powiatów mających wg przyjmowanych założeń **bezpośredni dostęp** do systemu kolei dalekobieżnej z miasta powiatowego (2/2)

Województwo	Powiaty (tzw. powiaty ziemskie)	Miasta na prawach powiatu
podkarpackie	bieszczadzki, dębicki, jarosławski, jasielski, kolbuszowski, krośnieński, leżajski, łańcucki, mielecki, nizański, przemyski, przeworski, ropczycko-sędziszowski, rzeszowski, sanocki, stalowowolski, strzyżowski, tarnobrzeski,	
podlaskie	augustowski, białostocki, bielski, grajewski, hajnowski, łomżyński, moniecki, sokólski, suwalski,	Białystok, Łomża, Suwałki
pomorskie	chojnicki, człuchowski, kartuski, kościerski, kwidzyński, lęborski, malborski, sępolski, starogardzki, sztumski, tczewski, wejherowski,	Gdańsk, Gdynia, Sępólno, Sopot
śląskie	bielski, cieszyński, częstochowski, gliwicki, kłobucki, lubliniecki, mikołowski, myszkowski, pszczyński, raciborski, rybnicki, tarnogórski, wodzisławski, zawierciański, żywiecki,	Bielsko-Biała, Bytom, Chorzów, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jaworzno, Katowice, Mysłowice, Rybnik, Sosnowiec, Tychy, Zabrze, Żory
świętokrzyskie	jędrzejowski, kielecki, ostrowiecki, sandomierski, skarżyski, starachowicki, staszowski, włoszczowski,	Kielce
warmińsko-mazurskie	działdowski, elbląski, ełcki, giżycki, iławski, kętrzyński, nidzicki, olecki, olsztyński, ostródzki, piski, szczycieński,	Elbląg, Olsztyn
wielkopolskie	chodzieski, gnieźnieński, jarociński, kaliski, kępiński, kolski, koniński, kościański, krotoszyński, leszczyński, międzychodzki, nowotomyski, obornicki, ostrowski, ostrzeszowski, pilski, pleszewski, poznański, rawicki, słupecki, szamotulski, wrzesiński, złotowski,	Kalisz, Konin, Leszno, Poznań
zachodniopomorskie	białogardzki, choszczeński, drawski, goleniowski, gryfiński, kołobrzeski, koszaliński, łobeski, sławieński, stargardzki, szczecinecki, świdwiński, wałecki,	Koszalin, Szczecin, Świnoujście

Dostępność powiatów

Wykaz powiatów mających wg przyjmowanych założeń dostęp do systemu ze swojej siedziby za pomocą **kolei regionalnej**

Województwo	Powiaty (tzw. powiaty ziemskie)	Miasta na prawach powiatu
dolnośląskie	górowski, jaworski, kamiennogórski, lwówecki, milicki, trzebnicki, złotoryjski	–
kujawsko-pomorskie	lipnowski, tucholski, żniński	–
lubelskie	janowski, łęczyński, rycki, włodawski	–
lubuskie	krośnieński, słubicki, sulęciński	–
łódzkie	–	–
małopolskie	wadowicki, wielicki, dąbrowski	–
mazowieckie	kozienicki, ostrowski, pruszkowski, sokołowski, szydłowiecki, warszawski zachodni	–
opolskie	głubczycki	–
podkarpackie	lubaczowski	–
podlaskie	–	–
pomorskie	bytowski, gdański, nowodworski, pucki,	–
śląskie	będziński, bieruńsko-lędziński,	Jastrzębie-Zdrój, Ruda Śląska, Świętochłowice
świętokrzyskie	buski, konecki,	–
warmińsko-mazurskie	bartoszycki, braniewski, mrągowski	–
wielkopolskie	czarnkowsko-trzcianecki, gostyński, grodziski, średzki, śremski, wągrowiecki, wolsztyński	–
zachodniopomorskie	gryficki, kamieński, policki	–

Dostępność powiatów

Wykaz powiatów z siedzibami, dla których wstępnie określono zasadność zorganizowania **autobusowych połączeń dowozowych**, zapewniających ich włączenie w system krajowych połączeń dalekobieżnych

Województwo	Powiaty
dolnośląskie	polkowicki
kujawsko-pomorskie	chełmiński, golubsko-dobrzyński, radziejowski, sępoleński, świecki,
lubelskie	opolski, radzyński, tomaszowski,
lubuskie	strzelecko-drezdenecki,
łódzkie	rawski, pajęczański,
małopolskie	myślenicki, proszowicki,
mazowieckie	białobrzeski, garwoliński, grójecki, lipski, łosicki, makowski, przasnyski, pułtuski, węgrowski, zwoleński, żuromiński
opolskie	krapkowicki
podkarpackie	brzozowski, leski
podlaskie	kolneński, sejneński, siemiatycki, wysokomazowiecki, zambrowski
pomorskie	–
śląskie	Piekary Śląskie*, Siemianowice Śląskie*
świętokrzyskie	kazimierski, opatowski, pińczowski
warmińsko-mazurskie	gołdapski, lidzbarski, nowomiejski, węgorzewski
wielkopolskie	turecki
zachodniopomorskie	myśliborski, pyrzycki

* Brak rekomendacji dla wdrożenia połączeń dowozowych ze względu na funkcjonowanie komunikacji w ramach ZTM GZM



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Analiza bezpośredniości połączeń



Zaproponowana oferta przewozowa w projekcie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy zakłada zachowanie bezpośredniości w najważniejszych relacjach dalekobieżnych w Polsce. W ramach poniższej analizy sprawdzono, ile relacji oraz jaka liczba osób przemieszczających się w relacjach istotnych z punktu widzenia systemu krajowych przewozów dalekobieżnych będzie mogła być obsłużona połączeniem bezpośrednim.

Wybór istotnych relacji krajowych w ruchu dalekobieżnym

W toku analiz opracowano – przy użyciu Pasażerskiego Modelu Transportowego – więźbę przemieszczeń między wszystkimi gminami we wszystkich środkach transportu, tj. przed dokonaniem podziału zadań przewozowych. Z tego zbioru wytypowano najistotniejsze relacje krajowe o charakterze dalekobieżnym. Przyjęto dwa kryteria wyboru, które musiały być spełnione łącznie:

1. Dystans – za istotne z punktu widzenia systemu krajowego uznano przemieszczenia na **dystansie dłuższym niż 100 km**,
2. Liczba podróży (we wszystkich środkach transportu) – za istotne z punktu widzenia systemu krajowego uznano relację z liczbą podróży na poziomie **większym niż 150 w jednym kierunku** (wartość tzw. średniego dobowego ruchu rocznego).

Odrzucono także relacje, które nie są możliwe do obsłużenia ze względu na brak istniejącej bądź planowanej infrastruktury kolejowej w danej gminie.

W ten sposób otrzymano **158 par relacji** (miasto A – miasto B oraz miasto B – miasto A) istotnych w krajowym ruchu dalekobieżnym. W pojedynczych przypadkach podróż pociągiem w relacji bezpośredniej jest dłuższa niż podróż z jedną przesiadką. Następnie dane te zostały zestawione z proponowaną ofertą przewozową w Horyzontalnym Rozkładzie Jazdy na rozkład jazdy 2034/2035. W analizie uwzględniono możliwość podróżowania pociągami regionalnymi po sieci określonej na schemacie połączeń HRJ.

Analiza bezpośredniości połączeń

Spośród 158 najistotniejszych par relacji, 135 par (85%) jest planowane do obsługi w sposób bezpośredni, z czego 133 pary (84%) linią komunikacyjną ekspresową, pospieszną lub pośpieszną uzupełniającą. W dwóch przypadkach – połączenia z Częstochowy do Krakowa i z Kołobrzegu do Szczecina – połączenie będzie realizowane wyłącznie za pomocą regularnych linii komunikacyjnych regionalnych. Realizacja pozostałych 23 par relacji (15%) będzie możliwa z jedną przesiadką.

Co ważne, wartości te odnoszą się do liczby relacji, a nie wolumenu przemieszczających się osób (wszystkimi środkami transportu), wynoszącym dla wytypowanych 158 par relacji prawie 134 tysięcy osób dobowo. W tym przypadku **bezpośrednie połączenie zachowane zostanie dla 92% osób z wytypowanych par relacji.** Pozostałe 8% w najistotniejszych relacjach będzie odbywać swoją podróż z przesiadką – między pociągami dalekobieżnymi lub regionalnymi.

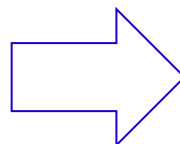
	Bezpośrednio linią Ex/P/U		Bezpośrednio wyłącznie linią R/RE		Brak relacji bezpośredniej		Łącznie
	Liczba par relacji	Procent	Liczba par relacji	Procent	Liczba par relacji	Procent	
Liczba par relacji	133	84%	2	1%	23	15%	158
Liczba osób przemieszczających się wszystkimi środkami transportu na podstawie więzby ruchu	125 590	91%	1 652	1%	10 434	8%	133 676

Liczba osób podana w tabeli nie oznacza liczby osób przemieszczających się koleją, ale obejmuje osoby podróżujące wszystkimi dostępnymi środkami transportu, w tym samochodem osobowym lub autobusem regionalnym. Oznacza to, że nie można traktować, że całość podróży z badanej grupy odbywałaby się koleją.

Analiza bezpośredniości połączeń

Wdrożenie wniosków z wszystkich ścieżek konsultacji pozwoliło na **wprowadzenie połączeń bezpośrednich w segmencie dalekobieżnym w 11 relacjach** nieobsługiwanych w wersji HRJ opublikowanej w 2024.

	Bezpośrednio linią Ex/P	
Liczba par relacji	122	77%
Liczba osób przemieszczających się wszystkimi środkami transportu na podstawie więźby ruchu	116 032	87%



	Bezpośrednio linią Ex/P/U	
Liczba par relacji	133	84%
Liczba osób przemieszczających się wszystkimi środkami transportu na podstawie więźby ruchu	125 590	91%

VII 2024

VI 2026



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Organizacja rynku przewozów kolejowych w HRJ

Organizacja rynku przewozów założona w HRJ

W planowanej w ramach projektu HRJ ofercie przewozowej uwzględnione są zarówno przewozy organizowane w **służbie publicznej (PSO)** jak i przewozy **komercyjne** (założony przydział zdolności przepustowej dla określonych relacji pociągów).

Na obecnym etapie prac wstępnie identyfikowano czy dana linia komunikacyjna ma potencjał do funkcjonowania jako komercyjna, czy też powinna być realizowana w ramach służby publicznej. Założenia te będą weryfikowane na kolejnych etapach Projektu w celu określenia **docelowej wizji organizacji rynku przewozów dalekobieżnych w Polsce** oraz delimitacji oferty PSO i komercyjnej. Działania te będą prowadzone przy wykorzystaniu modelu finansowego przewozów oraz analizy potencjalnej struktury rynku i możliwości technicznych przewoźników.

Sformułowano następujące kierunkowe wytyczne w zakresie delimitacji przewozów PSO i komercyjnych:

1. Potencjał do komercjalizacji mają te systemowe linie komunikacyjne (lub grupy linii w ramach jednego korytarza transportowego), gdzie popyt jest na tyle duży, a przepustowość wystarczająca, że możliwe jest stabilne i zapewniające rentowność prowadzonej działalności funkcjonowanie więcej niż jednego przewoźnika (konkurencja) oraz realizowanie komercyjnych przewozów o pożądanej, wysokiej częstotliwości przez cały dzień.
2. Odstępstwem od tej zasady („komercja = konkurencja”) mogą być relacje, w przypadku których potencjał do nadużywania pozycji monopolistycznej nie jest duży lub takie, gdzie brak systemowej, kompletnej oferty nie stoi w sprzeczności z założeniami polityki transportowej państwa. Zazwyczaj dotyczy to wydłużeń linii komunikacyjnych poza główne korytarze, zwłaszcza w relacjach z dominacją ruchu turystycznego lub połączeń międzynarodowych.



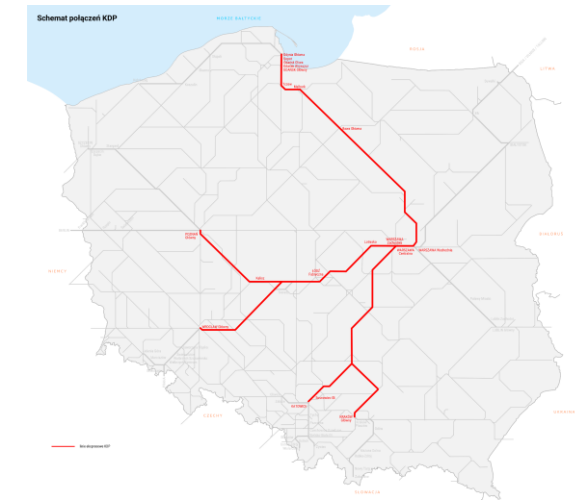
Delimitacja przewozów PSO i komercyjnych – dalsze kroki

Najbardziej oczywistymi kandydatami do obsługi w formie komercyjnej są korytarze łączące Warszawę z pozostałymi największymi miastami i aglomeracjami w Polsce – Trójmiastem, Poznaniem, Wrocławiem, GZM i Krakowem. Argumentami za komercyjną obsługą tych relacji są:

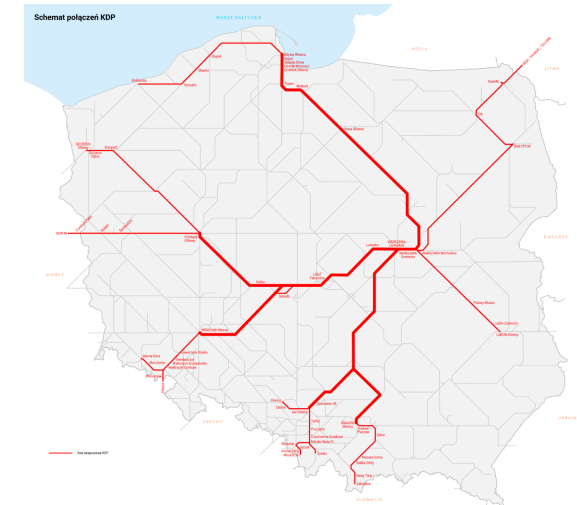
- bardzo duży popyt na podróże;
- atrakcyjny czas przejazdu pociągiem po liniach dużych prędkości;
- duży udział ruchu pasażerów z wysoką skłonnością do zapłaty;
- wykorzystanie linii kolejowych o wysokiej przepustowości (wyjątek: Trójmiasto przez linię kolejową nr 9).

Głównymi kwestiami **wymagającymi analiz na dalszych etapach prac są:**

- obsługa miast pomiędzy głównymi ośrodkami, którym przewoźnicy komercyjni mogą nie zapewnić wystarczającej oferty (np. Opoczno, Prabuty, Jarocin);
- obsługa wydłużeń poza główne miasta, która jest pożądana społecznie, a może nie być rentowna i realizowana komercyjnie (np. Warszawa – Jelenia Góra, Warszawa – Słupsk, Wrocław - Lublin).



Korytarze o największym potencjale komercyjnym



Aktualnie przyjęte w HRJ wydłużenia linii komunikacyjnych poza korytarze o największym potencjale – do dalszych analiz

Regionalne ekspresy na liniach dużych prędkości oraz ekspresy lotniskowe



Założenia koncepcji Aero Express (AE)

Relacja pociągu Warszawa Wschodnia – nowe lotnisko krajowe – Łódź Kaliska.

Częstotliwość 15 min w dzień na odcinku Warszawa – nowe lotnisko krajowe.

Podstawowy środek transportu między Warszawą, nowym lotniskiem krajowym a Łodzią – uniknięcie blokowania miejsc w pociągach KDP.

Pożądana obsługa dalekobieżnej linii średnicowej w Warszawie w celu zwiększenia dostępności na terenie miasta (obsługa Warszawy Centralnej – bliskość linii metra M1, połączenie z prawobrzeżną Warszawą).

Obsługa tunelu konwencjonalnego w Łodzi w celu zwiększenia dostępności pociągu na terenie miasta (obsługa Widzewa, Fabrycznej, wszystkich stacji w tunelu).

Wysoka niezawodność dzięki krótkiej trasie i wysokiej jakości infrastruktury (linia KDP).

Wykorzystanie taboru konwencjonalnego (nie dużych prędkości) celem obniżenia kosztów operacyjnych w stosunku do taboru KDP (~V200).

Uwzględnienie potrzeb pasażerów oraz pracowników portu lotniczego.

Umożliwienie nocnych przejazdów między Warszawą, nowym lotniskiem krajowym a Łodzią, zapewniające dojazd do lotniska (także pracowników) oraz wzmacniające powiązania między tymi miastami.

Czas przejazdu Warszawa Centralna – Łódź Fabryczna	1:08
Czas przejazdu Warszawa Centralna – lotnisko krajowe	0:22
Postoje handlowe	Warszawa Zachodnia (2 min) Lotnisko krajowe (3 min) Brzeziny (1 min) Łódź Widzew (1 min) wszystkie przystanki na odc. Łódź Widzew – Łódź Kaliska (1 min)
Prognozowana roczna liczba pasażerów:	11 mln pax
Prognozowana roczna praca eksploatacyjna:	5,7 mln pockm

Dane z prognozy bazowej (konserwatywnej)

Zidentyfikowane luki biznesowe i warunki sukcesu AE

Luka biznesowa

Ograniczona liczba pociągów PSO na Y, dedykowanych łączeniu Warszawy z odległymi regionami a nie obsłudze połączenia z Łodzią

Komercyjne przewozy KDP z dynamicznym systemem sprzedaży, możliwość braku sprzedaży miejsc stojących

Brak kontroli nad przewoźnikami komercyjnymi i brak gwarancji wprowadzenia biletów okresowych

Długie relacje międzywojewódzkie pociągów KDP realizowane także po infrastrukturze konwencjonalnej, przekładające się na większe ryzyko opóźnień

Ograniczona częstotliwość połączeń KDP na linii Y do czasu zakończenia prac na całości linii kolejowej

Tabor KDP o specyficznych uwarunkowaniach i kształcie pudła, z węższymi drzwiami oraz stopniami w drzwiach, sprofilowany pod różne grupy klientów, niekoniecznie pasażerów lotniskowych



Co należałoby zapewnić?

AEXy powinny przejąć większość wrażliwego cenowo ruchu do nowego lotniska krajowego i Łodzi, uwalniając podaż miejsc w innych pociągach PSO na dłuższych trasach

AEXy powinny oferować stałą i atrakcyjną dla pasażera cenę biletu oraz gwarantować możliwość jego zakupu w ostatniej chwili

AEXy powinny odpowiadać potrzebom osób dojeżdżających do pracy, zapewniając bilety okresowe

AEXy powinny gwarantować wysoką niezawodność (niską podatność na opóźnienia), którą mogą zaoferować dzięki krótkiej trasie oraz możliwości zabezpieczenia rezerwy w Łodzi, nowym lotnisku krajowym i Warszawie

Wysoka częstotliwość (15 min do nowego lotniska krajowego / 30 min do Łodzi) już w horyzoncie 2032 roku

Tabor dostosowany do dojazdów do pracy oraz podróży na lotnisko

Odpowiedzią jest segmentacja rynku – wydzielenie osobnej kategorii AEX

AE – kręgosłup dla koncepcji duopolis Warszawa-Łódź

Najnowsze prognozy przewidują, że z pociągów w AEx korzystać będzie dobowo **ponad 30 tysięcy pasażerów dobowo** (w perspektywie 2035 roku), tj. **ok. 11 mln rocznie**.

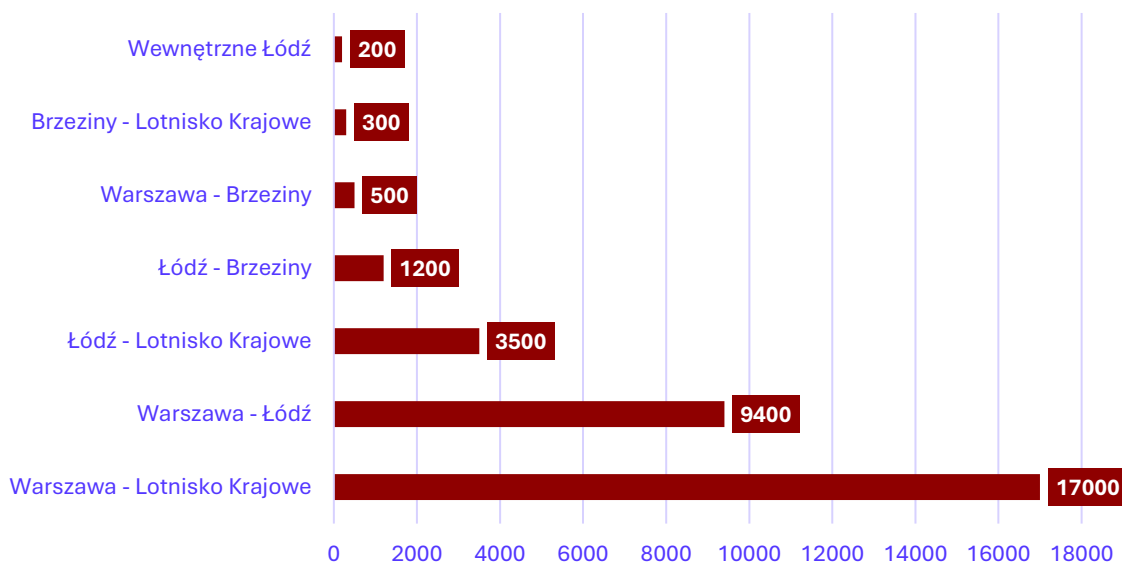
90 proc. pasażerów będą stanowić podróżni podróżujący w następujących relacjach (źródło-cel):

Warszawa – nowe lotnisko krajowe (prawie 17 tys. pasażerów dziennie)

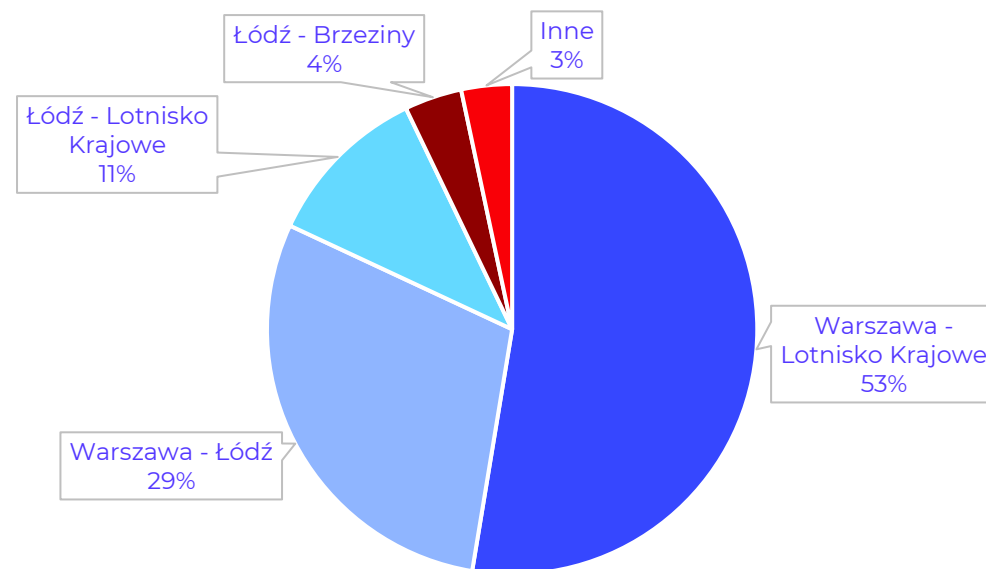
Warszawa – Łódź (ponad 9 tys. pasażerów dziennie)

Łódź – nowe lotnisko krajowe (3,5 tys. pasażerów dziennie)

DOBOWA LICZBA PASAŻERÓW W POCIĄGACH AEX
W PODZIALE NA RELACJE



DOBOWA LICZBA PASAŻERÓW W POCIĄGACH AEX
W PODZIALE NA RELACJE

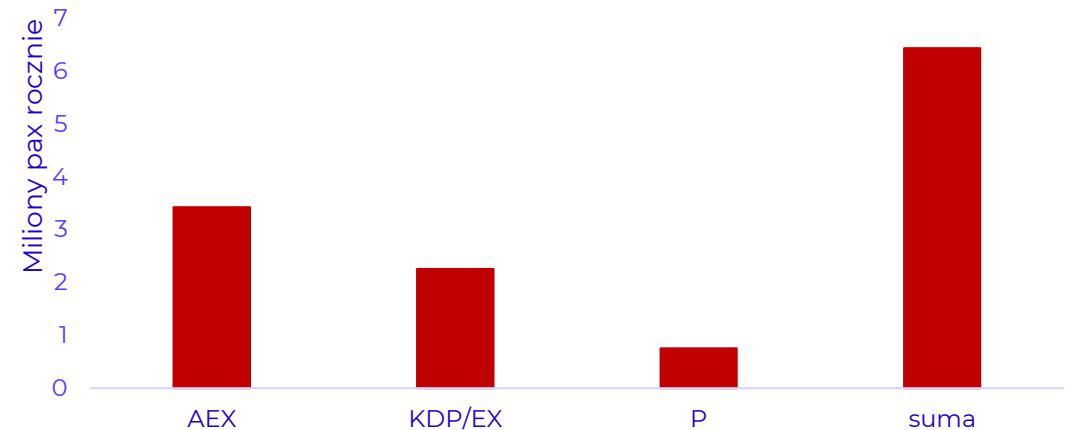


AE kręgosłupem przyszłego duopolis Warszawa - Łódź

Najnowsze prognozy wskazują, że w 2035 roku między Warszawą a Łodzią będzie podróżować **ponad 6 mln pasażerów rocznie** (wsiadających i wysiadających).

Dla porównania, wg UTK w 2024 roku, z pociągów w tej relacji **skorzystało 2,4 mln pasażerów**, a na **najpopularniejszej** trasie kolejowej w Polsce (Gdańsk – Gdynia) **notuje się 5,4 mln pasażerów rocznie**.

Liczba pasażerów w podziale na kategorie pociągów między Warszawą a Łodzią (2035)

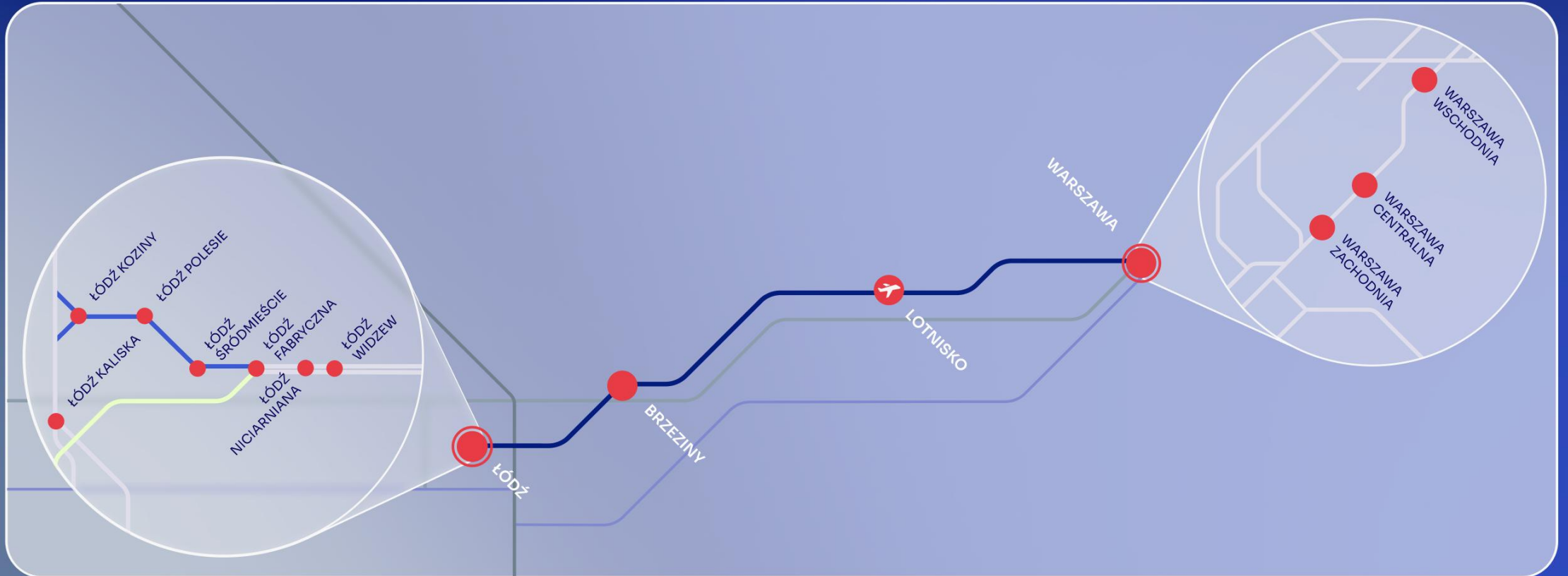


Według prognoz PMT, w 2035 roku głównym środkiem transportu między Warszawą a Łodzią będą pociągi AE, które **będą odpowiadać za połowę ruchu**.



PORT
POLSKA

AeroExpress. Połączenie kolejowe Warszawa - Brzeziny - nowe lotnisko - Łódź



linia Kolei Dużych Prędkości (KDP)

istniejące linie kolejowe

budowany przez PKP PLK tunel aglomeracyjny

realizowany przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny tunel KDP

trasa ekspresowa S8

autostrada A2

autostrada A1

Profilowanie pasażerów przyszłych pociągów kursujących na trasie Warszawa - Łódź

**Czas przejazdu
W-wa Centralna – Łódź Fabryczna**

**Profil klienta
poszczególnych połączeń**

AE

1:08

ok. 40
par/dobę



Pasażerowie lotniskowi
(z Warszawy i Łodzi)
Pracownicy nowego lotniska
krajowego i Airport City
Mieszkańcy Łodzi dojeżdżający
do pracy w Warszawie
Mieszkańcy Brzezin

KDP

0:45

ok. 60
par/dobę

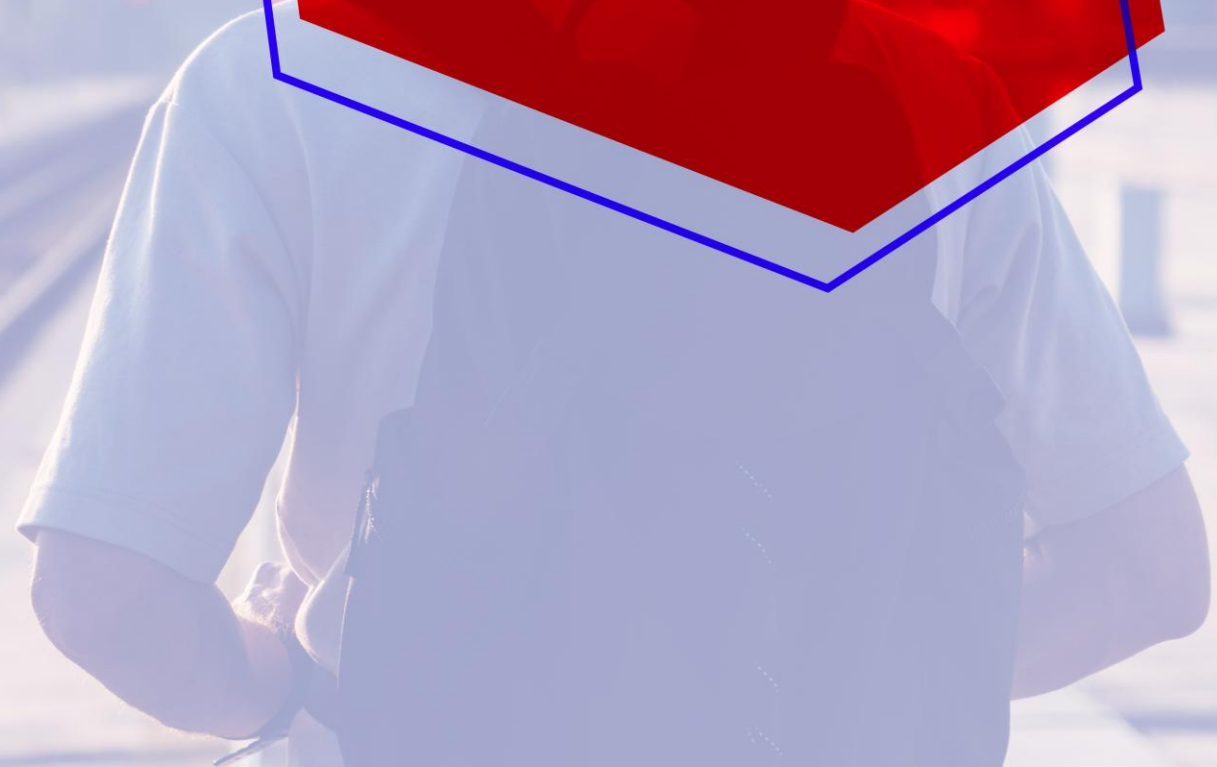
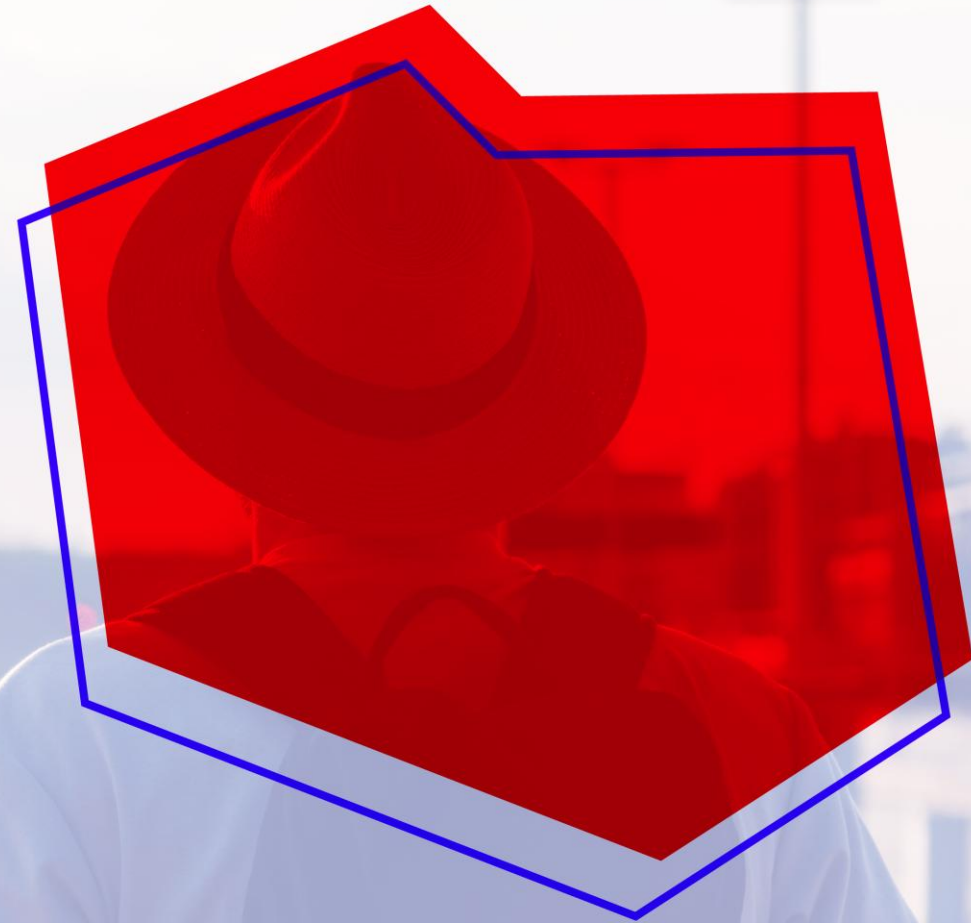


Pasażerowie biznesowi
Pasażerowie podróżujący
w celach turystycznych
Pasażerowie lotniskowi
dojeżdżający do nowego
lotniska krajowego
np. z Wrocławia i Poznania



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

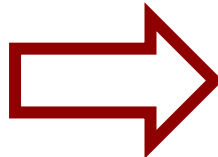
Regionalne ekspresy na liniach dużych prędkości



Stan obecny w Polsce

- Ekspresy regionalne stanowią raczej wyjątek, a nie systemowe rozwiązanie w ofercie przewozowej
- Jeśli połączenia przyspieszone funkcjonują, to:
 - jest to **zwykle szczytowe uzupełnienie oferty** pociągów osobowych zamiast podstawy oferty przez cały dzień
 - **brak regularności** (np. wzorca postojów)
 - **brak rozwiązań pasmowych** (przyspieszania pociągu na odcinku, gdzie jest pociąg osobowy)

**RE rozważane w ramach HRJ
na linii KDP „Y”**



Możliwości na przyszłość

3 funkcje regionalnego ekspresu:

→ dowozy do aglomeracji

- skrócenie czasu przejazdu z najdalszych miejscowości w województwie
- obsługa pasmowa, przyspieszenie połączenia na odcinku obsługiwanym linią z postojami na każdej stacji (jeśli pozwala przepustowość)
- wykorzystanie parametrów zmodernizowanych linii magistralnych (V160)

→ pośrednia kategoria typowym osobowym a pośpieszonym

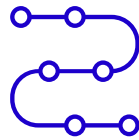
- podwójna funkcja: obsługa ruchu regionalnego i dalekobieżnego
- zwiększenie częstotliwości obsługi mniejszych ośrodków
- możliwe dłuższe relacje, wchodzące w definicję pociągu „dalekobieżnego”

→ połączenia regionalne na liniach dużych prędkości

- włączenie mniejszych ośrodków leżących przy linii dużych prędkości w jej oddziaływanie – likwidacja efektu tunelu
- tabor konwencjonalny V200

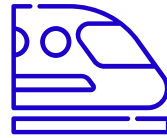
Regionalne ekspresy na liniach dużych prędkości

cel



szybkie połączenie mniejszych ośrodków znajdujących się przy liniach KDP

tabor



EZT dwusystemowe
Vmax 200 km/h

częstotliwość



RE: co 60 / 120 min
AE: co 15 / 30 min
(w szczycie)

przepustowość



zabezpieczona
w HRJ

organizacja



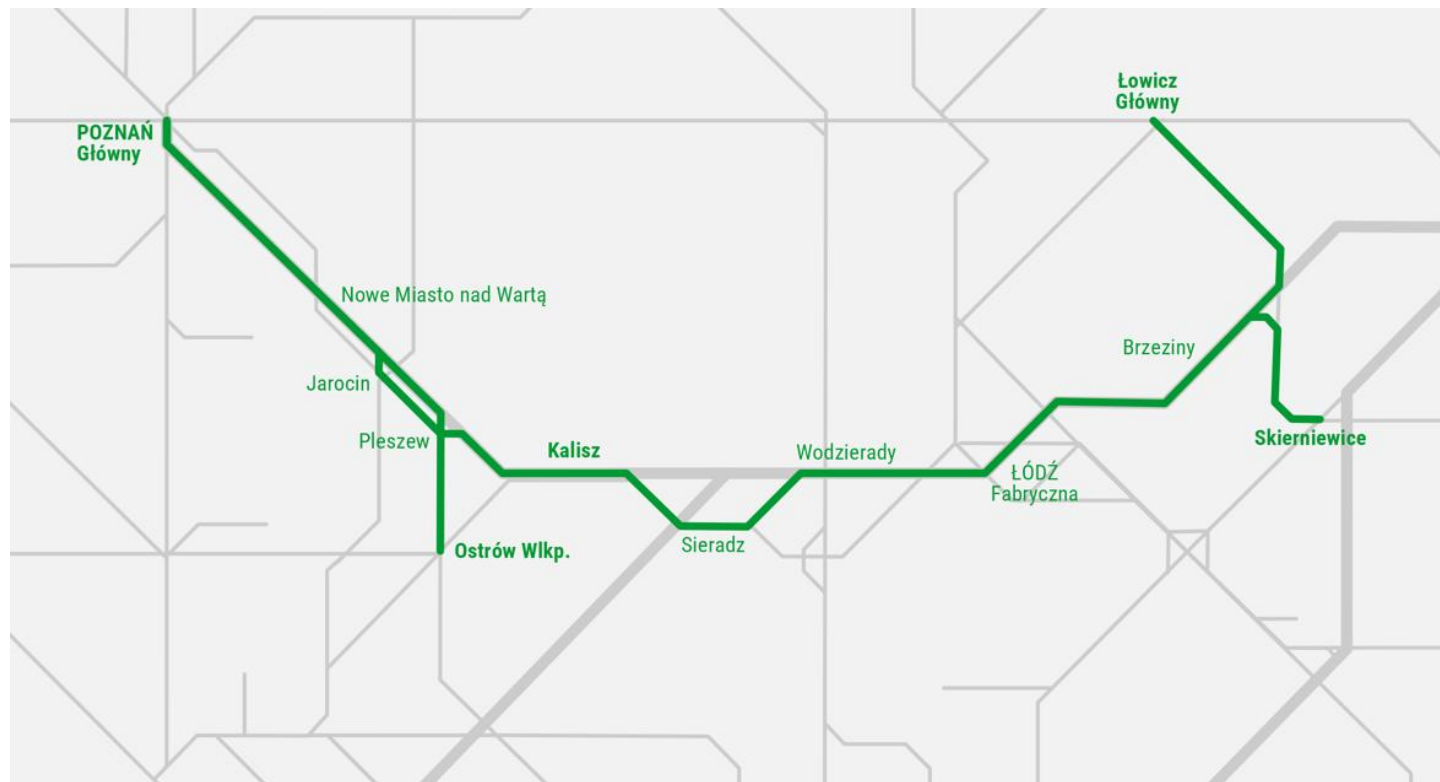
uruchomienie
będzie zależne
od decyzji organizatorów
transportu

Propozycje RE na „Y” w HRJ 2035:

- Łowicz – Łódź – Sieradz – Kalisz
- Skierniewice – Łódź – Sieradz – Kalisz
- Kalisz – Pleszew – Jarocin – Nowe Miasto nad Wartą – Poznań
- Ostrów Wlkp. – Pleszew – Nowe Miasto nad Wartą – Poznań

Na połączenia w takim układzie zarezerwowana została przepustowość na nowej linii kolejowej nr 85.

Uruchomienie regionalnych ekspresów będzie **uzależnione od decyzji wojewódzkich organizatorów przewozów**.



Kolor **zielony** – wstępnie zakładane linie RE

Fiszki linii komunikacyjnych

Dla każdej linii komunikacyjnej podano przebieg relacji wraz z mapą, podstawowe funkcje, założenia w zakresie koordynacji z innymi liniami komunikacyjnymi, zakładany tabor oraz podstawowe parametry eksploatacyjne.

Wykaz systemowych linii komunikacyjnych

Ex01	Warszawa Wsch. – Berlin Hbf
Ex02	Białystok – Praha hl.n.
Ex03	Warszawa Wsch. – Wien Hbf
Ex04	Kraków Gł. – Kaunas
Ex05	Gdynia Gł. – Praha hl.n.
Ex06	Kraków Gł. – Praha hl.n.
Ex07	Warszawa Wsch. – Kraków Gł.
Ex09	Kołobrzeg – Zakopane
Ex10	Świnoujście – Nowy Sącz
Ex11	Warszawa Wsch. – Szczecin Gł.
Ex18	Gdynia Gł. – Kłodzko Gł. / Szklarska Poręba Górna
Ex20	Gdynia Gł. – Gliwice
Ex21	Gdynia Gł. – Żywiec
Ex25	Warszawa Wsch. – Wrocław Gł.
Ex26	Lublin Gł. – Jelenia Góra
Ex31	Gdynia Gł. – Wisła Uzdrowisko
Ex33	Warszawa Wsch. – Poznań Gł.
Ex37	Gdynia Gł. – Kraków Gł.
Ex51	Przemyśl Gł. – Berlin Hbf
Ex53	Wrocław Gł. – Wien Hbf
Ex54	Warszawa Wsch. – Przemyśl Gł. / Zagórz

Ex55	Rzeszów Gł. – Leipzig Hbf
Ex61	Warszawa Wsch. – Berlin Hbf
P01	Białystok – Berlin Hbf
P03	Świnoujście – Zakopane
P04	Gorzów Wlkp. / Zielona Góra Gł. – Giżycko / Suwałki
P05	Szczecin Gł. – Lublin Gł.
P06	Giżycko – Wrocław Gł.
P07	Gdynia Gł. – Zielona Góra Gł.
P10	Kołobrzeg – Przemyśl Gł.
P11	Gdynia Gł. – Bielsko-Biała Gł.
P12	Kołobrzeg – Zakopane
P13	Warszawa Wsch. – Kłodzko Gł.
P15	Terespol – Görlitz
P16	Olsztyn Gł. – Katowice
P18	Wrocław Gł. – Lublin Gł. / Częstochowa
P19	Katowice – Lublin Gł.
P20	Jelenia Góra – Lublin Gł. / Hrubieszów Miasto
P22	Kraków Gł. – Ustrzyki Dolne
P23	Warszawa Gł. – Ostrava-Svinov
P30	Warszawa Gł. – Krynica-Zdrój
P31	Bydgoszcz Gł. – Kraków Gł.
P32	Kołobrzeg – Chełm
P33	Szczecin Gł. – Zamość Wschód
P34	Bydgoszcz Gł. – Rzeszów Gł.

Wykaz systemowych linii komunikacyjnych

P40	Ustka – Przemyśl Gł.
P42	Olsztyn Gł. – Český Těšín (Czeski Cieszyn) / Żywiec
P44	Warszawa Wsch. – Wrocław Gł.
P45	Warszawa Wsch. – Zielona Góra Gł.
P56	Kraków Gł. – Wien Hbf
P58	Kraków Gł. – Budapest-Keleti
P59	Kraków Gł. – Wien Hbf
U08	Olsztyn Gł. – Szczecin Gł.
U17	Szczecin Gł. – Jelenia Góra
U23	Gdynia Gł. – Szczecin Gł.
U24	Gdynia Gł. – Kostrzyn
U25	Białystok – Olsztyn Gł.
U30	Gdynia Gł. – Katowice
U31	Poznań Gł. – Kielce
U33	Wrocław Gł. – Gorzów Wlkp.
U37	Warszawa Zach. – Gdynia Gł.
U41	Łódź Kaliska – Rzeszów Gł.
U43	Warszawa Wsch. – Łomża
U45	Warszawa Wsch. – Białystok
U46	Warszawa Wsch. – Lublin Gł.
U47	Gdynia Gł. – Łódź Kaliska

Wykaz połączeń niesystemowych całorocznych

Wykaz zawiera osobne linie komunikacyjne oraz warianty linii systemowych.

U90	Gdynia Gł. – Suwałki
Ex03A	Gdynia Gł. – Wien Hbf
Ex03B	Warszawa Wsch. – Bratislava hl.st.
Ex06A	Zakopane – Praha hl.n.
Ex26A	Warszawa Wsch. – Leipzig Hbf
Ex33A	Warszawa Wsch. – Zielona Góra Gł.
Ex53A	Poznań Gł. – Wien Hbf
Ex53B	Wrocław Gł. – Košice
P03A	Poznań Gł. – Zakopane
P04C	Poznań Gł. – Białystok (przez nowe lotnisko krajowe)
P12A	Kołobrzeg – Lublin Gł.
P20B	Kudowa-Zdrój – Kraków Gł.
P20C	Wrocław Gł. – Lublin Gł. / Hrubieszów Miasto
P23A	Warszawa Gł. – Košice
P30A	Gdynia Gł. – Krynica-Zdrój
P30A	Warszawa Gł. – Krynica-Zdrój
P30B	Warszawa Gł. – Budapest
P31A	Bydgoszcz Gł. – Zakopane
P33A	Świnoujście – Warszawa Wsch.

Wykaz sezonowych wydłużeń linii systemowych

Ex05	Praha hl. – Hel
Ex09	Kraków Gł. – Hel
P03	Wrocław Gł. – Kołobrzeg
P06	Wrocław Gł. – Mikołajki
P12	Zakopane – Łeba
P12	Kraków – Ustka
P13	Warszawa Wsch. – Kudowa-Zdrój
P15	Warszawa Wsch. – Szklarska Poręba Górna
P20	Kraków Gł. – Szklarska Poręba Górna



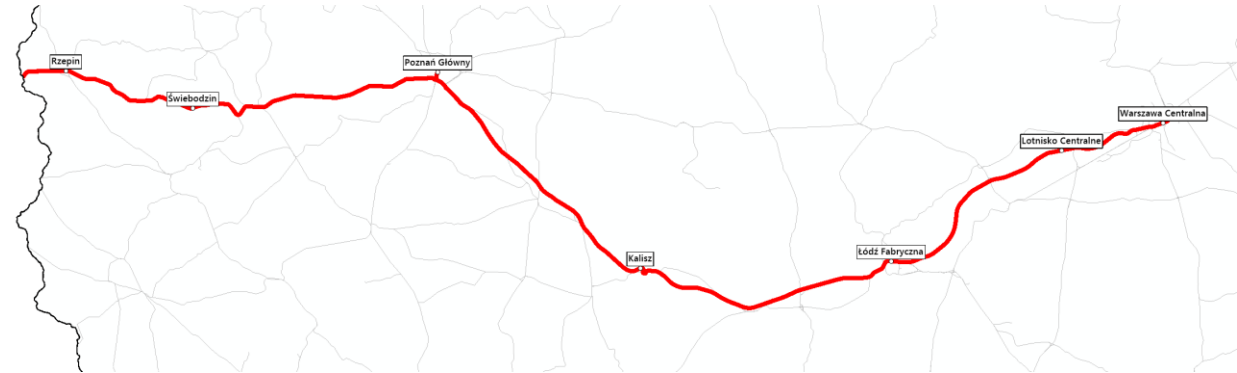
HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Linie ekspresowe

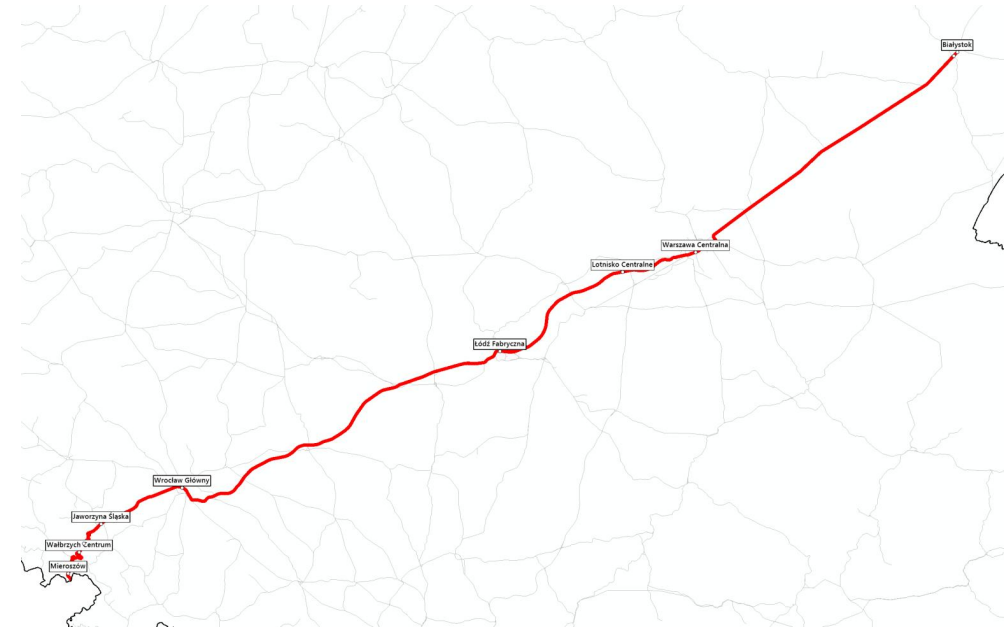
Oznaczone Ex



- **Funkcja:** szybkie połączenie **Warszawy, Łodzi, Poznania i Berlina** po linii **Kolei Dużych Prędkości** od Warszawy do Poznania, dalej na zachód po sieci konwencjonalnej
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja** z liniami Ex11 i Ex33 do **wspólnej częstotliwości 30-minutowej** w relacji **Warszawa – Poznań** przez linię Kolei Dużych Prędkości
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=320$ km/h)
- **Długość relacji:** 524 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 248,14 km
- **Liczba postojów handlowych:** 9
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 47,64 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 110,32 km/h

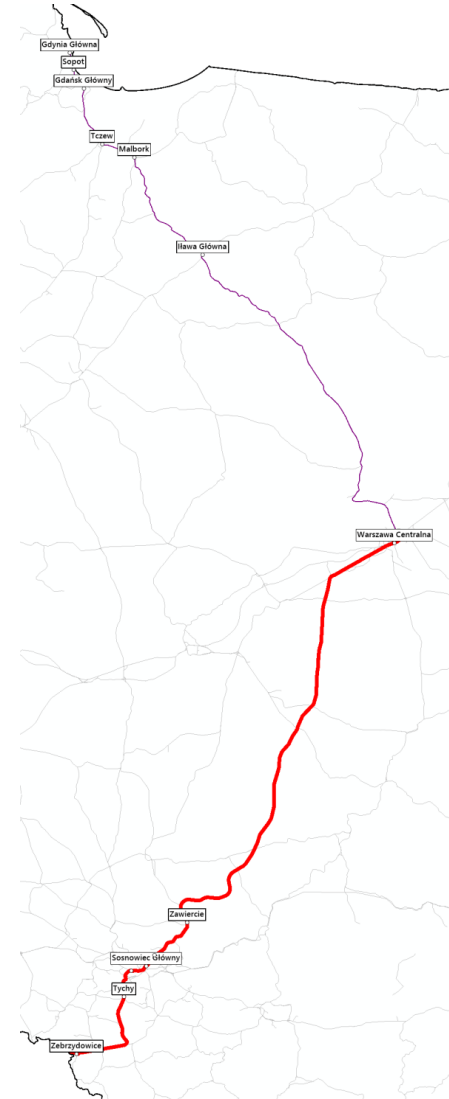


- **Funkcja:** szybkie połączenie **Białegostoku, Warszawy, Łodzi i Wrocławia, Wałbrzycha i Pragi** po zmodernizowanej **Rail Baltice** oraz linii **Kolei Dużych Prędkości**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku na odcinku **Warszawa – Wrocław** z linią Ex02 **wspólna częstotliwość 60-minutowa**, wraz z linią Ex25 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Warszawa – Białystok** z linią Ex04, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**
 - na odcinku **Wrocław – Wałbrzych – Praga** z linią Ex05, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)
- **Długość relacji:** 606 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 258,98 km
- **Liczba postojów handlowych:** 11
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 40,39 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 89,72 km/h

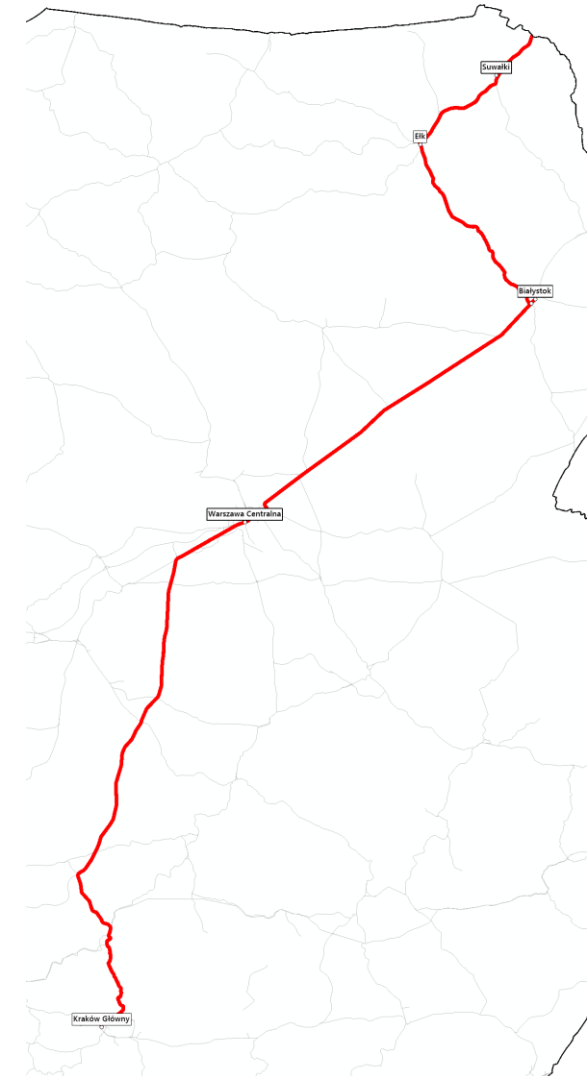


- **Funkcja:** szybkie połączenie **Warszawy, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Ostrawy i Wiednia** przez **Centralną Magistralę Kolejową** oraz inne linie kolejowe
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:** brak, na odcinku **Warszawa – Katowice** wraz z liniami Ex20, Ex21, Ex31 i P23 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
- **Niesystemowe warianty:**
 - Wiedeń – Trójmiasto (1 para)
 - Warszawa – Bratysława (1 para)
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)

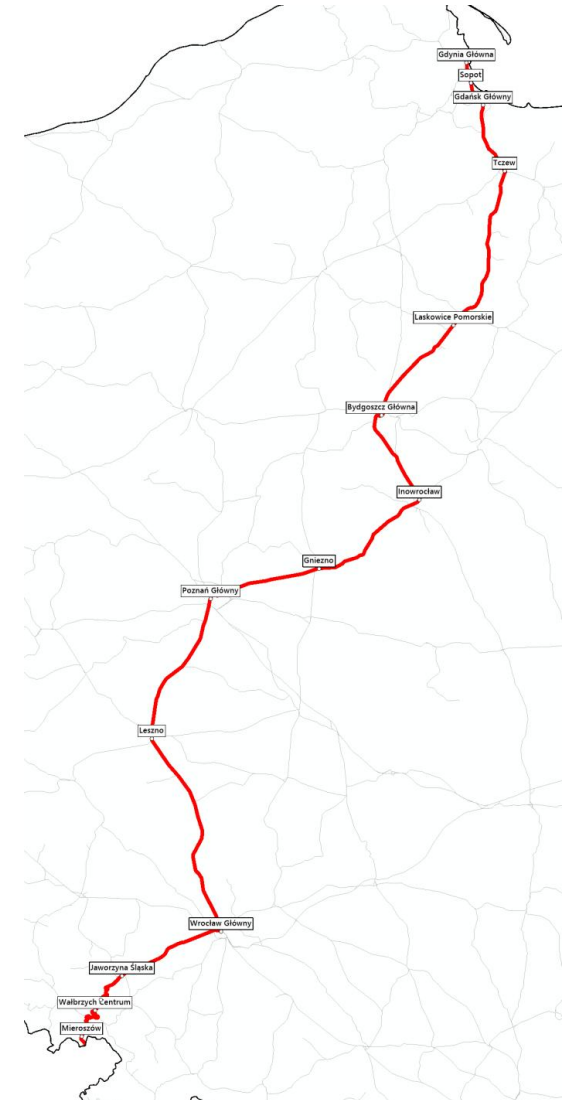
- **Długość relacji:** 376 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 256,96 km
- **Liczba postojów handlowych:** 9
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 40,00 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 118,23 km/h



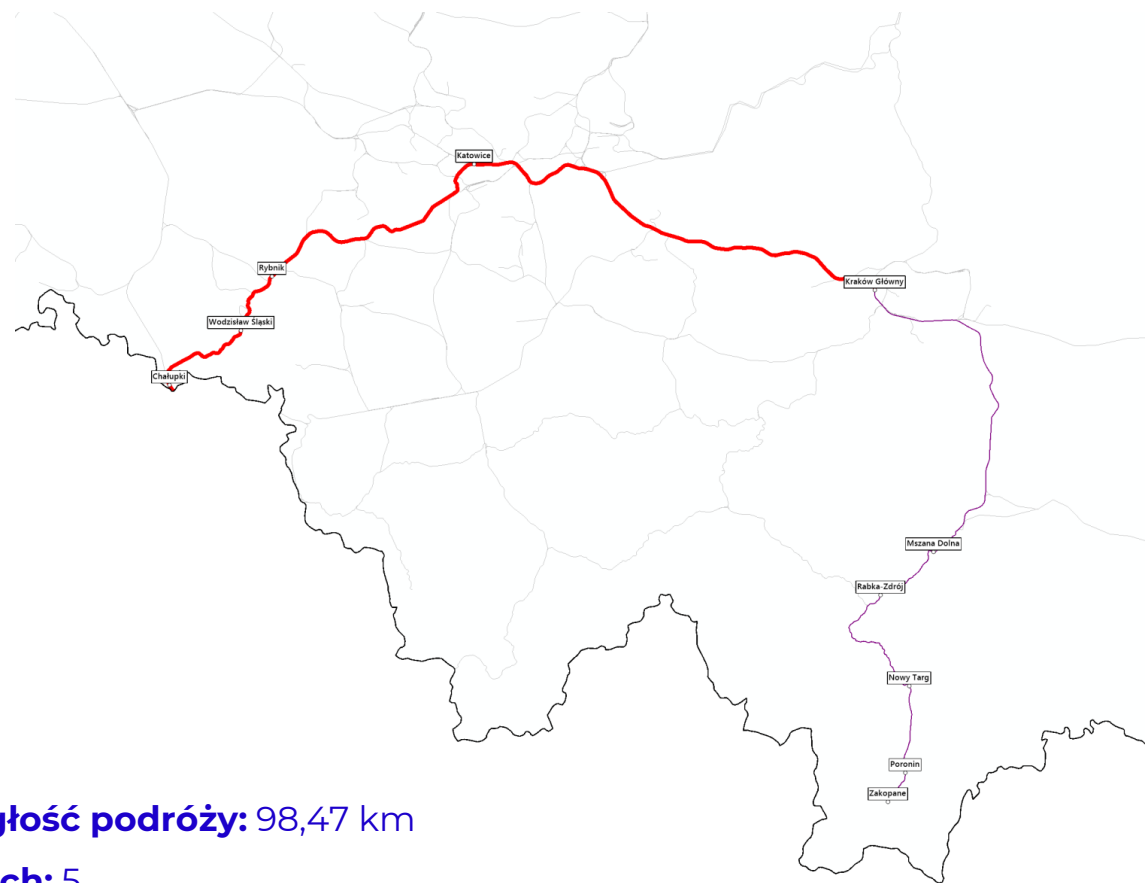
- **Funkcja:** szybkie połączenie państw bałtyckich, Białegostoku, Warszawy i Krakowa przez Rail Baltikę oraz Centralną Magistralę Kolejową
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Warszawa – Białystok** z linią Ex02, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**
 - na odcinku **Warszawa – Kraków** z liniami Ex07, Ex09 i Ex37, **wspólna częstotliwość 30-minutowa**
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)
- **Średnia prędkość handlowa:** 132,09 km/h
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 94,04 km
- **Liczba postojów handlowych:** 8
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 398,65 km
- **Długość relacji:** 658 km



- **Funkcja:** szybkie połączenie **aglomeracji trójmiejskiej, Bydgoszczy, Poznania, Wrocławia, Wałbrzycha i Pragi**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Trójmiasto – Wrocław** z linią Ex18, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**
 - na odcinku **Trójmiasto – Bydgoszcz** wraz z liniami Ex18, P07 i P11 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Poznań – Wrocław** wraz z liniami Ex18, P06, P10 i P40 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Wrocław – Wałbrzych – Praga** z linią Ex02, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)
- **Długość relacji:** 595 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 184,72 km
- **Liczba postojów handlowych:** 17
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 37,19 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 74,38 km/h



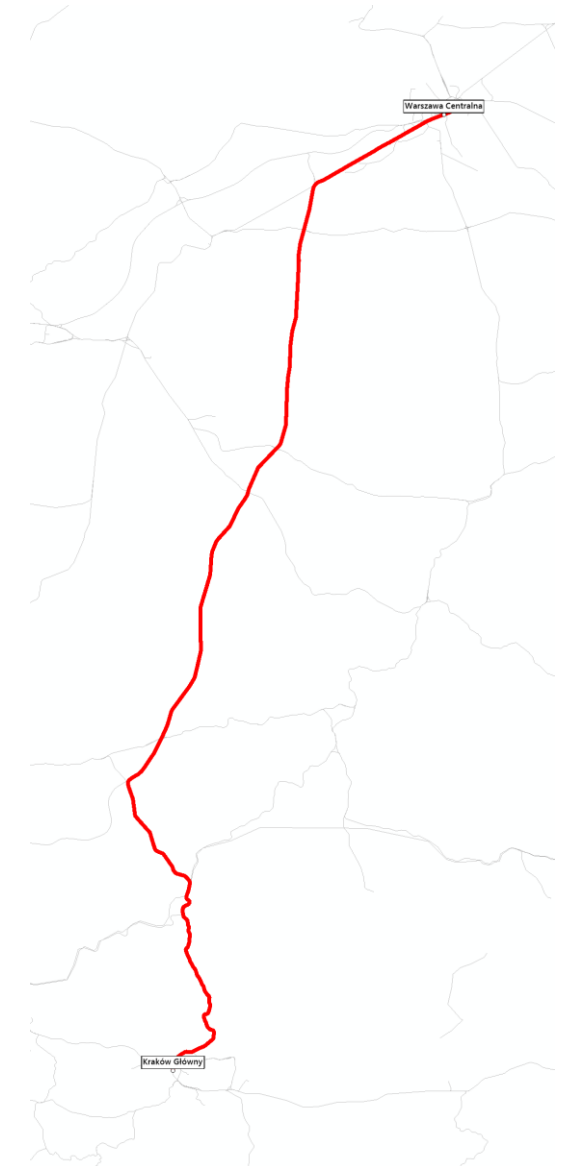
- **Funkcja:** szybkie połączenie **Krakowa, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Rybnickiego Okręgu Węglowego, Ostrawy i Pragi**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Kraków – Katowice** z linią Ex10, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**, wraz z liniami Ex51, Ex55, P10, P20 i P40 **średnia częstotliwość 20-minutowa**
- **Niesystemowy wariant:** Zakopane – Praga (2 pary)
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



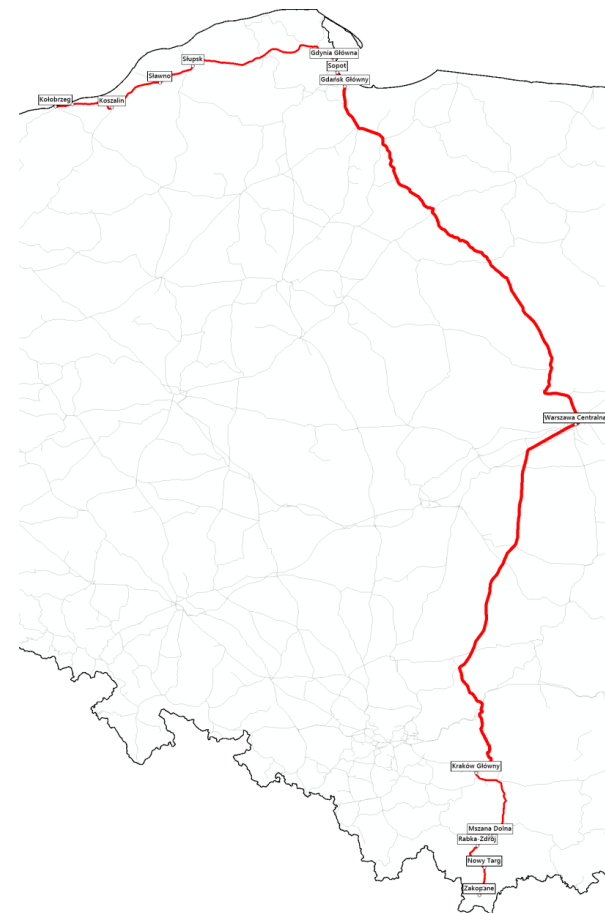
- **Długość relacji:** 152 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 98,47 km
- **Liczba postojów handlowych:** 5
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 38,08 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 102,68 km/h

- **Funkcja:** szybkie połączenie **Warszawy z Krakowem** przez **Centralną Magistralę Kolejową**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Warszawa – Kraków** z liniami Ex04, Ex09 i Ex37, **wspólna częstotliwość 30-minutowa**
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)

- **Modelowana średnia odległość podróży:** 292,41 km
- **Długość relacji:** 296 km
- **Liczba postojów handlowych:** 4
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 98,71 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 142,14 km/h

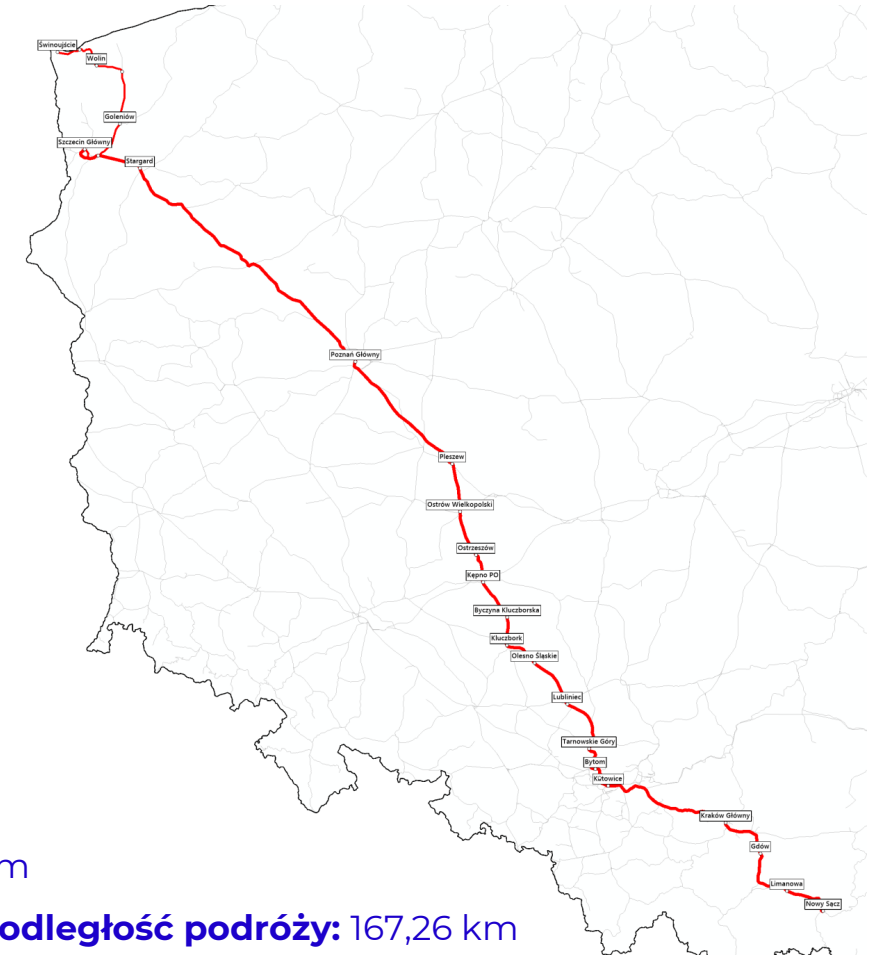


- **Funkcja:** szybkie połączenie **Pomorza Środkowego, Trójmiasta, Warszawy, Krakowa i Tatr** przez **Centralną Magistralę Kolejową** oraz inne linie kolejowe, w tym nową trasę **Podłęże – Piekietko**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny (na odcinkach Kołobrzeg – Trójmiasto oraz Kraków – Zakopane co 4 godziny)
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Kołobrzeg – Koszalin** wraz z linią P12 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
 - na odcinku **Koszalin – Trójmiasto** wraz z liniami P01 i P12 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Trójmiasto – Warszawa** z linią Ex37 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami Ex20, Ex21 i Ex31 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Warszawa – Kraków** z liniami Ex04, Ex07 i Ex37, **wspólna częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Kraków – Zakopane** z linią P12 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)



- **Długość relacji:** 980 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 299,84 km
- **Liczba postojów handlowych:** 20
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 51,56 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 121,09 km/h

- **Funkcja:** połączenie **Pomorza Zachodniego, Poznania, aglomeracji kalisko-ostrowskiej, Katowic, Krakowa i Nowego Sącza**, wykorzystujące fragment linii **Kolei Dużych Prędkości**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny (na odcinku Świnoujście – Szczecin co 4 godziny)
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Świnoujście – Szczecin** z linią P03, **wspólna częstotliwość 2-godzinna**
 - na odcinku **Szczecin – Poznań** z linią Ex11, **wspólna częstotliwość 60-minutowa** (dodatkowo linia P05 bez koordynacji)
 - na odcinku **Katowice – Kraków** z linią Ex06, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**, wraz z liniami Ex51, Ex55, P10, P20 i P40 **średnia częstotliwość 20-minutowa**
 - na odcinku **Kraków – Nowy Sącz** z liniami P30 i P58, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 809 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 167,26 km
- **Liczba postojów handlowych:** 27
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 31,12 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 101,26 km/h

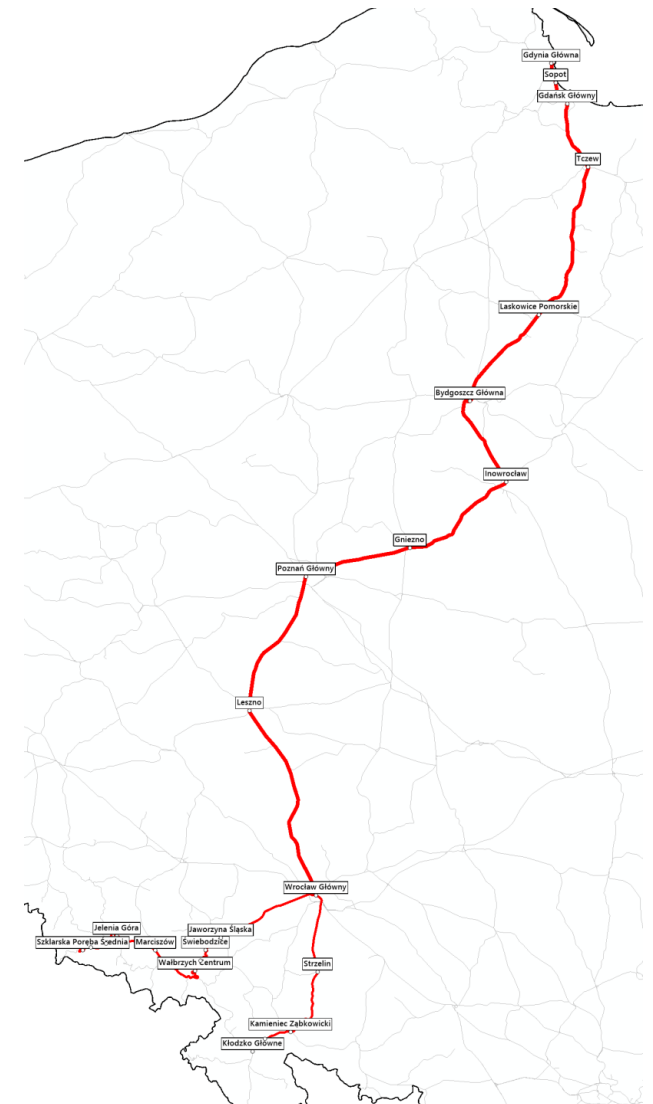
Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Łódź – Poznań – Szczecin

- **Funkcja:** szybkie połączenie **Warszawy, Łodzi, Poznania i Szczecina** po linii **Kolei Dużych Prędkości** z Warszawy do Poznania i dalej po sieci konwencjonalnej
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Warszawa – Poznań** z liniami Ex01 i Ex33, **wspólna częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Poznań – Szczecin** z linią Ex10, **wspólna częstotliwość 60-minutowa** (dodatkowo linia P05 bez koordynacji)
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=320$ km/h)



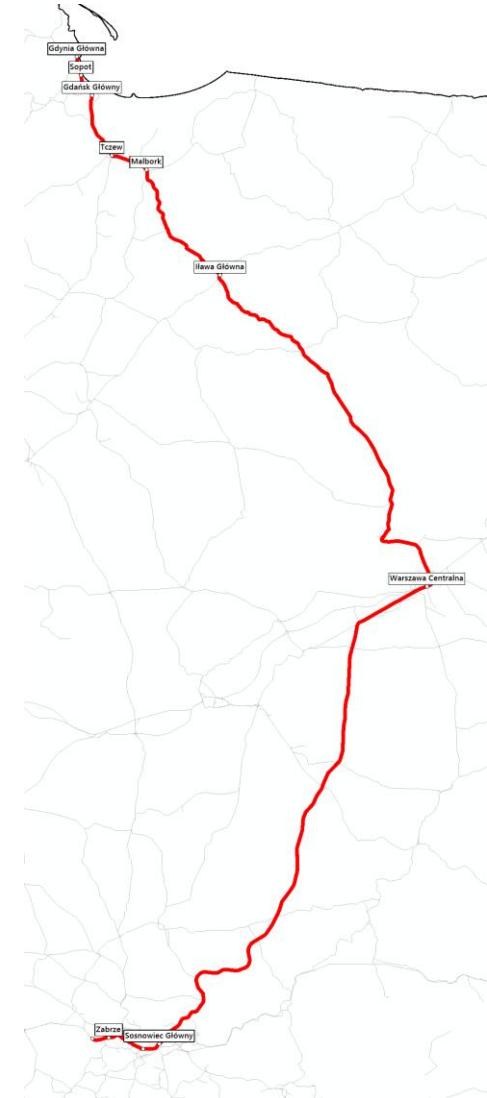
- **Długość relacji:** 564 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 278,44 km
- **Liczba postojów handlowych:** 10
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 62,69 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 143,43 km/h

- **Funkcja:** szybkie połączenie **aglomeracji trójmiejskiej, Bydgoszczy, Poznania, Wrocławia i Kłodzka / Szklarskiej Poręby (Góry Izerskie, Karkonosze)**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny (z Wrocławia do Kłodzka i Szklarskiej Poręby co 4 godziny)
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Trójmiasto – Wrocław** z linią Ex05, **wspólna częstotliwość 60-minutowa**
 - na odcinku **Trójmiasto – Bydgoszcz** wraz z liniami Ex05, P07 i P11 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Inowrocław – Poznań** wraz z liniami Ex05, P06 i P07 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Poznań – Wrocław** wraz z liniami Ex05, P06, P10 i P40 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 590 / 654 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 195,65 / 187,22 km
- **Liczba postojów handlowych:** 17 / 24
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 36,90 / 28,44 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 107,51 / 96,45 km/h

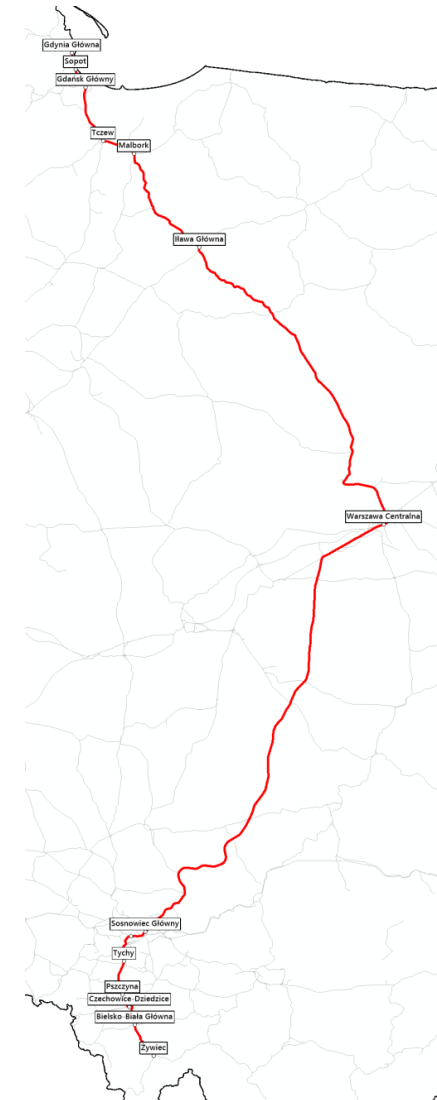


- **Funkcja:** szybkie połączenie **Trójmiasta, Warszawy i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii**, w tym jej zachodniej części, przez **Centralną Magistralę Kolejową** i inne linie kolejowe
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Trójmiasto – Warszawa – Katowice** z liniami Ex21 i Ex31 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Trójmiasto – Warszawa** wraz z liniami Ex09, Ex21, Ex31 i Ex37 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Warszawa – Katowice** wraz z liniami Ex03, Ex21, Ex31 i P23 **średnia częstotliwość 30-minutowa** w tej relacji przez Centralną Magistralę Kolejową
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)

- **Długość relacji:** 671 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 296,26 km
- **Liczba postojów handlowych:** 15
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 47,91 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 127,42 km/h



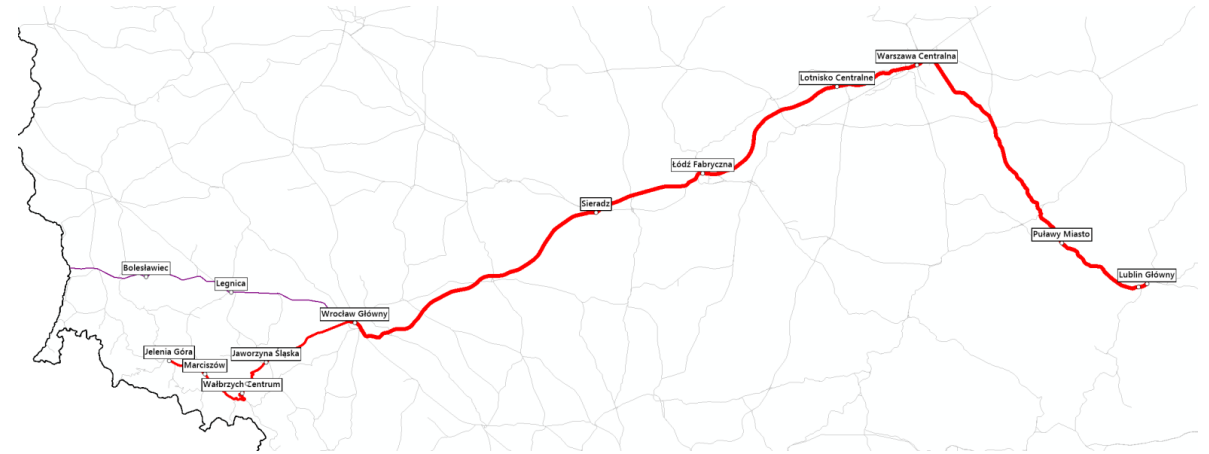
- **Funkcja:** szybkie połączenie **Trójmiasta, Warszawy i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii** (w tym jej południowej części), **Bielska-Białej i Beskidu Żywieckiego** przez **Centralną Magistralę Kolejową** i inne linie kolejowe
 - **Częstotliwość:** co 4 godziny
 - **Koordinacja:**
 - na odcinku **Trójmiasto – Warszawa – Katowice** z liniami Ex20 i Ex31 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Trójmiasto – Warszawa** wraz z liniami Ex09, Ex20, Ex31 i Ex37 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Warszawa – Katowice** wraz z liniami Ex03, Ex20, Ex31 i P23 **średnia częstotliwość 30-minutowa** w tej relacji przez Centralną Magistralę Kolejową
 - **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)
- **Długość relacji:** 721 km
 - **Modelowana średnia odległość podróży:** 293 km
 - **Liczba postojów handlowych:** 18
 - **Średnia odległość międzypostojowa:** 42,43 km
 - **Średnia prędkość handlowa:** 123,89 km/h



- **Funkcja:** szybkie połączenie **Warszawy, Łodzi i Wrocławia** po linii **Kolei Dużych Prędkości**, zapewniające najlepszy możliwy czas przejazdu
- **Częstotliwość:** co 1 godzinę
- **Koordinacja:** brak, wraz z liniami Ex02 i Ex26 **średnia częstotliwość 30-minutowa** w relacji **Warszawa – Wrocław** przez linię Kolei Dużych Prędkości
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=320$ km/h)
- **Długość relacji:** 331 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 258,63 km
- **Liczba postojów handlowych:** 5
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 82,74 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 177,31 km/h

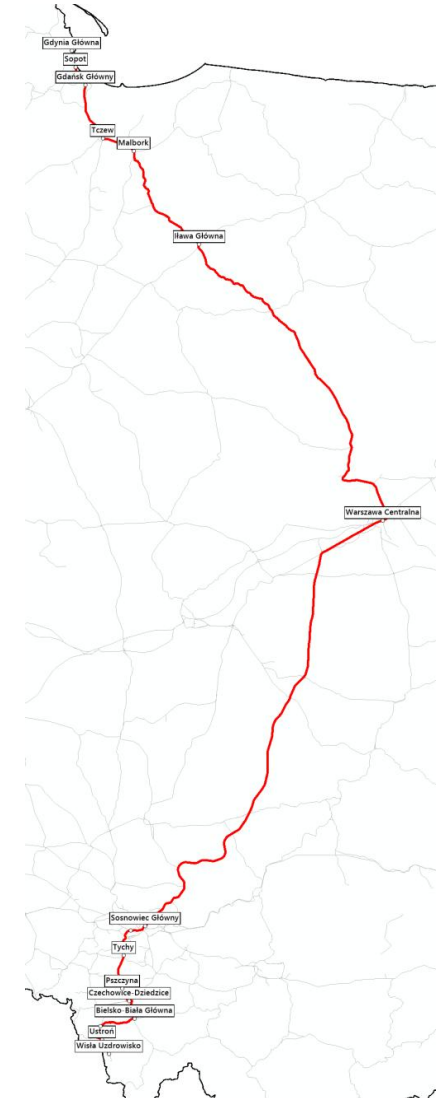


- **Funkcja:** szybkie połączenie **Lublina, Warszawy, Lotniska Centralnego, Łodzi, Sieradza, Wrocławia, Wałbrzycha i Jeleniej Góry (Karkonosze)** po linii **Kolei Dużych Prędkości** i sieci konwencjonalnej
- **Częstotliwość:** co 2 godziny / z Wrocławia do Jeleniej Góry co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Warszawa – Wrocław** z linią Ex02 **wspólna częstotliwość 60-minutowa**, wraz z linią Ex25 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
- **Niesystemowy wariant:** Lipsk – Warszawa (2 pary)
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)

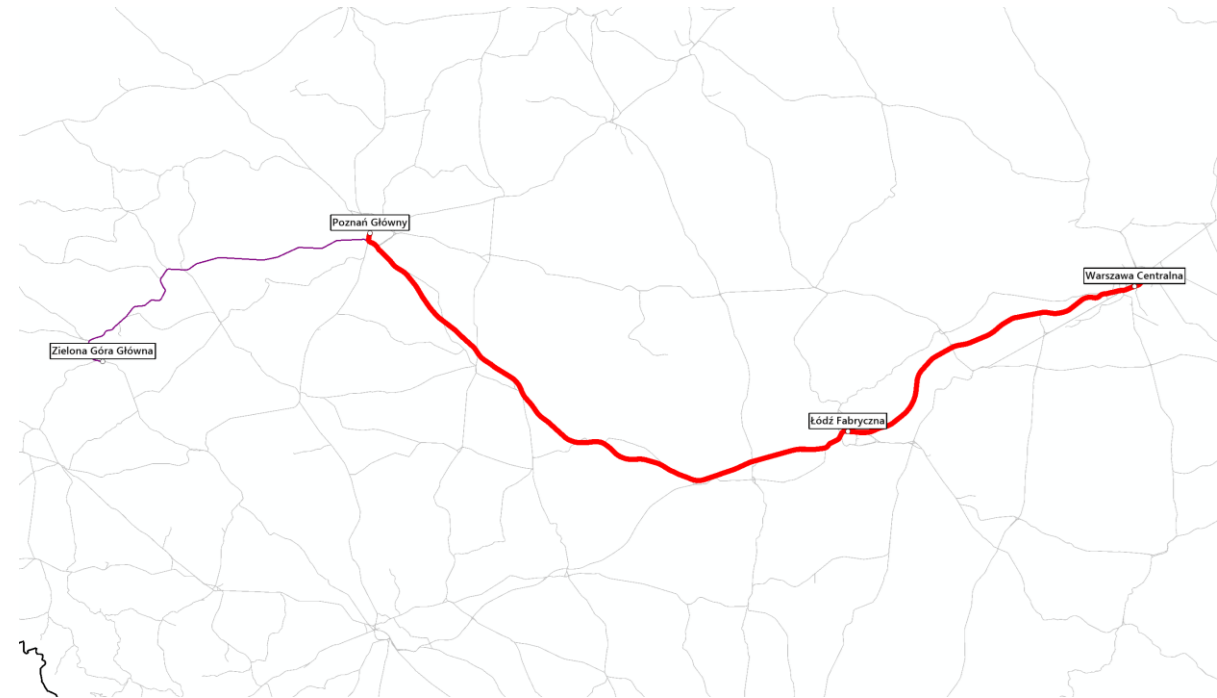


- **Długość relacji:** 628 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 227,93 km
- **Liczba postojów handlowych:** 15
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 44,89 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 124,32 km/h

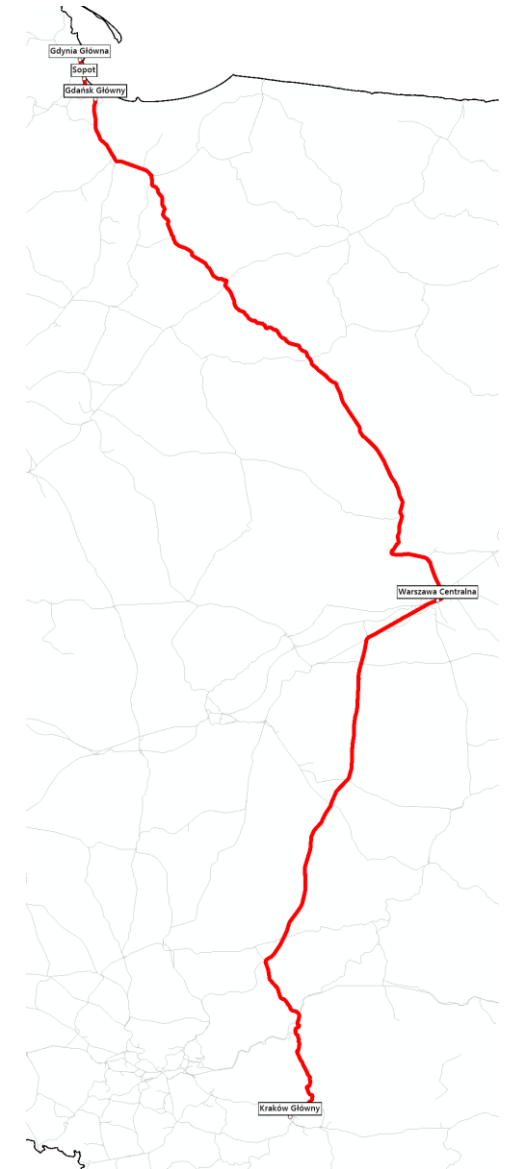
- **Funkcja:** szybkie połączenie **Trójmiasta, Warszawy i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii** (w tym jej południowej części), **Bielska-Białej i Beskidu Śląskiego** przez **Centralną Magistralę Kolejową** i inne linie kolejowe
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Trójmiasto – Warszawa – Katowice** z liniami Ex20 i Ex21 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Trójmiasto – Warszawa** wraz z liniami Ex09, Ex20, Ex21 i Ex37 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Warszawa – Katowice** wraz z liniami Ex03, Ex20, Ex21 i P23 **średnia częstotliwość 30-minutowa** w tej relacji przez Centralną Magistralę Kolejową
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)
- **Długość relacji:** 744 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 284,28 km
- **Liczba postojów handlowych:** 21
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 37,18 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 116,65 km/h



- **Funkcja:** szybkie połączenie **Warszawy, Łodzi i Poznania** przez linię **Kolei Dużych Prędkości**, zapewniające najlepszy możliwy czas przejazdu
- **Częstotliwość:** co 1 godzinę
- **Koordinacja** z liniami Ex01 i Ex11 do **wspólnej częstotliwości 30-minutowej** w relacji **Warszawa – Poznań** przez linię Kolei Dużych Prędkości
- **Niesystemowy wariant:** Warszawa – Zielona Góra (1 para)
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=320$ km/h)
- **Długość relacji:** 348 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 275,10 km
- **Liczba postojów handlowych:** 5
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 86,96 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 188,02 km/h

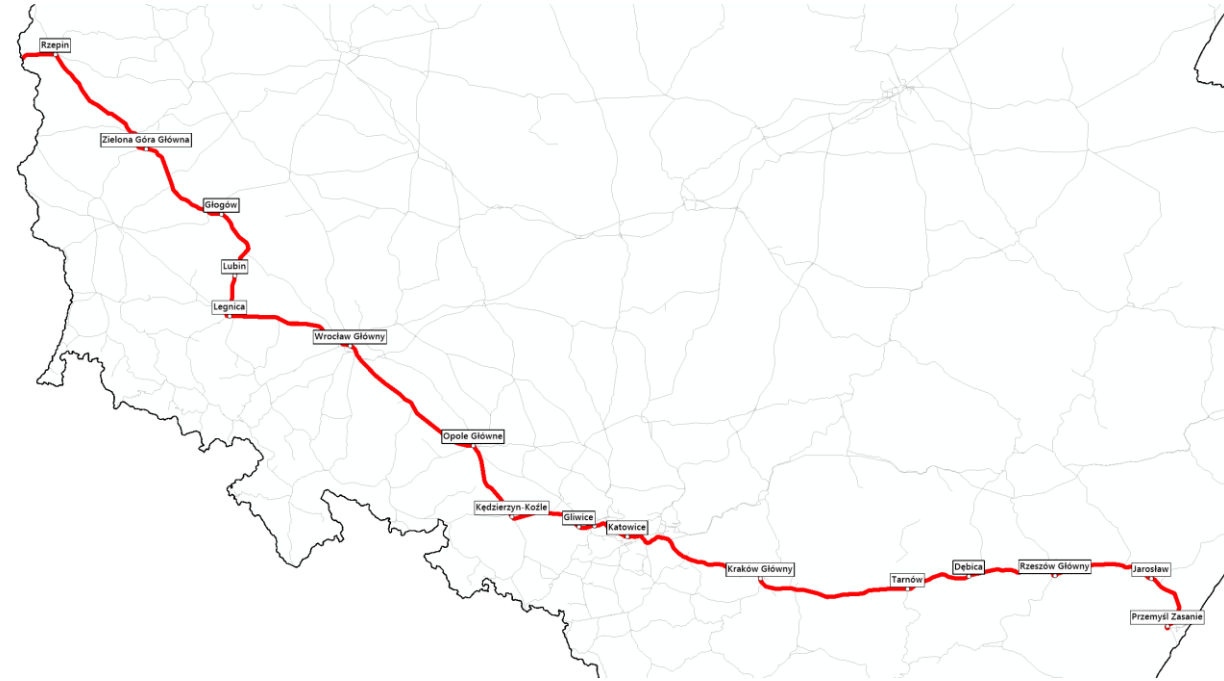


- **Funkcja:** szybkie połączenie **aglomeracji trójmiejskiej, Warszawy i Krakowa** przez **Centralną Magistralę Kolejową** i inne linie kolejowe
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Trójmiasto – Warszawa** z linią Ex09 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami Ex20, Ex21 i Ex31 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Warszawa – Kraków** z liniami Ex04, Ex07 i Ex09, **wspólna częstotliwość 30-minutowa**
- **Tabor:** EZT KDP ($V_{\max}=250$ km/h)
- **Długość relacji:** 639 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 314,60 km
- **Liczba postojów handlowych:** 9
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 79,91 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 132,05 km/h



Przemyśl – Rzeszów – Kraków – Katowice – Opole – Wrocław – Legnica – Zielona Góra – Berlin

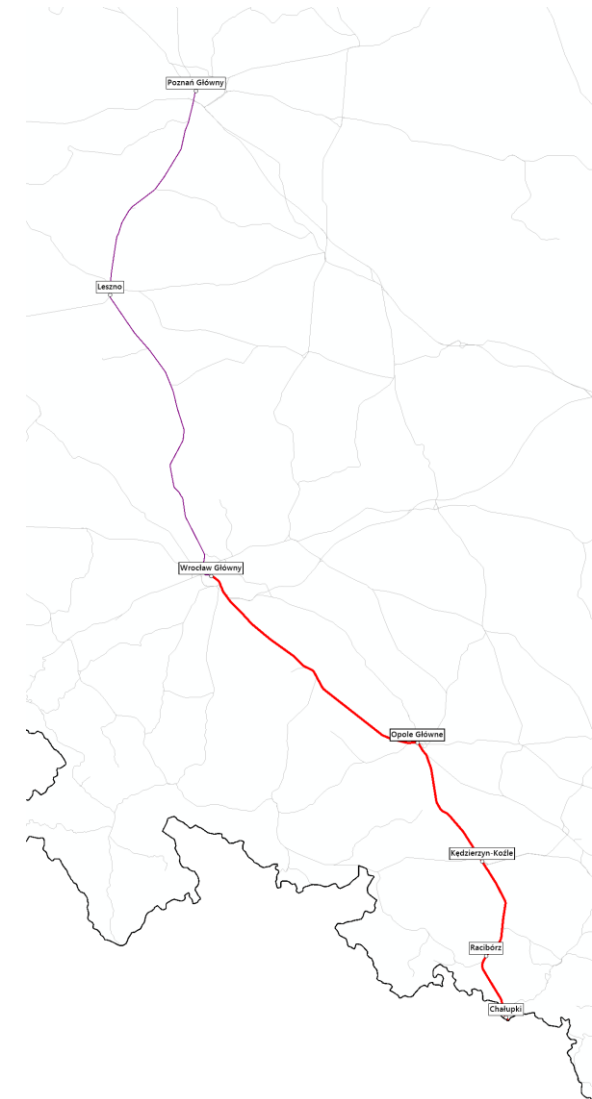
- **Funkcja:** szybkie połączenie **Podkarpacia** (wraz z **Przemyślem**, kluczowym miejscem przesiadek pasażerów z Ukrainy), **Krakowa, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Opola, Wrocławia, Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego, Zielonej Góry i Berlina**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Rzeszów – Wrocław** z linią Ex55 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**,
 - na odcinku **Opole – Wrocław** wraz z liniami Ex55, P03, P10 i P40 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 774 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 169,36 km
- **Liczba postojów handlowych:** 19
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 43,00 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 106,27 km/h

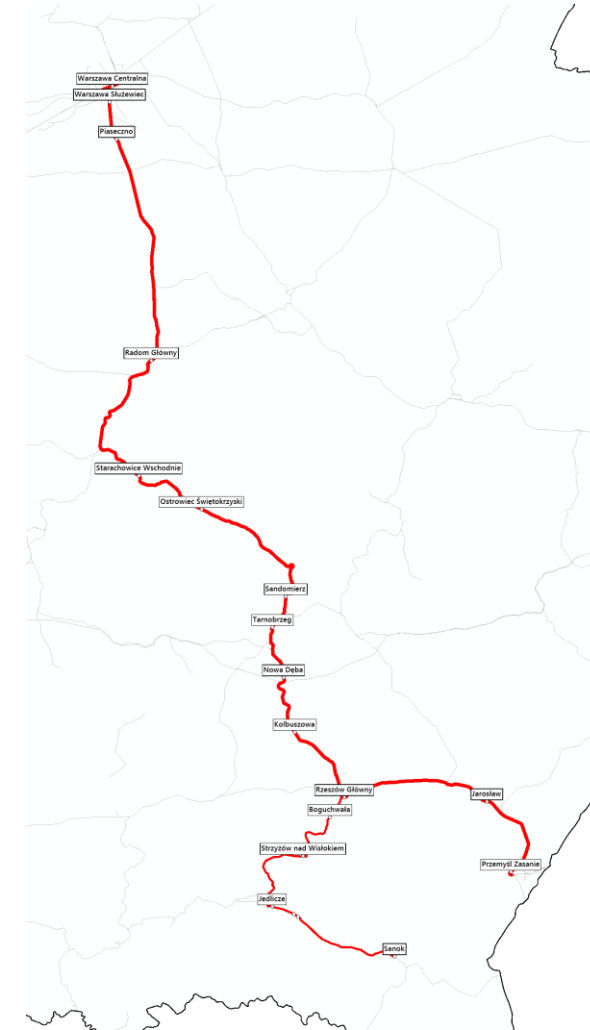
- **Funkcja:** szybkie połączenie **Wrocławia, Opola, Ostrawy i Wiednia**
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:** brak
- **Niesystemowe warianty:**
 - Poznań – Wiedeń (1 para)
 - Wrocław – Koszyce (1 para)
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)

- **Długość relacji:** 177 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 120,84 km
- **Liczba postojów handlowych:** 5
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 56,83 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 112,76 km/h

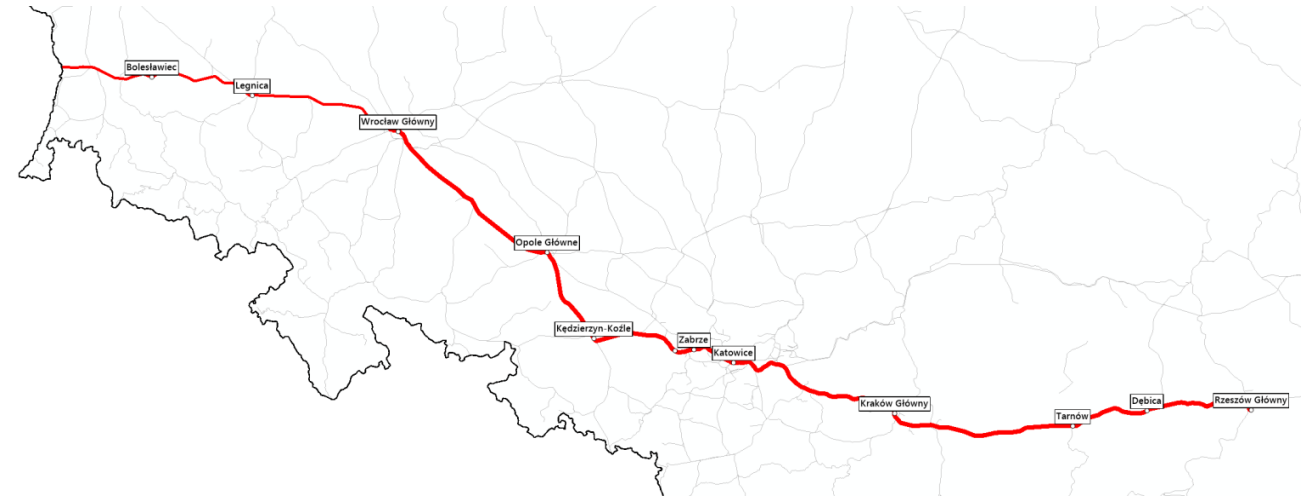


- **Funkcja:** połączenie **Warszawy, Radomia, północnej części województwa świętokrzyskiego i podkarpackiego**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny (grupa wagonów do Sanoka co 4 godziny)
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)

- **Średnia prędkość handlowa:** 89,38 / 81,04 km/h
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 27,38 / 23,24 km
- **Liczba postojów handlowych:** 16 / 19
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 153,39 / 178,82 km
- **Długość relacji:** 411 / 435 km

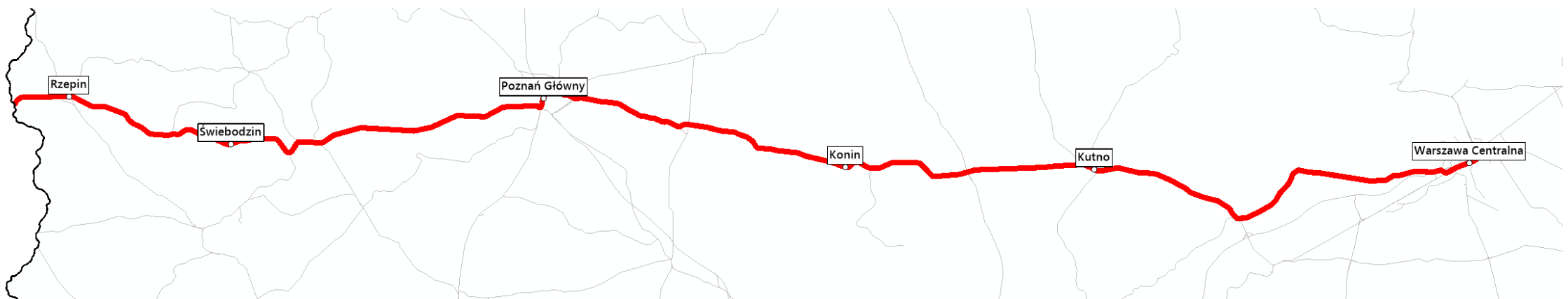


- **Funkcja:** połączenie Rzeszowa, Krakowa, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Opola, Wrocławia, Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego i Lipska
- **Częstotliwość:** co 2 godziny (co 4 godziny z Wrocławia do Lipska)
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Rzeszów – Wrocław** z linią Ex51 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Opole – Wrocław** wraz z liniami Ex51, P03, P10 i P40 **średnia częstotliwość 30-minutowa** (dodatkowo linia Ex53 co 4 godziny)
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 570 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 159,43 km
- **Liczba postojów handlowych:** 13
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 47,500 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 107,91 km/h

- **Funkcja:** połączenie **Warszawy, Poznania i Berlina** po sieci konwencjonalnej, stanowiące alternatywę dla linii komunikacyjnych trasowanych przez linię Kolei Dużych Prędkości
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:** brak, na odcinku **Poznań – Warszawa** zapewnienie **średniej częstotliwości 60-minutowej** wraz z linią P04
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 236,21 km
- **Długość relacji:** 483 km
- **Liczba postojów handlowych:** 8
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 68,86 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 125,74 km/h





HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

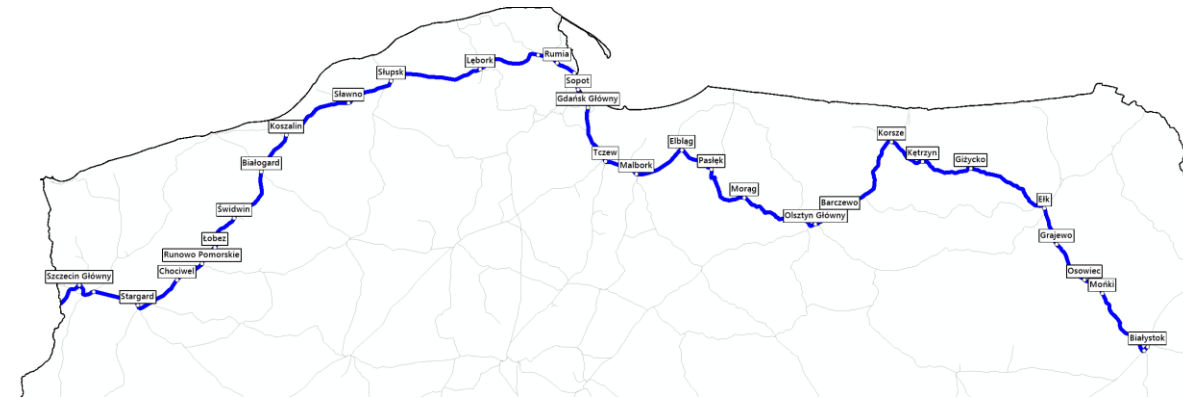
Linie pospieszne

Oznaczone P



Białystok – Ełk – Giżycko – Olsztyn – Elbląg – Trójmiasto – Słupsk – Koszalin – Szczecin – Berlin

- **Funkcja:** połączenie Podlasia, Mazur, Warmii, Powiśla, aglomeracji trójmiejskiej, Pomorza Środkowego, Pomorza Zachodniego i Berlina
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Trójmiasto – Koszalin** z liniami Ex09 i P12 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 826 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 139,00 km
- **Liczba postojów handlowych:** 36
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 23,600 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 96,42 km/h



Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Głogów – Wrocław – Opole – Rybnik – Bielsko-Biała – Zakopane

- **Funkcja:** połączenie **Pomorza Zachodniego, Zielonej Góry, Wrocławia, Opola, Beskidów oraz Tatr**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny, co 4 godziny na odcinkach Świnoujście – Szczecin oraz Bielsko-Biała – Zakopane
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Świnoujście – Szczecin** z linią Ex10 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Wrocław – Opole** z liniami P10 i P40 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami Ex51 i Ex55 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
- **Niesystemowe warianty:** Poznań – Zakopane (1 para)
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)



- **Modelowana średnia odległość podróży:** 140,42 km
- **Długość relacji:** 821 km
- **Liczba postojów handlowych:** 38
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 22,20 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 92,06 km/h

- **Funkcja:**

- połączenie **Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry z Poznaniem i Warszawą**
- połączenie **Warszawy i Białegostoku z Mazurami i Suwalszczyzną** wraz z obsługą małych miast na Mazowszu i Podlasiu
- utrzymanie połączeń dalekobieżnych z **Poznania do Warszawy przez Konin i Kutno** wraz z obsługą małych miast we wschodniej części Wielkopolski

- **Częstotliwość:** co 2 godziny, z Białegostoku do Giżycka i Suwałk
co 4 godziny

- **Koordinacja:**

- na odcinku **Zielona Góra – Poznań** z linią P07 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- na odcinku **Poznań – Warszawa** zapewnienie **średniej częstotliwości 60-minutowej** wraz z linią Ex61

- **Niesystemowe warianty:** Poznań – Białystok przez nowe lotnisko krajowe (1 para)

- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)

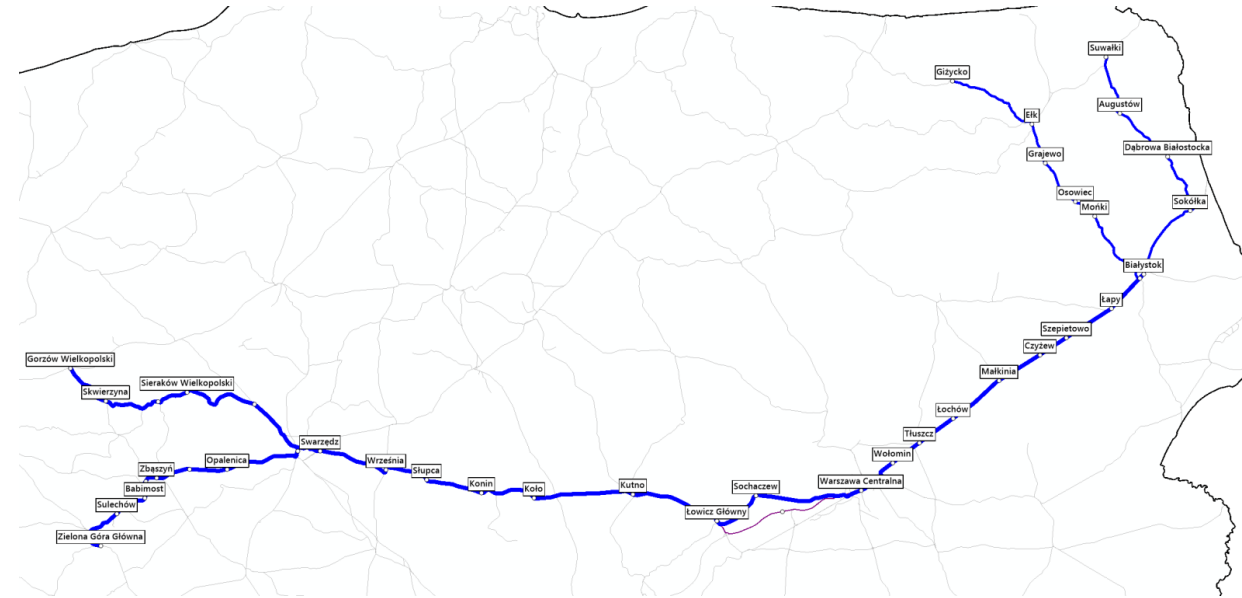


P04A Zielona Góra – Giżycko

- **Długość relacji:** 771 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 143,31 km
- **Liczba postojów handlowych:** 33
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 24,11 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 97,71 km/h

P04B Gorzów Wlkp. – Suwałki

- **Długość relacji:** 769 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 132,57 km
- **Liczba postojów handlowych:** 30
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 26,53 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 92,57 km/h



Szczecin – Poznań – Kalisz – Zduńska Wola – Łódź – Tomaszów Maz. – Radom – Lublin

- **Funkcja:**

- połączenie **Szczecina z Poznaniem** z obsługą małych miast na Pomorzu Zachodnim i w Wielkopolsce
- połączenie **Poznania i Łodzi z Radomiem i Lublinem**

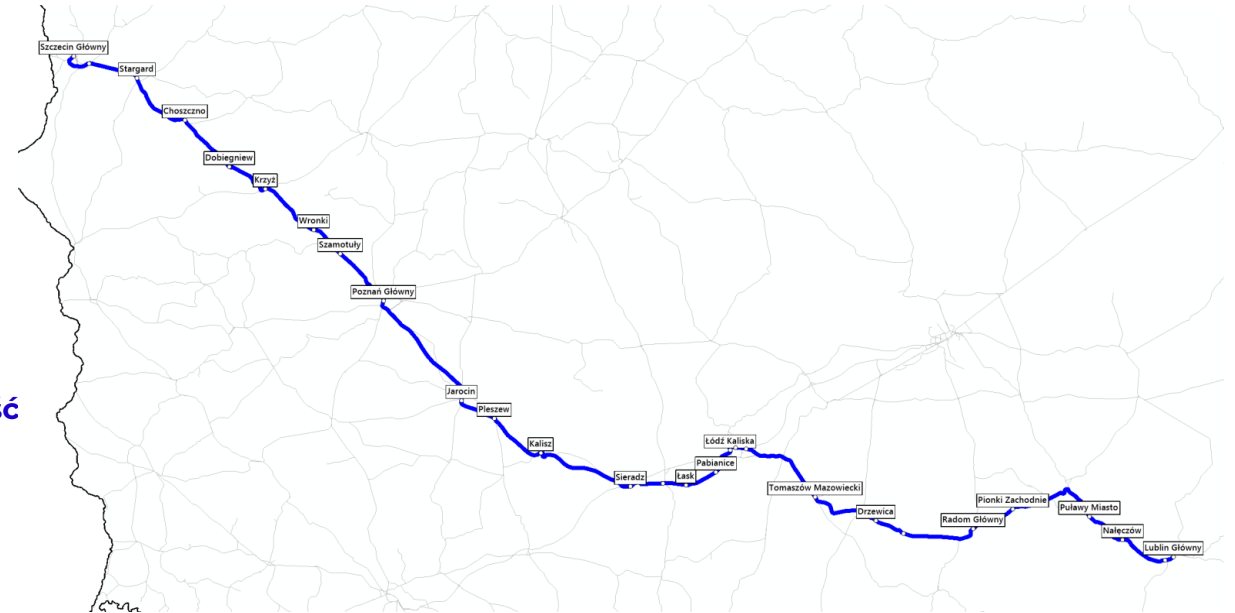
- **Częstotliwość:** co 2 godziny

- **Koordinacja:**

- na odcinku **Kalisz – Łódź** wraz z liniami P44 i P45 **średnia częstotliwość 60-minutowa**
- na odcinku **Radom – Lublin** wraz z liniami P18 i P19 **wspólna częstotliwość 60-minutowa**

- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=200$ km/h)

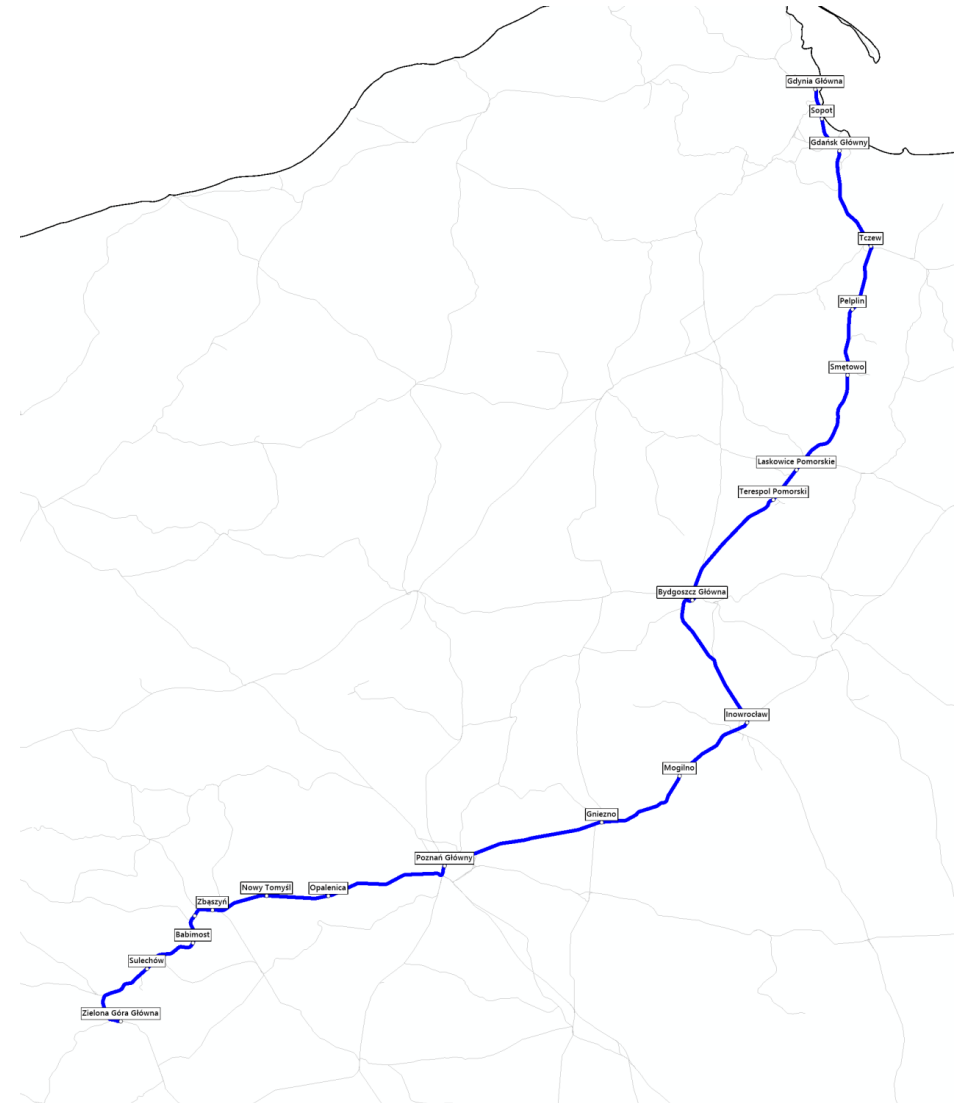
- **Długość relacji: 704 km**
- **Modelowana średnia odległość podróży: 119,92 km**
- **Liczba postojów handlowych: 28**
- **Średnia odległość międzypostojowa: 26,09 km**
- **Średnia prędkość handlowa: 105,10 km/h**



- **Funkcja:** połączenie Mazur, Warmii, Torunia, Poznania i Wrocławia
- **Częstotliwość:** co 2 godziny, z Giżycka do Olsztyna co 4 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Inowrocław – Poznań** z linią P07 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami Ex05 i Ex18 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Poznań – Wrocław** z liniami P10 i P40 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami Ex05 i Ex18 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 586 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 120,58 km
- **Liczba postojów handlowych:** 26
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 23,46 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 96,13 km/h



- **Funkcja:** połączenie Pomorza, Kujaw, Wielkopolski i Zielonej Góry
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Trójmiasto – Bydgoszcz** wraz z liniami Ex05, Ex18 i P11 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Inowrocław – Poznań** z linią P06 **wspólna częstotliwość 60-minutowa**, wraz z liniami Ex05 i Ex18 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Poznań – Zielona Góra** z linią P04A **wspólna częstotliwość 60-minutowa**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 467 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 153,84 km
- **Liczba postojów handlowych:** 22
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 22,22 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 97,46 km/h



- **Funkcja:**

- połączenie **Pomorza Środkowego, Wielkopolski, Wrocławia, Opola, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Krakowa i Podkarpacia** wraz z obsługą małych i średnich miast
- zapewnienie połączeń dalekobieżnych w **północnej części GZM (Bytom i centrum Chorzowa)**

- **Częstotliwość:** co 4 godziny

- **Koordinacja:**

- na odcinku **Białogard – Przemyśl** z linią P40 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- na odcinku **Poznań – Wrocław** z liniami P06 i P40 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami Ex05 i Ex18 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
- na odcinku **Wrocław – Opole** z liniami P03 i P40 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami **Ex51 i Ex55 średnia częstotliwość 30-minutowa**
- na odcinku **Katowice – Dębica** z liniami P20 i P40 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**

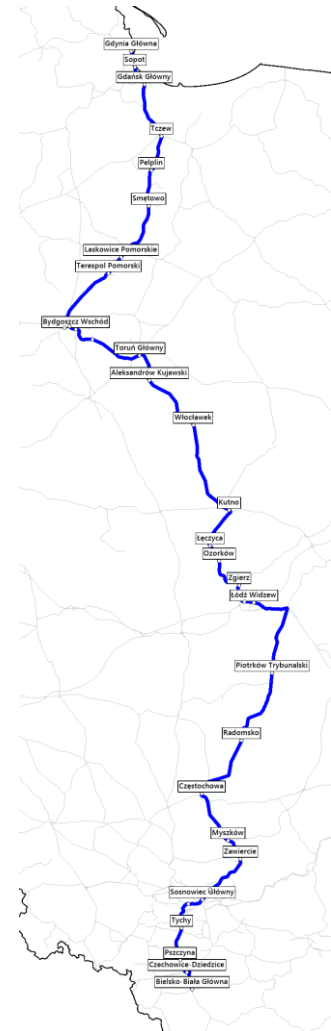
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)



- **Długość relacji:** 940 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 146,84 km
- **Liczba postojów handlowych:** 42
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 22,92 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 91,72 km/h

Trójmiasto – Bydgoszcz – Toruń – Łódź – Częstochowa – Zawiercie – Katowice – Bielsko- Biała

- **Funkcja:**
 - połączenie **Łodzi z Kujawami, Bydgoszczą i Toruniem oraz Trójmiastem**
 - połączenie **Łodzi z Częstochową, Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią oraz Bielsko-Białą**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Trójmiasto – Bydgoszcz** wraz z liniami Ex05, Ex18 i P07 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
 - na odcinku **Bydgoszcz – Kutno** z liniami P31, P32, P33 i P34 do **wspólnej częstotliwości 30-minutowej**
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 702 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 131,18 km
- **Liczba postojów handlowych:** 36
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 20,06 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 92,00 km/h



Kołobrzeg – Słupsk – Trójmiasto – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Zakopane

- **Funkcja:**

- połączenie **Pomorza Środkowego i aglomeracji trójmiejskiej z Warszawą** wraz z obsługą małych i średnich miast na LK nr 9
- połączenie **Radomia i Kielc z Warszawą, Krakowem i Zakopanem** wraz z obsługą małych i średnich miast na LK nr 8

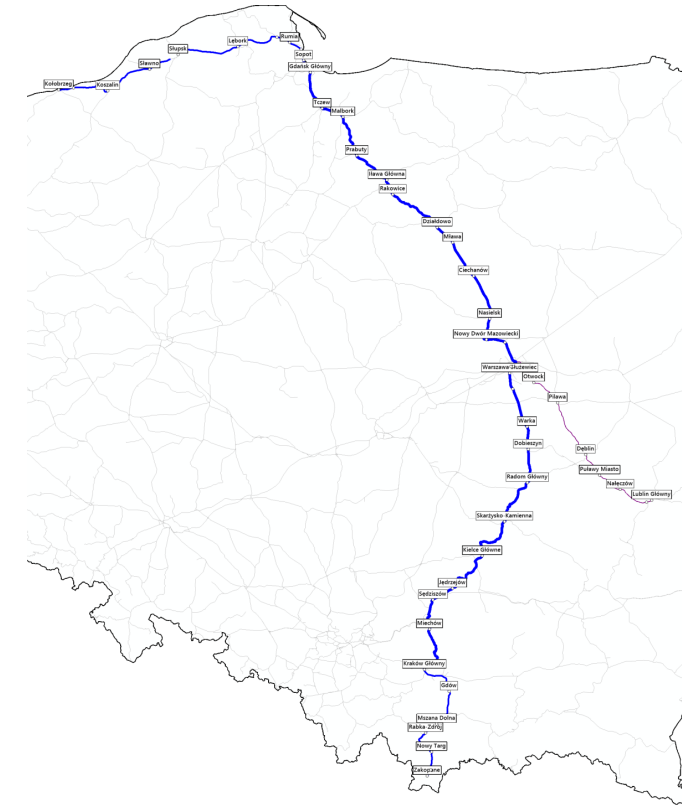
- **Częstotliwość:** co 2 godziny, z Krakowa do Zakopanego co 4 godziny

- **Koordinacja:**

- na odcinku **Kołobrzeg – Koszalin** z linią Ex09 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- na odcinku **Koszalin – Trójmiasto** z liniami P01 i Ex09 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- na odcinku **Trójmiasto – Warszawa** uzupełnienie linii Ex09, Ex20, Ex21, Ex31 i Ex37, kursujących ze **średnią częstotliwością 30-minutową**
- na odcinku **Ława – Kraków** z linią P42 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- na odcinku **Kraków – Zakopane** z linią Ex09 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**

- **Niesystemowe warianty:** Kołobrzeg – Lublin (1 para)

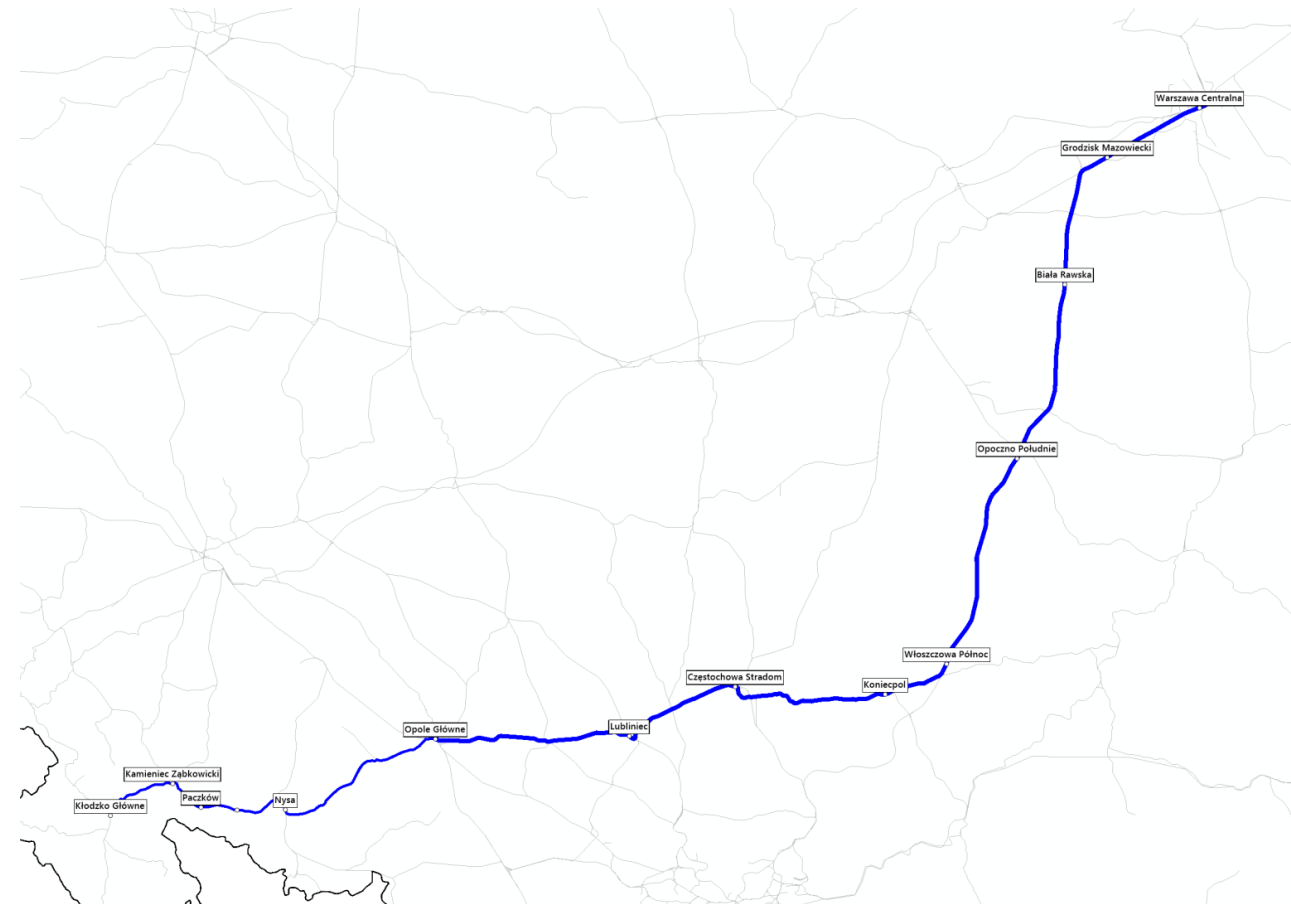
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 1008 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 152,13 km
- **Liczba postojów handlowych:** 45
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 22,92 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 94,93 km/h

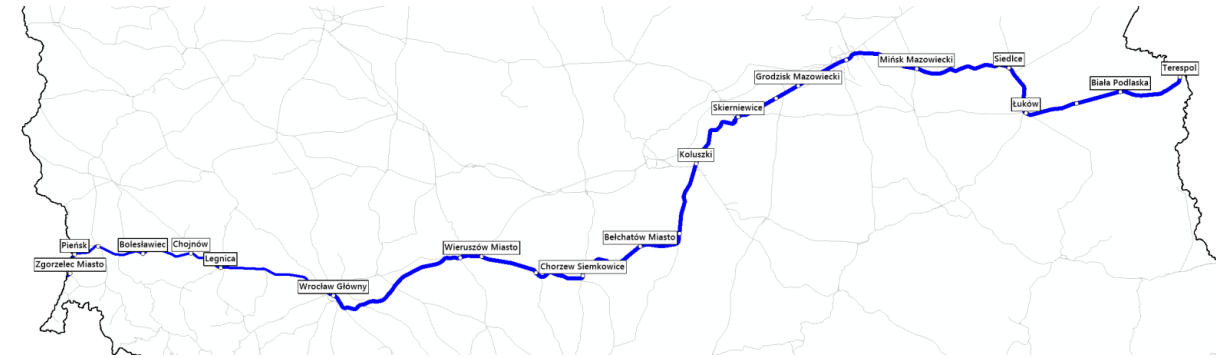
- **Funkcja:** połączenie **Kotliny Kłodzkiej, Nysy i Opola oraz Częstochowy z Warszawą** z atrakcyjnym czasem przejazdu dzięki trasowaniu przez **Centralną Magistralę Kolejową**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny, z Opola do Kłodzka do 4 godziny
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** skład wagonowy i EZT ($V_{\max}=160$ km/h)

- **Długość relacji:** 460 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 150,88 km
- **Liczba postojów handlowych:** 16
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 30,22 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 104,05 km/h



Terespól – Biała Podlaska – Siedlce – Warszawa – Skierniewice – Bełchatów – Wrocław – Legnica – Görlitz

- **Funkcja:**
 - połączenie **Terespoła i Białej Podlaskiej** oraz **Bełchatowa z Warszawą**
 - alternatywne połączenie **Warszawy z Wrocławiem** przez **planowaną nową linię kolejową Bełchatów – Wieluń**
 - włączenie zachodniej części województwa dolnośląskiego i południowej części województwa łódzkiego do sieci połączeń dalekobieżnych
- **Częstotliwość:** co 2 godziny, z Wrocławia do Görlitz co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Warszawa – Siedlce** z linią U46 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**, wraz z linią P15 **średnia częstotliwość 60-minutowa**
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)



- **Długość relacji:** 763 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 121,05 km
- **Liczba postojów handlowych:** 27
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 29,33 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 111,83 km/h

Olsztyn – Nidzica – Warszawa – Skierniewice – Częstochowa – Tarnowskie Góry – Katowice

- **Funkcja:**

- połączenie **Olsztyna oraz Częstochowy z Warszawą**
- alternatywne połączenie **Warszawy i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii**, w tym jej północnej części (Tarnowskie Góry, Bytom, centrum Chorzowa), uzupełniające linie komunikacyjne trasowane przez Zawiercie i Zagłębie Dąbrowskie

- **Częstotliwość:** co 2 godziny

- **Koordinacja:** brak

- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)

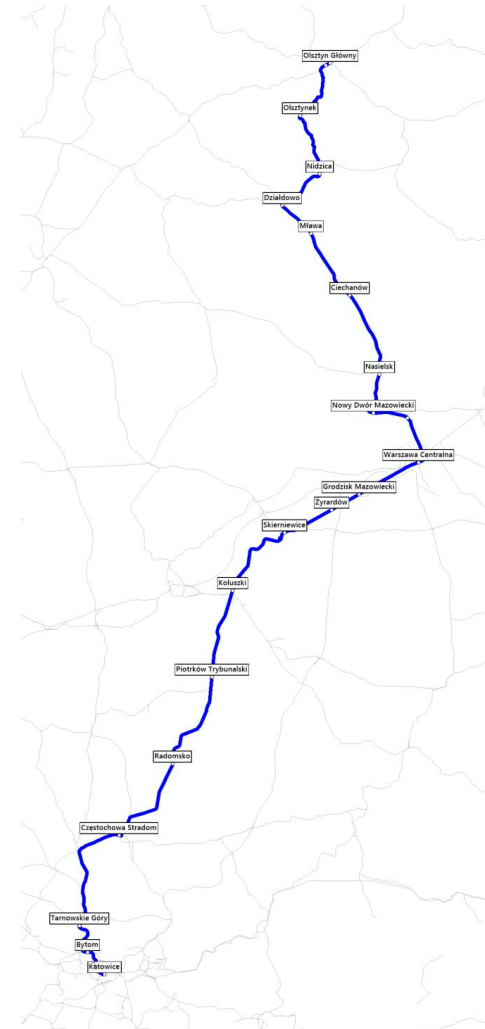
- **Długość relacji:** 550 km

- **Modelowana średnia odległość podróży:** 152,16 km

- **Liczba postojów handlowych:** 25

- **Średnia odległość międzypostojowa:** 22,91 km

- **Średnia prędkość handlowa:** 97,96 km/h



- **Funkcja:**

- połączenie **Wrocławia, Częstochowy, Kielc, Radomia i Lublina**
- włączenie do sieci połączeń dalekobieżnych **północnej części województwa opolskiego**
- wykorzystanie fragmentu linii Kolei Dużych Prędkości w celu poprawy czasu przejazdu i optymalizacji zarządzania przepustowością w węźle wrocławskim

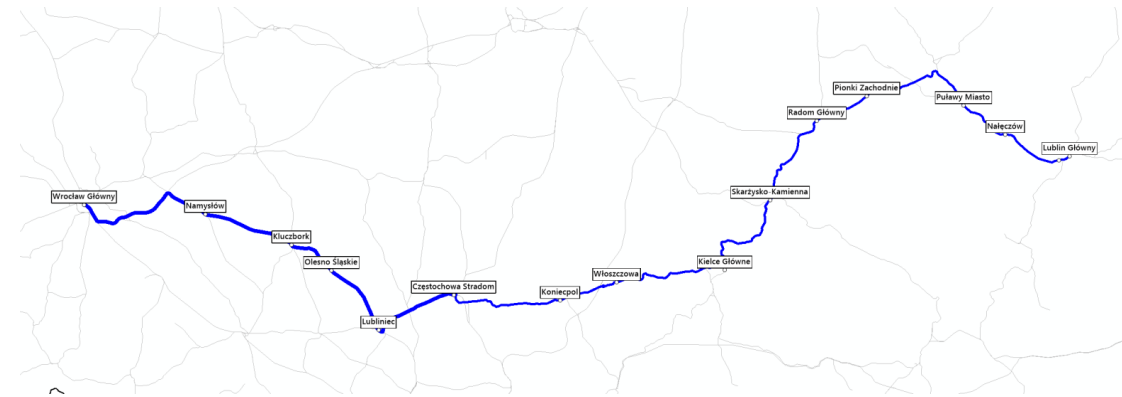
- **Częstotliwość:** co 4 godziny, z Wrocławia do Częstochowy co 2 godziny

- **Połączenia do Lublina tylko przez Częstochowę Stradom, kursy skrócone obsługujące również stację kolejową Częstochowa**

- **Koordinacja:**

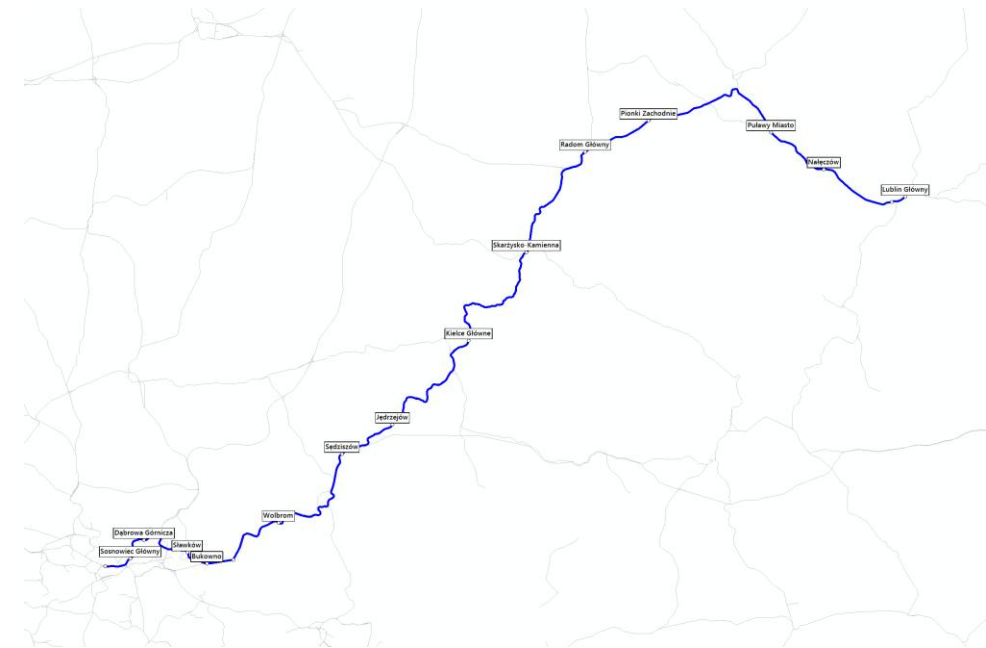
- na odcinku **Kielce – Lublin** z linią P19 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- na odcinku **Radom – Lublin** z liniami P05 i P19 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**

- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)



- **Długość relacji:** 502 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 150,69 km
- **Liczba postojów handlowych:** 16
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 33,42 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 100,65 km/h

- **Funkcja:**
 - połączenie **Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii**, w tym jej wschodniej części, **Kielc, Radomia i Lublina**
 - włączenie **północnej części Małopolski** do sieci połączeń dalekobieżnych
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Kielce – Lublin** z linią P18 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
 - na odcinku **Radom – Lublin** z liniami P05 i P18 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 381 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 131,62 km
- **Liczba postojów handlowych:** 17
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 23,83 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 93,19 km/h



Jelenia Góra – Wałbrzych – Świdnica – Nysa – Katowice – Kraków – Mielec – Tarnobrzeg – Lublin / Hrubieszów

- **Funkcja:**

- włączenie **południowej części województw dolnośląskiego i opolskiego** do sieci połączeń dalekobieżnych
- połączenie **Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i Krakowa z Lubelszczyzną i Podkarpaciem**

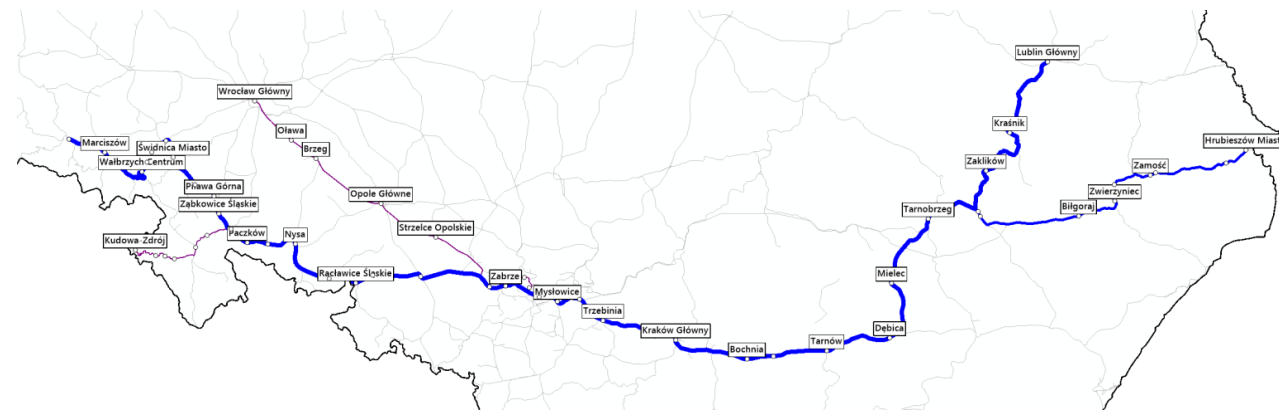
- **Częstotliwość:** co 2 godziny, ze Stalowej Woli do Hrubieszowa co 4 godziny

- **Koordinacja** na odcinku **Katowice – Dębica** z liniami P10 i P40 do wspólnej częstotliwości 60-minutowej

- **Niesystemowe warianty:**

- Kraków – Kudowa-Zdrój (1 para)
- Wrocław – Lublin / Hrubieszów (1 para)

- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)



- **Długość relacji:** 700 / 757 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 129,55 / 127,29 km
- **Liczba postojów handlowych:** 36 / 42
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 20,00 / 18,46 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 81,86 / 75,59 km/h

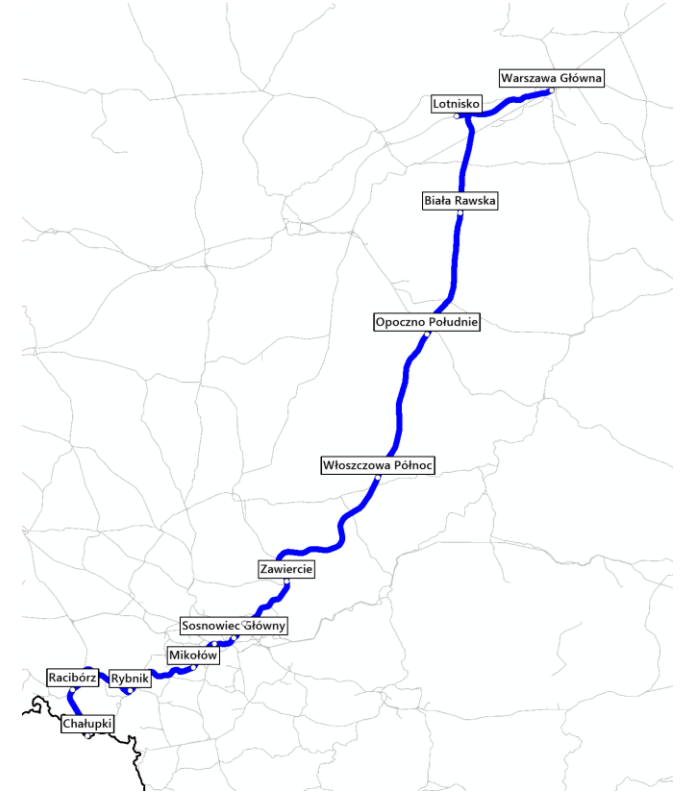
Kraków – Tarnów – Jasło – Krosno – Sanok – Ustrzyki Dolne

- **Funkcja:** połączenie **Bieszczad, południowej części Podkarpacia oraz południowo-wschodniej części Małopolski z Krakowem**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny, z Zagórza do Ustrzyk Dolnych co 4 godziny
- **Koordynacja:** brak, na odcinku Kraków – Tarnów uzupełnienie linii Ex51, Ex55, P10, P20 i P40, kursujących z średnio 30-minutową częstotliwością
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 282 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 134,66 km
- **Liczba postojów handlowych:** 18
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 15,68 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 68,43 km/h



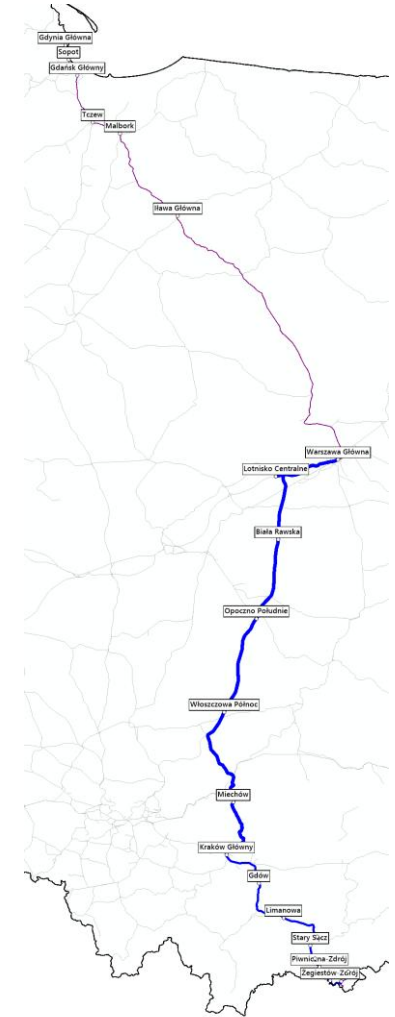
Warszawa – nowe lotnisko krajowe – Katowice – Rybnik – Racibórz – Ostrawa

- **Funkcja:** połączenie **Warszawy, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Rybnika, Raciborza i Ostrawy** przez **Centralną Magistralę Kolejową**, bezpośrednie połączenie **Katowic z nowym lotniskiem krajowym** oraz **Białej Rawskiej, Opoczna i Włoszczowy z Warszawą**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - z linią P30 na odcinku **Warszawa – Włoszczowa** do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Warszawa – Katowice** wraz z liniami Ex03, Ex20, Ex21 i Ex31 **średnia częstotliwość 30-minutowa** w tej relacji przez Centralną Magistralę Kolejową
- **Niesystemowy wariant:** Warszawa – Koszyce (1 para)
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=200$ km/h)



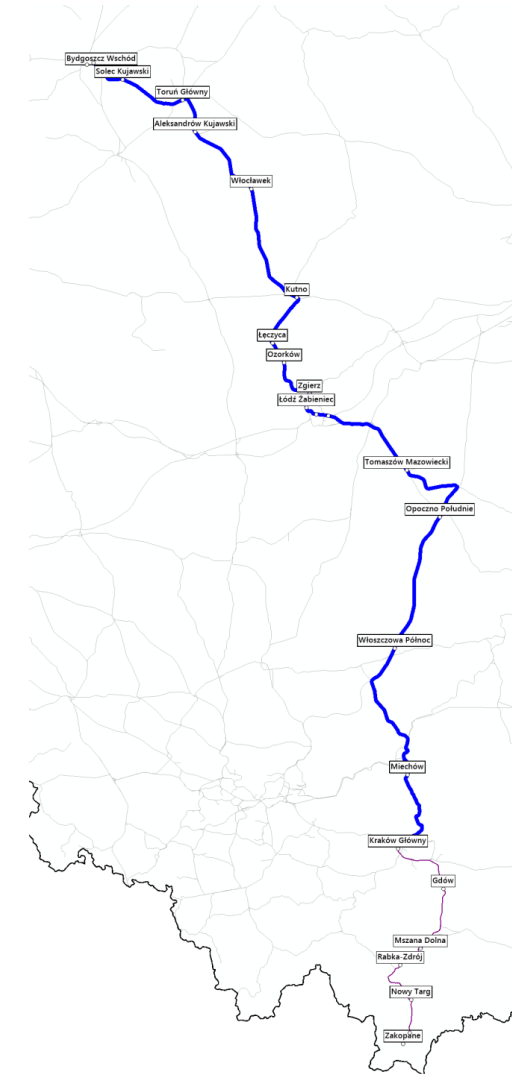
- **Długość relacji:** 410 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 157,78 km
- **Liczba postojów handlowych:** 17
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 25,64 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 101,74 km/h

- **Funkcja:** połączenie **Warszawy, Krakowa, Nowego Sącza i Krynicy-Zdrój** przez **Centralną Magistralę Kolejową i nową linię kolejową Podłęże – Piekiełko**, bezpośrednie połączenie **Krakowa z nowym lotniskiem krajowym** oraz **Białej Rawskiej, Opoczna i Włoszczowy z Warszawą**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - z linią P23 na odcinku **Warszawa – Włoszczowa** do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Kraków – Nowy Sącz** z liniami Ex10 i P58 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- **Niesystemowe warianty:**
 - Gdynia – Krynica-Zdrój (1 para)
 - Warszawa – Krynica-Zdrój (1 para)
 - Warszawa – Budapeszt (1 para)
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=200$ km/h)
- **Długość relacji:** 406 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 232,14 km
- **Liczba postojów handlowych:** 13
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 33,817 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 115,40 km/h



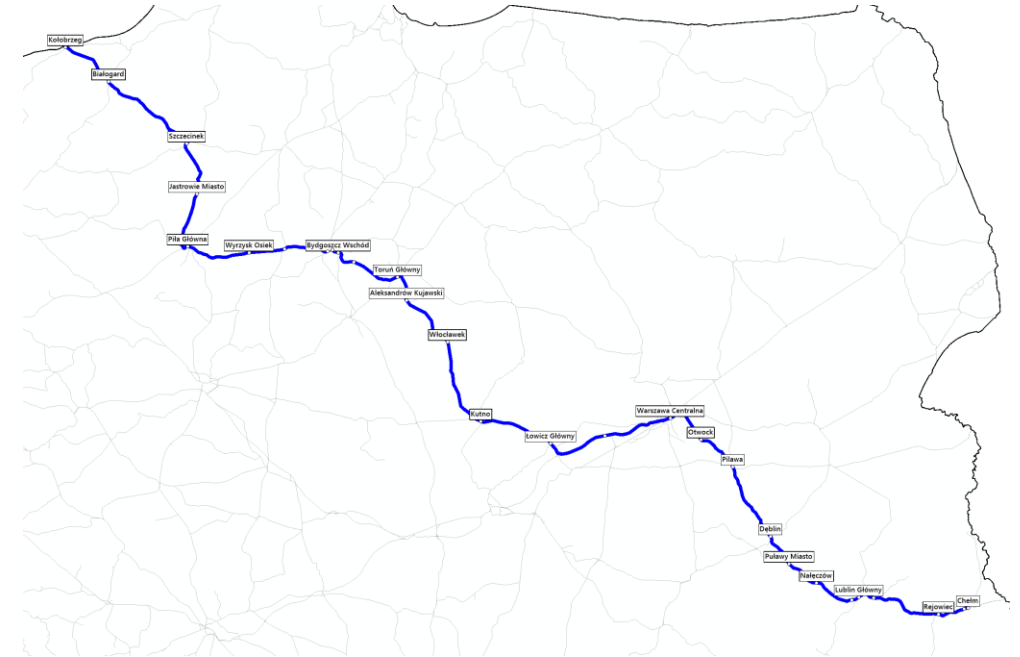
- **Funkcja:** połączenie **Bydgoszczy i Torunia z Łodzią i Krakowem** z atrakcyjnym czasem przejazdu dzięki trasowaniu przez **Centralną Magistralę Kolejową**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Bydgoszcz – Kutno** z liniami P11, P32, P33 i P34 do **wspólnej częstotliwości 30-minutowej**
- **Niesystemowe warianty:** Bydgoszcz – Zakopane (1 para)
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)

- **Długość relacji:** 491 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 150,64 km
- **Liczba postojów handlowych:** 19
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 27,95 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 98,59 km/h



Kołobrzeg – Piła – Bydgoszcz – Toruń – nowe lotnisko krajowe – Warszawa – Lublin – Chełm

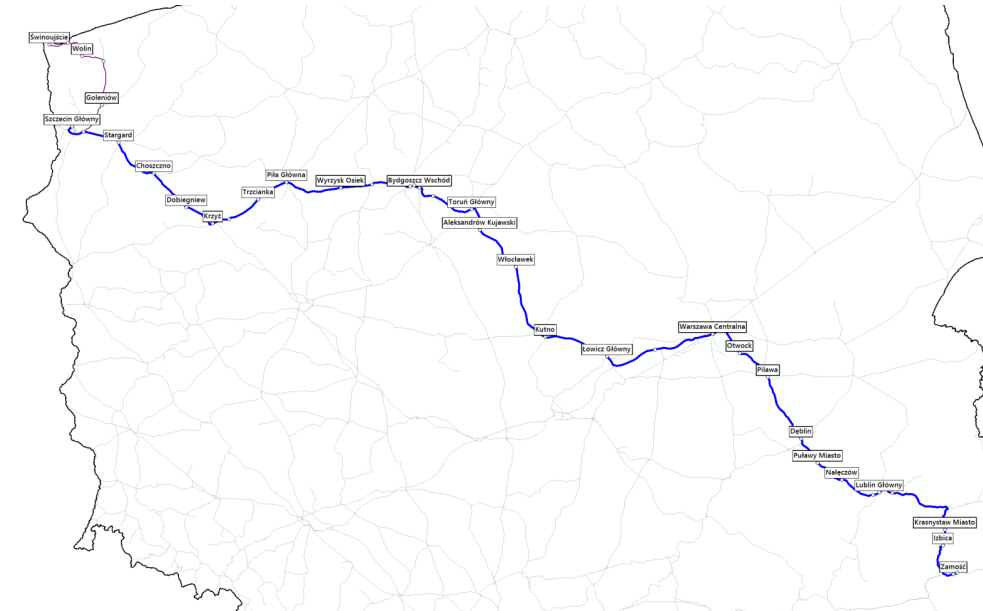
- **Funkcja:** połączenie Pomorza Środkowego, północnej części Wielkopolski, Bydgoszczy i Torunia, Kujaw, nowego lotniska krajowego, Warszawy oraz Lubelszczyzny
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Piła – Bydgoszcz** z liniami U30 i P33 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Bydgoszcz – Kutno** z liniami P11, P31, P33 i P34 do **wspólnej częstotliwości 30-minutowej**
 - na odcinku **Bydgoszcz – Lublin** z liniami P33 i P34 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 788 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 169,68 km
- **Liczba postojów handlowych:** 31
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 26,26 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 95,96 km/h

Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń – nowe lotnisko krajowe – Warszawa – Lublin – Zamość

- **Funkcja:** połączenie Pomorza Zachodniego, północnej części Wielkopolski, Bydgoszczy i Torunia, Kujaw, nowego lotniska krajowego, Warszawy oraz Lubelszczyzny
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Piła – Bydgoszcz** z liniami U30 i P32 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
 - na odcinku **Bydgoszcz – Kutno** z liniami P11, P31, P32 i P34 do **wspólnej częstotliwości 30-minutowej**
 - na odcinku **Kutno – Lublin** z liniami P32 i P34 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- **Niesystemowe wydłużenie do Świnoujścia**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 848 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 157,57 km
- **Liczba postojów handlowych:** 37
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 23,56 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 95,13 km/h

Bydgoszcz – Toruń – nowe lotnisko krajowe – Warszawa – Lublin – Stalowa Wola – Rzeszów

- **Funkcja:**

- połączenie **Bydgoszczy i Torunia oraz Kujaw z nowym lotniskiem krajowym i Warszawą**
- połączenie **Rzeszowa, Stalowej Woli i Lublina z Warszawą i nowym lotniskiem krajowym**

- **Częstotliwość:** co 4 godziny

- **Koordinacja:**

- na odcinku **Bydgoszcz – Kutno** z liniami P11, P31, P32 i P33 do **wspólnej częstotliwości 30-minutowej**
- na odcinku **Bydgoszcz – Lublin** z liniami P32 i P33 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- na odcinku **Stalowa Wola – Rzeszów** z linią U41 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**

- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 671 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 162,83 km
- **Liczba postojów handlowych:** 30
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 23,12 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 96,49 km/h

Ustka – Słupsk – Piła – Poznań – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl

- **Funkcja:**

- połączenie **Pomorza Środkowego, Wielkopolski, Wrocławia, Opola, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Krakowa i Podkarpacia** wraz z obsługą małych i średnich miast
- zapewnienie połączeń dalekobieżnych w **północnej części GZM (Bytom i centrum Chorzowa)**

- **Częstotliwość:** co 4 godziny

- **Koordinacja:**

- na odcinku **Białogard – Przemyśl** z linią P10 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- na odcinku **Poznań – Wrocław** z liniami P06 i P10 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami Ex05 i Ex18 **średnia częstotliwość 30-minutowa**
- na odcinku **Wrocław – Opole** z liniami P03 i P10 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**, wraz z liniami Ex51 i Ex55 **średnia częstotliwość 30-minutowa** (dodatkowo linia Ex53 co 4 godziny)
- na odcinku **Katowice – Dębica** z liniami P10 i P20 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**

- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=160$ km/h)

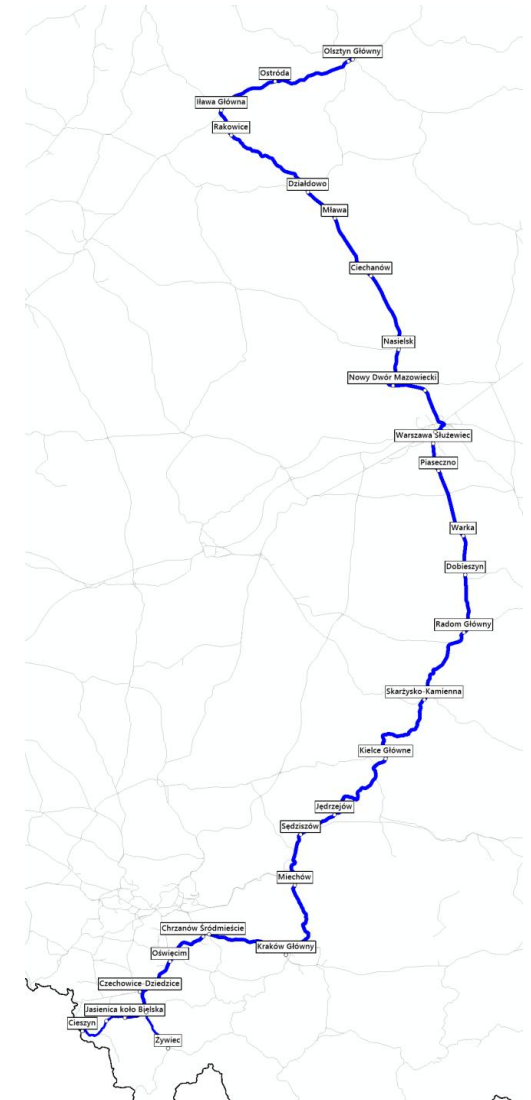


- Długość relacji: **1013 km**
- Modelowana średnia odległość podróży: **148,88 km**
- Liczba postojów handlowych: **45**
- Średnia odległość międzypostojowa: **23,02 km**
- Średnia prędkość handlowa: **90,42 km/h**

Olsztyn – Ostróda – Iława – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Bielsko-Biała – Czeski Cieszyn / Żywiec

- **Funkcja:**
 - połączenie **Olsztyna z Warszawą**
 - połączenie **Radomia i Kielc z Warszawą i Krakowem**
 - połączenie **Bielska Białej, Śląska Cieszyńskiego i Beskidu Żywieckiego z Krakowem**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny, z Bielska-Białej do Czeskiego Cieszyna i Żywca co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Iława – Kraków** z linią P12 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)

- **Długość relacji:** 736 / 716 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 117,33 / 117,92 km
- **Liczba postojów handlowych:** 34 / 31
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 22,31 / 23,86 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 90,29 / 92,43 km/h



Warszawa – Skierniewice – Łódź – Zduńska Wola – Kalisz – Ostrów Wlkp. – Oleśnica – Wrocław

- **Funkcja:**

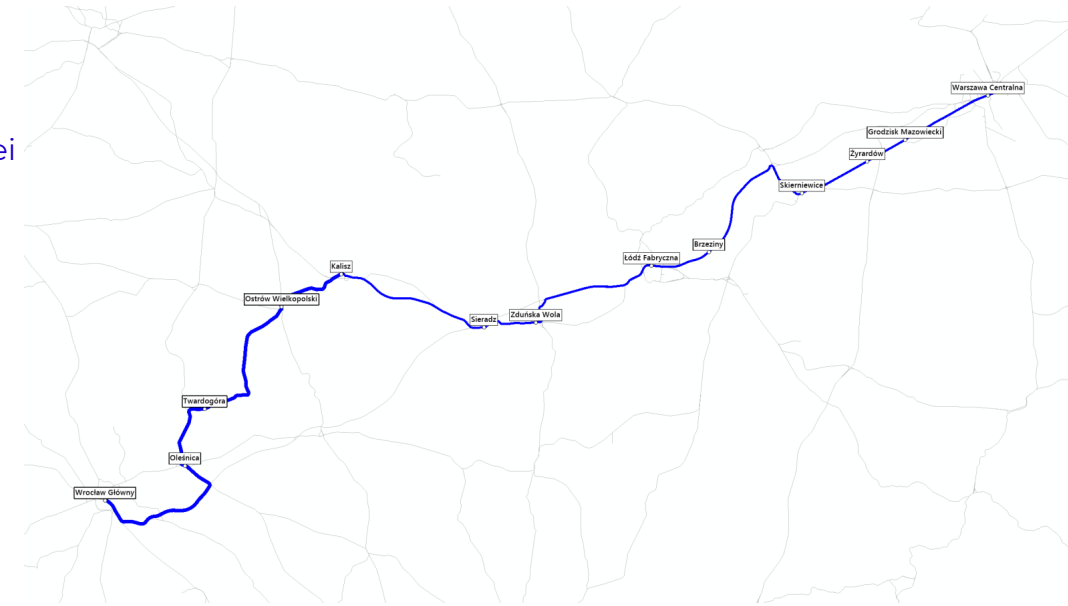
- alternatywne połączenie **Warszawy z Wrocławiem**, uzupełniające relacje przez linię Kolei Dużych Prędkości oraz korytarz przez Bełchatów i Wieluń
- połączenie **Kalisza z Wrocławiem**
- wykorzystanie fragmentów linii KDP w rejonie Łodzi i Wrocławia w celu zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu i optymalizacji zarządzania przepustowością w węzłach łódzkim i wrocławskim

- **Częstotliwość:** co 4 godziny (z Kalisza do Wrocławia co 2 godziny)

- **Koordinacja:**

- na odcinku **Warszawa – Kalisz** z linią P45 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- na odcinku **Łódź – Kalisz** wraz z liniami P05 i P45 **średnia częstotliwość 60-minutowa**

- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 396 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 122,29 km
- **Liczba postojów handlowych:** 15
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 28,26 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 106,57 km/h

Warszawa – Skierniewice – Łódź – Zduńska Wola – Kalisz – Ostrów Wlkp. – Leszno – Głogów – Zielona Góra

- **Funkcja:**

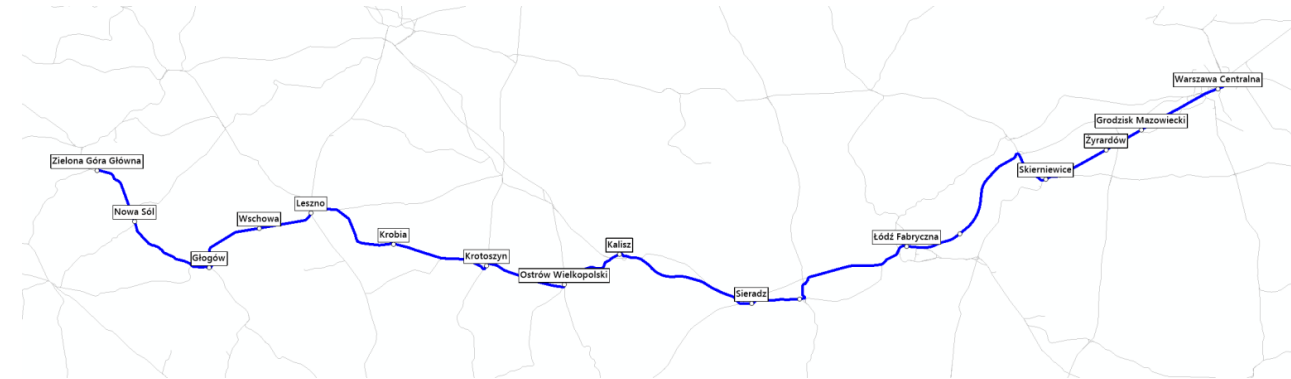
- alternatywne połączenie **Warszawy z Zieloną Górą**, uzupełniające relacje przez linię Kolei Dużych Prędkości oraz korytarz przez Bełchatów i Wieluń
- połączenie **Nowej Soli, Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego i południowej części Wielkopolski z Warszawą**
- wykorzystanie fragmentu linii KDP w rejonie Łodzi w celu zapewnienia atrakcyjnego czasu przejazdu i optymalizacji zarządzania przepustowością w węźle łódzkim

- **Częstotliwość:** co 4 godziny

- **Koordinacja:**

- na odcinku **Warszawa – Kalisz** z linią P44 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- na odcinku **Łódź – Kalisz** wraz z liniami P05 i P44 **średnia częstotliwość 60-minutowa**

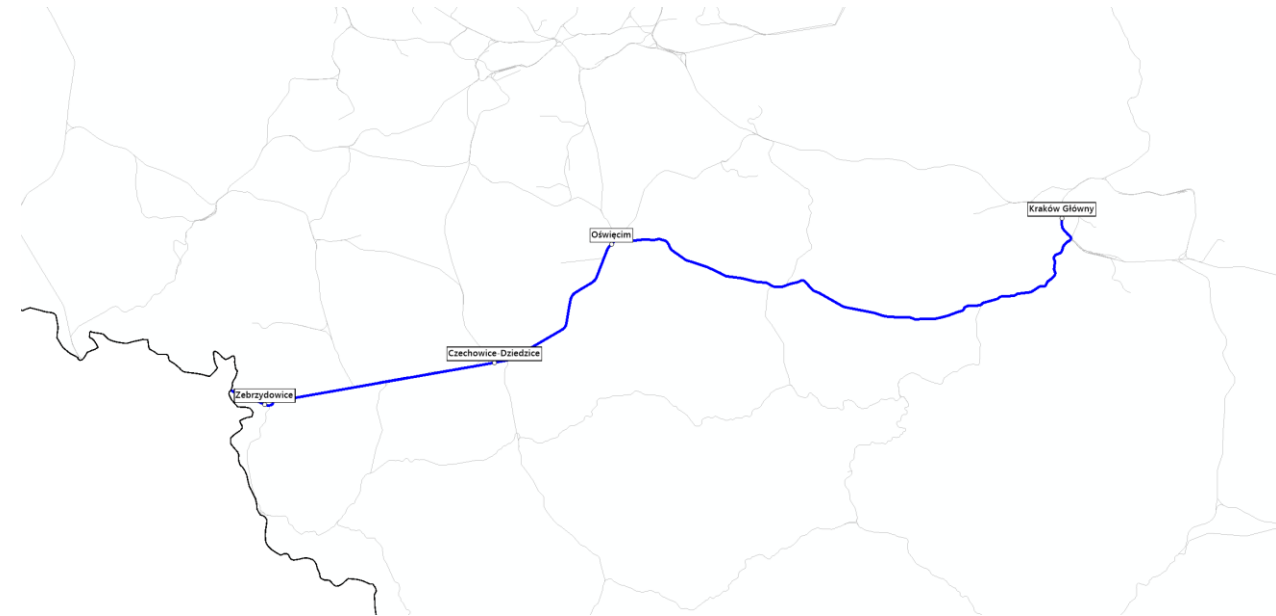
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)



- **Długość relacji:** 472 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 110,89 km
- **Liczba postojów handlowych:** 19
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 26,23 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 90,08 km/h

- **Funkcja:** połączenie Krakowa z Ostrawą i Wiedniem
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)

- **Długość relacji:** 121 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 64,60 km
- **Liczba postojów handlowych:** 4
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 40,33 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 88,54 km/h



Kraków – Nowy Sącz – Preszów – Koszyce – Budapeszt

- **Funkcja:** połączenie Krakowa i Nowego Sącza ze wschodnią częścią Słowacji oraz Budapesztem
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Kraków – Nowy Sącz** z liniami Ex10 i P30 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)

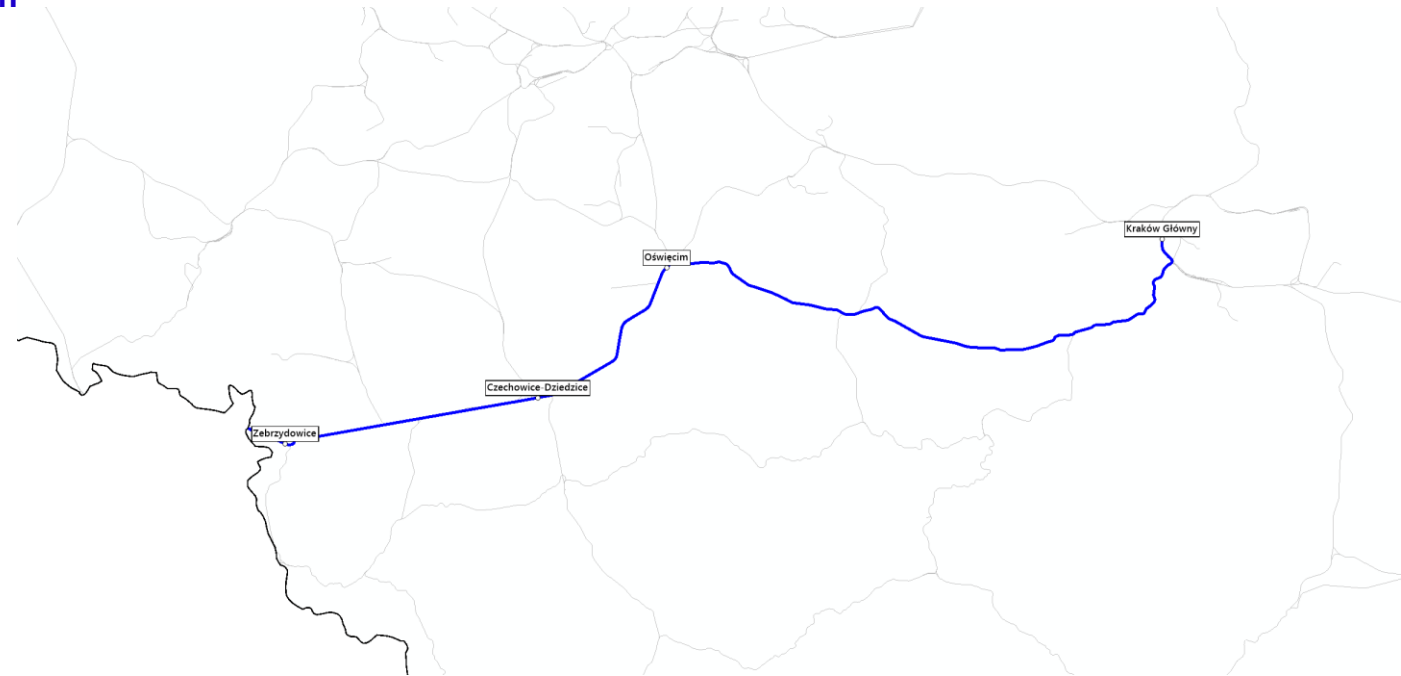
- **Długość relacji:** 156 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 106,92 km
- **Liczba postojów handlowych:** 9
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 19,50 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 78,00 km/h



Kraków – Oświęcim – Karwina – Czeski Cieszyn – Žylna – Bratislava – Wiedeń

- **Funkcja:**
 - połączenie **Śląska Cieszyńskiego, Żyliny i Bratisławy z Krakowem**
 - alternatywne połączenie **Krakowa z Wiedniem**
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** skład wagonowy ($V_{\max}=200$ km/h)

- **Długość relacji:** 121 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 69,74 km
- **Liczba postojów handlowych:** 4
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 40,33 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 88,54 km/h

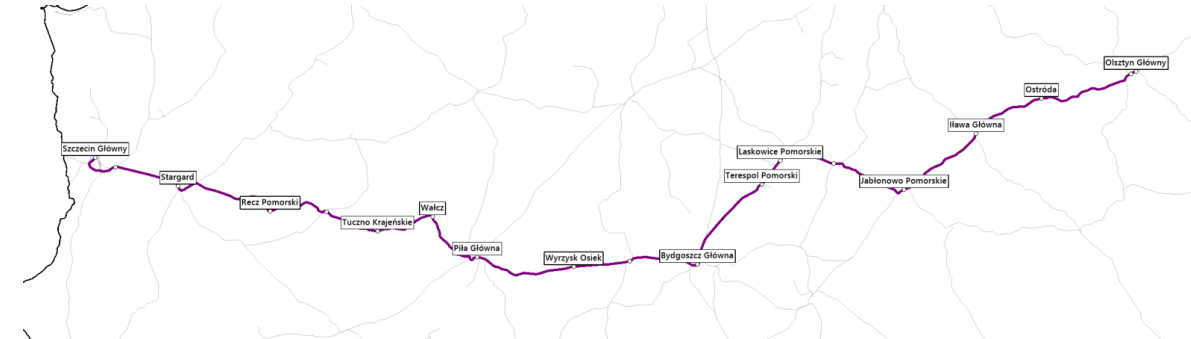


Linie pospieszne uzupełniające

Oznaczone U



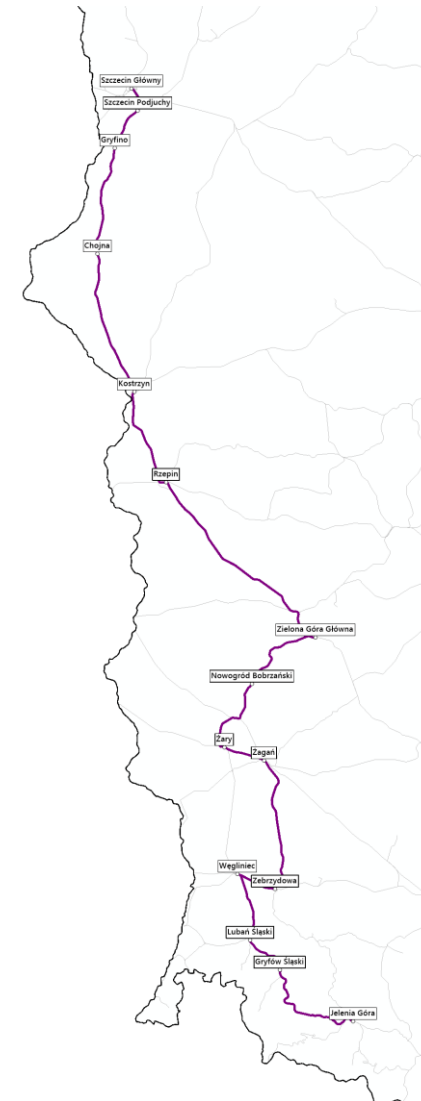
- **Funkcja:**
 - połączenie **Bydgoszczy i Grudziądza z Iławą i Olsztynem**
 - uwzględnienie **Wałcza i Grudziądza** w sieci połączeń dalekobieżnych
 - alternatywne połączenie **Szczecina z Bydgoszczą**
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Piła – Bydgoszcz** z liniami P32 i P33 do **wspólnej częstotliwości 60-minutowej**
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 472 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 113,04 km
- **Liczba postojów handlowych:** 19
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 26,23 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 86,91 km/h



Szczecin – Zielona Góra – Żary – Żagań – Lubania – Jelenia Góra

- **Funkcja:**
 - połączenie **Szczecina i Zielonej Góry z Karkonoszami**
 - uwzględnienie **Żar, Żagania i Lubania** w sieci połączeń dalekobieżnych
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)

- **Długość relacji:** 394 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 118,55 km
- **Liczba postojów handlowych:** 15
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 28,18 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 81,33 km/h



- **Funkcja:**

- połączenie **aglomeracji trójmiejskiej, Kociewia, Pojezierzy Szczecineckiego i Drawskiego oraz Szczecina**
- uwzględnienie **Starogardu Gdańskiego, Chojnic i Drawska Pomorskiego** w sieci połączeń dalekobieżnych

- **Częstotliwość:** co 4 godziny

- **Koordinacja** na odcinku **Trójmiasto – Chojnice** z linią U24 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**

- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)

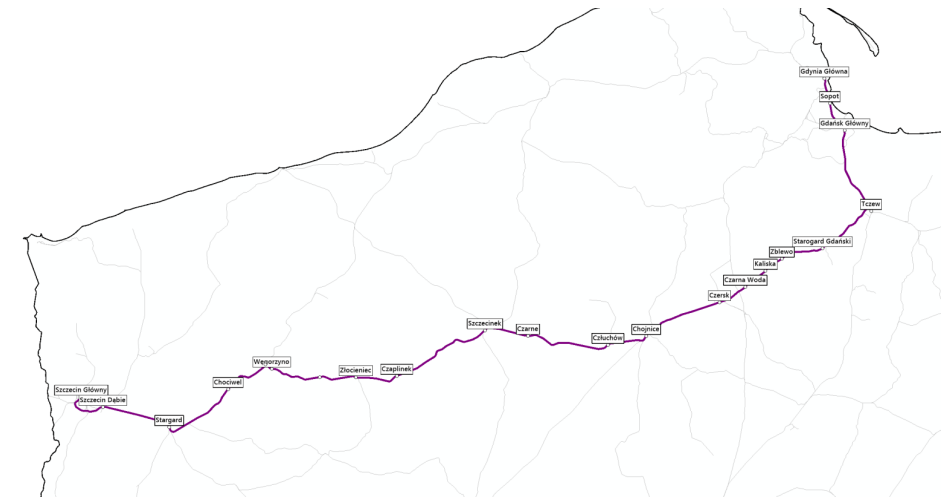
- **Długość relacji:** 383 km

- **Modelowana średnia odległość podróży:** 116,16 km

- **Liczba postojów handlowych:** 24

- **Średnia odległość międzypostojowa:** 16,66 km

- **Średnia prędkość handlowa:** 77,15 km/h



Trójmiasto – Tczew – Starogard Gd. – Chojnice – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn n. Odrą

- **Funkcja:**

- połączenie **aglomeracji trójmiejskiej, Kociewia, północnej części Wielkopolski, Gorzowa Wlkp. i Ziemi Lubuskiej**
- uwzględnienie **Starogardu Gdańskiego, Chojnic, Złotowa i Trzcianki** w sieci połączeń dalekobieżnych

- **Częstotliwość:** co 4 godziny

- **Koordinacja** na odcinku **Gdynia – Chojnice** z linią U23 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**

- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)

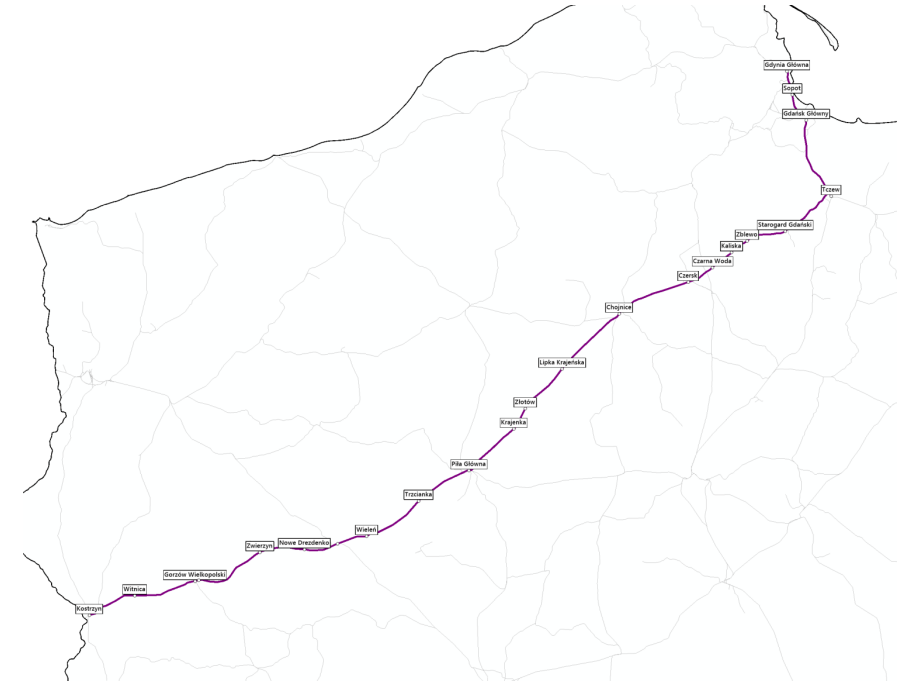
- **Długość relacji:** 393 km

- **Modelowana średnia odległość podróży:** 89,38 km

- **Liczba postojów handlowych:** 25

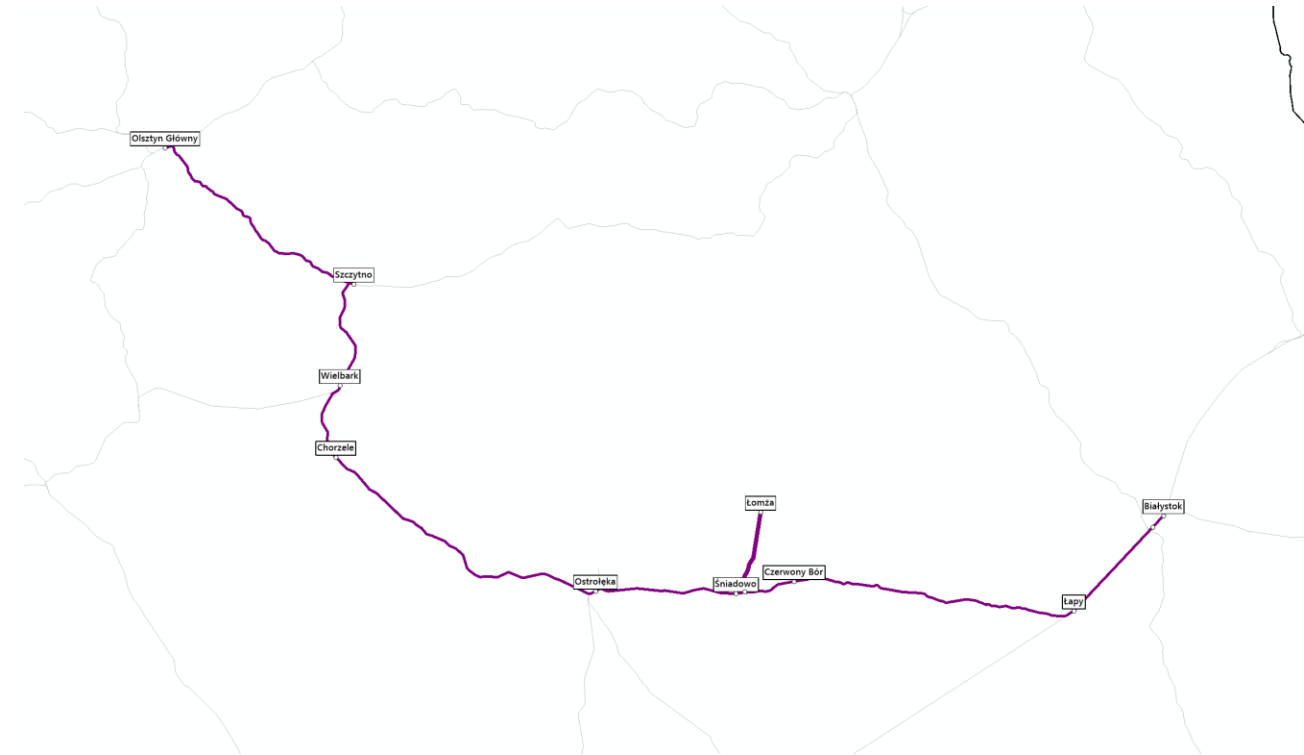
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 16,37 km

- **Średnia prędkość handlowa:** 75,30 km/h



- **Funkcja:**
 - uwzględnienie **Łomży, Ostrołęki i Szczytna** w sieci połączeń dalekobieżnych
 - alternatywne połączenie **Białegostoku z Olsztynem**
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)

- **Długość relacji:** 278 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 101,49 km
- **Liczba postojów handlowych:** 12
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 25,24 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 82,17 km/h



Trójmiasto – Kartuzy – Kościerzyna – Czersk – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Tarnowskie Góry – Katowice

- **Funkcja:**

- uwzględnienie **Kartuz***, **Kościerzyny**, **Poddębic** i **Kłobucka** w sieci połączeń dalekobieżnych
 - * możliwość obsługi stacji Kartuzy jest uzależniona od szczegółowych analiz przepustowości
- połączenie **Kaszub z Trójmiastem i Bydgoszczą**
- alternatywne połączenie **Trójmiasta i Bydgoszczy z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią**

- **Częstotliwość:** co 4 godziny

- **Koordinacja:** brak

- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)

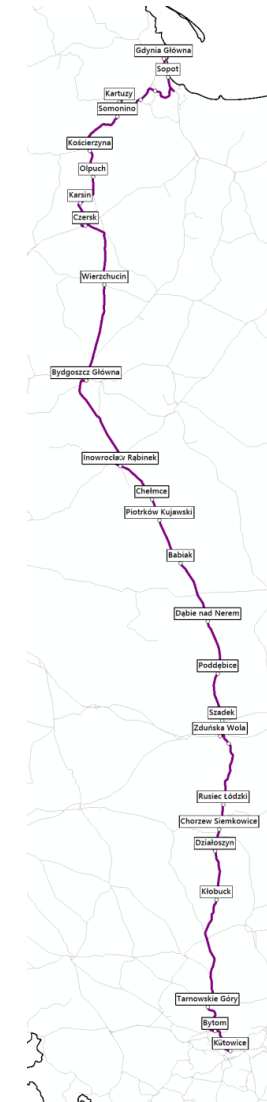
- **Długość relacji:** 590 km

- **Modelowana średnia odległość podróży:** 146,36 km

- **Liczba postojów handlowych:** 32

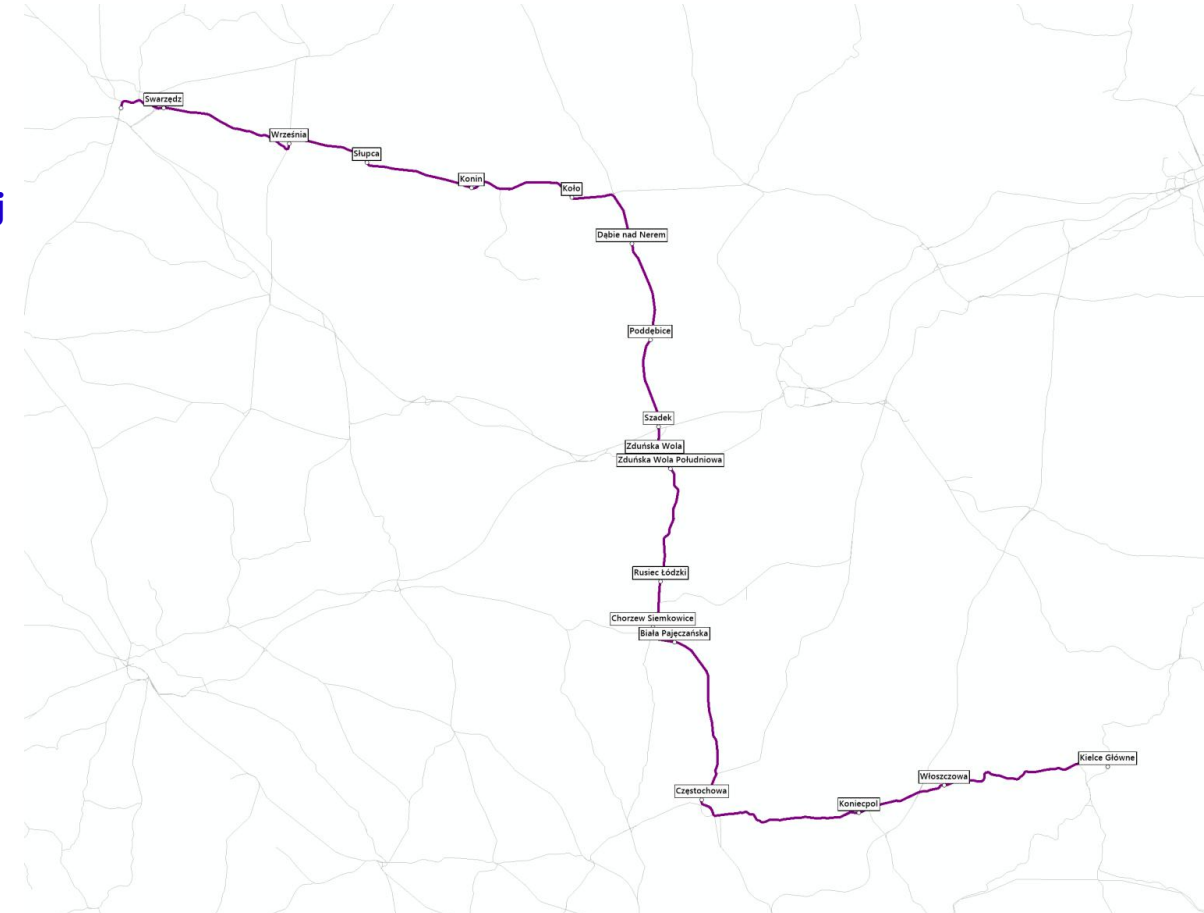
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 19,02 km

- **Średnia prędkość handlowa:** 87,37 km/h



- **Funkcja:** połączenie **Poznania** z **Częstochową** i **Kielcami**
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Włoszczowa – Kielce** z linią U41 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)

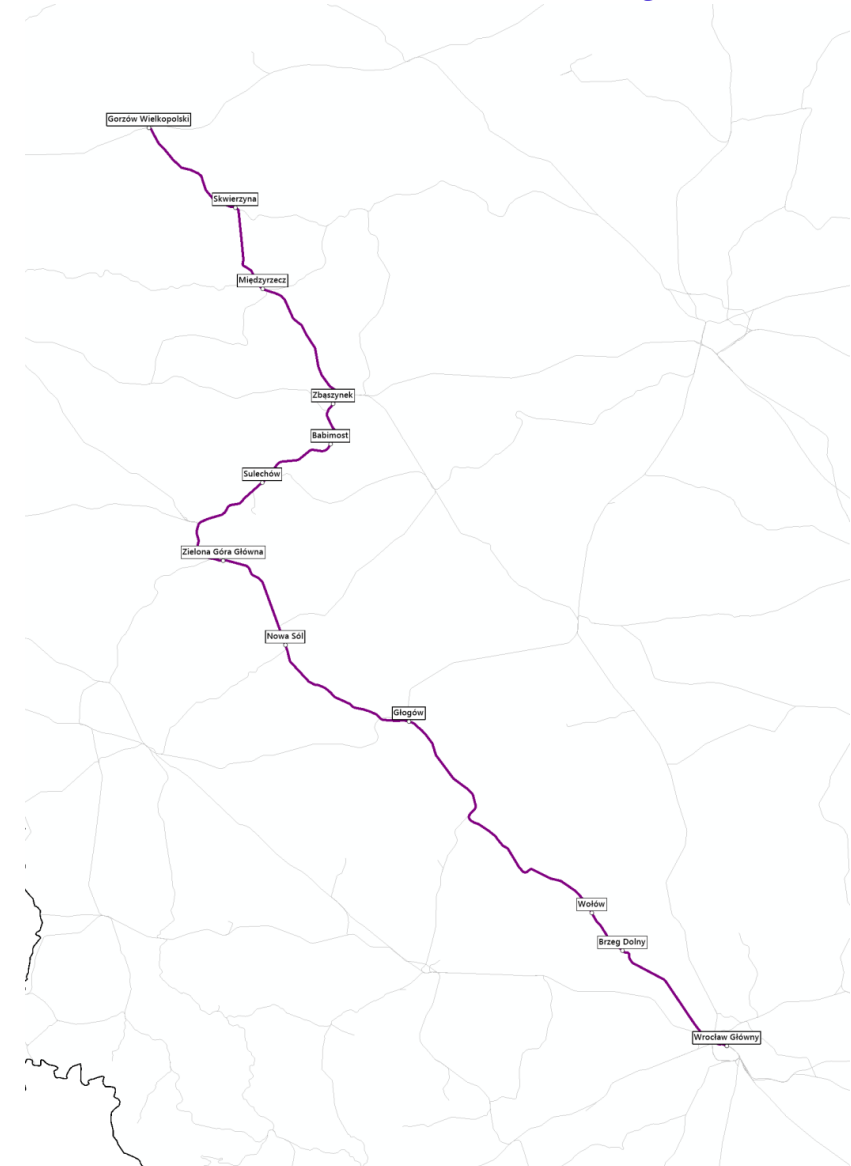
- **Długość relacji:** 433 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 111,38 km
- **Liczba postojów handlowych:** 18
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 25,50 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 91,57 km/h



Wrocław – Głogów – Zielona Góra – Międzyrzecz – Gorzów Wlkp.

- **Funkcja:** połączenie **Gorzowa Wlkp. z Zieloną Górą, Legnicko-Głogowskim Okręgiem Miedziowym i Wrocławiem**
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)

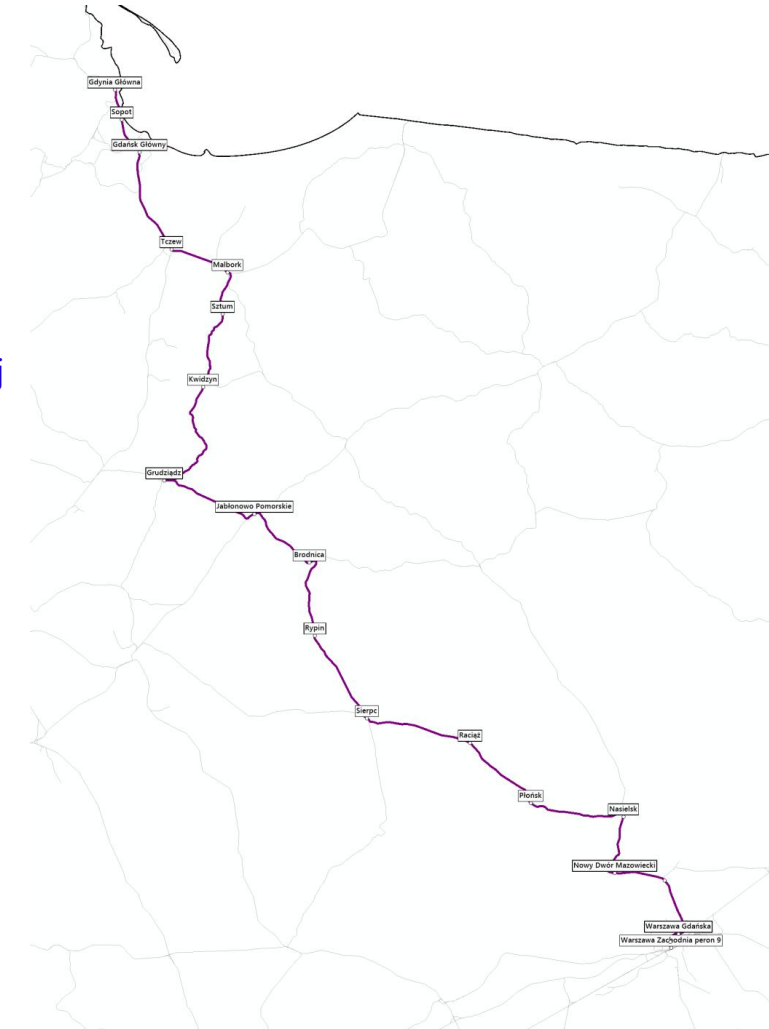
- **Liczba postojów handlowych:** 12
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 107,01 km
- **Długość relacji:** 280 km
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 25,50 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 91,45 km/h



Warszawa – Płońsk – Sierpc – Brodnica – Grudziądz – Kwidzyn – Malbork – Tczew – Trójmiasto

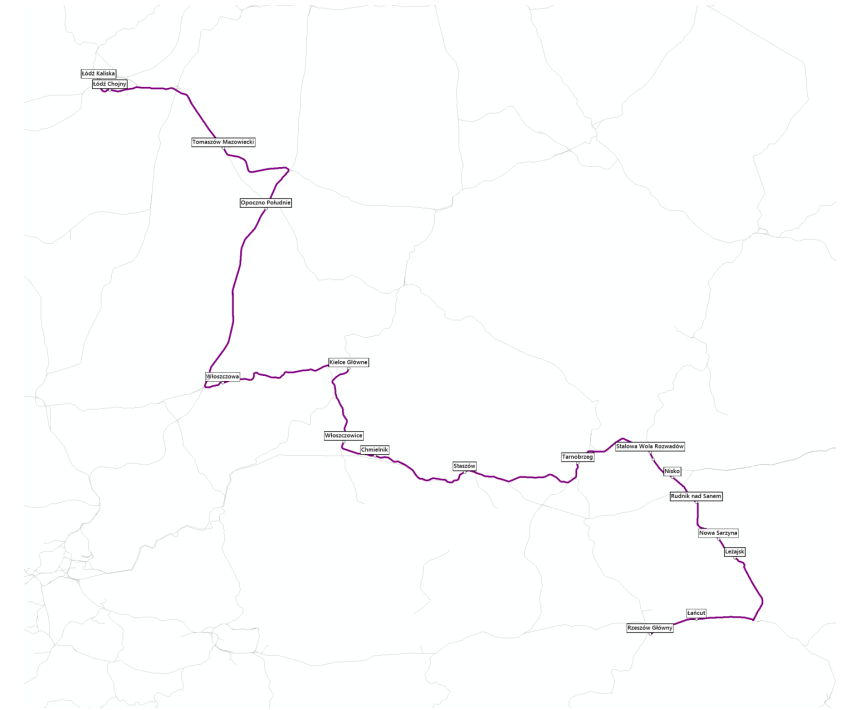
- **Funkcja:**
 - uwzględnienie **Płońska, Sierpca, Rypina, Brodnicy, Grudziądza, Kwidzyna i Sztumu** w sieci połączeń dalekobieżnych
 - alternatywne połączenie **Warszawy z Trójmiastem**
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Sierpc – Trójmiasto** z linią U47 do wspólnej częstotliwości 2-godzinnej
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)

- **Długość relacji:** 403 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 130,52 km
- **Liczba postojów handlowych:** 22
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 19,19 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 81,45 km/h



Łódź – Tomaszów Maz. – Kielce – Staszów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – Leżajsk – Rzeszów

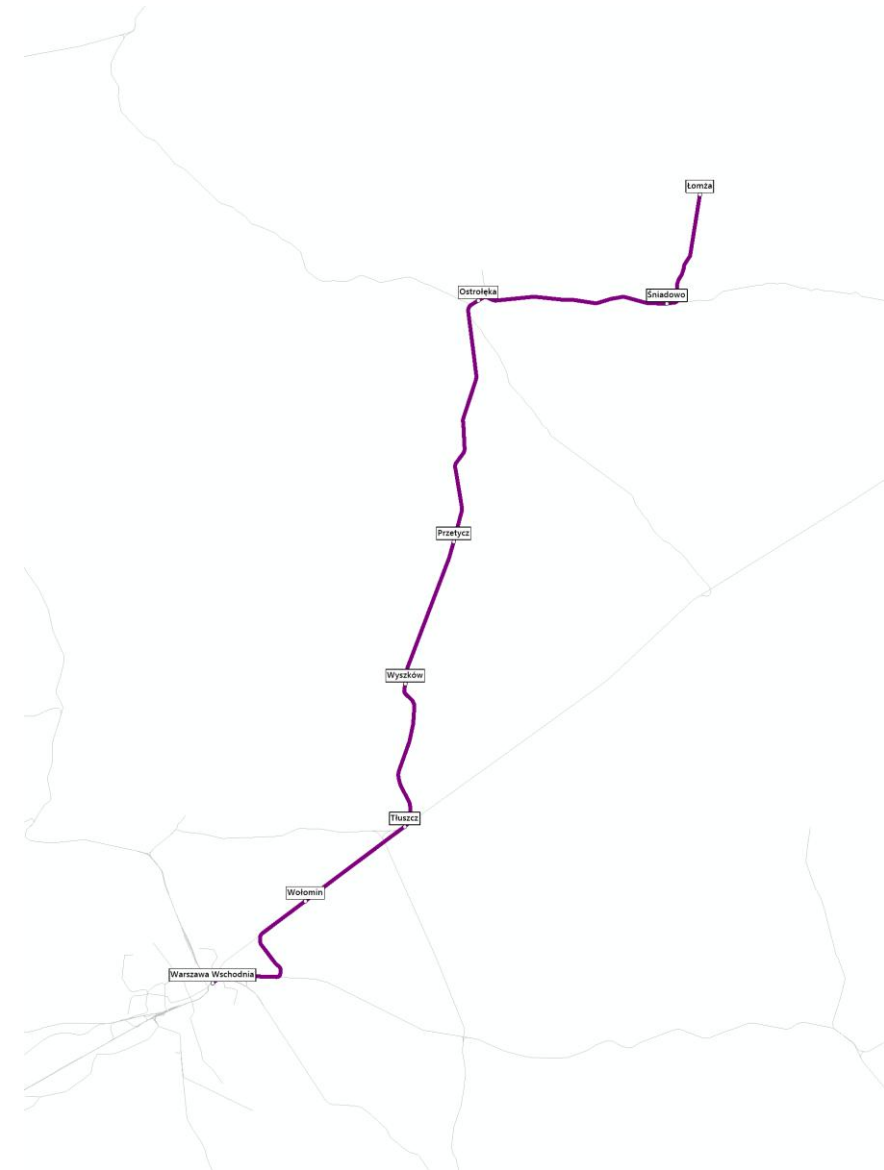
- **Funkcja:** połączenie **Łodzi, Kielc, Tarnobrzegu, Stalowej Woli** i **Rzeszowa**, zapewniające dodatkowo uwzględnienie **Staszowa** w sieci połączeń dalekobieżnych
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja:**
 - na odcinku **Włoszczowa – Kielce** z linią U31 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
 - na odcinku **Stalowa Wola – Rzeszów** z linią P34 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- **Tabor:** EZT ($V_{\max}=160$ km/h)



- **Długość relacji:** 471 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 103,15 km
- **Liczba postojów handlowych:** 19
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 26,16 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 80,95 km/h

- **Funkcja:** połączenie **Łomży i Ostrołęki z Warszawą**
- **Częstotliwość:** co 2 godziny
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)

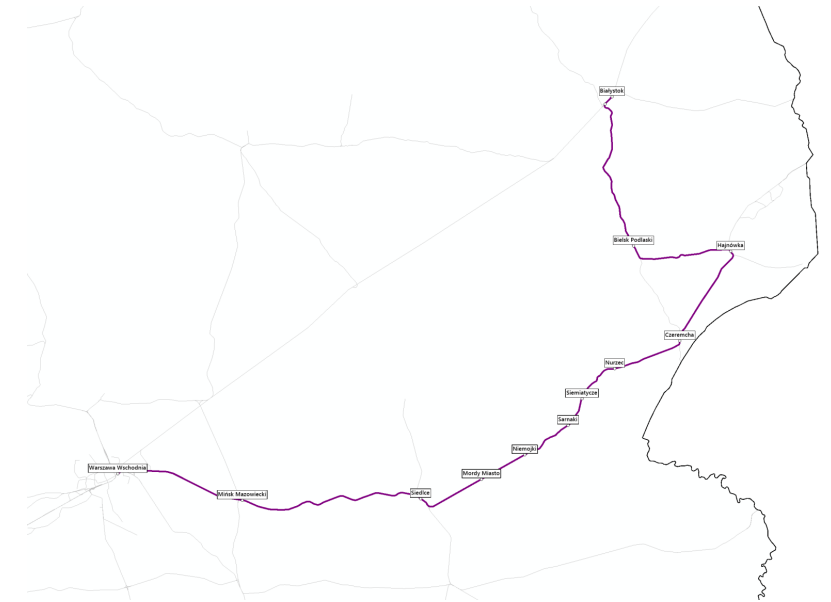
- **Długość relacji:** 154 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 96,07 km
- **Liczba postojów handlowych:** 8
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 22,06 km
- **Średnia prędkość handlowa:** **87** km/h



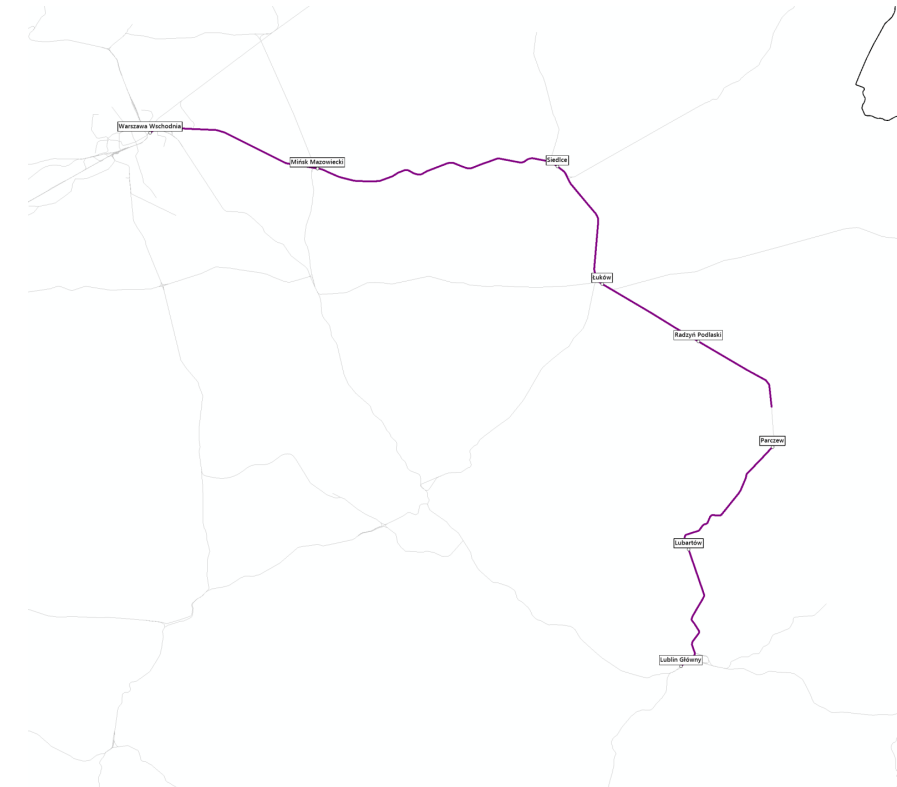
Warszawa – Siedlce – Czeremcha – Hajnówka – Bielsk Podlaski – Białystok

- **Funkcja:**
 - alternatywne połączenie **Warszawy i Białegostoku**
 - uwzględnienie **Siemiatycz, Hajnówki i Bielska Podlaskiego** w sieci połączeń dalekobieżnych
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Warszawa – Siedlce** z linią U46 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**, wraz z linią P15 **średnia częstotliwość 60-minutowa**
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)

- **Długość relacji:** 284 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 104,27 km
- **Liczba postojów handlowych:** 13
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 23,67 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 89,24 km/h

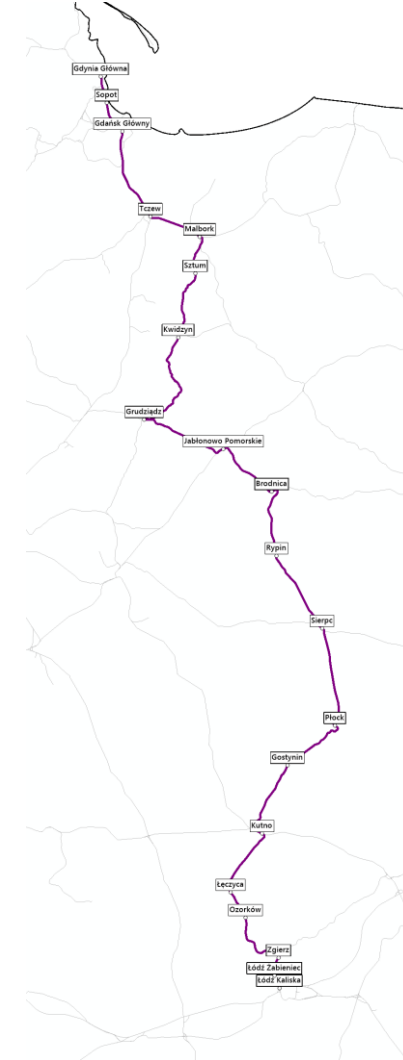


- **Funkcja:**
 - alternatywne połączenie **Warszawy i Lublina**
 - uwzględnienie **Radzyna Podlaskiego, Parczewa i Lubartowa** w sieci połączeń dalekobieżnych
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Warszawa – Siedlce** z linią U45 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**, wraz z linią P15 **średnia częstotliwość 60-minutowa**
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 226 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 100,34 km
- **Liczba postojów handlowych:** 8
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 32,28 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 108,03 km/h



Łódź – Kutno – Płock – Sierpc – Brodnica – Grudziądz – Kwidzyn – Malbork – Tczew – Trójmiasto

- **Funkcja:**
 - uwzględnienie **Gostynina, Płocka, Sierpca, Rypina, Brodnicy, Grudziądza, Kwidzyna i Sztumu** w sieci połączeń dalekobieżnych
 - alternatywne połączenie **Łodzi z Trójmiastem**
- **Częstotliwość:** co 4 godziny
- **Koordinacja** na odcinku **Sierpc – Trójmiasto** z linią U37 do **wspólnej częstotliwości 2-godzinnej**
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 411 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 124,86 km
- **Liczba postojów handlowych:** 22
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 19,57 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 77,41 km/h



Trójmiasto – Tczew – Malbork – Iława – Olsztyn – Szczytno – Pisz

- **Funkcja:** połączenie **Suwałk, południowej części Mazur i Szczytna z Trójmiastem**, zapewniające dodatkowo uwzględnienie **Piszu** w sieci połączeń dalekobieżnych
- **Połączenie niesystemowe:** 1 para pociągów na dobę
- **Koordinacja:** brak
- **Tabor:** SZT/HZT ($V_{\max}=160$ km/h)
- **Długość relacji:** 419 km
- **Modelowana średnia odległość podróży:** 115,20 km
- **Liczba postojów handlowych:** 19
- **Średnia odległość międzypostojowa:** 23,30 km
- **Średnia prędkość handlowa:** 92,86 km/h

